



J  
103  
H72  
1964/65

CANADA. PARLEMENT. CHAM-  
BRE DES COMMUNES. COMITE  
PERMANENT DES CHEMINS DE  
FER, CANAUX ET LIGNES  
TELEGRAPHIQUES.

C444  
DATE  
v.2

Procès-verbaux et témoi-  
gnages.  
NAME - NOM

CANADA. PARLEMENT. CHAMBRE DES  
COMMUNES. COMITE PERMANENT DES  
CHEMINS DE FER, CANAUX ET  
LIGNES TELEGRAPHIQUES.

J  
103  
H72  
1964/65  
C4  
A4  
V.2



8 - 19

CHAMBRE DES COMMUNES

Deuxième session de la vingt-sixième législature  
1964

---

COMITÉ PERMANENT  
DES

CHEMINS DE FER, CANAUX  
ET LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES

*Président:* M. JEAN-T. RICHARD

---

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule 8

---

SÉANCE DU JEUDI LE 3 DÉCEMBRE 1964

---

Concernant le

Bill S-33, Loi constituant en corporation la Compagnie de  
chemins de fer du terminus d'Ottawa

---

TÉMOINS:

*De la Commission de la capitale nationale:* le lieut.-gén. S. F. Clark, président, M. Eric Thrift, directeur général, M. D. L. Macdonald, Commissaire des chemins de fer. *Du National-Canadien:* M. J. W. G. Macdougall, C.R., avocat général. *Du Pacifique-Canadien:* M. K. D. M. Spence, avocat de la Commission, et M. George Pogue. *De la Commission des transports d'Ottawa:* M. A. W. Beament, C.R. *Du ministère des Transports:* M. Jacques Fortier, C.R., conseiller-juridique.

COMITÉ PERMANENT  
DES  
CHEMINS DE FER, CANAUX ET LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES

Président: M. Jean-T. Richard

MM.

Armstrong	Granger	Mackasey
Balcer	Greene	Marcoux
Barnett	Grégoire	Matte
Basford	Guay	McBain
Beaulé	Gundlock	Millar
Béchar	Hahn	Mitchell
Boulangier	Horner ( <i>Acadia</i> )	Muir ( <i>Lisgar</i> )
Cadiou ( <i>Meadow-Lake</i> )	Howe ( <i>Wellington-</i>	Nugent
Cameron ( <i>Nanaïmo-</i>	<i>Huron</i> )	Olson
<i>Cowichan-Les Îles</i> )	Irvine	Pascoe
Cantelon	Kennedy	Peters
Cantin	Korchinski	Pugh
Caron	Lachance	Rapp
Cooper	Laniel	Regan
Cowan	Latulippe	Rhéaume
Crossman	Leblanc	Rock
Crouse	Lessard ( <i>Saint-Henri</i> )	Ryan
Ethier	Macdonald	Southam
Fisher	MacEwan	Stenson
Francis		Tardif
Godin		Tucker—60

(Quorum 12)

Secrétaire du Comité,  
D. E. Lévesque.

## PROCÈS-VERBAL

JEUDI 3 décembre 1964

Le Comité permanent des chemins de fer, canaux et télégraphes se réunit à 9 h. 40 du matin sous la présidence de M. J.-T. Richard.

*Présents:* MM. Barnett, Beaulé, Béchard, Cantin, Caron, Cowan, Crossman, Fisher, Guay, Hahn, Howe (*Wellington-Huron*), Irvine, Leblanc, Lessard (*Saint-Henri*), MacEwan, Marcoux, Matte, McBain, Millar, Olson, Pascoe, Peters, Regan, Richard, Rock, Ryan, Stenson, Tardif et Tucker—29.

*Témoins: de la Commission de la capitale nationale:* le Lt-général S. F. Clark, président; M. D. L. Macdonald, membre de la Commission des chemins de fer, et M. Eric Thrift, directeur général; *des Chemins de Fer Nationaux du Canada:* M. J. W. G. Macdougall, Q.C., avocat général; *du Pacifique-Canadien:* M. K. D. M. Spence, avocat de la Commission, et M. George Pogue; *de l'Ottawa Transportation Commission:* M. A. W. Beament, Q.C.; *du ministère des Transports:* M. Jacques Fortier, conseiller juridique.

Le Comité reprend l'examen du bill S-33, une loi constituant la Compagnie de chemin de fer du terminus d'Ottawa.

### A l'article 10

Les représentants de la Commission de la capitale nationale déposent les renseignements demandés à la séance précédente.

Le Comité discute la façon de procéder pour étudier en détail l'article 10. La question est mise aux voix avec le résultat suivant: pour, 9; contre, 9. Le président départage les voix en se prononçant pour que le Comité poursuivre l'examen de l'article 10.

L'alinéa a) de l'article 10 est réservé.

Les alinéas b), c) et d) sont approuvés.

A l'alinéa e):

M. Cantin propose, appuyé par M. Matte,

Qu'après les mots «accorder des baux» à la ligne 36, page 3 du bill, la virgule et les mots «des permis» soient supprimés.

L'amendement est accepté et l'alinéa e) amendé est accepté.

L'alinéa f) est approuvé.

M. Cantin propose, appuyé par M. Cowan,

Que l'alinéa g) soit biffé et que l'alinéa suivant y soit substitué:

- g) établir et exploiter en vue de la location dans la ville d'Ottawa et ses environs un service pour l'acheminement et le transit des marchandises au moyen de camions ou autres véhicules routiers, ou autres moyens de transport, et acquérir, détenir, garantir, engager et céder des actions de toute compagnie comptant parmi ses objets l'établissement ou l'exploitation d'un service semblable.

Après discussion, M. Ryan donne avis d'un sous-amendement. Le président demande que des copies du sous-amendement soient mises à la disposition du secrétaire du Comité et des membres avant la prochaine séance du Comité.

A midi 10, le Comité s'ajourne à 9 h. 30 du matin le mardi 8 décembre 1964.

*Le secrétaire provisoire du Comité,*  
E. W. Innes.

NOTE—Dans le présent fascicule, la mention «texte» précède les parties de la séance qui se sont déroulées en français et qui ont été enregistrées par un appareil électronique en conformité d'une recommandation que renfermait le septième rapport du Comité spécial des méthodes et de l'organisation, présenté et adopté le 20 mai 1964.

## TÉMOIGNAGES

JEUDI 3 décembre 1964.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous sommes en nombre. La semaine dernière, nous en étions à l'article 10. Monsieur Barnett, vous avez la parole.

M. BARNETT: Monsieur le président, consentirait-on à ce que nous examinions séparément chaque alinéa de l'article 10?

Le PRÉSIDENT: Oui, c'est juste. Est-ce que le Comité désire procéder ainsi? Alinéa a) de l'article 10.

M. ROCK: Monsieur le président, étant donné que nous n'avons pas les chiffres de toutes ces transactions que la Commission de la capitale nationale devait nous donner aujourd'hui, je pense que tout cet article devrait être laissé en suspens parce qu'il porte indirectement en grande partie sur ce que tous ces changements coûteront à la Commission de la capitale nationale. Je pense que toute cette question devrait rester en suspens jusqu'à ce que nous ayons ces chiffres et que nous puissions les discuter et interroger la Commission de la capitale nationale à leur sujet. Vous voyez là les mots «construction», «terrains achetés» qui sont intimement liés au coût. Nous ne pouvons pas accepter cet article avant de connaître les prix des biens passés d'une compagnie à l'autre et ceux des biens dont la Commission fait l'acquisition pour les remettre à cette nouvelle compagnie. C'est pourquoi je pense qu'il faudrait laisser tout cet article de côté en attendant d'avoir ces chiffres.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Rock, je viens tout juste de recevoir les chiffres que le Comité avait demandés mardi. Ces chiffres sont trop complexes et trop nombreux pour que le Comité puisse discuter ce matin les questions que renferme cet exposé et j'allais proposer que nous reportions à la prochaine séance la discussion de cet exposé des dépenses. A l'article 4, qui porte sur la capitalisation, vous aurez tout le loisir de poser des questions sur les prix des terrains et le reste. Mais l'article 10 n'a rien à voir au coût de la transaction. Il s'agit des pouvoirs généraux qui seront accordés à la compagnie. Vous pourrez vous enquérir de certains pouvoirs particuliers à l'occasion de l'article 4, qui porte sur la capitalisation et qui nous permettra de discuter autant que nous voudrons les transactions comprises dans le montant de \$30,000,000.

M. CARON: Au sujet des terrains fournis...

Le PRÉSIDENT: Un instant, s'il vous plaît.

M. ROCK: Je pense que j'ai encore la parole.

Le PRÉSIDENT: Oui.

M. ROCK: Cet article donne à la compagnie le pouvoir de faire ces transactions et de:

Recevoir, accepter et détenir toutes les cessions et donations volontaires de terrains ou d'autres biens, toute gratification en espèces ou en obligations.

C'est exactement le pouvoir qu'on lui donnait pour cette transaction.

Le PRÉSIDENT: Non seulement pour cette transaction, mais aussi pour toute autre transaction qui sera certainement approuvée.

M. ROCK: A l'avenir bien sûr, mais cela lui donne aussi le pouvoir de conclure la transaction décrite dans l'annexe du présent bill et lui donne aussi le pouvoir d'encourir des frais par l'entremise de la Commission de la capitale nationale.

Le PRÉSIDENT: Je ne suis pas d'accord avec vous, monsieur Rock. Il s'agit ici des pouvoirs généraux de la compagnie; ce ne sont pas des actes de la compagnie.

M. ROCK: Mais sans ces pouvoirs-ci, elle ne pourrait pas faire cette transaction.

Le PRÉSIDENT: Sans ces pouvoirs, elle ne pourrait rien faire.

M. ROCK: Par conséquent, il faudrait les laisser en suspens jusqu'à ce que nous ayons vu ces chiffres.

Le PRÉSIDENT: J'essaie de vous faire comprendre que nous pouvons discuter les pouvoirs généraux de la compagnie sans approuver un seul des accords conclus à l'heure actuelle. Cela est vrai, car il y a d'autres pouvoirs ici, comme celui de signer des contrats avec des compagnies de télégraphe et de téléphone, qui ne sont pas compris dans les chiffres que vous mentionnez.

M. CARON: Il y a des pouvoirs comme celui de construire des hôtels, d'aliéner des terrains dont elle n'aura pas besoin, d'acquérir des biens immobiliers. Il faudra qu'elle se procure des installations pour le terminus; tout est compris ici et, avant d'avoir les chiffres, je ne crois pas que nous puissions discuter cet article.

Le PRÉSIDENT: Je suis au service du Comité. Vous vous rendez compte que ce sont là les pouvoirs généraux qu'on fait entrer dans tout bill constituant une nouvelle compagnie. Ce ne sont pas des actes particuliers de la compagnie.

M. BARNETT: Monsieur le président, à propos du Règlement, il me semble qu'après avoir examiné les pouvoirs généraux énoncés à l'article 10 et en être arrivés à une conclusion quelconque quant à leur validité, nous serons alors bien mieux en mesure d'accepter la ventilation des chiffres, en étudiant l'article 4 ou l'annexe qui renferme le memorandum. Nous pourrions décider de ne pas aborder aujourd'hui l'article 4 et l'annexe. Il me semble qu'après une discussion générale sur l'ensemble des pouvoirs énumérés à l'article 10, nous serions mieux en mesure d'étudier les chiffres en détail.

Le PRÉSIDENT: Ensuite, nous pourrions étudier l'annexe, qui porte le texte de l'accord, et aussi la ventilation du coût. Le Comité désire-t-il procéder à l'examen de l'article 10 a)?

M. ROCK: Non, je m'y objecte, monsieur le président. Je m'y objecte fortement parce que j'estime qu'après avoir accepté ceci il ne servira à rien d'étudier le coût.

Le PRÉSIDENT: Qu'est-ce que le Comité désire? J'invite ceux qui sont pour que nous passions à l'étude de l'article 10 de l'indiquer. Allons-nous procéder à l'examen de l'article 10? Que tous ceux qui sont pour lèvent la main.

M. REGAN: M. Beulé ne sait pas sur quoi nous votons.

Le PRÉSIDENT: Quels sont ceux qui sont contre? Très bien. Nous allons procéder. L'alinéa a) de l'article 10.

M. CARON: Je ne sais pas quel a été le résultat du vote.

Le PRÉSIDENT: Le secrétaire l'a donné.

M. CARON: Je puis demander un nouveau comptage. Je crois que c'était 10.

Le PRÉSIDENT: Voulez-vous vous lever s'il vous plaît tous ceux qui sont pour? Et ceux qui sont contre?

M. CARON: Je croyais que c'était égal.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous des questions à poser sur le a) de 10? Sur le b) de 10?

M. COWAN: Quand obtiendrons-nous ces chiffres? Ayant eu l'assurance qu'ils seraient entre nos mains hier matin, je voudrais maintenant savoir si nous les aurons avant la fin de la journée.

Le PRÉSIDENT: Ils sont ici.

M. COWAN: Je voudrais les examiner. Je n'irai pas chercher une copie. On avait dit que j'aurais ces chiffres hier matin.

Le PRÉSIDENT: L'article 10 b)?

M. ROCK: Excusez-moi.

Le PRÉSIDENT: Attendez que nous ayons ces chiffres.

M. ROCK: Monsieur le président, si nous ne pouvons pas laisser en suspens tout l'article 10, nous pourrions peut-être laisser de côté l'alinéa a) pour les mêmes raisons que j'ai mentionnées déjà.

M. REGAN: Nous avons voté là-dessus.

M. ROCK: Pas nécessairement, car le président lui-même a dit lui aussi qu'il y avait peut-être des parties de cet article que nous ne devrions pas laisser en suspens. Je suis encore de cet avis et je vais répéter mon argument pour M. Beulé, qui n'était pas ici à ce moment-là. J'ai fait observer, monsieur Beulé, que nous n'avions pas reçu les chiffres que nous avons demandés à la dernière séance. La Commission de la capitale nationale va elle-même dépenser des millions de dollars en transferts de terrains, en réinstallations, etc. Par conséquent, si nous approuvons tous les points de l'article 10, il sera inutile d'y revenir et c'est la raison pour laquelle j'ai demandé une décision.

Par conséquent aussi, même si nous examinons l'article 10, rien ne nous oblige à en accepter tous les points. Nous pouvons laisser certains alinéas en suspens jusqu'à ce que nous ayons pu examiner ces chiffres la semaine prochaine. Je voudrais laisser en suspens l'alinéa a) parce qu'il porte sur l'acquisition de terrains ou d'intérêts dans des terrains.

M. BEAULÉ: Cela me va.

M. HAHN: Monsieur le président, je partage le point de vue de M. Rock. Nous ne pouvons pas approuver cette transaction particulière avant d'avoir vu les chiffres. D'autre part, c'est l'article qui donne à cette compagnie le pouvoir d'acquérir certains terrains. Or, que nous aimions ou non les dispositions financières, la compagnie n'aurait aucune raison d'exister si elle ne possédait pas le pouvoir général que lui donne l'alinéa a) de faire l'acquisition de terrains, etc. Il me semble que l'article 10 confère à la compagnie des pouvoirs que nous pouvons admettre ou refuser d'admettre. Nous en viendrons aux détails particuliers et aux dépenses encourues quand nous reviendrons à l'article 4. Je pense que nous pouvons dissocier les deux et approuver en principe les actes que la compagnie doit être autorisée à accomplir sans nous reporter aux chiffres. Nous pourrions ensuite nous occuper des marchés particuliers qui ont été conclus quand nous reviendrons à l'article 4 et aux chiffres.

M. ROCK: Je comprends votre point de vue, mais nous ne perdrons rien en laissant cela de côté jusqu'à ce que nous ayons les chiffres. Nous n'avons absolument rien à perdre. Une fois que nous aurons approuvé le principe, nous aurons tout approuvé directement ou indirectement; nous aurons approuvé parce que nous sommes en quelque sorte à faire une enquête et nous sommes chargés ici de voir à ce que tout soit parfaitement régulier. Et, pour voir si tout est parfaitement régulier, il nous faut examiner ces chiffres avec soin, car ce déplacement va coûter plusieurs millions de dollars.

M. BARNETT: Monsieur le président, j'invoque le Règlement. A mon humble avis, nous avons déjà réglé certaines des questions particulières en votant par assis et levés. Autrement, nous n'en finirions jamais.

M. ROCK: Pas nécessairement, monsieur le président. Je suis encore à même de demander que nous laissions l'alinéa a) en suspens. Dans bien d'autres comités nous laissons en suspens des parties de certains articles. En décidant de continuer d'examiner l'article, nous n'avons pas pour autant approuvé tout l'article, c'est-à-dire l'article 10. Donc, l'alinéa a) pourrait être laissé en suspens.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Rock, si vous me permettez de le dire, je ne parviens pas du tout à vous suivre. Si cela peut vous aider, je ferai n'importe quoi. Je laisserai même tout le bill en suspens. Mais il y a une chose que je vais vous dire. Je suis avocat et, si je veux quelque chose comme avocat, je puis vous affirmer que les pouvoirs demandés ici sont les pouvoirs généraux conférés à toute compagnie. Ils ne constituent pas la permission d'accomplir tel ou tel acte en particulier, mais passons et laissons l'alinéa a) en suspens puis étudions l'alinéa b) si le Comité y consent.

M. CARON: Pourquoi toute cette hâte? Nous pouvons passer à l'alinéa b).

M. HAHN: Nous pourrions invoquer le même argument pour l'alinéa b), monsieur le président. Je pense que si nous devons procéder à l'étude de l'article 10 en conformité du vote, nous devrions nous mettre au travail.

Le PRÉSIDENT: Mais M. Rock a manifesté le désir de le laisser en suspens. Voulez-vous un autre vote sur l'alinéa a)?

M. REGAN: Je crois qu'il n'y aurait rien à gagner en laissant en suspens cette disposition générale, car il s'agit seulement de former la compagnie, mais si cela peut mettre fin à cette longue obstruction, je suis disposé à la laisser en suspens.

Le PRÉSIDENT: Laisser l'alinéa a) en suspens?

M. ROCK: Oui, j'ai dit laisser l'alinéa a) en suspens.

Le PRÉSIDENT: Et l'alinéa b)?

M. REGAN: Accepté.

M. COWAN: A titre d'avocat, je vous accorde, monsieur le président, que l'alinéa a) de l'article 10 porte sur les pouvoirs et privilèges normalement conférés à une nouvelle compagnie, mais dans l'alinéa b) j'ai souligné certains mots; aux lignes 37, 38 et 41, vous verrez que, pour les fins mentionnées, la compagnie peut fournir des parcs de stationnement et du matériel et, aux lignes 43, 44, 45, 46 et 47, qu'elle peut mettre tout autre immeuble et toute autre installation utile ou avantageuse pour l'accueil et le transport des passagers clients des compagnies qui désirent utiliser le chemin de fer de la nouvelle compagnie.

Combien de compagnies obtiennent par leur charte le droit d'organiser des compagnies de taxis qu'elles possèdent à la façon d'un trust vertical? Je suis opposé à ce que la Compagnie de chemin de fer du terminus d'Ottawa entre dans l'industrie du taxi, tout comme...

Une VOIX: Ne devrions-nous pas attendre d'être rendus là?

M. COWAN: Nous y sommes en ce moment, 10 b).

M. CANTIN: Cela est à 10 g).

M. COWAN: Eh bien, je l'ai souligné dans 10 b). C'est aussi dans 10 g). Je l'ai souligné dans l'alinéa g).

(Texte)

M. BEAULÉ: Monsieur le président, j'invoque le Règlement; une question de privilège. Je m'aperçois que les chiffres ont été distribués à tous les membres mais seulement dans la langue anglaise. Est-ce qu'il n'y aurait pas possibilité de les avoir dans la langue française également?

(Traduction)

Le PRÉSIDENT: Monsieur Macdonald, ces chiffres sont-ils disponibles en langue française en ce moment?

M. D. L. MACDONALD (*Commission de la capitale nationale*): Je le regrette, monsieur, mais nous n'avons pas eu le temps de les préparer. Nous avons travaillé sur cela jusqu'à une heure avancée la nuit dernière.

Le PRÉSIDENT: Ils seront disponibles plus tard.

M. BEAULÉ: Quand?

M. CARON: Je crois qu'il y a seulement la première page à traduire; le reste est surtout composé de chiffres.

(Texte)

M. BEAULÉ: Y aurait-il possibilité de réserver l'article 4, jusqu'à ce que nous ayons les copies françaises?

M. CARON: Il est réservé.

(Traduction)

Le PRÉSIDENT: Aurez-vous les copies mardi prochain, monsieur Macdonald?

M. MACDONALD: Oui, nous pourrions les avoir.

Le PRÉSIDENT: Maintenant, monsieur Cowan, au sujet de l'alinéa b), avez-vous entendu la question, monsieur Macdougall?

M. MACDOUGALL, Q.C. (*chef du contentieux, National Canadien*): Oui, j'ai entendu la question, monsieur le président. L'alinéa b) est une disposition habilitante et n'a rien à voir à l'exploitation de compagnies de taxis ou à la formation de compagnies de taxis, si c'est ce qu'on veut savoir. Comme vous le voyez, la note en marge mentionne qu'il s'agit là du pouvoir de fournir des installations terminales en conformité de l'engagement pris de fournir les installations nécessaires aux chemins de fer. D'une manière générale, cette disposition donne le pouvoir d'acquérir des installations en les achetant ou autrement, ou de les construire ou de recourir à quelque autre méthode pour les fournir et, une fois les installations fournies, le pouvoir de modifier ou changer tout ce dont est normalement pourvu un terminus, comme des voies ferrées, des embranchements, des voies de garage, des parcs de stationnement ou du matériel comme un dispositif pour le chargement des remorques routières ou toute autre installation nécessaire dans un terminus pour les marchandises ou les voyageurs. Je ne crois pas que cet alinéa prévoie l'établissement de compagnies de taxis et je pense que cela se trouve confirmé par le fait que l'alinéa a) de l'article 10, dans le projet de loi tel qu'il a été rédigé, et que j'ai à la main, prévoit l'établissement et l'exploitation de services d'autobus et de taxis, etc., ce dont nous parlerons quand nous serons rendus là. Cela pose des problèmes et il y aura des choses à dire à ce sujet quand nous y serons rendus.

M. COWAN: Ses paroles ne sont pas consignées par un sténographe. N'y a-t-il aucun sténographe au Comité? Il dit que cela ne s'applique pas aux taxis.

Le PRÉSIDENT: C'est exact?

M. COWAN: Ce sera au compte rendu?

Le PRÉSIDENT: Oui.

M. COWAN: Notez qu'il est question du transport des voyageurs clients de ces compagnies qui désireront utiliser le chemin de fer de la nouvelle compagnie. Or, si je désire utiliser le chemin de fer de la compagnie après la construction de cette gare au pont Hurdman, je présume que je m'y rendrai en taxi, à moins de marcher. Quand il est question du transport des voyageurs qui désirent utiliser le chemin de fer, il est question de moi. Si le témoin dit que ce n'est pas là la disposition relative aux taxis, je m'incline. J'examinais à la fois l'alinéa b) et le g).

Le PRÉSIDENT: Monsieur Beaulé.

(Texte)

M. BEAULÉ: Monsieur le président, je vois dans la clause b) qu'il est question d'un terrain de stationnement. Est-ce que le terrain de stationnement qui est projeté sera exploité par une industrie privée ou s'il le sera par la Compagnie du terminus d'Ottawa?

(Traduction)

M. MACDOUGALL: C'est une question à laquelle je crois que personne ne peut répondre, car nous n'avons pas encore étudié cela en détail jusqu'au point de savoir exactement comment cela va se faire, mais je pense que...

M. BEAULÉ: Monsieur le président, j'invoque le Règlement. Nous sommes ici pour discuter un bill. Les explications sont dans le bill et on nous dit que personne ne sait ce qui va se passer. J'estime que nous avons le droit de savoir ce qui va se passer quand le bill aura été adopté. Il est évident que le Comité doit obtenir toute l'information nécessaire avant d'approuver le bill.

M. MACDOUGALL: Tout ce que je puis vous dire, c'est que nous sommes ici pour vous fournir les renseignements que nous avons au sujet de ce bill, mais il faut que vous vous rendiez compte qu'aux débuts d'une nouvelle compagnie semblable, tous les détails ne sont pas connus au moment où elle demande sa charte. Quand il est question de constituer une société ordinaire, alors qu'il s'agit simplement de décider de la former et de lui faire acquérir la personnalité morale, je pense que vous comprenez qu'il y a beaucoup moins de travail à faire si les détails relatifs au fonctionnement de la compagnie se trouvent réglés que si l'on est en train de les régler au moment où la personnalité morale est demandée, mais nous avons ici un cas un peu plus compliqué et un peu plus difficile que la constitution d'une compagnie privée. Cependant, nous exploitons nous-mêmes certains parcs de stationnement et, dans certains cas, nous avons des exploitants privés, s'il s'agit d'un grand stationnement, comme à Montréal, où nous avons un exploitant privé. Il faut trouver la formule qui donnera le meilleur service et qui sera la plus économique. A certains endroits, nous trouvons qu'il est plus économique de le faire nous-mêmes et, ailleurs, nous trouvons plus économique de confier le travail à un exploitant déjà en place. Et en autant que je sache, aucune décision n'a été prise quant au mode d'exploitation. Je ne puis vous en dire plus. C'est l'explication la plus complète que je puisse fournir.

(Texte)

M. BEAULÉ: Est-ce que ce terrain de stationnement sera un stationnement payant pour les clients voyageurs?

(Traduction)

M. MACDOUGALL: Je ne crois pas que nous ayons l'intention précise d'exploiter un terrain de stationnement. Notre but est de réserver suffisamment d'espace sur les terrains de la gare pour que les gens qui voudront utiliser les facilités de la gare aient de la place pour stationner. Les taxis qui viendront pour servir le public devront avoir amplement d'espace pour évoluer et pour établir un poste de taxis ou quelque chose de ce genre afin de servir le public. En outre, s'il arrive que les services locaux d'autobus viennent jusqu'à la gare pour servir le public, il y aura assez d'espace pour leur permettre de cueillir et de déposer les passagers.

(Texte)

M. BEAULÉ: Oui, mais pour bien me comprendre, il s'agit du public voyageur, de ceux qui prennent le train. Ils ont leur automobile et veulent la laisser à la gare. Ils prennent le train et au retour reprennent leur automobile pour s'en retourner chez eux. Est-ce qu'il y aura un stationnement disponible pour ces voyageurs-là? Qui va l'exploiter? Le stationnement sera-t-il payant?

(Traduction)

M. MACDOUGALL: Oui.

Le PRÉSIDENT: L'alinéa b) est approuvé? Monsieur Barnett...

M. BARNETT: Monsieur le président, il y a une phrase à la ligne 33 qui m'intrigue. Je me demande pourquoi les mots «*Telles compagnies qui désirent utili-*

ser le chemin de fer de la compagnie et les installations connexes» sont là à la place du mot «personnes», qui comprendrait les compagnies? Je ne parviens pas à saisir le sens. Cela est-il limité aux personnes morales? Il est question là de fournir des installations pour les particuliers. Cette phraséologie m'intrigue. Ne pourrait-on pas la rendre plus claire?

M. MACDOUGALL: La phraséologie de cet alinéa s'applique aux bâtisses, ouvrages, voies ferrées, voies de service, aiguillages, voies de garage, etc.

Ce sont les installations que l'*Ottawa Terminal Railway Company* mettra, je présume, à la disposition du National-Canadien et du Pacifique-Canadien. C'est le cœur de l'article autorisant la compagnie du terminus à établir les installations dont elle aura besoin pour servir les deux réseaux, y compris celles nécessaires pour les voyageurs et les marchandises.

Incidemment, les services en question seront rendus bien sûr aux clients des deux compagnies ferroviaires, mais cet article s'applique à la compagnie du terminus et l'autorise à fournir les installations voulues au National-Canadien et au Pacifique-Canadien afin que ceux-ci puissent servir leur clientèle pour le transport des personnes et des marchandises.

M. BARNETT: A ce sujet, me permettez-vous cette autre question? Cela est-il rédigé de façon que, plus tard, s'il était décidé par une autre loi de permettre à une autre compagnie ferroviaire d'entrer à Ottawa, la compagnie du terminus puisse la servir en plus du National-Canadien et du Pacifique-Canadien?

C'est une question hypothétique, mais cela pourrait arriver.

M. MACDOUGALL: C'est pour cela, je crois, qu'on emploie l'expression générale «telles compagnies» parce qu'il faut regarder très loin en avant et qu'il est pratique d'employer un terme général plutôt que des désignations particulières en parlant des chemins de fer.

Le PRÉSIDENT: L'alinéa b) est-il approuvé?

Approuvé.

Le PRÉSIDENT: L'alinéa c) est-il approuvé?

Approuvé.

Le PRÉSIDENT: L'alinéa d) est-il approuvé?

Approuvé.

Le PRÉSIDENT: L'alinéa e) est-il approuvé?

(Texte)

M. CANTIN: Monsieur le président, ici j'aurais un amendement à proposer pour enlever les mots «des permis».

(Traduction)

Je propose un amendement pour biffer le mot «permis».

M. REGAN: Dans l'alinéa e)?

M. CANTIN: Oui, l'alinéa e). Nous avons eu des protestations de la ville d'Ottawa.

Le PRÉSIDENT: Un instant s'il vous plaît. Pourriez-vous me donner une copie de votre amendement?

(Texte)

Il est proposé par M. Cantin, appuyé par M. Matte, que la sous-section e) de la section 10 soit amendée en biffant les mots «des permis».

(Traduction)

Voulez-vous vous expliquer, monsieur Cantin?

M. CANTIN: La ville d'Ottawa et le Conseil national nous ont demandé de ne pas accorder à cette compagnie la permission d'émettre des permis.

M. MACDOUGALL: Je pourrais peut-être fournir une précision à ce sujet, monsieur le président. Les représentants de la ville d'Ottawa ont soulevé cette

question auprès des chemins de fer et nous ne désirons pas qu'il surgisse des difficultés ou des différends entre nous et la ville. Nous consentons sans peine à ce que les mots «des permis» soient enlevés de là. Nous conserverons le pouvoir d'accorder les concessions. Le pouvoir mentionné là concerne les personnes désireuses d'obtenir des concessions dans la gare et nous consentons avec plaisir à ce que les mots «des permis» soient biffés s'ils sont susceptibles d'entrer en conflit avec les prérogatives de la ville d'Ottawa.

Le PRÉSIDENT: Vous voulez parler de l'amendement?

M. ROCK: Un instant.

Le PRÉSIDENT: Nous n'adoptons pas l'amendement.

M. ROCK: Il y a peut-être là des choses auxquelles nous ne songeons pas.

Le PRÉSIDENT: A l'alinéa e).

M. BARNETT: Je ne suis pas une autorité en matière de rédaction, mais il me semble que l'amendement devrait comporter aussi la suppression de la virgule.

Le PRÉSIDENT: Oui. M. Barnett me fait observer qu'il faudrait enlever la virgule après les mots «des permis». L'alinéa e) amendé est-il approuvé?

Approuvé.

L'alinéa f).

M. PETERS: Je voudrais savoir si, en vertu de cette disposition, les compagnies ferroviaires retiennent à la Commission de la capitale nationale un terrain situé dans la zone de la gare actuelle en vue d'y construire un hôtel.

M. MACDOUGALL: Je crains de ne pas avoir compris votre question, monsieur.

M. PETERS: La gare actuelle et l'emprise de ses voies ont été transférées à la Commission de la capitale nationale. Est-ce qu'une des compagnies ferroviaires conserve une étendue de terrain dans cette région pour construire un hôtel de 500 chambres?

M. MACDOUGALL: Non, je ne le crois pas, mais je l'ignore.

M. PETERS: Eh bien, il me semblerait bien fou de l'acheter. Vous n'allez pas, je pense, construire un hôtel dans Alta Vista. Quelqu'un va construire cet hôtel de 500 chambres, pourquoi pas les compagnies ferroviaires?

M. MACDOUGALL: Je ne puis vous dire qui va le construire. Je l'ignore. Je ne sais même pas s'il va se construire ou non. Mais cette disposition habilitante veut dire—et je le répète, nous regardons très loin dans l'avenir—que dans 50 ans cette compagnie pourrait construire un hôtel ou plus qu'un hôtel dans quelque partie de la ville d'Ottawa. Je n'en sais rien. Ceci lui donnera le pouvoir de le faire en temps voulu. C'est tout.

M. BARNETT: Pourrais-je poser une autre question? Tel qu'il est rédigé, cet article autoriserait le National-Canadien à vendre plus tard le Château Laurier à la Compagnie du terminus? Est-ce qu'il donne ce pouvoir?

M. MACDOUGALL: Cela veut dire que cette compagnie aura le pouvoir d'exploiter ou d'administrer un hôtel. Ce pourrait être le Château Laurier, mais je ne crois pas que la compagnie ait cette intention.

M. BARNETT: Ma question ne signifie pas que je voudrais que le National-Canadien le fasse. Je me demandais simplement si cela pourrait se faire.

M. COWAN: Quand il est question de commodités, est-ce que cela comprend aussi les taxis? Je voudrais faire entrer une réponse négative à cette question au compte rendu, car je ne veux pas revenir plus tard et apprendre que ce droit se trouve conféré. Les taxis sont-ils compris?

M. MACDOUGALL: Je ne crois pas avoir qualité pour dire quelle est la signification du mot «commodité» et tout ce à quoi il s'applique.

M. MILLAR: Il s'agit seulement des salles de toilette.

Une VOIX: Il n'y en a pas à Toronto?

M. COWAN: A l'endroit où va se construire ce nouvel hôtel, ce petit modèle montre qu'il y aura des commodités pour les chiens. Il y a huit ou neuf arbres. Où est ce petit modèle? L'avez-vous vu l'autre jour?

Le PRÉSIDENT: L'amendement de M. Cantin est-il adopté?

M. PETERS: Une autre question à ce sujet. Avez-vous en vue seulement ce qu'il y aura sur les terrains que vous possédez actuellement, comme les ateliers, entrepôts, bureaux et autres ouvrages que vous avez mentionnés? La question que M. Barnett a posée est très pertinente. Vous aurez beaucoup d'argent dans cette compagnie du terminus. Nous vous l'avons tout donné. Vous pourriez facilement acheter le Château Laurier si vous vouliez. La compagnie ferroviaire elle-même participe à l'affaire. Mais vous êtes payés pour. Il vous serait facile d'entrer dans ce domaine sur une assez grande échelle si vous le vouliez. Y songez-vous? Songez-vous à sortir de l'activité normale de ce qu'on appelle un complexe ferroviaire?

M. MACDOUGALL: Je ne crois pas, monsieur Peters, qu'il y ait des projets semblables à ce dont vous avez parlé, mais la compagnie aura le pouvoir, comme on l'a déjà dit, d'acquérir ces terrains et d'autres choses au cours de sa vie et il se pourrait, je suppose, qu'il se construise un hôtel un jour sur des terrains qu'elle ne possède pas actuellement mais dont elle aurait fait l'acquisition, mais je n'en sais rien. Il n'existe aucun projet semblable en ce moment et on ne peut que conjecturer pour l'avenir quant à cet article. Cela se résume seulement à dire que si jamais, par suite des engagements pris par cette compagnie, la direction juge nécessaire ou à propos d'avoir un hôtel ou un entrepôt ou une autre bâtisse quelconque, elle aura le pouvoir de le faire construire. Cela est tout à fait naturel et normal dans un article énumérant les pouvoirs.

M. ROCK: Monsieur le président, nous examinons l'alinéa e). Il dit:

Acquérir, ériger, gérer, exploiter ou diriger des hôtels, restaurants, bureaux, boutiques, entrepôts, salles de dépôt et autres locaux et facilités...

Or, en ce qui concerne les commodités, je viens de parcourir tous les autres et je ne trouve nulle part le droit de louer ou concéder des terrains de stationnement. Je voudrais apprendre du conseiller juridique dans quel alinéa se trouve le droit de louer des terrains pour stationnement. Cela m'inquiète. J'aimerais mieux que vous n'ayez pas le droit d'avoir un terrain de stationnement que vous pourriez louer, comme les aéroports font actuellement, à des concessionnaires qui exigent du public des prix fabuleux et j'aimerais mieux que le chemin de fer n'ait pas ce pouvoir.

Je voudrais savoir dès maintenant si ce pouvoir est prévu quelque part dans ces dispositions. Je ne m'oppose pas à ce que la compagnie ait son propre terrain de stationnement, mais je m'oppose à ce qu'elle le loue à des concessionnaires qui pratiqueront des prix fabuleux comme aux aéroports.

M. MACDOUGALL: Je ne suis pas sûr que...

M. ROCK: Je veux simplement savoir ce qu'on entend par commodités.

M. REGAN: Permettez-moi de dire un mot à ce sujet. Je crois que M. Rock admettra que le cas d'une aéroport est sans doute différent. Une aéroport est tout à fait isolée de la ville et les gens qui veulent stationner quelque part sur cette immense étendue sans avoir deux ou trois milles à marcher doivent utiliser ce terrain de stationnement. Cela est indispensable. Je crois que le chemin de fer n'est pas dans le même cas.

Une VOIX: Ce n'est pas le cas ici.

M. REGAN: Je crois que, pour réussir, toute compagnie doit avoir à peu près les mêmes pouvoirs que Raymond Rock aurait s'il se lançait en affaires. Vous

lancez une entreprise et vous voyez qu'il serait avantageux pour vous de faire telle ou telle chose qui est légale, qui rendrait votre entreprise plus profitable et que vous pouvez faire comme particulier. Le bill vise à placer cette compagnie à peu près dans la même position et, au point de vue du rendement, cela est certainement à souhaiter.

M. ROCK: Sauf que le gouvernement fédéral se trouve à tout payer dans ce cas-ci. Par conséquent, il n'y a aucune mise de fonds à faire et je ne vois pas d'où un bénéfice pourrait sortir.

M. SPENCE: Il n'y a aucun bénéfice à prévoir. Songez que le Pacifique-Canadien et le National-Canadien possèdent des terrains qui, mis en vente, pourraient rapporter de jolies sommes.

M. ROCK: J'ai des doutes. Nous verrons bien quand nous ferons enquête sur le tout plus tard. Je voudrais savoir, monsieur le président, où se trouve dans ces dispositions le droit de louer un terrain de stationnement à un concessionnaire comme aux aérogares.

M. MACDOUGALL: Je crois, monsieur Rock, comme nous l'avons expliqué, que les projets comportent l'établissement à la gare de facilités pour le public afin qu'on puisse stationner ou afin que les véhicules de transport public, comme les taxis, les autobus et autres véhicules puissent librement entrer dans la gare et en sortir pour servir le public. Je ne crois pas...

M. ROCK: J'aime votre façon d'employer le mot «librement».

M. MACDOUGALL: «Librement», c'est-à-dire que les automobiles pourront circuler plus librement qu'elles ne le peuvent à la gare actuelle, où il n'y a de l'espace que pour cinq taxis et, quand ils sont stationnés, il est difficile pour les automobiles privées d'accéder à la gare. C'est une des choses que nous essayons d'améliorer. Nous essayons d'avoir plus d'espace et plus de facilités afin que les gens soit encouragés et intéressés à se rendre à la gare. Nous sommes intéressés à les attirer pour nos affaires, car nous sommes tous intéressés à servir le public et à obtenir sa clientèle. Notre but ici... Pardon monsieur, vous dites?

M. PETERS: C'est une pieuse invocation après le sermon.

M. MACDOUGALL: Je crois que c'est la vérité parce que les chemins de fer n'ont aucune raison d'être sinon de rendre service à la clientèle payante et de gagner de l'argent.

M. PETERS: Ce n'est pas de servir le public, mais de faire de l'argent.

M. MACDOUGALL: Servir le public à prix raisonnable.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, si vous voulez que le témoin réponde à la question, je crois que vous devriez lui permettre de finir. Il est mieux de formuler des objections après que d'interrompre le témoin.

M. MACDOUGALL: Si j'ai bien compris la question, on a demandé s'il y avait ici une disposition autorisant la compagnie à louer un terrain de stationnement à un concessionnaire. Et la réponse est oui. L'alinéa e) donne le droit d'accorder des baux et des concessions. Parmi les concessions, il peut y avoir des cabines de téléphone, des boutiques ou un kiosque de journaux, soit tout ce qui peut intéresser les gens qui passeront par la gare. Cela peut comprendre et cela comprend à beaucoup d'autres endroits de l'espace pour les taxis, et cela peut aussi comprendre, comme je l'ai dit déjà, une entente avec un concessionnaire qui exploitera un terrain de stationnement. A certains endroits nous trouvons plus économique de procéder ainsi et, ailleurs, il est plus économique de le faire nous-mêmes.

Mais nous croyons qu'il est important de prévoir assez d'espace pour le stationnement, assez de place pour tourner et d'autres commodités semblables pour les véhicules publics et privés. C'est le but de ce pouvoir.

M. ROCK: Monsieur le président, je crois que les termes mêmes de l'alinéa e) sont plus précis quant à l'étendue de ce droit. Il spécifie «hôtels, restaurants (ce qui est assez explicite), boutiques, entrepôts, salles de dépôt et autres locaux et facilités, et relativement à la totalité ou quelque partie des susdits, accorder des baux, des permis ou des concessions». Alors, si nous enlevions le mot commodités, je crois que vous pourriez louer le terrain de stationnement à un concessionnaire. Est-ce exact?

M. MACDOUGALL: Non, je ne.

M. ROCK: Vous êtes très explicite quant à ce que vous pourrez louer ou concéder. Ce sont des hôtels, des restaurants, des bureaux, des boutiques, des entrepôts, des salles d'entreposage. Un terrain de stationnement n'est-il pas en quelque sorte un lieu d'entreposage?

M. MACDOUGALL: Me permettez-vous de dire quelque chose, monsieur le président? Arrêtons-nous par exemple au mot «hôtel». La compagnie aura le droit d'acquérir, le droit d'administrer, d'exploiter ou de diriger des hôtels, à l'égard desquels ou à l'égard de toute partie desquels elle pourra accorder des baux ou des concessions. Je crois que cela comprendra certainement le droit d'accorder une concession de stationnement sur les terrains de l'hôtel.

M. ROCK: Je ne m'intéresse pas beaucoup au terrain de stationnement d'un hôtel, mais je m'intéresse à Monsieur Tout-le-monde qui doit se rendre à la gare pour prendre un train ou pour y rencontrer des gens qui descendent d'un train. Il lui faudra payer à quelque concessionnaire un prix fabuleux pour le privilège d'entrer, de stationner et d'entrer dans la gare. Je m'oppose à cela et je voudrais savoir comment m'y prendre pour l'enlever du bill.

M. MACDOUGALL: Monsieur Rock, comme vous l'avez probablement remarqué, dans la ville de Montréal nous avons des facilités de stationnement à la gare centrale et nous avons un parking pour le grand public, mais nous avons aussi un parking pour les clients du chemin de fer. Allez là avec votre auto et vous verrez que le stationnement est gratuit pour les clients du chemin de fer pour la première demi-heure. Or, cela vous explique la sorte de choses que nous avons faites et vous indique peut-être le point que nous essayons de faire comprendre. En fournissant des facilités de stationnement, nous essayons de rendre facile à nos clients de se rendre à la gare et d'en partir. Le client n'a pas nécessairement un déboursé à faire et nous verrons à ce qu'il n'en ait pas à faire. Nous ferons probablement comme à Montréal, où le client qui arrive dans son automobile entre gratuitement dans la gare et peut stationner pour un temps raisonnable afin de rencontrer des gens, recueillir des bagages ou faire toute autre chose.

M. ROCK: Très bien.

(Texte)

M. BEAULÉ: Monsieur le président, j'aurais une question supplémentaire. Je crois que les terrains de stationnement pour les hôtels sont des terrains pour les clients des hôtels, qui ne payent pas pour stationner. Pour quelles raisons doivent-ils payer pour stationner lorsqu'ils voyagent par les compagnies de chemins de fer?

(Traduction)

M. MACDOUGALL: C'est ce que je viens de dire, monsieur Beaulé. A Montréal, on ne paie pas pour stationner quand on voyage par chemin de fer ou quand on va cueillir des bagages. Il y a une demi-heure de stationnement gratuit à la gare centrale de Montréal.

M. BEAULÉ: Mais à Québec il faut payer.

M. MACDOUGALL: Je ne connais pas la situation en détail à Québec, mais je présume qu'il doit être possible d'aller à la gare sans avoir à payer pour le

privilège de stationner à la gare. Je doute qu'il soit nécessaire de payer à Québec pour le privilège de stationner à la gare ou de cueillir quelqu'un.

M. CARON: Combien faut-il payer pour laisser son automobile une journée entière? Si vous allez passer la journée à Montréal et si vous reprenez votre automobile en revenant à Ottawa, combien faut-il payer?

M. MACDOUGALL: Je crains de ne pouvoir vous répondre. Je ne le sais pas. Il faut probablement payer le tarif courant pour ce genre de service.

M. CARON: A peu près autant que le prix du voyage par train.

M. MACDOUGALL: Je ne le sais pas.

(Texte)

M. GUAY: Monsieur le président, j'aimerais savoir simplement s'il y a possibilité de l'exploiter comme à Québec, où, je pense, le terrain appartient au National-Canadien mais est exploité par la municipalité avec l'entente de réserver une partie du terrain de stationnement pour le personnel ou les passants si le personnel n'emploie pas tout le terrain. C'est l'entente qui a été conclue à Lévis. Je crois que c'est une entente assez favorable. Celui qui est de passage, si le personnel ne remplit pas tout le terrain qui lui est réservé, peut y stationner, mais le terrain est exploité par la municipalité et lui a été cédé ou loué. Mais il est exploité par la municipalité elle-même. Je crois que c'est le cas à Québec, mais pour Québec, je ne peux pas l'affirmer. Pour Lévis, c'est le cas. Est-ce qu'il y a possibilité de faire la même chose ici? Ou est-ce que la compagnie du National-Canadien veut exploiter elle-même le terrain de stationnement à tant par jour? Si on doit passer une heure là pour aller chercher ou conduire quelqu'un, est-ce qu'on sera obligé de payer une journée, une heure ou deux heures de stationnement?

(Traduction)

M. MACDOUGALL: Je crois que la réponse générale que j'ai déjà faite est la réponse à cette question, mais je présume que notre ligne de conduite n'est pas la même ici. Nous voulons qu'il y ait de l'espace à la gare pour que les automobilistes puissent venir sans frais prendre ou déposer des voyageurs. Si quelqu'un veut stationner son automobile pour la journée, cela fait entrer en jeu la question de savoir quel prix il s'attendra de payer normalement pour stationner toute la journée ailleurs, car je présume que le chemin de fer n'est pas plus obligé qu'un exploitant privé de fournir un stationnement gratuit pour toute une journée.

(Texte)

M. BEAULÉ: Monsieur le président, j'ai posé une question tout à l'heure et je n'ai pas eu une réponse satisfaisante. J'ai demandé comment se fait-il qu'un client d'hôtel n'a pas à payer pour le stationnement lorsqu'il loge à l'hôtel et qu'un passager de train est obligé de payer pour le stationnement même lorsqu'il voyage sur les chemins de fer.

M. CARON: L'hôtel charge probablement plus cher que la compagnie de chemins de fer. Vingt dollars pour une nuit.

(Traduction)

M. BEAULÉ: Pourrais-je avoir une réponse?

M. BARNETT: Monsieur le président, je dois avouer que je suis un peu dérouté par la réponse donnée au sujet des terrains de stationnement. Il est spécifiquement...

(Texte)

M. BEAULÉ: Monsieur le président, je n'ai pas encore eu de réponse à ma question.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Beaulé, M. Macdougall a répondu qu'il ne croit pas pouvoir faire la comparaison entre un hôtel et un chemin de fer. Il n'y a pas de réponse à donner à cette question.

M. BEAULÉ: Ce n'est pas une comparaison entre le chemin de fer et un hôtel, c'est une comparaison du stationnement entre les clients d'un hôtel qui appartient aux compagnies de chemin de fer, où le stationnement est gratuit, avec les gares des mêmes compagnies de chemin de fer, où le stationnement est payant pour les mêmes clients. Alors, j'aimerais avoir une réponse. Qu'est-ce qui fait la différence?

M. CARON: Je peux vous donner mon opinion. L'hôtel va exiger de douze à vingt dollars pour une chambre, ce qui est considérable, tandis que le chemin de fer va exiger pour un voyage de Montréal à Ottawa, \$2.65. Je crois que c'est là l'unique différence.

M. BEAULÉ: Ils pourraient le dire, mais ils n'osent pas le faire.

(Traduction)

M. BARNETT: Monsieur le président, dans une partie de sa réponse, M. Spence a dit que les hôtels et les terrains de stationnement des hôtels étaient compris. La phraséologie de l'alinéa e) m'inspire un peu de doute, étant donné surtout que l'alinéa b) mentionne explicitement les zones de stationnement parmi les installations qui peuvent être achetées, construites et exploitées. Il n'est pas question de location, tandis que dans l'alinéa que nous étudions en ce moment, certaines facilités sont mentionnées; et comme on l'a dit plus tôt, à moins que le mot «commodités» ne s'applique, je ne parviens pas à voir où est la différence réelle touchant le fond de la question: une phraséologie qui autorise de louer un terrain de stationnement à un concessionnaire. Je pense qu'il serait bon que les compagnies de chemins de fer offrent un terrain de stationnement contigu à la gare, au lieu de le louer suivant leur coutume générale touchant les terrains de stationnement. Les réponses données m'intriguent un peu, car elles indiquent que ce bill, tel qu'il est rédigé, donne à la future compagnie du terminus le droit de louer une zone de stationnement, étant donné qu'il est explicitement fait mention à l'alinéa précédent du droit d'établir et d'exploiter des zones de stationnement.

M. MACDOUGALL: Je crois qu'à l'alinéa b) les pouvoirs mentionnés sont très généraux: acquérir, établir, fournir, modifier, améliorer, entretenir et exploiter des zones de stationnement. Ce pouvoir appartient à la compagnie du terminus et, à mon avis, cela peut vouloir dire que les zones de stationnement pourront être exploitées par la compagnie du terminus elle-même ou par un locataire quelconque.

M. BARNETT: Vous croyez que le mot «exploiter» peut signifier «exploiter par l'entremise d'un concessionnaire» si la compagnie le juge à propos?

M. MACDOUGALL: Je le crois. Les termes employés sont très généraux.

M. BARNETT: A ce sujet, je suis intrigué par la différence dans la phraséologie. L'alinéa que nous sommes à étudier mentionne explicitement le droit de louer.

M. MACDOUGALL: Oui, le droit de louer est mentionné là. Je ne crois pas que les auteurs du projet aient particulièrement voulu s'occuper dans cet alinéa des terrains de stationnement et je pense qu'ils songeaient plutôt aux concessions qu'on voit dans les hôtels et les gares: les boutiques dont la location permet aux compagnies de gagner un peu d'argent de plus. Naturellement, je crois que la gestion et l'exploitation d'un hôtel, par exemple, portent aussi sur un espace quelconque pour le stationnement auprès de l'hôtel, que l'hôtel l'exploite lui-même ou qu'il le fasse exploiter par un concessionnaire. Je crois que cela cadre dans les pouvoirs d'un hôtel comme hôtel.

M. BARNETT: Il me semble, par la façon dont le bill est rédigé, qu'il est clairement sous-entendu que les boutiques et autres emplacements de ce genre sont plus susceptibles d'être loués que les terrains de stationnement.

Le PRÉSIDENT: L'amendement de M. Cantin est-il adopté?

Adopté.

Le PRÉSIDENT: L'alinéa amendé est-il approuvé?

Approuvé.

Le PRÉSIDENT: L'alinéa f) est-il approuvé?

Approuvé.

Le PRÉSIDENT: L'alinéa g) est-il approuvé?

M. FISHER: Je veux simplement demander à M. Cantin si son amendement aura quelque rapport avec le camionnage.

M. CANTIN: Il concerne les voyageurs. Je propose que tout cet alinéa soit biffé et que l'alinéa suivant y soit substitué:

g) établir et exploiter en vue de la location, dans la cité d'Ottawa et ses environs, un service pour l'acheminement et le transfert de marchandises au moyen de camions, ou autres véhicules routiers ou autres moyens de transport, et acquérir, détenir, garantir, engager et céder des actions de toute compagnies comptant parmi ses objets l'établissement ou l'exploitation d'un service semblable.

M. COWAN: Je l'appuie.

M. ROCK: Vous en enlevez les voyageurs, n'est-ce pas?

M. CANTIN: Oui.

Le PRÉSIDENT: M. Cantin, appuyé par M. Cowan, propose de substituer l'alinéa suivant à l'alinéa g):

g) établir et exploiter en vue de la location, dans la Cité d'Ottawa et ses environs, un service pour l'acheminement et le transfert de marchandises au moyen de camions, ou autres véhicules routiers ou autres moyens de transport, et acquérir, détenir, garantir, engager et céder des actions de toute compagnie comptant parmi ses objets l'établissement ou l'exploitation d'un service semblable.

En fait, l'amendement de M. Cantin supprime quatre mots.

M. CANTIN: A la ligne trois, les mots «et voyageurs» et, à la ligne quatre, les mots «autobus, taxis».

M. ROCK: J'espère que cela ne veut pas dire que le Pacifique-Canadien ne peut pas faire passer des voyageurs de ses trains à ceux du National-Canadien.

M. FISHER: Je suis disposé à laisser mettre l'amendement aux voix et à le laisser adopter, mais quand cet amendement aura été adopté, et je présume qu'il le sera, je voudrais revenir sur cette question, car je veux parler du camionnage.

Le PRÉSIDENT: L'amendement est-il adopté?

M. PETERS: Pourrais-je demander pourquoi le gouvernement recommande cela?

M. CANTIN: Nous avons reçu des protestations de la ville d'Ottawa.

M. PETERS: Pouvez-vous expliquer ce que cela veut dire?

M. MACDOUGALL: Monsieur le président, je devrais peut-être expliquer en deux mots l'amendement de M. Cantin. Le bill que vous avez sous les yeux a été rédigé sur le même modèle que d'autres bills de ce genre, en particulier le bill de la *Toronto Terminal Company*, mais la Commission des transports en commun d'Ottawa a protesté auprès des compagnies et auprès du gouverne-

ment en faisant valoir que le Parlement lui a donné le privilège exclusif de transporter des voyageurs en commun dans la ville d'Ottawa et ses environs. Ces pouvoirs empièteraient sur le privilège exclusif de la Commission des transports en commun d'Ottawa. Nous ne désirons pas faire cela, ni voulons-nous entrer dans un conflit de ce genre. Nous avons consenti avec plaisir à ce que toute mention des voyageurs soit biffée afin d'écartier toute possibilité de conflit. Tel est le but de l'amendement.

M. PETERS: Pourrais-je poser une question? Si j'ai bien compris, vous aurez une liaison avec Hull au moyen d'une des voies ferrées, j'ignore laquelle, mais vous aurez une liaison; vous aurez sans doute une voie ferrée du côté québécois, et je ne sais pas quel réseau l'aura, mais il se peut que le Pacifique-Canadien exploite un certain secteur de la rive nord, si c'est ainsi que vous l'appellez, qui n'a pas de raccordement pour la direction est-ouest. Il se peut qu'un des passagers du National-Canadien désire se rendre dans une région située près de Lachute, ou à quelque autre endroit desservi seulement par le Pacifique-Canadien. Si vous y réfléchissez, cela veut dire que la compagnie ne peut pas fournir de liaison routière ou de correspondance entre ces deux zones ferroviaires.

M. MACDOUGALL: Je pense que cela veut dire que tout service d'autobus à établir pour fournir une liaison à cet endroit aux voyageurs, devra être établi par un organisme autre que la compagnie du terminus d'Ottawa.

M. PETERS: Autre que qui?

M. MACDOUGALL: Autre que la Compagnie du terminus d'Ottawa. Il faudra que ce soit fait par la Commission des transports en commun d'Ottawa ou par une entreprise autorisée à le faire.

M. PETERS: N'êtes-vous pas autorisés actuellement à le faire par la loi sur les chemins de fer? N'avez-vous pas actuellement le droit de transporter vos propres passagers à une autre ligne? Supposons que vous vendez un billet de North-Bay à Lachute; si le train ne va qu'au terminus d'Ottawa puis va à Montréal via Dorval, vous ne prenez pas ce passager; vous le faites donc passer sur une autre ligne où il y a correspondance pour Lachute via la rive gauche, le Pacifique-Canadien par exemple. Vous vous engagez actuellement, en vendant un tel billet, à fournir ce transport. N'avez-vous pas ces facilités?

M. SPENCE: La compagnie elle-même ne les a pas. Dans ce cas, elle aura une entente ou un contrat avec une compagnie d'autobus ou une compagnie de taxis pour le transfert de ses passagers, mais notre compagnie n'exploite pas elle-même d'autobus sur les routes pour des fins semblables. Pour sa part, le Pacifique-Canadien procède toujours par contrat.

M. CARON: Mais ne pourrait-il pas avoir des autobus? Voyez ce que font les autobus d'Ottawa. Ils vont seulement jusqu'à la ville de Hull; ils ne vont pas à l'intérieur de la ville. Ceux qui habitent à deux ou trois milles à l'intérieur de la ville de Hull doivent prendre deux autobus pour se rendre. Cela veut dire que les gens de Hull subiront une augmentation impossible parce que le Pacifique-Canadien ne veut pas nous donner le service voulu de l'autre côté. On veut enlever les trains sans faire quoique ce soit pour remplacer ces trains. C'est ce que je ne comprends pas et que je ne comprendrai jamais. Il devrait y avoir plus de trains et plus de voies ferrées de l'autre côté. Il n'y a rien à ce sujet dans le bill.

Le PRÉSIDENT: Voulez-vous commenter cela?

M. SPENCE: La seule observation que je puisse faire, c'est qu'il y a eu cette protestation contre l'empiètement qu'on projetait apparemment, ou du moins qu'on projetait involontairement de faire sur les droits de la Commission des transports en commun d'Ottawa. Quand on a porté cela à notre attention, nous avons dit que nous n'avions pas l'intention d'empiéter sur son territoire, ni sur

ses droits. Par conséquent, nous nous sommes dits tout à fait disposés à lui laisser ce domaine vu qu'il était apparemment...

M. CARON: Le pauvre monde devra donc payer.

M. TARDIF: Que fait actuellement un passager venant de Hull. Supposons qu'il habite rue Preston et veuille se rendre là où est maintenant la gare Beamer. Que fait-il? Peut-il s'y rendre en prenant un autobus ou devra-t-il prendre deux autobus?

M. CARON: Il prend un autobus.

M. TARDIF: Non, il ne peut pas le faire.

M. CARON: Oui.

M. TARDIF: Comment s'y prend-il?

M. CARON: N'importe quel autobus, mais il lui faut une correspondance pour prendre un autre autobus; mais il prend l'autobus.

M. TARDIF: Mais s'il prenait un autobus de la Commission d'Ottawa, il ne pourrait se rendre qu'à l'entrée de Hull. S'il veut se rendre à la rue Saint-Rédempteur, par exemple, il lui faut prendre un autobus de Hull.

M. BEAULÉ: Ceci est irrégulier, monsieur le président.

M. TARDIF: Mais oui, c'est régulier.

M. PETERS: Monsieur le président, je doute que...

M. CARON: C'est à trois milles de l'autobus d'Ottawa et il devra payer.

M. TARDIF: Il lui faut prendre deux autobus.

M. CARON: Vous semblez croire que les gens d'Ottawa sont les seuls à utiliser cet autobus, mais la ville de Hull existe elle aussi. Il nous faut défendre la cause de la ville d'Ottawa et c'est pour cela que je suis ici.

M. TARDIF: Je me doutais qu'il y avait une ville appelée Hull. Je suis maintenant heureux que vous me l'ayez confirmé.

Le PRÉSIDENT: A l'ordre.

M. ROCK: Il y a un monsieur de la ville d'Ottawa ici. Représentez-vous la ville?

Le PRÉSIDENT: Nous avons ici M. Beament, qui est conseiller juridique de la Commission des transports en commun d'Ottawa. Voulez-vous l'interroger?

M. ROCK: Oui, c'est l'homme que je veux interroger. On a dit ici que...

Le PRÉSIDENT: Je vous présente M. Beament, Q.C., de la ville d'Ottawa.

M. ROCK: Je conclus des déclarations faites ici, monsieur le président, que l'*Ottawa Transportation Commission*, comme on l'appelle...

M. A. W. BEAMENT, Q.C. (*conseiller juridique de l'Ottawa Transportation Commission*): Oui.

M. ROCK: On dit que les transports dans la ville d'Ottawa relèvent entièrement de vous. Est-ce vrai?

M. BEAMENT: Non, les taxis ne relèvent pas de nous.

M. ROCK: Non, je veux dire les autobus.

M. BEAMENT: Oui, je crois qu'il en est ainsi. L'*Ottawa Transportation Commission*, voyez-vous, est sous la juridiction du Parlement. Avant la création de l'*Ottawa Transportation Commission*, un premier organisme de transport avait été créé par une loi antérieure à la Confédération et une autre compagnie fut aussi créée plus tard. La première compagnie n'avait que des véhicules hippomobiles. Vers 1890 ou 1891, quand on s'aperçut que l'électricité pouvait faire fonctionner des services municipaux de transport, la province d'Ontario créa une autre compagnie. Au début des années 1890, il fut un temps où Ottawa avait deux services municipaux de transport qui conclurent avec la ville d'Ottawa un accord dont l'objet était manifestement double: étendre leur service jusque dans

la ville de Hull et se fusionner à un moment opportun. Cet accord fut approuvé par le Parlement et aussi, incidemment, par la province d'Ontario parce que, je suppose, la ville d'Ottawa en était partie, et il fut déclaré que les fonctions de ces deux compagnies servaient l'intérêt général du Canada. Environ un an plus tard, le Parlement adoptait la loi autorisant le fusionnement et les deux compagnies devinrent l'*Ottawa Electric Railway Company*, qui continua de fonctionner en vertu de lois fédérales; mais dans toutes ces lois, en ce qui concerne les modalités d'exploitation, le Parlement avait pris grand soin de laisser régir les modalités d'exploitation par les lois ontariennes relatives à l'exploitation des services municipaux de transport du même genre.

Une de ces premières lois, qui confirmait l'entente et qui remonte à 1894 je crois, conférait à la ville d'Ottawa le droit de faire l'acquisition du matériel d'exploitation d'une compagnie et, en 1948, elle a exercé ce droit à la suite d'un plébiscite. Le prix avait été fixé par une formule, mais on a convenu d'un prix légèrement inférieur. Plusieurs années auparavant, la province d'Ontario avait adopté une loi sur les transports en commun dans la ville d'Ottawa, loi qui prévoyait que la ville serait éventuellement susceptible d'acquérir le matériel d'exploitation de l'*Ottawa Electric Railway Company*. En 1948, il était devenu évident que ce droit allait être exercé et l'Ontario apporta des modifications assez radicales à cette loi pour favoriser l'établissement de services municipaux de transport. A cette époque, nonobstant la déclaration que renfermait la loi de 1894, où il était dit que ces fonctions servaient l'intérêt général du Canada, la compagnie se trouvait, en fait, à exploiter son service dans la ville de Hull et par conséquent cette déclaration, bien qu'elle se trouvât dans des lois intermédiaires, n'était vraiment pas nécessaire parce que la compagnie restait soumise à la juridiction du Parlement à cause de la nature de son activité.

En 1949, ou plutôt en 1948, les accords conclus portaient que la ville, par l'entremise de son agent, la Commission des transports en commun, se chargerait de l'exploitation du service qui, à l'époque, était fourni en partie par des autobus et en partie par des tramways. La Commission a donc dû se présenter au ministre des Transports du temps pour obtenir un certificat d'exploitation sous le régime de la loi sur les chemins de fer, car le Parlement n'était pas alors en session. Une loi d'intérêt particulier, approuvant l'accord, était adoptée en avril 1949 pour soustraire la Commission des transports à l'application de la loi sur les chemins de fer, qui régissait la compagnie devancière. Cette loi, que j'ai sous les yeux, stipulait en somme que le service de transport de la Commission en Ontario serait assujéti à toute loi générale régissant les transports ou à toute loi spéciale portant sur son activité en particulier, et qu'il en serait de même dans la province de Québec, car on prévoyait que la Commission continuerait de desservir la ville de Hull, et quelque temps plus tard—j'oublie la date, mais M. Caron s'en souvient peut-être—elle abandonnait le tramway pour l'autobus.

M. CARON: En 1953.

M. BEAMENT: En 1953 et M. Caron se souvient des négociations qui ont abouti à l'établissement d'un terminus à Hull.

M. CARON: Elles furent difficiles. Je le sais parce que j'étais maire.

M. BEAMENT: M. Caron, qui était maire alors, a fourni toute l'aide possible. Dans l'intervalle, la Commission avait généralisé l'emploi de l'autobus. Comme le prouvent ces antécédents, le Parlement a toujours eu pour ligne de conduite d'assujétiir les services de transport à la loi ontarienne. Ainsi, tout en étant sous l'autorité législative du Canada, il nous faut obtenir de la province d'Ontario tous les permis que tout autre service de transport devrait se procurer. Pour le reste, nous sommes encore sous l'autorité législative du Parlement. Par exemple, nos relations ouvrières sont régies par le code fédéral du travail et non par le code du travail de l'Ontario.

(Texte)

M. LEBLANC: Monsieur le président, j'invoque le Règlement. Je me demande si l'on n'est pas rendu loin du bill.

(Traduction)

M. ROCK: Pas nécessairement.

(Texte)

M. LEBLANC: Je comprends que nous avons fait un amendement en rapport avec la Commission d'Ontario, mais par contre l'historique de la Commission des transports en cause à l'heure actuelle ne concerne pas trop le bill. Je ne crois pas...

Le PRÉSIDENT: En ce qui concerne la Commission des transports d'Ottawa, cela importe beaucoup parce que c'est la raison pour laquelle on enlève les mots «buses», «passengers», etc., dans la section—C'est pourquoi on a modifié l'article. C'est parce que l'*Ottawa Transportation Commission* a le droit exclusif dans la ville et dans les environs de la ville d'Ottawa.

(Traduction)

M. ROCK: Je voudrais savoir s'il nous faut enlever les autobus et je reviendrai plus tard sur cette question quand ce monsieur aura fini.

M. BEAMENT: Or, en 1954, le Conseil privé a statué qu'une compagnie exploitant un service d'autobus allant d'une province dans une autre n'était assujettie à aucune des lois de ces provinces au sujet des permis, et il est allé jusqu'à dire que, si la compagnie exploite un véritable service interprovincial, elle pouvait prendre et déposer des voyageurs dans les limites d'une même province sans relever de l'autorité provinciale. Il en est résulté qu'en 1954 le Parlement a adopté la loi sur les services de transport routier. Cependant, si j'ai bien compris, le gouvernement du Canada n'était pas en mesure de délivrer des permis de transport routier dans tout le Canada. Cette loi avait donc pour objet de transformer les commissions locales de transport routier en agents du Parlement pour la délivrance de permis aux exploitants de services de transport routier. Elle a assujetti les services de transport relevant du Parlement aux lois provinciales régissant les transports routiers. Cette loi s'applique, je pense, à une entreprise provinciale exploitant un service routier de transport de personnes ou de marchandises reliant une province à une ou plusieurs autres provinces. Elle ne précise pas qu'une entreprise semblable relève de l'autorité législative du Parlement. Or, ce projet de loi, à mon très humble avis, déclare judicieusement à l'article 19 que l'activité de la compagnie sert l'intérêt général du Canada. Cela la soustrait à l'autorité de la province mais ne la place pas sous le régime de la loi sur les services provinciaux de transport routier à cause de la définition du genre de service qu'elle fournit et parce que ce service ne relie pas deux provinces et ne sort pas d'une province. Elle a le droit d'exercer son activité dans la ville d'Ottawa et ses environs, qui sont entièrement dans la même province, je présume. Je veux simplement attirer votre attention sur les mauvaises conséquences que cela aurait si on le laissait dans la loi en ce qui concerne la Commission des transports en commun d'Ottawa.

Notre loi ontarienne nous donne sans réserve le droit d'exploiter notre service dans la ville d'Ottawa. Je crois même que, si par impossible nous voulions le faire, nous pourrions désigner les rues où passeront nos autobus et où ils arrêteront. Nous ne l'avons jamais fait et je ne prétends pas que nous pourrions le faire. Nous avons le droit absolu de faire circuler nos autobus dans les municipalités contiguës en Ontario, sur les parcours que nous exploitons déjà à l'époque, en août 1948. Cet aspect de la question est maintenant

sans importance parce que la région à laquelle cela s'appliquait a été rattachée depuis à la ville d'Ottawa par voie d'annexion. Cependant, si nous voulons pénétrer, même de quelques centaines de verges, dans le canton de Nepean, ou dans le canton de Gloucester, les deux cantons les plus proches d'Ottawa, il nous faudrait obtenir une résolution de ces cantons nous autorisant à le faire parce que nous sommes régis par la loi de 1949, qui est une loi provinciale. Il nous faudrait aussi obtenir de la Commission des transports routiers de l'Ontario un certificat attestant que cette extension du service est une nécessité et une commodité publiques.

Nous sommes entièrement régis par le contexte provincial. Il nous faut satisfaire aux exigences des autorités provinciales touchant la concurrence que nous pourrions faire à d'autres services ayant obtenu des permis sous le régime de la loi ontarienne sur les transports publics dans les régions où nous voudrions pénétrer. Or, ce projet de loi va à l'encontre de tout cela. La Compagnie du terminus d'Ottawa aura toute liberté d'aller n'importe où. Elle pourrait pousser une ligne d'autobus jusque dans Nepean. Je ne dis pas que telle ait jamais été l'intention des chemins de fer, mais il y a là un vice que j'indique.

Il n'y a aucune restriction dans cette loi. Si la compagnie veut exploiter des autobus, elle ne sera pas tenue de les ranger sous l'autorité provinciale.

Quand cela a été porté à l'attention de la Commission d'Ottawa, nous avons eu des conférences avec les chemins de fer, nous avons eu des conférences avec la Commission de la capitale nationale et nous avons eu des conférences avec le ministère des Transports. Ces quatre organismes ont reconnu, et j'ai les lettres ici, que rien de tel n'avait été voulu et que ces mots devaient être retranchés du projet de loi. Nous sommes opposés aux pouvoirs illimités; nous ne voulons pas qu'on puisse venir exploiter un service semblable en Ontario sans aucune surveillance des autorités ontariennes. Le gouvernement fédéral n'a aucun moyen pour suivre les détails, délivrer des permis, etc. Il n'y aurait aucune surveillance. Nous ne voulons pas de cela.

M. ROCK: Cette gare centrale recevra sans doute des voyageurs et des marchandises de tout le Canada et, à mon humble avis, on servirait l'intérêt général de tout le Canada...

M. BEAMENT: Oh, je le crois. je ne parle pas du tout de l'article 19. Je crois qu'il est essentiel.

M. ROCK: Comment se fait-il donc, si votre commission a tant de pouvoirs, ou si elle a reçu tant de pouvoirs, que les autobus provinciaux aient un terminus central ici à Ottawa et qu'ils apportent des voyageurs, des touristes et des écoliers d'autres endroits. Ils ne les déposent pas au terminus central, mais les conduisent par toute la ville d'Ottawa pour leur faire voir tous les immeubles.

M. BEAMENT: Vous parlez de *Colonial Coach*.

M. ROCK: Oui. Dites-moi donc d'où lui est venu ce pouvoir?

M. BEAMENT: Ce droit a dû lui être conféré par des permis que le ministère des Transports a délivrés sur la recommandation de la commission des transports routiers de l'Ontario, car ces gens ne peuvent pas courir d'une municipalité à l'autre.

M. ROCK: Vous ne me saisissez pas. Je ne dis que ces autobus ne devraient pas pouvoir aller d'une municipalité à l'autre. Je dis qu'il vient de plusieurs endroits au Québec et en Ontario des autobus remplis d'écoliers. Ces autobus ne déposent pas les enfants au terminus afin de les laisser monter dans les autobus locaux, mais leur font faire eux-mêmes des tournées dans toute la ville d'Ottawa.

M. TARDIF: Cela n'est possible qu'avec un autobus loué.

M. BEAMENT: Ils peuvent le faire.

M. TARDIF: Oui. Seulement si l'autobus a été loué?

M. BEAMENT: Oui. Seulement si l'autobus a été loué. Les parcours réguliers se terminent au terminus à Ottawa, mais les autobus loués peuvent venir et faire cela. Ils ne peuvent faire la chose à laquelle nous nous opposons, c'est-à-dire prendre et déposer des passagers à l'intérieur de la ville d'Ottawa.

M. ROCK: Alors, maintenant je...

M. BEAMENT: Nous ne prétendons pas que nous pourrions transporter un plein autobus d'enfants depuis Ogdensburg pour leur faire voir les édifices du Parlement. Nous ne croyons pas que cette activité nous fasse concurrence.

M. ROCK: Très bien. Je suis heureux de vous l'entendre dire.

M. BEAMENT: Nous sommes pour cela. Voyez-vous, notre service est un service de transport local, mais à mesure qu'Ottawa voit ce construire autour d'elles ces villes-dortoirs, qui sont en dehors des limites municipales, nous nous sentons tenus de les desservir et d'un contrat à l'autre avec les promoteurs voisins et les municipalités voisines, notre service s'étend constamment.

M. ROCK: Monsieur le président, j'en arrivais justement à un point que je peux maintenant éclaircir. Je crois que l'idée d'enlever le mot «autobus» est bonne pour la raison suivante. Les deux réseaux, le National-Canadien et le Pacifique-Canadien, ont un désavantage par rapport aux services provinciaux d'autobus, car ils transportent beaucoup d'écoliers qui viennent de tout le Canada pour visiter la ville, mais ces enfants doivent descendre des trains et marcher pour visiter le Parlement et les autres endroits intéressants qu'il y a dans la capitale. Par conséquent, je crois que cette nouvelle compagnie de chemins de fer devrait posséder au moins le droit d'avoir ses propres autobus afin d'y faire monter ceux de ses passagers ou touristes qui viennent à bord de trains qu'on peut considérer comme loués parce qu'on exige, par exemple, qu'il y ait un nombre suffisant d'étudiants pour remplir un ou deux wagons. Je crois que la nouvelle compagnie devrait avoir le droit d'exploiter des autobus dans le même but. Et je crois qu'il faudrait lui donner quelque part dans ce bill au moins le droit d'exploiter des autobus dans ce but si elle le désire.

M. BEAMENT: Pourrais-je dire un mot à ce sujet? Il y a dans la ville d'Ottawa trois compagnies d'autobus qui sont équipées, entretenues et exploitées d'une façon convenable. Elles ont le matériel roulant voulu, des chauffeurs accrédités et sont disposées à fournir exactement ce service-là. Elles se font concurrence. La Commission des transports en commun d'Ottawa en est une, la *Colonial Coach Lines* en est une autre et le nom de la troisième m'échappe.

Toute cette question a été débattue à fond lors d'une séance plénière de la Commission des transports routiers de l'Ontario il y a trois ou quatre ans quand une quatrième compagnie d'autobus a demandé la permission d'établir des services de louage dans la ville d'Ottawa. Incidemment, elle voulait aussi fournir un service minimal au dehors de la ville. En fait, elle désirait établir un service de louage et la Commission des transports routiers de l'Ontario, après une très longue audience, a déclaré que ce service n'était pas absolument nécessaire. Ces trois entreprises, bien gérées et bien équipées, se sont montrées capables en tout point de fournir en location le genre de service dont vous parlez.

M. ROCK: J'admets ce que vous venez de dire, mais il demeure que le National Canadien et le Pacifique Canadien souffrent de ce désavantage. Les compagnies que vous avez mentionnées peuvent aller n'importe où en Ontario. La *Colonial* peut pénétrer en pleine ville de Montréal, prendre des écoliers, de pleins autobus d'écoliers, venir ici à Ottawa et faire le tour de toute la région d'Ottawa et de Hull, et cependant le Pacifique Canadien et le National Canadien n'ont pas le droit de faire de même. Je crois qu'ils devraient avoir ce droit par l'entremise de cette compagnie.

M. BEAMENT: Je soutiens le contraire. Je prétends que, si le National-Canadien et le Pacifique-Canadien veulent le faire, n'importe lequel d'entre eux pourrait en demander la permission, mais ils devraient s'adresser à la Commission des transports routiers de l'Ontario et obtenir un permis de véhicules publics.

M. ROCK: Je vous l'accorde, mais encore faudrait-il que nous leur donnions dans cette charte l'autorisation de le faire. Je sais qu'ils relèveraient alors de l'autorité provinciale, mais je crois que dans ce cas-ci le mot «autobus» ne devrait pas être enlevé.

M. BEAMENT: Peu m'importe, ou du moins peu importe à la Commission des transports d'Ottawa j'en suis sûr, le nombre de gens qui obtiendront des certificats de nécessité publique et de commodité publique pour exploiter des services venant jusqu'à Ottawa de l'extérieur des limites d'Ottawa, mais ces certificats ne leur donneront pas le droit de prendre et déposer des passagers dans la région d'Ottawa.

M. ROCK: Je ne voudrais pas qu'ils le fassent. Je voudrais qu'ils aient au moins le droit d'exploiter leur propre service d'autobus ou de s'arranger pour établir un tel service. Ils devraient avoir ce pouvoir afin de servir convenablement leurs touristes. Supposons que certaines écoles louent un certain nombre de wagons. Le National Canadien ou le Pacifique Canadien, par l'entremise de cette future compagnie, pourrait faire aussi monter ces écoliers à bord de ses autobus et leur faire voir Ottawa en compagnie de guides.

M. BEAMENT: Je doute beaucoup, et je le dis avec grand respect, monsieur le président, qu'il y ait là un problème, mais si jamais cela devenait un problème et si les deux réseaux ou l'un d'entre eux considèrent jamais qu'ils sont mal servis, je ne vois rien qui puisse les empêcher de faire constituer régulièrement une compagnie dans une des provinces, compagnie qui serait régie par la clause de votre propre loi et par la loi de cette province touchant les transports routiers. Les deux réseaux pourraient créer une filiale de ce genre, qui n'est pas un élément essentiel d'un terminus, et assujettir cette filiale aux lois de la province où elle exploiterait un service public distinct.

M. ROCK: Monsieur le président, je voudrais savoir ce que les deux conseillers juridiques du National Canadien et du Pacifique Canadien pensent de ce que je viens de dire.

M. SPENCE: En ce qui concerne le Pacifique Canadien, monsieur le président, nous considérons que notre principal intérêt réside dans le transport de voyageurs par chemin de fer et nous sommes très heureux de transporter les écoliers qui viennent visiter Ottawa en groupes. Nous croyons qu'ils sont bien servis actuellement, car quand ils arrivent par train à Ottawa, les responsables peuvent s'arranger pour louer des autobus de la Commission des transports en commun d'Ottawa ou de l'un des autres transporteurs, et les enfants peuvent visiter Ottawa à leur goût. A notre avis, nous ne nous trouverions pas à combler un vide en créant notre propre compagnie d'autobus pour faire cela, car les facilités voulues existent déjà.

M. ROCK: Alors, vous n'avez aucune objection à ce que le mot «autobus» soit enlevé?

M. MACDOUGALL: Pas la moindre.

M. REGAN: La question de M. Caron a soulevé un point important. Nous avons ici un représentant de la Commission de la capitale nationale, je pense, monsieur le président. Cette question n'est pas nécessairement pertinente et n'a probablement aucun rapport avec ce bill, mais je pense que M. Caron a fait une excellente observation. La Commission de la capitale nationale a reconnu que Hull faisait partie de la région en faisant l'acquisition de terrains et de voies

de circulation dans cette ville. Quand on éloignera encore plus la gare des citoyens de Hull, est-il vrai, comme il le dit, qu'ils devront payer deux tickets d'autobus au lieu d'un comme à l'heure actuelle? Si cela est exact, je n'hésite pas à dire que la Commission de la capitale nationale ou un autre organisme fédéral aura la responsabilité d'examiner la possibilité d'établir une formule qui permettrait de passer des transports publics de Hull à ceux d'Ottawa sans payer un deuxième passage. Je crois que cela est dû aux gens de la région de Hull et que la Commission de la capitale nationale devrait s'en occuper parce qu'après tout c'est elle qui a eu l'idée de déplacer la gare.

M. CARON: Je crois qu'il faudrait construire une gare près de Hull et placer un train sur cette ligne.

M. PETERS: C'est une question importante. Je soupçonne la Commission de la capitale d'être probablement plus responsable que les chemins de fer. Je voudrais poser une question au témoin du chemin de fer d'Ottawa. Vous avez fait des démarches auprès du gouvernement pour que les ministériels enlèvent cet article du bill. En faisant cela, avez-vous songé à appliquer la solution de rechange que réclame M. Caron?

M. BEAMENT: Oh non.

M. PETERS: Êtes-vous disposés à le faire?

M. BEAMENT: Oh, je ne puis vous répondre. Cela dépend du Comité.

M. PETERS: Alors, comment pouvez-vous vraiment vous attendre à ce que nous consentions à cela si nous nous trouvons à éliminer un service ou une série de services qui sont actuellement fournis et qui ne le seront plus suivant ce texte? Je crois que les liaisons ferroviaires entre le côté ontarien et le côté québécois, sauf une, se trouvent entièrement coupées. Cela inflige un grand désavantage aux gens que desservaient ces voies ferrées. Or, il n'est pas inusité qu'un chemin de fer exploite un service d'autobus. L'*Ontario Northland Railway* le fait depuis des années.

M. BEAMENT: Je sais fort bien que cette entreprise appartient au gouvernement de la province d'Ontario, mais ces autobus desservent un assez grand territoire.

M. PETERS: Et je ne vois aucune raison pour que le National Canadien et le Pacifique Canadien n'exploitent pas ce service, à moins qu'ils ne désirent pas le faire comme ils ont dit, mais nous, à titre de membres du Parlement, nous allons être obligés de fournir cette liaison. Si vous n'êtes pas disposés à la fournir, je pense qu'il nous faut insister pour que le chemin de fer ou la Commission de la capitale le fournisse.

M. BEAMENT: Si vous me permettez de le dire, monsieur le président, je ne crois pas qu'il soit bien logique de dire que si je ne suis pas disposé à faire cela, d'autres devront le faire. J'ignore ce qu'en penserait la Commission des transports si on lui soumettait le cas. Il faudrait manifestement le lui soumettre. Ce serait réellement un pas vers l'établissement d'un service de transport pour le district fédéral ou pour le district de la capitale nationale.

M. PETERS: J'ai suivi très attentivement ce que vous avez dit et je présume que c'est ce que le gouvernement avait en vue à l'origine quand il vous a accordé une charte nationale?

M. BEAMENT: Je ne le crois pas.

M. PETERS: N'avez-vous pas déjà fait l'achat du chemin de fer électrique de Hull?

M. BEAMENT: Non, non, jamais. Historiquement, le chemin de fer électrique de Hull allait de Aylmer à Hull et jusque sous le terrain de stationnement derrière le Château. Sa gare était au pied de l'escalier et je pense qu'on voit encore l'entrée de la gare. Puis il a été aboli, pour des raisons financières je crois.

Une VOIX: On l'a forcé de disparaître.

M. BEAMENT: On l'a forcé de disparaître. Et je pense que c'était une filiale de la Gatineau Power, mais c'est alors que la *Hull City Transport*, exploitant seulement des autobus, a été constituée. Il y eut des pourparlers de temps en temps entre la *Hull City Transport* et l'*Ottawa Electric Railway* puis ensuite la Commission des transports d'Ottawa parce que celle-ci, peu importe d'où lui venait l'autorisation, reconnaissait qu'il lui fallait aller jusqu'à Hull; l'entreprise de Hull le reconnaissait aussi, mais elle reconnaissait également qu'elle-même devait obtenir en retour le droit d'établir sa propre liaison entre Hull et Ottawa.

M. PETERS: Monsieur le président, est-ce que la Commission des transports en commun de Hull consentirait, croyez-vous, à nous donner l'assurance qu'elle en arrivera à une entente de réciprocité avec la *Hull Transportation Company* afin que les autobus de celle-ci aient libre accès à ce terminus, en retour de quoi la section d'Ottawa aurait libre accès au terminus de chemin de fer de Hull.

M. BEAMENT: Monsieur Peters, je suis incapable de répondre à cette question. Je ne m'esquive nullement, mais j'ai une réflexion à vous livrer. La Commission des transports en commun de Hull, contrairement à la *Hull City Transport Company*, est une entreprise publique. La loi ne lui accorde actuellement aucune aide financière en plus des recettes de ses boîtes à tickets. A même ses recettes, non seulement lui faut-il assurer le service d'une dette mal organisée, mais aussi une très lourde dette envers la ville d'Ottawa, et il lui faut de plus remplacer ses autobus à mesure qu'ils vieillissent. En général, elle est entièrement livrée à ses propres ressources. D'autre part, la *Hull City Transport* est une entreprise à capitaux privés. Je ne prétends pas que celle-ci serait disposée à le faire, car, naturellement, je ne le sais pas. Elle est absolument indépendante.

M. PETERS: Je pense que nous avons l'obligation, à titre de membres du Parlement, de limiter autant que possible les inconvénients que ce changement va causer. Tout ce que je propose, c'est que vous-même ou la compagnie de Hull nous donne l'assurance qu'un accord de réciprocité sera conclu pour permettre à l'un de ces services de fournir le transport nécessaire, ce qui serait satisfaisant. Autrement, je crois que le chemin de fer en sera responsable. Celui-ci ne voudra pas l'admettre et rejettera la responsabilité sur la Commission de la capitale nationale parce que c'est elle qui fait le changement. Il faut que quelqu'un assume cette responsabilité et nous, les membres du Parlement, nous devrions nous considérer comme tenus de faire en sorte que les gens empruntant la ligne est-ouest pour se rendre aux divers points situés sur la ligne adjacente dans Hull puissent faire la correspondance sans frais supplémentaires ou au moindre prix possible, ou au moins qu'on leur fournisse un moyen de transport même si le prix ne compte pas. N'êtes-vous pas de cet avis?

M. ROCK: Monsieur le président, nous nous préoccupons des services qui avaient été établis entre les gares qui existaient à Hull et à la gare Union ici et qui vont disparaître plus ou moins complètement. A mon avis, nous pourrions peut-être ajouter un alinéa h) donnant à cette nouvelle compagnie de chemin de fer au moins le pouvoir d'établir un moyen de transport entre cette gare et la nouvelle gare de Hull pour ses voyageurs, par autobus ou par taxis. Elle devrait avoir au moins ce pouvoir ou cette concession. Cela dépendra d'elle, mais il faudrait qu'elle ait au moins le pouvoir d'exploiter un service de transport quelconque pour transporter les voyageurs de la gare centrale exploitée par cette nouvelle compagnie de chemin de fer jusqu'au nouveau terminus qu'on va établir à Hull.

M. RYAN: Monsieur le président, je crois que ce pouvoir devrait être inclus, mais il se trouve probablement déjà dans l'alinéa 10 g), où il est dit:

établir et exploiter en vue de la location un service pour l'acheminement et le transfert de marchandises et de voyageurs au moyen de camions, autobus, voitures, ou autres véhicules routiers...

Le PRÉSIDENT: Cet article a déjà été amendé.

M. ROCK: On en a enlevé les mots «autobus» et «taxis».

M. BARNETT: Monsieur le président, la déclaration faite par le représentant de la Commission des transports en commun d'Ottawa m'intéresse beaucoup. Je regrette de ne pas avoir saisi son nom. Il nous a fourni de très intéressantes données au sujet des antécédents qui révèlent que nous avons probablement ici le seul service municipal de transport qui ait une charte fédérale au Canada.

Une VOIX: Vous voulez dire un chemin de fer.

Une autre VOIX: C'est un monopole.

M. BARNETT: Mes souvenirs personnels se sont éveillés quand il a mentionné le bill de 1954 concernant les services interprovinciaux de transport routier, mais je veux faire observer, monsieur le président, que l'amendement proposé touche au nœud même de la question qui inquiétait au moins un certain nombre de membres du Comité quand nous avons commencé cette étude. Il s'agissait des conséquences qu'aurait la décision de déplacer la gare Union de l'endroit central qu'elle occupe actuellement pour l'installer plus près de la périphérie de la ville. Or, à mon avis, il est évident que les premiers rédacteurs de ce bill, dont je ne connais pas les auteurs, considéraient que la compagnie de chemin de fer du terminus devait avoir le droit d'exploiter un ensemble complet de services corrigeant tous les changements causés par le déplacement de la gare et l'abandon de certaines voies ferrées qui existaient auparavant. Je pense que ce projet d'amendement soulève une question très importante.

J'avoue bien franchement qu'à mon avis, si nous adoptons l'amendement tel qu'il est proposé, la compagnie de chemin de fer du terminus et indirectement aussi le Pacifique-Canadien et le National-Canadien se trouveront entièrement à la merci des compagnies ou des facilités locales de transport quant à la question de savoir s'ils pourront fournir un service convenable à leurs voyageurs. J'étais satisfait de cet alinéa tel qu'il est, car je présume que la compagnie du terminus n'irait pas établir des facilités déjà fournies par d'autres d'une manière satisfaisante.

Les plans d'exploitation de la Commission des transports en commun d'Ottawa ne me sont pas familiers, mais je pense que nous sommes tous au courant qu'il existe une tendance, à cause de l'évolution des circonstances, à réduire les services de transport en commun à beaucoup d'endroits au Canada. Le même phénomène pourrait se produire ailleurs au Canada.

Je suis bien convaincu, particulièrement s'il nous faut consentir au déplacement projeté de la gare sans régler la question des facilités à fournir dans l'ensemble de la région, que nous devrions au moins protéger le droit de la compagnie du terminus de fournir ces facilités advenant le cas où elle ne pourrait en arriver à des ententes satisfaisantes avec d'autres exploitants.

Quant à la charte fédérale ou à l'autorité que possède le Parlement fédéral sur le service local de transport, il me faut avouer que j'étais complètement dans l'ignorance sur ce point avant d'avoir entendu l'exposé fait ce matin. Si cela peut faire naître des complications juridiques en ce qui concerne le Parlement, nous pouvons sûrement nous en garder, mais pour ma part je ne crois pas que nous devrions simplement consentir à éliminer les mots en question. Si j'ai bien compris, en effet, cela mettrait la future compagnie du terminus dans l'impossibilité d'assumer une responsabilité que songeait manifestement à lui donner celui qui a proposé en premier lieu le texte de ce bill. Si nous

pouvions y faire entrer une phrase quelconque qui donnerait ce droit à la nouvelle compagnie si elle ne parvient pas à conclure des ententes convenables avec d'autres services de transport, je serais satisfait. Mais je crois certainement que nous avons la responsabilité de protéger le droit des chemins de fer de fournir à leurs voyageurs les services quotidiens nécessaires.

Si j'achète un billet de chemin de fer à Port Alberni, qui est la gare la plus proche de ma demeure pour aller à Ottawa, je m'attendrai de pouvoir arriver à une destination convenable à Ottawa. Si nous devons établir un mécanisme permettant au National Canadien et au Pacifique Canadien d'exploiter en commun cette facilité, nous devrions au moins protéger leur droit d'assurer, et nous devrions insister pour qu'ils assurent des moyens de transport convenables pour leurs voyageurs, et non pas seulement pour les marchandises. Après tout, les personnes ont leur importance même si les produits du commerce sont importants eux aussi.

M. MACDOUGALL: Est-ce que vous soutenez, monsieur Barnett, qu'ils devraient fournir des services convenables pour transporter les voyageurs dans la région de la Commission de la capitale nationale? Je suis sûr que cela ne se fait nulle part ailleurs au monde.

Une VOIX: Cela peut se faire.

Le PRÉSIDENT: Vous proposez qu'on le fasse seulement dans le cas de Hull?

Une VOIX: Cela peut se faire.

M. BARNETT: Alors, prenons une exemple hypothétique. M. Caron connaît sans doute mieux que moi quelle est la situation à Hull.

Le PRÉSIDENT: Non, mais je voudrais savoir à quoi vous voulez en venir. Vous ne soutenez sûrement pas qu'un chemin de fer est censé transporter ses voyageurs jusqu'à l'endroit précis qui convient à chacun d'eux.

Une VOIX: N'importe où dans la ville d'Ottawa.

M. BARNETT: Non, non. Je ne veux pas qu'on se méprenne. Supposons qu'il devienne souhaitable d'établir un service d'autobus entre la nouvelle gare terminus et le terminus de Hull. Je crois que la compagnie du terminus d'Ottawa devrait pouvoir établir un service direct de ce genre. Par exemple, si la gare Union actuelle est éliminée, la compagnie devrait avoir le droit de déposer des passagers d'un train à un endroit rapproché de l'endroit où se trouve la gare actuelle.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Fisher.

M. FISHER: Je suis contraint de partir et je me demande si le Comité consentirait à réserver ce passage particulier de l'article 19, car je veux avoir l'occasion d'interroger M. Macdougall sur les témoignages recueillis au Sénat et aussi sur les témoignages que j'ai reçus, et j'espère que d'autres données seront fournies par M. Gazdik de la *Canadian Trucking Association*. Il me répugne de faire cela, mais il me faut partir et j'ai attendu toute la matinée pour...

Le PRÉSIDENT: Sur l'alinéa g)?

M. FISHER: Oui. C'est que l'alinéa g) possède un lien avec l'article 19 et il y a là en jeu une question constitutionnelle fort longue et fort complexe qui, je pense, va prendre beaucoup de temps. Si les honorables membres se donnent la peine de revoir ce qui s'est passé au comité du Sénat, ils s'en rendront compte. Tout ce que je demande en somme, c'est que cela soit reporté à une autre séance. Or, je présume qu'il y a suffisamment de matière dans ce qu'on discute actuellement et dans les autres articles pour vous tenir occupés le reste de la journée.

M. REGAN: Siégeons-nous cet après-midi?

M. ROCK: Vous ne vous opposez pas à ce que je propose?

M. REGAN: Si nous siégeons cet après-midi ou si nous pouvions siéger cet après-midi, il me semble que nous accommoderions l'industrie du camionnage,

dont les représentants et l'avocat sont venus d'assez loin et sont ici depuis trois jours. Si nous pouvions siéger cet après-midi, peut-être M. Fisher pourrait-il être ici?

M. FISHER: Non, je ne pourrais pas y être.

Le PRÉSIDENT: Il a été convenu de ne pas siéger cet après-midi.

M. FISHER: Je ne pourrai pas être ici cet après-midi. De toute façon, je crois que cela sera reporté à la prochaine séance.

Le PRÉSIDENT: Un instant s'il vous plaît. J'allais proposer que nous allions de l'avant avec l'amendement qui a été proposé et que nous laissions de côté la question des camions. Nous pourrions approuver cet article en réservant la question des camions.

M. CARON: Alors, nous consentons tous à discuter cet article?

Le PRÉSIDENT: Discutez-le.

(Texte)

M. BEAULÉ: J'ai une question à poser au sujet de l'article g) relativement à une question posée par M. Peters se rapportant aux voyageurs qui viennent de l'Ouest et qui doivent se diriger sur la rive nord de l'Outaouais vers Montebello et Lachute. Est-ce l'intention des compagnies de chemins de fer, du Pacifique-Canadien en particulier, d'abandonner la ligne du service-voyageurs entre Ottawa-Montréal en passant par Lachute?

(Traduction)

M. MACDOUGALL: Monsieur le président, il a été proposé en septembre dernier de discontinuer certains des trains sur cette ligne mais non de discontinuer tout le service-voyageurs. Certains trains devaient continuer de rouler. Or, il y a eu des protestations contre le projet de discontinuer certains trains et la Commission des transports nous a ordonné de les garder en service jusqu'à ce qu'elle puisse tenir une audience publique et décider si l'abandon de ces trains doit être autorisé ou non.

(Texte)

M. BEAULÉ: Monsieur le président, je n'ai pas terminé. Advenant le cas où ces lignes seraient abandonnées, de quelle façon transporteriez-vous les voyageurs venant de l'Ouest et qui descendent à Ottawa, en ce qui concerne cette partie de la province de Québec. A supposer qu'un voyageur veuille se rendre à Montebello ou à Lachute, y aurait-il un service-voyageurs, en pareil cas, si on retranche les mots «autobus» ou «cab» (taxi)?

Le PRÉSIDENT: Cela ne fait pas partie du bill.

M. BEAULÉ: Cela fait partie du bill, monsieur le président.

Le PRÉSIDENT: S'il n'y avait pas de chemin de fer sur l'autre rive, il n'y aurait pas de relation au bill. Il y en a un actuellement si vous voulez absolument établir un rapport.

M. BEAULÉ: Si des voyageurs descendent à Ottawa et désirent se rendre à Montebello ou à Lachute, de quelle façon la compagnie de chemin de fer transporterait-elle ces voyageurs à Lachute, si on discontinue le service-voyageurs sur la rive nord?

Le PRÉSIDENT: Ils n'auront plus de service.

(Traduction)

M. ROCK: Monsieur le président, j'ai l'intention de faire une autre...

Le PRÉSIDENT: Un instant s'il vous plaît, monsieur Rock. Je veux laisser M. Beaulé finir et M. Barnett finira ensuite ses remarques.

M. MACDOUGALL: La seule réponse que je puisse vous faire, c'est que le service-voyageurs ne sera pas discontinué. Ce n'est pas ce qu'on propose. On

propose seulement de supprimer certains trains qui n'ont pas une clientèle suffisante, mais il y aura encore des trains de voyageurs qui circuleront sur la rive nord si la Commission approuve la proposition que nous avons faite. Il n'est pas question de supprimer tout le service-voyageurs, mais seulement les trains qui n'ont pas une clientèle suffisante.

(Texte)

M. BEAULÉ: Maintenant, est-ce que l'horaire sera établi de façon à ce qu'il n'y ait pas trop de délai lorsque les voyageurs descendent à Ottawa et remontent à bord du train qui se rend à Lachute?

(Traduction)

M. MACDOUGALL: Il m'est impossible de dire quel sera l'agencement de l'horaire à l'avenir si la Commission accorde notre requête. C'est une question que discuteront et régleront le moment venu ceux qui sont responsables de l'exploitation et de notre service-voyageurs de façon à établir le service le plus commode possible. Je ne suis pas en mesure en ce moment de dire quel sera l'horaire à l'avenir si la Commission donne droit à notre requête.

(Texte)

M. CARON: M. Crump n'a-t-il pas déclaré qu'il avait l'intention de se défaire du service-voyageurs?

(Traduction)

M. MACDOUGALL: Je ne crois pas que M. Crump ait dit qu'il avait l'intention de se défaire du service-voyageurs. Tout ce que M. Crump a dit, je pense, c'est que nous affrontons une baisse de la clientèle du service-voyageurs et qu'on pourrait éventuellement voir le service-voyageurs disparaître.

M. CARON: Si je me rappelle bien, il me semble qu'il a dit qu'il voulait, éventuellement, se défaire du service-voyageurs qui n'était pas payant. Cependant, pour ce qui est de votre service Ottawa-Montréal qui dessert Montebello et Lachute et que la Commission des transports acceptât d'abolir le service actuel, n'y aura-t-il qu'un train qui se rendrait à Montréal le matin et un qui en reviendrait le soir?

M. MACDOUGALL: Je ne suis pas tout à fait au courant de l'horaire proposé. Je ne saurais dire exactement, sans l'avoir sous les yeux, quand partiront les trains restants. D'ailleurs, je ne crois pas que je pourrais en dire plus pour le moment. Il est certain que nous nous efforcerons de faire rouler les trains qui resteront aux heures où la demande sera la plus forte et où ils attireront le plus grand nombre de voyageurs.

M. CARON: Est-ce que le Pacifique-Canadien n'agit pas de la même façon qu'il l'a fait en ce qui a trait au trajet de Maniwaki et celui de Pontiac? Il a commencé par abolir un train et puis ensuite les abolir tous?

M. BEAULÉ: C'est la politique.

M. CARON: Et ensuite, nous laisser tomber.

M. BEAULÉ: Monsieur le président, j'en appelle au Règlement. A ce sujet-là, nous voulons avoir l'assurance que les voyageurs qui demeurent sur ce parcours soient desservis lorsqu'ils descendent à Ottawa et veulent se rendre à Lachute. Si nous acceptons le bill, nous n'avons pas la certitude et alors, il ne sert à rien de discuter de ce projet-là. Nous voulons tenir la certitude que ces gens-là seront desservis d'une manière ou d'une autre par la compagnie de chemin de fer, si le projet doit aboutir là.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Beaulé, vous savez très bien que, même si le présent bill n'était pas accepté, rien n'empêcherait l'abolition du service-voyageurs Ottawa-Montréal ou n'importe où au Canada. Le bill à l'étude ne peut pas établir un service.

M. BEAULÉ: Nous pouvons établir un service et nous avons le privilège de le faire.

(Traduction)

Le PRÉSIDENT: Monsieur Barnett.

M. BARNETT: Monsieur le président, j'en arrivais à dire tantôt, comme on a dû le comprendre, que l'amendement proposé constitue à mon avis une assez importante dérogation à l'idée maîtresse dont s'inspirait ce bill à l'origine. Les explications qu'on nous a fournies jusqu'ici, je l'avoue franchement, ne m'ont pas satisfait quant aux raisons qui ont motivé cet amendement. Tout ce que j'ai entendu les témoins dire jusqu'ici, c'est qu'il semble exister un conflit entre ce bill et une disposition quelconque des lois régissant la Commission des transports en commun d'Ottawa. L'avocat des chemins de fer nous a déclaré que ceux-ci ne désiraient pas entrer en conflit avec la commission des transports, mais ce n'est sûrement pas sans une bonne raison qu'on avait commencé par mettre cette disposition dans le bill.

Or, je ne sais pas si l'avocat de la commission ou du chemin de fer est en mesure de se prononcer directement là-dessus, mais je voudrais bien, avant d'admettre que cet amendement est à souhaiter, qu'on me donne l'assurance qu'il y avait quelque chose de plus que des considérations purement juridiques ou quelque chose de plus qu'un simple désir de la part des chemins de fer d'éviter un conflit inutile avec la commission locale des transports en commun. Il me semble que le bill, tel qu'il est rédigé, donnerait à la Compagnie du terminus d'Ottawa un droit ou un pouvoir qu'il convient de lui donner pour que nous ayons l'assurance que les facilités du terminus local sont convenablement élaborées. Autrement dit, si la compagnie du terminus ne parvenait pas à conclure d'autres ententes convenables, l'intérêt des clients des deux réseaux participants commande qu'elle ait le droit d'agir pour établir directement ou indirectement les facilités voulues.

Or, si nous adoptons cet amendement, nous nous trouverons en fait à mettre les compagnies de chemins de fer à la merci des compagnies locales de transport. Je ne critique d'aucune façon la commission locale des transports en commun, mais je présume que celle-ci est en grande partie sous la gouverne de la ville d'Ottawa. Je me trompe peut-être, mais c'est un véritable service municipal et, si on décidait de le liquider, dans quelle impasse se trouveraient les compagnies de chemins de fer si nous adoptons cet amendement?

Ce n'est là peut-être que pure hypothèse, mais en dépit de ce dont certains d'entre nous ont été témoins ailleurs au Canada dans le domaine des services publics et en dépit de la suppression de divers services de voyageurs, nous savons qu'ailleurs les chemins de fer ont apparemment le droit de conclure des ententes convenables pour le transport des voyageurs. Par exemple, si je veux partir de Port Alberni, la compagnie de chemins de fer peut me vendre un ticket qui sera valable sur les autobus de l'île de Vancouver jusqu'à la gare la plus proche où je pourrai prendre un train de voyageurs.

Je veux être certain que la Compagnie du terminus d'Ottawa aura au moins le droit, parmi les autres pouvoirs accordés par ce bill, d'agir pour établir les liaisons nécessaires et les moyens de transport nécessaires pour déposer ses voyageurs à un endroit raisonnablement commode pour eux.

Le PRÉSIDENT: Quand vous parlez d'endroits raisonnablement commodes, monsieur Barnett, vous parlez des terminus, de la liaison entre le terminus de Hull et celui d'Ottawa, n'est-ce pas?

M. BARNETT: Oui et de plus, à mon avis, s'il est donné suite au projet de déplacer la gare, les compagnies de chemins de fer ont la responsabilité ou au moins le droit de fournir à leurs voyageurs les services qu'elles leur fournissent actuellement. Or, vous reconnaissez, monsieur le président, que c'est là l'un

des points dont nous avons discuté antérieurement et l'un des points sur lesquels nous ne nous sommes pas encore vraiment prononcés, et je crois que cet amendement est étroitement relié à cette question.

Le PRÉSIDENT: J'allais demander...

M. BARNETT: Je ne sais pas si nous devrions faire venir devant nous le ministre des Transports, car c'est lui qui a présenté le bill à la Chambre des communes au nom du gouvernement, pour qu'il nous dise si cet amendement concorde avec les désirs du gouvernement ou pour discuter avec lui la question de savoir si nous pourrions résoudre autrement ce conflit juridique. Cependant, je n'essaie pas d'embarrasser les avocats de la commission d'Ottawa et des chemins de fer en leur posant une question dépassant leurs connaissances ou leur compétence, mais si nous n'obtenons pas de réponse d'eux sur ce point, je pense que nous devrions peut-être nous tourner vers ceux qui peuvent nous donner cette réponse, soit la Commission de la capitale nationale, soit peut-être le ministre.

Le PRÉSIDENT: J'allais demander à M. Spence, après la question que vous avez posée tantôt, comment cette disposition était entrée dans le bill. Est-ce qu'on avait l'intention d'y faire entrer les autobus, les voitures, etc.?

M. K. D. M. SPENCE (*avocat du Pacifique Canadien*): Comme M. Macdougall l'a dit au début, monsieur le président, je crois que ce bill a été rédigé sur le modèle d'autres bills. Par exemple, la loi sur la Compagnie de chemin de fer du terminus de Toronto, de 1906, renferme une disposition portant que cette compagnie a le droit d'établir et d'exploiter en location un service pour le transport et le transfert des passagers et des bagages au moyen d'omnibus, de voitures ou d'autres véhicules routiers. Or, en fait, cette disposition de la loi régissant la Compagnie du terminus de Toronto n'a jamais été appliquée. Je crois que ces mots ont tout simplement été transposés dans le texte de ce bill-ci parce qu'ils se trouvaient dans le bill relatif au terminus de Toronto, qui servait de précédent, mais...

M. PETERS: Ne réglemez-vous pas actuellement les services de taxis qui sont disponibles au terminus de Toronto?

M. SPENCE: Ah oui.

M. PETERS: Est-ce que vraiment vous utilisez et appliquez cet article?

M. SPENCE: Nous n'exploitons pas ce service nous-mêmes.

M. PETERS: Non, mais vous le réglemez.

M. SPENCE: Je crois que nous avons accordé une concession à une compagnie de taxis dans la zone du terminus de Toronto. Au bout de quelque temps, cette concession a été retirée et nous avons laissé tous les taxis entrer librement. Naturellement, tous les taxis peuvent aller déposer des voyageurs au terminus de Toronto, soit à la gare Union.

M. PETERS: Du dehors?

M. SPENCE: Des taxis peuvent venir du dehors déposer des voyageurs, mais quant au privilège d'y cueillir des voyageurs, pendant quelque temps nous avons eu un contrat avec une compagnie de taxis, mais ce contrat a été aboli, je pense, et tous les taxis sont admis depuis.

M. PETERS: Cet article a donc vraiment été utilisé?

M. SPENCE: Non, cet article n'est pas entré en jeu, car il s'agissait simplement de conclure un contrat avec d'autres compagnies pour qu'elles fournissent le service.

M. PETERS: Mais vous ne pouviez exercer ce droit que grâce à cet article?

M. SPENCE: Non, je ne le crois pas. Je pense que nous avons le droit de conclure des contrats pour limiter le nombre de taxis ayant accès à la gare, mais cet article, sous sa forme actuelle...

M. PETERS: A ce propos, n'est-il pas vrai que les permis des compagnies de taxis leur donnent des droits égaux? Ou bien êtes-vous maîtres du droit d'accès à la gare?

M. SPENCE: Oui.

M. PETERS: C'est la ville de Toronto en réalité qui délivrait les permis?

M. SPENCE: Ah oui.

M. PETERS: Et vous décidiez vraiment lesquels auraient et lesquels n'auraient pas accès. Vous dites que vous avez accordé l'accès à tous. Alors, n'était-ce pas en vertu de cet article?

M. SPENCE: Non, car si j'ai bien compris cet article, il donne à la compagnie le droit de transporter elle-même les voyageurs partout en ville. Il n'a pas simplement pour effet de lui donner le pouvoir de conclure des contrats avec des compagnies de taxis pour qu'elle le fassent.

Permettez-moi de faire observer que sa propre charte n'accorde pas au Pacifique-Canadien le pouvoir d'exploiter un service de transport de voyageurs sur les routes. Quand nous voulons faire transporter des voyageurs par route, nous négocions une entente avec un des transporteurs locaux, ce qui fonctionne très bien.

Jé crois que cet alinéa *g*), tel qu'il est rédigé, irait probablement plus loin que ce pouvoir et donnerait à la compagnie du terminus le droit de transporter les voyageurs le long des rues de la ville même d'Ottawa et, quand nous nous sommes rendu compte qu'aucune des compagnies-mères n'avait elle-même ce droit, nous n'avons pas insisté. Nous serons heureux de nous en remettre pour cela aux compagnies locales de transport dans la ville d'Ottawa et dans la ville de Hull. S'il devient nécessaire de transporter des voyageurs depuis le terminus d'Ottawa jusqu'à Hull, il est possible que nous parvenions à négocier une entente avec un des transporteurs locaux pour qu'il le fasse.

M. PETERS: En vertu de quel article?

M. SPENCE: C'est justement ce que nous cherchions M. Macdougall et moi. Quelle est ici la disposition qui nous autoriserait à négocier une entente semblable?

M. ROCK: C'est à cela que je voulais en venir, monsieur le président. Si nous adoptons l'article amendé, comme le propose M. Cantin, puis si nous ajoutons un alinéa *h*), nous enlèverons les mots «dans la ville d'Ottawa et ses environs» et nous les remplacerons par «entre son terminus d'Ottawa et la ou les gares de chemin de fer dans la ville de Hull». Elle aurait ainsi le pouvoir d'établir, si elle le désire, un service quelconque pour transporter personnes et marchandises depuis le terminus central d'Ottawa jusqu'à toute gare établie ou à être établie dans Hull.

M. BEAMENT: Monsieur le président, me permettez-vous d'ajouter d'autres considérations à mon témoignage en raison de ce qu'on vient de dire?

M. ROCK: N'oubliez pas qu'elle peut louer. Elle peut faire ce qu'elle veut, mais aussi longtemps qu'elle a le pouvoir d'établir un service...

M. BENNETT: Comme M. Barnett l'a dit, les compagnies de chemins de fer vendent des billets valides sur des lignes d'autobus, mais ces lignes sont en réalité des services d'autobus interurbains et, naturellement, nous ne voulons pas du tout entrer dans ce domaine. Cependant, si les chemins de fer voulaient établir une agence de tickets auprès de la commission locale de transport, je ne crois pas que celle-ci s'y opposerait, mais cela n'est pas un problème purement constitutionnel.

Une VOIX: C'est interprovincial.

M. BEAMENT: Il me faut recourir à l'aspect constitutionnel de la question pour démontrer que cet article, tel qu'il est rédigé en ce moment, donne aux

chemins de fer le droit d'exploiter un service local de transport, comme M. Spence l'a fait observer, sans réserve aucune et dans une bien plus grande mesure que ne le peut l'organisme établi pour le faire. On manque peut-être de réalisme, à mon avis, en supposant que la commission pourrait vendre son matériel et cesser de fonctionner. Si elle le faisait, le gouvernement du Canada serait bien embarrassé, parce que notre principale activité consiste à transporter les employés du gouvernement du Canada entre leur domicile et leur travail et partout en ville suivant leurs besoins.

Le transport entre les deux gares est une question tout à fait différente. Il ne s'agit pas là de prendre et déposer des voyageurs à l'intérieur des limites de la ville d'Ottawa et, pour cette raison, je ne crois pas que la commission locale soulèverait la moindre objection si cette compagnie du terminus, comme quelqu'un l'a proposé, avait le droit de négocier une entente pour assurer ce que j'appellerais un service de navette entre sa gare d'Ottawa et sa gare de Hull.

Or, et veuillez bien noter que je n'engage en rien la commission, ce que je ne puis faire, la commission elle-même serait intéressée à proposer un prix pour fournir un tel service. Elle possède un si grand nombre d'autobus et une si grande organisation qu'elle serait probablement en mesure d'exploiter un service semblable avec plus de souplesse que ne pourrait le faire un particulier n'ayant pas autre chose à faire que cela. Naturellement, cela exigerait le consentement des autorités, municipales ou provinciales, du Québec. A l'heure actuelle, nous avons la permission de pénétrer un peu dans les rues de Hull afin de fournir des facilités de correspondance dans la ville de Hull. Nous n'avons jamais tenté d'étendre nos droits, probablement parce que nous jugeons peut-être que nous nous trouverions à empiéter sur les droits légitimes de la *Hull City Transport Company* si nous essayons d'étendre nos services au-delà du terminus commode qu'il y a dans la ville de Hull.

Tout terminus que nous pouvons posséder dans la ville de Hull sera manifestement plus commode pour certaines gens que pour d'autres. Ce défaut est inhérent au problème, et le même problème se pose pour la direction de la *Hull City Transport*. Si elle possédait un terminus à Ottawa, ce terminus serait plus satisfaisant et plus commode pour certaines gens que pour d'autres. Mais il me semble que, si les compagnies locales de transport ne peuvent pas de leur plein gré fournir les facilités nécessaires, elles ne s'opposent pas à ce qu'on introduise un alinéa h), comme on l'a proposé, pour donner à la compagnie du terminus le droit de négocier des ententes pour assurer le transport des voyageurs entre ses deux terminus, celui de Hull et celui d'Ottawa, ou, si elle veut, de les transporter elle-même. Ce que nous ne voulons pas, c'est que la loi donne à la compagnie du terminus le droit de prendre et déposer des voyageurs dans la ville d'Ottawa et de faire ainsi concurrence au service municipal de transport qui existe à Ottawa.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Barnett.

M. BARNETT: Je voudrais approfondir ce point. J'imagine qu'aucun membre du Comité ne voudrait voir la compagnie du terminus autorisée à faire une concurrence directe à la Commission des transports en commun d'Ottawa, mais nous savons tous, je pense, que ce plan d'ensemble fera abandonner la gare Union actuelle; l'ancien point d'arrêt dans Ottawa-Ouest va disparaître et la question d'une liaison avec la ville de Hull se pose.

En l'absence d'une entente satisfaisante avec un autre organisme quelconque, comme la commission d'Ottawa, je voudrais que la compagnie du terminus ait le droit d'exploiter ce que j'appellerais des «autobus express». Si elle doit transporter la gare au loin, elle devrait avoir le droit d'exploiter des autobus express jusqu'à certains endroits commodes et convenables, que ce soit à la vieille gare ou à la gare d'Ottawa-Ouest, directement à partir du terminus ferroviaire. Ce serait en quelque sorte une extension du chemin de fer qui fournirait aux voyageurs le même service qu'auparavant.

Si nous parvenons à trouver une formule qui donnera ce résultat et enlèvera explicitement à la compagnie du terminus le droit que lui donne actuellement le bill—je le reconnais—de faire directement concurrence à la Commission des transports en commun d'Ottawa, cette formule sera plus satisfaisante que l'amendement proposé, lequel à mon avis va à l'autre extrême, si je puis m'exprimer ainsi.

Le PRÉSIDENT: M. Pogue, du Pacifique Canadien, est ici. C'est un représentant spécial bien versé dans la question du trafic-voyageurs et tout le problème. Peut-être pourrions-nous l'appeler comme témoin afin qu'il exprime ses vues sur ce problème.

M. George D. POGUE (*adjoint spécial, division du trafic-voyageurs du Pacifique-Canadien*): Me permettez-vous d'utiliser la carte?

Le PRÉSIDENT: Oui, bien sûr.

M. POGUE: Il semble exister une certaine confusion au sujet de notre trafic-voyageurs entre Hull et Ottawa quand la compagnie du terminus sera à l'œuvre. A l'heure actuelle, le Pacifique Canadien traverse sur deux points. Il y a le pont interprovincial et l'autre est le pont du Prince de Galles dans Ottawa-Ouest. Les trains de voyageurs utilisent ces deux ponts. Le pont d'Ottawa-Ouest ne disparaîtra pas. Par conséquent, le voyageur venant de l'ouest et se rendant à Lachute arrivera à bord de notre train n° 8 dans la matinée à la nouvelle gare. Puis le train de Lachute partira de la nouvelle gare et se rendra à Lachute en passant par l'autre route qui traverse ce pont-ci.

M. BEAULÉ: Il y a un train?

M. POGUE: Oui, il y a un train. Il y a donc une liaison entre la gare de Lachute et la gare d'Ottawa et les trains allant à Montréal par la subdivision de Lachute partiront de la nouvelle gare. Par conséquent, d'après moi, le seul inconvénient que présente pour les habitants de Hull le déplacement de leur gare c'est qu'il leur faudra prendre deux autobus au lieu d'un pour se rendre à la nouvelle gare. Mais, comme vous le savez, un voyageur porte à peu près toujours une malle ou un petit sac de voyage et est par conséquent plus enclin à se rendre par la route, ce qui le fait passer sur le nouveau pont Macdonald-Cartier et le conduit droit dans la nouvelle gare.

M. CARON: Quel sera le prix du trajet en taxi?

M. POGUE: Je l'ignore. Mais je voulais faire bien comprendre que Lachute aura le même service que celui dont jouit actuellement la gare Union à Ottawa.

M. CARON: Jusqu'ici, mais nous n'avons aucune assurance du Pacifique Canadien que cela va continuer.

M. POGUE: C'est la Commission des transports qui décide.

(Texte)

M. BEAULÉ: Est-ce que je pourrais demander au témoin s'il peut nous garantir que dans cinq ans, nous aurons le même service entre Ottawa et Lachute? C'est ce que nous voulons savoir.

(Traduction)

Le PRÉSIDENT: M. Beaulé veut savoir si vous pouvez garantir cinq ans de service vers Montréal et si le service de la rive nord va continuer.

M. BEAULÉ: Nous ne parlons pas d'aujourd'hui; nous parlons de l'avenir.

M. POGUE: Je crois que la Commission des transports protège...

M. ROCK: Il est malheureux, monsieur le président, que ce monsieur ne soit pas venu plus tôt. Nous aurions gagné beaucoup de temps.

M. TARDIF: Si cet article ne doit pas être approuvé aujourd'hui, je propose que nous levions la séance.

Le PRÉSIDENT: Non, nous sommes sur le point d'aboutir.

M. TARDIF: Vous n'ajournerez peut-être pas, monsieur le président, mais moi je vais ajourner.

Des VOIX: Il n'y a pas de quorum.

Le PRÉSIDENT: Silence.

M. TARDIF: Nous avons perdu toute la matinée à parler de choses qui n'avaient aucun rapport avec le bill à l'étude.

Le PRÉSIDENT: Je ne suis pas du tout de cet avis. Cela est blessant pour les autres membres du Comité.

Une VOIX: Quel est le quorum, monsieur le président?

Le PRÉSIDENT: Douze. Nous avons ce nombre.

Vous convenez, je pense, messieurs, que l'amendement est satisfaisant parce qu'il empêchera les chemins de fer de transporter des voyageurs par autobus ou autrement à l'intérieur de la ville d'Ottawa.

M. CARON: Nous avons promis que nous ne voterions pas là-dessus, cependant. Nous avons promis de ne pas voter là-dessus aujourd'hui.

Le PRÉSIDENT: Je m'efforce en ce moment de faire avancer les délibérations jusqu'au point suivant. Personne ne va-t-il présenter la proposition ou l'amendement dont il a été question?

M. ROCK: Non. Ces messieurs viennent de nous fournir une explication qui, donnée deux heures plus tôt, nous aurait évité tout ce fouillis.

M. BEAULÉ: Supposons qu'ils suppriment les trains.

M. ROCK: Ce serait une autre affaire. S'ils suppriment les trains, vous n'aurez alors de service à aucune gare, et cela est une autre affaire.

M. BARNETT: Monsieur le président, celui qui avait l'intention de proposer l'amendement a beau dire que tout lui a été expliqué, il n'en est pas ainsi pour moi. Je persiste à croire qu'un amendement du genre de celui auquel il songeait est à souhaiter. Comme je l'ai dit, l'amendement proposé va d'un extrême à l'autre à mon avis.

Je suis bien convaincu que ce bill devrait renfermer une disposition quelconque donnant explicitement à la compagnie du terminus le droit d'agir au nom des chemins de fer pour établir des facilités convenables. Or, si nous enlevons entièrement de cet alinéa toute mention de voyageurs, autobus, etc., je ne vois pas où la compagnie trouvera ce pouvoir. En fait, nous allons mettre ainsi les voyageurs des chemins de fer entièrement à la merci des services de transport locaux qui pourront être disponibles à l'avenir.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous un amendement à proposer afin que nous puissions continuer?

M. BARNETT: Quelqu'un a mentionné que la loi fédérale actuelle touchait la commission des transports d'Ottawa et, je l'avoue franchement, j'aimerais que quelqu'un d'autre, connaissant les lois et leur rédaction, produise une modification de l'amendement proposé qui réponde à ce que je songe. Je ne crois pas que moi-même...

M. ROCK: Non, mais ce que j'ai déjà proposé...

M. BARNETT: ...avoir l'expérience ou les connaissances voulues pour rédiger un amendement qui apporterait une solution, mais je pense qu'une disposition semblable à celle qu'on a proposée pourrait...

M. ROCK: Je n'ai aucune objection. Il n'y aurait aucun mal à faire entrer cela dans le bill. La compagnie ne sera pas tenue d'y recourir si elle obtient un service convenable; mais si elle n'obtenait pas un service convenable, elle pourrait l'invoquer un jour. Il n'y aurait donc aucun mal à l'avoir.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Millar.

M. MILLAR: J'adresse cette question au représentant de la future compagnie du terminus. Quelles sont vos intentions en ce qui concerne le transport des voyageurs depuis la nouvelle gare jusqu'au centre d'Ottawa? Quelles mesures a-t-on pris pour servir ces gens?

M. MACDOUGALL: La règle normale qui s'applique dans toute autre ville canadienne s'appliquera ici. En arrivant, les gens auraient la faculté de monter dans un autobus public ou dans un taxi ou, s'ils sont assez proches de leur destination, ils pourront marcher, ou encore être cueillis par une automobile privée, tout comme cela se passe dans les autres gares au Canada.

M. MILLAR: Autrement dit, la compagnie du terminus n'assume aucune responsabilité pour le transport de ses voyageurs depuis la nouvelle gare jusqu'aux quartiers du centre de la ville? Est-ce bien ce que vous dites?

M. MACDOUGALL: Nous n'assumons cette responsabilité nulle part au Canada. Nous fournissons...

M. MILLAR: Mais dans la plupart des cas votre terminus est au centre de la région métropolitaine.

M. MACDOUGALL: Je crois qu'on l'a expliqué à la dernière séance: la nouvelle gare et les changements qui se produisent depuis quelques années, à mesure que différents ministères quittent ce qu'on appelle actuellement le centre de la ville pour aller s'établir dans des quartiers plus rapprochés de la nouvelle gare, ont pour effet de déplacer le centre de gravité, de sorte que cette nouvelle gare occupera un endroit central pour les voyageurs, tels que nous les connaissons, qui voyagent à bord des trains arrivant à Ottawa ou partant. Les communications routières seront assurées par le Chemin de la Reine et d'autres artères qui, avec le temps, croyons-nous, permettront aux gens d'aller et venir, plus facilement et plus vite dans bien des cas, entre chez eux, ou le bureau et la nouvelle gare.

M. RYAN: Je partage le point de vue de M. Barnett. Je pense que le bill devrait renfermer une disposition qui permettrait à la compagnie d'établir un service de navette entre la nouvelle gare et non seulement un terminus à Hull, mais aussi tout autre terminus dans le voisinage de la ville d'Ottawa. Je livre donc l'amendement suivant au Comité pour qu'il l'étudie d'ici notre prochaine séance. Je propose d'ajouter à l'article 10 un alinéa h) qui se lirait ainsi:

h) établir et exploiter en vue de la location dans la ville d'Ottawa et ses environs entre les terminus de la compagnie et le voisinage de la ville d'Ottawa un service pour l'acheminement et le transfert des voyageurs au moyen d'autobus, taxis ou autres véhicules routiers ou autres moyens de transport, et acquérir, détenir, garantir, engager et céder des actions de toute compagnie comptant parmi ses objets l'établissement ou l'exploitation d'un service semblable.

M. ROCK: Vous ne faites là aucune mention de Hull.

M. RYAN: Ce peut être Hull ou un des terminus voisins aux environs de la ville d'Ottawa. Je ne vois pas pourquoi cela serait limité à Hull seulement.

M. ROCK: Mais vous ne mentionnez même pas Hull. Vous parlez d'Ottawa et vous ne donnez même pas un service de navette à Hull.

M. RYAN: Je ne propose de donner quoique ce soit à personne. Je dis seulement que le pouvoir de le faire devrait être là.

Le PRÉSIDENT: Silence. Nous n'avons plus de quorum. J'invite M. Ryan à rédiger son amendement pour la prochaine séance. Il serait bon qu'il le distribue aux membres avant mardi prochain afin que nous puissions nous familiariser avec, et aussi qu'il en donne une copie au secrétaire du Comité qui pourra l'envoyer aux parties intéressées.

M. RYAN: Je le ferai, monsieur le président. Au lieu de mentionner le voisinage d'Ottawa, je parlerai de la région de la capitale nationale.

(Texte)

M. BEAULÉ: Est-ce que nous aurons les copies françaises des chiffres qui nous ont été transmis ce matin avant mardi prochain pour les étudier?

(Traduction)

Le PRÉSIDENT: Il est entendu que la Commission de la capitale nationale aura la version française de l'exposé qu'elle nous a présenté ce matin.

Merci messieurs.

—Le Comité s'ajourne.



CHAMBRE DES COMMUNES  
Deuxième session de la vingt-sixième législature  
1964

---

COMITÉ PERMANENT  
DES  
CHEMINS DE FER, CANAUX  
ET LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES

*Président:* JEAN-T. RICHARD

---

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule 9

---

SÉANCE DU MARDI 8 DÉCEMBRE 1964

---

Concernant le  
Bill S-33, Loi constituant en corporation la Compagnie de  
chemin de fer du terminus d'Ottawa

---

TÉMOINS:

- Des chemins de fer Nationaux du Canada:* M. James A. MacDonald, vice-président, Région du Saint-Laurent.
- Des chemins de fer du Pacifique-Canadien:* M. K. D. M. Spence, conseiller de la Commission et M. George Pogue.
- De l'Association canadienne de camionnage:* M. Julian Gazdik, conseiller et M. John A. D. Magee, secrétaire exécutif.

ROGER DUHAMEL, M.S.R.C.  
IMPRIMEUR DE LA REINE ET CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE  
OTTAWA, 1965

COMITÉ PERMANENT  
DES  
CHEMINS DE FER, CANAUX ET LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES

Président: M. Jean-T. Richard

MM.

Armstrong	Granger	Marcoux
Balcer	Greene	Matte
Barnett	Grégoire	McBain
Basford	Guay	Millar
Beaulé	Gundlock	Mitchell
Béchar	Hahn	Muir ( <i>Lisgar</i> )
Boulanger	Horner ( <i>Acadia</i> )	Nugent
Cadiou	Howe ( <i>Wellington- Huron</i> )	Olson
Cameron ( <i>Nanaimo- Cowichan-Les Îles</i> )	Irvine	Pascoe
Cantelon	Kennedy	Peters
Cantin	Korchinski	Pugh
Caron	Lachance	Rapp
Cooper	Laniel	Regan
Cowan	Latulippe	Rhéaume
Crossman	Leblanc	Rock
Crouse	Lessard ( <i>Saint-Henri</i> )	Ryan
Éthier	Macdonald	Southam
Fisher	MacEwan	Stenson
Francis	Mackasey	Tardif
Godin		Tucker—60.

(Quorum 12)

Le secrétaire du Comité,  
D.-E. Lévesque.

## PROCÈS-VERBAL

MARDI 8 décembre 1964

(9)

Le Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques se réunit à 11 h. 5 du matin sous la présidence de M. J.-T. Richard.

*Présents:* MM. Barnett, Beaulé, Béchard, Cantin, Caron, Cooper, Cowan, Fisher, Francis, Granger, Greene, Hahn, Howe (*Wellington-Huron*), Korchinski, Leblanc, Lessard (*Saint-Henri*), Macdonald, MacEwan, Mackasey, Matte, McBain, Millar, Mitchell, Peters, Regan, Richard, Rock, Ryan et Stenson (29).

*Témoins: des Chemins de Fer Nationaux du Canada:* M. James A. Macdonald, vice-président, région du Saint-Laurent. *De la Compagnie de Chemins de Fer du Pacifique Canadien:* M. K. D. M. Spence, avocat de la Commission, et M. George Pogue. *De l'Association canadienne du camionnage:* M. Julian Gazdik, avocat et M. John A. D. Magee, secrétaire exécutif.

*Aussi présents: de la Commission de la capitale nationale:* le Lt-général S. F. Clark, président; M. D. L. Macdonald, de la Commission des chemins de fer. *Des Chemins de Fer Nationaux du Canada:* M. J. W. G. Macdougall, Q.C., chef du contentieux. *De la Commission des transports en commun d'Ottawa:* M. A. W. Beament, Q.C., *Du ministère des Transports:* M. Jacques Fortier, conseiller juridique.

Le Comité reprend l'étude du bill S-33, loi constituant en corporation la Compagnie de chemins de fer du terminus d'Ottawa

Afin d'éclaircir plusieurs points déjà soulevés, le président demande au Comité de fournir aux chemins de fer l'occasion de dire quelles sont à leur point de vue l'étendue des facilités et les fonctions de la compagnie proposée.

Le Comité permet à M. Gazdik de citer des passages des bills 351 et Y-9, passages dont des copies sont distribuées aux membres.

A 1 heure de l'après-midi, l'interrogatoire des témoins se continuant, le président suspend la séance jusqu'à 3 h. 30 de l'après-midi.

### SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

(10)

Le Comité reprend la séance à 4 h. 10 sous la présidence de M. Richard.

*Présents:* MM. Barnett, Cantin, Caron, Crossman, Fisher, Granger, Greene, Hahn, Irvine, Leblanc, Lessard (*Saint-Henri*), Macdonald, MacEwan, Matte, Millar, Peters, Regan, Richard, Rock, Ryan, Stenson et Tucker (22).

*Témoins: de l'Association canadienne du camionnage:* M. Julian Gazdik, avocat, et M. John A. D. Magee, secrétaire exécutif. *Des Chemins de Fer Nationaux du Canada:* M. J. W. G. Macdougall, Q.C., chef du contentieux. *De la Compagnie de Chemins de Fer du Pacifique Canadien:* M. K. D. M. Spence, avocat de la Commission.

*Aussi présents:* Les mêmes qu'à la séance du matin.

A 5 h. 40 de l'après-midi, l'interrogatoire des témoins se continuant, M. Caron propose que le Comité s'ajourne au mardi 15 décembre 1964.

*Le secrétaire du Comité*  
D.-E. Lévesque

*Nota*—Dans le présent fascicule, les délibérations qui se sont déroulées dans les deux langues à la séance du matin et celles qui se sont déroulées en français à la séance de l'après-midi ont été enregistrées par un appareil électronique, en conformité d'une recommandation que renfermait le septième rapport du Comité spécial de la procédure et de l'organisation, présenté et adopté le 20 mai 1964.

## TÉMOIGNAGES

MARDI 8 décembre 1964.

(Traduction)

Le PRÉSIDENT: Silence, messieurs. La séance est ouverte.

Au cours de notre dernière séance, on a dit qu'il aurait été possible de gagner beaucoup de temps si on nous avait expliqué plus tôt quels trains de voyageurs desserviront la gare projetée. Il est vrai que, jusqu'ici, les chemins de fer ne nous ont pas dit quelles seraient à leur point de vue les facilités et les fonctions de la future compagnie du terminus.

Il est possible qu'une description semblable éclaircisse plusieurs points déjà soulevés et aide à dissiper certains des doutes qui subsistent.

J'ai donc demandé aux représentants des chemins de fer, M. MacDonald et M. Pogue, et au chef du contentieux s'ils pourraient nous faire un exposé semblable. Le National-Canadien possède un photomontage commode qui nous donnera une bonne idée du plan.

Si les membres y consentent, je propose que nous demandions aux chemins de fer de nous faire cette description. Ce ne sera pas long et j'espère que nous gagnerons ainsi du temps. Ensuite, nous pourrons continuer l'étude du bill.

Étant donné que l'avocat de l'Association du camionnage assiste à nos séances depuis quelque temps, je propose que nous abordions la question du camionnage immédiatement après cet exposé. J'invite les membres à laisser les témoins compléter leur exposé afin que tout le plan ait été présenté avant que nous n'allions plus loin.

M. MacDonald est vice-président du National-Canadien et je l'invite à prendre la parole.

M. J. A. MACDONALD (*vice-président, région du Saint-Laurent, National-Canadien*): Avec votre permission, je vais me servir de l'aide visuelle que vous voyez ici et qui a été préparée pour notre propre usage. Vous voyez que cela a pour titre «Plan de déplacement des voies ferrées», mais je suis sûr qu'il n'est pas nécessaire de rappeler au Comité que c'est le plan de réaménagement de la capitale nationale auquel on a demandé aux chemins de fer de se conformer suivant le memorandum d'entente annexé au bill.

Les chemins de fer et les industries qu'ils desservent vont être enlevés des quartiers du centre d'Ottawa et concentrés dans le secteur sud-ouest de la ville, comme le général Clark l'a expliqué déjà. La longueur des voies principales des deux réseaux se trouvera réduite et passera de 62 milles environ à quelque 32 milles.

En pratique, ces changements vont exiger l'établissement d'un terminus ferroviaire commun qui exécutera, au nom du National-Canadien et du Pacifique-Canadien, les opérations d'aiguillage et de triage requises par l'industrie et d'exploiter la nouvelle gare à voyageurs qui remplacera la gare Union actuelle.

Ce sont là les seules formes d'activité actuellement envisagées pour la compagnie proposée, c'est-à-dire assurer le fonctionnement d'un triage commun à Walkley et exploiter la gare à passagers dans la région de Hurdman.

Le National-Canadien et le Pacifique-Canadien continueront de se faire concurrence en ce qui concerne la sollicitation des marchandises et des personnes à transporter et, par exemple, les parcours à suivre. Naturellement,

nos recettes provenant du trafic-marchandises ou du trafic-voyageurs seront tout à fait séparées. Chaque réseau exploitera indépendamment de l'autre ses propres moyens d'entreposage et de livraison dans la région de Hurdman. Nous continuerons de nous faire concurrence auprès des voyageurs. Et même, les vendeurs de tickets dans la nouvelle gare seront respectivement des employés du National-Canadien et du Pacifique-Canadien, tout comme à l'heure actuelle.

Ce photomontage commence par une photographie aérienne de la région d'Ottawa sur laquelle nous avons superposé trois feuilles transparentes portant certains diagrammes. Le premier fait voir les voies ferrées qui existaient avant qu'un seul changement n'ait été fait par rapport au plan de la Commission de la capitale nationale. Les lignes rouges indiquent les voies du National-Canadien et les bleues, les voies du Pacifique-Canadien.

M. BEAULÉ: Telles qu'elles existent actuellement?

M. MACDONALD: Ces lignes existaient déjà et, à certains égards, il y a eu des abandons, et j'y arrive justement.

La superposition suivante fait voir quels sont les abandons faits ou projetés par rapport au plan général. Pour plus de clarté, nous avons couvert de rayures rouges les lignes devant être abandonnées par le National-Canadien et de rayures bleues celles devant être abandonnées par le Pacifique-Canadien. Vous voyez donc quelles parties des réseaux ferroviaires survivront et lesquelles seront abandonnées.

De nouveau, vous voyez les principaux effets de la suppression de ces lignes à travers et au centre de la ville.

Sur la troisième superposition, nous montrons deux choses. En premier lieu, nous montrons en vert les lignes que la Commission de la capitale nationale construira comme faisant partie de l'ensemble projeté et, en jaune, les limites de la compagnie du terminus telles que les définit le mémorandum d'entente.

Vous voyez qu'en résumé la Commission se charge de construire le nouveau triage de Walkley, la nouvelle gare Union et les ouvrages dans la région de Hurdman et non loin de là vous voyez les deux gares à marchandises distinctes qu'il y aura et qu'on appelle aussi terminus à marchandises. Quant au reste, en général, les lignes vertes représentent les raccordements à faire entre les lignes existantes.

Vous voyez aussi une ligne verte qui traverse dans toute sa longueur la subdivision de Prescott et qui franchira des tunnels ou sera encaissée sur une partie de sa longueur.

Me permettez-vous de dire un mot des limites du terminus, qui apparaissent en jaune? Ce ne sont pas des voies ferrées, mais des lignes de démarcation montrant dans quelle zone la compagnie du terminus desservira elle-même l'industrie. Ainsi, toute industrie située en bordure d'une voie desservie à partir des lignes situées à l'intérieur de ces limites sera desservie en commun par le National-Canadien et le Pacifique-Canadien et les deux réseaux pourront en solliciter la clientèle.

Remarquez que la ligne jaune dont je parle ne traverse pas la rivière parce que, du côté de Hull, il n'y a aucun changement intéressant les deux réseaux à la fois. Autrement dit, le National-Canadien n'a pas de lignes ni de facilités de ce côté-là, bien que nous ayons un service de ramassage et de livraison des marchandises.

En ce qui concerne le National-Canadien, il n'y aura aucun changement dans notre service ou notre position compétitive vis-à-vis l'industrie du côté de Hull.

Il y a lieu d'indiquer aussi sur la carte quelles lignes seront déplacées dans le centre de la ville et quelles facilités les remplacent.

Essentiellement, nos triages de la rue Bank et de la rue Elgin ont été remplacés par le triage de Walkley et, de même, le triage du Pacifique-Canadien rue Broad et son triage d'Ottawa-Ouest seront éventuellement remplacés par le triage de Walkley. Je répète que la gare sera enlevée de son emplacement actuel et reconstruite à Hurdman et ces deux changements constituent les raisons fondamentales motivant la formation de la compagnie du terminus.

Vous voyez sur la carte que l'ensemble du projet simplifie les opérations ferroviaires. Le National-Canadien possède maintenant un terminus sans cul-de-sac pour son trafic-voyageurs, ce que nous n'avions pas auparavant. J'invite M. Huneault à vous exposer les parcours suivis auparavant par les trains de voyageurs et ceux qu'ils suivront quand tout sera terminé.

M. J. F. M. HUNEULT (*vice-président adjoint, région du Saint-Laurent, National-Canadien*): Les trains du National-Canadien arrivant par la subdivision d'Alexandria pénètrent actuellement en marche avant dans la gare Union. Ces trains doivent ensuite reculer pour sortir de la gare et ils reculent dans la subdivision de Beachburg pour pendre la direction de l'Ouest. En sens inverse, les trains arrivant de l'Ouest pénètrent dans la subdivision d'Alexandria et reculent dans la gare. Ils en sortent ensuite en marche avant pour se diriger vers Montréal par la subdivision d'Alexandria.

Avec le changement projeté, tous les trains resteront en ligne de trajet. Ils arriveront par la subdivision d'Alexandria, rouleront sur les nouvelles voies fournies par la Commission de la capitale nationale, s'arrêteront à la gare, puis continueront vers l'ouest par la subdivision de Beachburg.

Les trains roulant en sens inverse resteront aussi en ligne de trajet, roulant vers l'ouest par Beachburg et la gare, puis continuant vers la subdivision d'Alexandria.

M. J. MACDONALD: Il y a un autre aspect du plan qui apparaît sur la carte. C'est la concentration de l'industrie et des espaces spécialement zonés pour elle, surtout dans la région du chemin de Belfast, dans la région du chemin de Walkley et dans la région du chemin de Sheffield.

Monsieur le président, il y a quelques autres observations générales que je pourrais faire au sujet de la nature de l'entente afin d'aider le Comité. Je parle seulement du principe général.

Le principe fondamental sur lequel est fondée cette entente tripartite est que les chemins de fer devaient être intégralement indemnisés, le plus possible sous forme d'installations correspondantes. On a pu appliquer ce principe de diverses façons, d'abord dans le cas des nouvelles installations que les deux réseaux devaient continuer d'utiliser en commun, comme par exemple la gare de triage de Walkley et ses lignes de raccordement, et la nouvelle gare à voyageurs. Deuxièmement, il y a eu remplacement aussi dans le cas des nouvelles installations qui devaient servir exclusivement au National-Canadien ou au Pacifique-Canadien, comme les terminus à marchandises que j'ai déjà mentionnés, et aussi une bâtisse pour les télécommunications.

Troisièmement, les installations ferroviaires qui servent ou qui continueront de servir ont été ou seront transférées à la compagnie du terminus. Le National-Canadien, par exemple, fournira la subdivision de Beachburg—comme M. Huneault vous le montrera—et la subdivision d'Alexandria. Le Pacifique-Canadien fournira la subdivision de Prescott et une partie des subdivisions de Montréal et d'Ottawa. Comme vous le savez, le National-Canadien et le Pacifique-Canadien posséderont en commun la compagnie du terminus qui détiendra ces biens.

Quatrièmement, et c'est le seul autre principe important en jeu dans toute cette entente, le National-Canadien ayant cédé plus de biens et d'installations à la Commission de la capitale nationale et à la compagnie du terminus que n'en a cédé le Pacifique-Canadien, une autre transaction était nécessaire pour compenser intégralement le National-Canadien. Elle a pris la forme d'une

soulte que la Commission de la capitale nationale a versée et qui s'élève en chiffres ronds à \$5,500,000.

Pour toutes les fins susmentionnées, on a fait les évaluations d'après la valeur marchande dans le cas des terrains et, dans le cas des installations, d'après le coût du remplacement moins le vieillissement.

Les dispositions que je viens de vous énumérer constituent la substance du mémorandum d'entente.

Le bill a pour objet de créer une compagnie ayant les pouvoirs voulus pour exploiter le terminus. Quant aux transactions elles-mêmes, je suis en mesure de dire, à titre d'agent responsable des négociations, que le National-Canadien reçoit pleine valeur et que, dans les circonstances, nous sommes convaincus d'avoir fait un bon marché.

Comme dernière remarque, je tiens à faire observer que le National-Canadien, en autant qu'il puisse prévoir et à moins que les circonstances ne changent radicalement, a l'intention de continuer d'exploiter son service de ramassage et de livraison des marchandises de la même façon qu'il le fait actuellement, c'est-à-dire chaque réseau agissant indépendamment.

Je crois que c'est tout ce que j'avais à offrir, monsieur.

Le PRÉSIDENT: Merci, monsieur MacDonald.

Messieurs, j'ai cru qu'il nous serait utile d'obtenir de nouveau cette explication générale de la portée et des principales conditions de l'accord conclu en rapport avec le bill.

Comme je l'ai dit déjà, je voudrais que nous abordions ce matin l'alinéa g) et son application aux camions, étant donné que nous avons reçu une requête de l'Association des camionneurs, dont l'avocat, M. Julien Gazdik, est ici. J'ai pensé qu'il serait bon d'entendre les observations qu'il peut avoir à faire avant que nous n'approuvions l'alinéa g) de l'article 10.

Désirez-vous que nous entendions M. Gazdik?

(Texte)

M. CARON: J'avais une question à poser sur ce qu'on vient de dire.

(Traduction)

Le PRÉSIDENT: Monsieur Caron, nous pourrions revenir plus tard à l'exposé général fait par M. MacDonald. Je voudrais que nous nous occupions de l'association des camionneurs ce matin.

M. BEAULÉ: Non, non, M. MacDonald vient de faire un exposé et je pense que nous devrions l'interroger à ce sujet.

(Texte)

M. CARON: C'est rien qu'une question que je voulais poser. On voit que la Commission de la capitale nationale paie \$5,500,000 au National-Canadien pour avoir le droit de se servir de la gare. Je me demande et je demanderais à M. MacDonald, s'il n'aurait pas été possible dans le même bill d'étendre cela à la ville de Hull, y bâtir une gare et les amener à faire les mêmes changements.

(Traduction)

M. ROCK: Je crois que nous devrions suivre le conseil du président.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Caron, cette question est une de celles que nous pourrions poser quand nous aborderons toute l'étude de l'exposé présenté sur les aspects financiers et de l'entente conclue et qui seront réservés pour une autre séance.

On nous a fourni cette explication générale ce matin. Elle n'a aucunement servi à clore le sujet; ce sont des remarques préliminaires qui nous ont instruits en vue de reprendre la discussion plus tard.

Consentez-vous à ce que nous invitions l'Association des camionneurs à présenter son exposé?

(Texte)

M. CARON: Je n'ai aucune objection à ce sujet, mais je crois que c'est toujours plus facile de poser la question quand le problème se pose.

(Traduction)

M. ROCK: Il faut ajouter à ce que vous avez dit, je pense, que les représentants de l'Association des camionneurs ont assisté à presque toutes les séances. Ils n'ont rien dit. Les représentants du National-Canadien et du Pacifique-Canadien seront ici à toutes nos séances et je crois qu'il conviendrait que nous invitions les camionneurs à présenter leur exposé afin qu'ils puissent partir. Je crois qu'ils ont fait preuve d'une grande patience, car ils sont venus à chaque séance avec l'espoir de présenter leur côté de la médaille et nous ne leur avons pas encore fourni l'occasion de le faire.

Les représentants des chemins de fer seront ici tout le temps et je crois que nous devrions suivre le conseil du président.

(Assentiment)

Le PRÉSIDENT: Nous avons ici aujourd'hui M. Gazdik et M. Magee. M. Gazdik est le conseiller juridique de l'association et M. Magee en est le secrétaire exécutif.

Monsieur Gazdik.

M. J. GAZDIK (*conseiller juridique de l'Association canadienne du camionnage*): Je vous remercie, monsieur le président, vous et les membres du Comité, de nous fournir l'occasion de présenter le point de vue de l'Association canadienne du camionnage.

Comme vous le savez, l'Association canadienne du camionnage compte 7,000 camionneurs et emploie 10,000 personnes. Nous considérons que nos intérêts généraux sont en jeu dans cette question pour les raisons que je vais exposer.

Nos observations portent sur l'article 10 g) et sur l'article 19. Je sais qu'en ce moment vous étudiez seulement l'article 10 g), mais si vous me le permettez, je vais vous expliquer pourquoi nous jugeons que le moment est bien choisi pour discuter la question du camionnage et du transport.

(Texte)

M. BEAULÉ: Un instant, monsieur le président, on n'a pas l'interprétation ici.

Le PRÉSIDENT: Il n'y a pas de traduction là-bas.

(Traduction)

M. GAZDIK: Il y a deux remarques préliminaires que je voudrais faire.

Tout d'abord, les observations que nous avons à faire ici n'ont aucun rapport avec le bill 120. Il y a d'autres points que nous soulèverons au moment opportun quand ce bill surviendra.

Nous nous en tenons strictement ici à l'article 10 g) et à l'article 19 et toutes nos remarques se rapportent uniquement à ces articles.

En second lieu, vous avez peut-être constaté que nous avons plaidé notre cause sur un point à peu près semblable devant le Comité du Sénat, dont les comptes rendus révéleront que nous avons fait là quelques-unes des remarques que je vais répéter ici. Une bonne partie de ce que je vais dire découle des allégués faits subséquentement par les chemins de fer, auxquels je n'ai pas eu l'occasion de répondre parce que nous étions là à titre de témoins et non de parties intéressées, et qui peuvent avoir pesé sur la décision du Sénat. Je pense que ces allégués ont besoin d'être corrigés. Ne serait-ce que pour le compte rendu, je vais profiter de l'occasion pour faire ces mises au point.

Comme je l'ai dit, c'est l'article 10 g) qui pose le problème.

Ainsi que vous l'avez vu la dernière fois, l'article 10 g) donne le droit à cette nouvelle compagnie de chemins de fer d'établir et d'exploiter en vue de la location un service pour l'acheminement et le transfert de marchandises au moyen de camions. C'est tout ce qui restera si cet amendement est accepté.

L'article 19 déclarera que les travaux et l'entreprise de la compagnie sont des travaux à l'avantage général du Canada.

Il en résultera que tous les travaux, y compris les opérations de camionnage qui étaient limitées jusqu'ici au ramassage et à la livraison, seront soustraits à l'autorité provinciale et placés sous l'autorité fédérale.

Vous direz peut-être que c'est une bonne chose et que c'est la bonne manière de procéder, mais je me demande si cela est conforme à la pratique parlementaire actuelle et à la pratique antérieure en ce qui concerne les chemins de fer. Si cela devient loi, il est certain qu'il en résultera un changement dans la ligne de conduite suivie jusqu'ici et exprimée dans les lois du Parlement.

Monsieur le président, avant d'aborder la question de savoir pourquoi il est juste ou injuste de procéder ainsi, je tiens à dire que les camionneurs ont un grand intérêt dans cette question.

Jusqu'ici, en vertu du principe actuellement appliqué aux transports, dans la mesure où il existe un principe, le camionnage interprovincial relevait des provinces et les chemins de fer eux-mêmes, quand ils exploitent des services de ramassage et de livraison, dépendent des provinces. Telle est la situation à l'heure actuelle. Le National-Canadien est soumis à l'autorité provinciale.

A ce sujet, je crois que les chemins de fer ont soutenu d'une manière assez vague devant le Sénat que les opérations de camionnage des chemins de fer étaient une question fédérale. Je pense que cela n'est pas corroboré par les lois existantes, et nous allons voir en détail ce que disent les lois. Cependant, nous croyons que tous les services provinciaux de transport routier et tous les services de ramassage et de livraison fonctionnant dans une province, qu'ils soient indépendants ou qu'ils appartiennent aux chemins de fer, sont sous l'autorité provinciale. Toutes les entreprises de camionnage se trouvent ainsi traitées sur un pied d'égalité.

Si vous adoptiez le bill S-33 sous sa forme actuelle, vous changeriez le *statu quo* et vous enlèveriez à la surveillance des autorités provinciales les services de camionnage de cette nouvelle compagnie de chemins de fer.

Monsieur le président, nous ne nous opposons pas à ce que les chemins de fer exploitent des services de ramassage et de livraison; loin de là. Nous croyons qu'ils doivent exploiter, comme ils l'ont fait jusqu'ici, des services de ramassage et de livraison. Nous ne nous opposons pas à ce que le National-Canadien exploite des services de ramassage et de livraison; nous ne nous opposons pas à ce que le Pacifique-Canadien exploite des services de ramassage et de livraison; et nous ne nous opposons pas non plus à ce que la nouvelle compagnie exploite des services de ramassage et de livraison. C'est seulement une question de compétence et rien de plus. Par conséquent, il n'y a pas de problème comme celui que vous aviez au sujet des impôts et des autobus la dernière fois que vous avez discuté la question de savoir si les chemins de fer doivent ou non exploiter ces services. Il faut qu'ils exploitent des services de livraison, mais sous l'autorité des provinces comme ils le font aujourd'hui, comme le Pacifique-Canadien le fait aujourd'hui et comme le National-Canadien le fait aujourd'hui. Pourquoi cette nouvelle compagnie de chemins de fer ne serait-elle pas placée dans la même situation que le National-Canadien et le Pacifique-Canadien?

Monsieur le président, notre amendement ajouterait simplement ceci à l'article 19, qui se lit actuellement ainsi:

Les travaux et l'entreprise de la Compagnie sont par les présentes déclarés être des travaux à l'avantage général du Canada.

A cela nous voudrions ajouter les mots suivants:

Les travaux et l'entreprise de la Compagnie autres que les travaux et l'entreprise régis par l'article 10 g) ...

Permettez-moi de répéter en ajoutant les mots que nous proposons?

... autres que les travaux et l'entreprise régis par l'article 10 g), sont par les présentes déclarés être des travaux à l'avantage général du Canada.

Si vous décidez d'adopter cet amendement, il en résultera que les entreprises de camionnage, les entreprises de ramassage et de livraison, de la nouvelle compagnie de chemins de fer resteront sous l'autorité provinciale.

Monsieur le président, je n'ai pas la prétention d'être l'auteur de cet amendement. Quand la loi sur les Chemins de fer nationaux du Canada a été débattue en 1955 et adoptée en 1955, le même problème s'est posé. Quand la loi sur les Chemins de fer nationaux du Canada a été présentée, elle renfermait une disposition semblable à ce que renferme aujourd'hui l'article 19 et M. Magee, qui était alors président, pourrait peut-être m'aider à relater les événements. Mais il y a finalement eu un nouveau texte, et ce nouveau texte faisait une exception dans le cas des opérations de camionnage du National-Canadien et laissait les opérations de camionnage du National-Canadien dans le domaine provincial en insérant dans l'article 18, où l'ensemble des travaux du National-Canadien étaient déclarés être à l'avantage général du Canada, faisant une exception dans le cas de l'article 27 de la loi sur les Chemins de fer nationaux du Canada, qui portait sur les services de ramassage et de livraison et autres opérations de camionnage que le National-Canadien avait le droit d'entreprendre.

Monsieur Magee, voulez-vous m'aider à relater la suite des événements à l'époque?

M. JOHN MAGEE (*secrétaire exécutif de l'Association canadienne du camionnage*): Merci, monsieur le président. Pour aider les membres du Comité à comprendre ce qui s'est passé en 1955 quand nous avons affronté le problème que nous retrouvons dans ce bill, je voudrais, avec votre permission, distribuer aux membres du Comité les articles du bill 351, loi concernant les Chemins de fer nationaux du Canada, qui renfermaient des dispositions semblables, et dire au Comité quels arguments nous avons avancés et ce que le gouvernement du temps et même tout le Comité des chemins de fer, y compris tous les partis, ont été unanimes à décider à ce sujet.

Il y a là un précédent et, en fait, il en est survenu un autre l'année suivante que je vais citer également. Mais, tout d'abord, je voudrais parler du bill 351.

LE PRÉSIDENT: Les membres du Comité désirent-ils que ces copies soient distribuées?

M. COWAN: Monsieur le président, pendant qu'on distribue ces feuilles, est-ce que je pourrais demander au témoin ce qu'il propose de faire dans le cas des marchandises destinées à Hull—je parle des marchandises déposées à la gare d'Ottawa—si le camionnage était limité à l'autorité des deux provinces?

M. GAZDIK: Il n'y aurait aucune grande difficulté là, car vous avez déjà la loi sur les transports routiers qui régira les transports routiers entre les deux provinces. Cette loi laisse déjà aux provinces l'autorité générale sur les transports routiers, de sorte que le camionnage interprovincial ou intraprovincial ne pose aucun problème.

M. COWAN: Alors, cela me va.

M. GAZDIK: Comme je l'ai dit, je crois qu'il n'y a là aucun problème. Il existe en ce moment une situation qui est sensiblement parallèle. Tout le

camionnage est sous la même autorité régulatrice et nous disons là simplement que cela devrait continuer.

M. COWAN: Pas tout le camionnage. Le code du travail fait actuellement pousser de hauts cris.

Le PRÉSIDENT: Voulez-vous continuer vos explications, monsieur Magee?

M. MAGEE: Le 26 avril 1955, le bill 351, loi modifiant la loi sur les Chemins de fer nationaux du Canada, était présenté à la Chambre des communes. C'était un long bill; il contenait 47 articles. Les articles 18 et 27 étaient les seuls qui intéressaient l'industrie du camionnage. Le reste du bill visait le problème complexe de simplifier la structure organique des Chemins de fer nationaux du Canada.

Lors de la première lecture du bill le 26 avril 1955, l'article 18 se lisait ainsi:

18. (1) Les compagnies de chemin de fer ou autres entreprises de transport de chaque compagnie qui est comprise dans les Chemins de fer nationaux du Canada et est érigée en corporation par ou sous les lois du Canada sont par la présente déclarées être des ouvrages dans l'intérêt général du Canada. (2) Les entreprises de chaque compagnie qui est comprise dans les Chemins de fer nationaux du Canada mais qui n'est pas érigée en corporation par ou sous les lois du Canada sont par la présente déclarées être des ouvrages dans l'intérêt général du Canada. (3) Les compagnies érigées en corporation sous l'alinéa (2) de l'article 7 de la Loi sur le National-Canadien et le Pacifique-Canadien sont maintenues par la présente et ces compagnies à l'égard de toutes leurs affaires sont soumises à la présente loi.

Le bill 351 renfermait une liste de compagnies, dont l'une était la *Canadian National Transportation Limited*, une filiale du National-Canadien faisant du transport routier. Pour quiconque étudiait l'article 18, il était évident que deux choses allaient se passer si le bill 351 était adopté tel qu'il avait été présenté à la Chambre, et que la *Canadian National Transportation Limited* et aussi la *Motor Vehicle Services*, entreprise directement exploitée par le National-Canadien et non par l'entremise d'une filiale, seraient déclarées être à l'avantage général du Canada et passeraient ainsi de l'autorité provinciale à l'autorité fédérale.

Le 6 mai 1955, nous adressions un mémoire au ministre des Transports, l'hon. George Marler. Dans ce mémoire, nous disions notamment:

Il semble que, si le bill 351 est adopté sous sa forme actuelle, les entreprises de camionnage du National-Canadien et de la *Canadian National Transportation Limited* ne se conformeront que par courtoisie à la réglementation des gouvernements provinciaux. Cette réglementation n'aurait aucune force juridique et ne serait pas maintenue si elle était contestée devant les tribunaux. Il en résultera que le National-Canadien pourra s'il le veut cesser de se conformer à la réglementation établie par les provinces sur les transports routiers.

Nous ajoutions dans ce mémoire:

Une telle situation serait diamétralement opposée à la ligne de conduite du gouvernement lui-même, qui ne veut pas que l'autorité soit divisée depuis que le Conseil privé a statué sur les transports routiers extraprovinciaux l'an dernier. En déclarant qu'une autorité divisée serait contraire à l'intérêt public, votre prédécesseur, l'honorable Lionel Chevrier, a fait adopter la loi sur les transports routiers afin que les provinces puissent régir tous les véhicules motorisés de transport utilisant les routes provinciales.

Puis notre mémoire à M. Marler se terminait ainsi:

L'Association canadienne du camionnage espère que lorsque vous proposerez la deuxième lecture du bill 351 au Parlement ce bill comprendra les amendements voulus apportés par le gouvernement aux articles 18 et 27 pour que le National-Canadien puisse continuer d'exploiter ses camions en se conformant à l'autorité et à la réglementation des provinces.

Monsieur le président et messieurs les membres du Comité, des arguments semblables étaient invoqués en 1955 auprès du ministre par les services intermunicipaux d'autobus, par l'entremise de la *Canadian Motor Coach Association*.

La réponse du gouvernement du temps arrivait le matin du 16 mai 1955, alors que le ministre des Transports, M. Marler, m'informait par téléphone qu'une étude des mémoires des 6 et 12 mai avait confirmé qu'il y avait une erreur dans la façon dont le National-Canadien avait rédigé le bill 351. Le ministre a ajouté que le gouvernement avait l'intention de corriger cette erreur en apportant les amendements voulus au bill pendant qu'il serait étudié par le Comité des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques de la Chambre des communes.

En même temps, le ministre m'a dit que l'Association canadienne du camionnage aurait l'occasion de se faire entendre du Comité, comme nous le faisons maintenant, au sujet du bill 351. Il s'est dit convaincu que le gouvernement consentirait à ce que ce bill fût amendé de façon à corriger l'erreur que nous avions portée à son attention le 6 mai 1955. Le ministre m'a dit qu'on était alors à décider de la forme que prendrait l'amendement au bill et qu'il n'était pas en mesure encore de dire ce qu'il serait et que, de toute façon, il ne serait pas révélé avant d'avoir été présenté au Comité.

Quand l'amendement a été présenté au Comité, ce n'était pas un amendement qui répondait à nos vœux et qui enlevait le droit d'exploiter des autobus de l'article 27 de la loi concernant les Chemins de fer nationaux du Canada. Ce n'est pas du tout ce que le gouvernement avait fait.

Le 23 mai 1955, le ministre des Transports proposait la deuxième lecture du bill à la Chambre et déclarait que le gouvernement avait l'intention de modifier le bill afin d'empêcher les chemins de fer de soustraire à l'autorité et à la réglementation des provinces les services de transport routier qu'ils exploitaient. Le ministre proposait de ne pas appliquer à certaines compagnies, y compris la *Canadian National Transportation Limited*, l'article 18, qui déclarait le réseau et ses autres ouvrages de transport être des ouvrages dans l'intérêt général du Canada.

Le jeudi 2 juin 1955, le Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques se réunissait. Étaient présents M. Marler, M. Fortier, conseiller juridique du ministère, M. Driedger, alors sous-ministre adjoint de la Justice, M. N. J. MacMillan, vice-président et conseiller général du National-Canadien, et M. J. W. G. Macdougall, avocat de la Commission, ainsi que d'autres personnalités.

À l'ouverture de la séance, M. MacMillan était appelé et exposa l'historique, la structure financière et le mode général d'exploitation du National-Canadien et des entreprises devancières. Il expliqua aussi l'objet du bill et répondit aux questions posées.

Puis on parvint à l'article 18 à la fin de l'après-midi du 2 juin et vous verrez à la page 244 des *Procès-verbaux et Témoignages* du Comité que M. Langlois, le député de Gaspé, a dit alors ce qui suit:

Je proposerais au comité qu'afin d'éviter de répéter les discussions et les témoignages que le Comité pourra vouloir entendre, que nous traitions des clauses 18 et 27, vu que ces deux clauses sont étroitement liées, et que nous réservions les clauses intermédiaires.

Cette façon de procéder ayant été approuvée par le Comité, M. Langlois, appuyé par M. Cavers, proposa d'amender l'article 18 en y ajoutant l'alinéa suivant. Ce n'est pas l'amendement reproduit sur votre feuille, mais je voudrais vous citer exactement ce qui s'est passé, et je vais donc vous citer le premier amendement qui fut proposé et ensuite retiré et remplacé par l'amendement définitif à l'article 18, que vous voyez sur la feuille que vous avez sous les yeux.

L'amendement initial était un sous-alinéa 4) qui se lisait ainsi:

Pour les fins du présent article, l'expression «ouvrage» et «chemin de fer ou autres ouvrages de transport» ne comprend pas a) tout ouvrage exploité sous l'autorité de l'article 27, et

b) les ouvrages de toute compagnie mentionnée dans la partie III de la présente annexe.

La *Canadian National Transportation Limited* était une des compagnies énumérés dans la partie III de la première annexe.

L'article 27 fut amendé et cet amendement fut adopté. Il est sur la feuille que vous avez sous les yeux. Il se lit ainsi:

La Compagnie nationale et chaque autre compagnie de chemin de fer comprise dans les Chemins de fer nationaux, peuvent, conjointement ou en remplacement des services ferroviaires sous leur administration ou contrôle, acheter, vendre, louer ou opérer des véhicules à moteur de toutes sortes pour le transport du trafic.

Le Comité se réunissait de nouveau le lendemain et reprenait l'étude du bill. Le président demanda au Comité de revenir à l'article 18 et M. Langlois, le député de Gaspé, annonça ceci:

Monsieur le président, j'ai proposé hier un amendement à la clause 18; je demande maintenant au Comité la permission de le retirer et d'y substituer l'amendement suivant que je vais vous lire.

Remplacer l'article 18 par le suivant: 18. (1) La compagnie de chemin de fer ou autres entreprises de transport de la Compagnie nationale et de chaque compagnie mentionnée ou dont il est question dans la Partie I ou la Partie II de la première annexe et de chaque compagnie formée par une consolidation ou amalgamation de deux de ces compagnies ou plus sont par la présente déclarées être des ouvrages dans l'intérêt général du Canada.

Je fais observer de nouveau que la *Canadian National Transportation Limited* cessait ainsi d'être déclarée être «dans l'intérêt général du Canada» parce qu'elle se trouvait mentionnée dans la partie III de la première annexe. Par conséquent, comme je l'ai dit, la *Canadian National Transportation Limited* n'était plus comprise dans les entreprises considérées comme étant dans l'intérêt général du Canada et l'autorité des provinces subsistait sur les formes d'activité de cette compagnie auxquelles s'appliquait la réglementation provinciale.

Je continue maintenant:

(2) Les compagnies érigées en corporation par l'alinéa (2) de l'article 7 de la Loi sur le National-Canadien et le Pacifique-Canadien sont par la présente maintenues et ces compagnies sont à l'égard de toutes leurs affaires soumises à la présente loi.

Je vais maintenant donner lecture de l'alinéa (3), qui est parallèle à l'amendement que M. Gazdik vous a demandé au nom de l'Association canadienne du camionnage dans le bill S-33.

(3) Pour les fins du présent article, l'expression «compagnie de chemin de fer ou autres entreprises de transport» ne comprend pas des travaux exécutés sous l'autorité de l'article 27.

J'attire votre attention sur cet exemple très important d'une compagnie répandue d'un océan à l'autre qui a été soustraite à la déclaration. Je dois mentionner que cela a été fait par un acte unanime du Comité.

Je passe maintenant au deuxième précédent, monsieur le président. Je voudrais faire distribuer une comparaison des dispositions du bill Y-9, qui a été présenté au Sénat en 1956.

Pendant qu'on distribue les copies, permettez-moi de dire qu'au meilleur de ma connaissance les deux exemples que je cite au Comité et dont j'ai eu personnellement connaissance, car j'appartenais à l'Association canadienne du camionnage et je fus mêlé à ces questions, sont les seuls exemples que nous connaissions où une compagnie de chemins de fer soit venue devant le Parlement depuis la naissance de l'industrie du camionnage et ait demandé d'appliquer la déclaration d'intérêt général pour le Canada à une filiale exploitant un service de transport routier. On peut parler du bill de 1906 concernant le terminus ferroviaire de Toronto, mais, monsieur le président, en 1906 nous n'avions pas d'industrie du camionnage au Canada.

M. FISHER: Permettez-moi de vous interrompre. Vous avez mentionné la Compagnie du terminus de Toronto parce que c'était un exemple donné au comité du Sénat, n'est-ce pas?

M. MAGEE: C'est exact, et il en a été question également ici.

Ce dont je parle, monsieur le président, c'est de la décision que le Parlement a prise touchant le projet d'appliquer une déclaration semblable aux transports routiers depuis la naissance de l'industrie du camionnage. Et nous prétendons que ce que le Parlement a fait en 1958 était juste et équitable. Le Parlement a placé les entreprises de camionnage des chemins de fer sur un pied d'égalité complète avec les entreprises indépendantes de camionnage au point de vue constitutionnel et en ce qui concerne la réglementation.

Quant au bill Y-9, monsieur le président, je ne donnerai pas lecture de tous ces articles tels qu'ils figuraient dans ce bill quand il a été présenté au Sénat pour la première fois. Il est possible que ce bill ait été calqué lui aussi sur le bill de 1906 concernant le terminus ferroviaire de Toronto. De toute façon, nous nous sommes présentés au Sénat pour protester contre ce bill. Nous avions aussi écrit au ministre des Transports, M. Marler, à ce sujet et, avant qu'on nous eût appelés pour présenter notre mémoire, on annonça que certains amendements allait être apportés au bill Y-9. Voici l'amendement qui nous intéresse particulièrement en ce qui concerne le bill S-33. Au lieu de «les ouvrages et entreprises de la compagnie sont par la présente déclarés être dans l'intérêt général du Canada», ce qui aurait rangé toutes les entreprises de transport routier sous le bill Y-9, on adopta un amendement disant que «les ouvrages et entreprises de la Compagnie autres que ceux relatifs au transport de marchandises ou de voyageurs par véhicules à moteur sont par la présente déclarés être dans l'intérêt général du Canada». Et je me souviens que le sénateur Hugessen se tourna alors vers moi et me dit qu'il présumait que cela allait priver le comité du plaisir de recevoir un mémoire de l'Association canadienne du camionnage et je lui répondis: «Oui, en effet, car nous sommes reconnaissants et nous n'avons plus rien à dire contre le bill».

Tels sont les antécédents, monsieur le président, et telles sont les raisons pour lesquelles, je l'avoue franchement, nous sommes étonnés de nous retrouver devant le Comité à l'occasion d'un bill comme celui de la Compagnie de chemin de fer du terminus d'Ottawa sans être apparemment beaucoup plus avancés, sans avoir réussi à obtenir du gouvernement—je me trompe peut-être, mais c'est ce que nous verrons—qu'il continue de traiter les camions des chemins de fer avec justice et impartialité par rapport aux camions des entreprises indépendantes de transport routier. Monsieur le président, au moment où le ministère des Transports réorganise son personnel et, pour la première fois, fait entrer des fonctionnaires qui reconnaissent l'exigence de l'industrie du

camionnage comme ils le font maintenant, je crois qu'il serait très malheureux que l'industrie du camionnage finisse par croire qu'un changement soudain s'est produit dans la ligne de conduite du gouvernement et que les camions des réseaux ferroviaires jouiront d'un régime juridique différent de celui des camions des entreprises indépendantes de transport.

Le PRÉSIDENT: Veuillez continuer, monsieur Gazdik.

M. BARNETT: Avant que M. Gazdik continue, est-ce qu'on pourrait m'expliquer ce qu'est le *Grand Falls Railway*? Est-ce un terminus ferroviaire?

M. MAGEE: Je crois que c'était un très petit chemin de fer. J'ignore s'il a même existé ou non. Ce qui nous intéresse à ce sujet, cependant, c'est le principe en jeu.

M. GRANGER: Monsieur le président, permettez-moi d'apprendre aux membres du Comité que ce chemin de fer transporte du papier-journal depuis Grand Falls jusqu'au port de Botwood.

M. MAGEE: Je le regrette, mais je n'avais pas l'intention d'insulter ce chemin de fer.

M. PETERS: Monsieur le président, pourquoi ce bill est-il désigné par la lettre «Y»?

M. FISHER: Soyons sérieux.

M. PETERS: Est-ce que c'était un bill du Sénat?

Le PRÉSIDENT: Oui, c'est une lettre du Sénat.

Voulez-vous continuer, monsieur Gazdik?

M. GAZDIK: Monsieur le président, je voudrais ajouter quelques mots à ce qu'a dit M. Magee, car je crois qu'il y a là un principe qu'on avait vraiment appliqué jusqu'ici. Je crois que le présent Parlement ou les Parlements antérieurs n'ont jamais eu l'intention d'abuser de l'article 92 (10) c) de l'Acte de l'Amérique du Nord britannique. Je crois que c'est une question des plus délicates. C'est un des moyens que le Parlement fédéral pourrait prendre, s'il le voulait, pour enlever aux provinces certains pouvoirs qu'elles possèdent. Cependant, il n'a exercé jusqu'ici ce pouvoir qu'avec la plus grande circonspection, et je crois que ce pouvoir ne doit être exercé qu'avec la plus grande circonspection.

Au Sénat, on nous a rappelé que le Parlement avait d'énormes pouvoirs. Il est vrai qu'il a d'énormes pouvoirs et nous ne doutons pas que, si vous pensez que le service de ramassage et de livraison dans la ville d'Ottawa et ses environs a une importance nationale telle qu'il justifie un empiétement sur les prérogatives des provinces, vous ferez cette déclaration. D'autre part, si vous trouvez que la question n'a pas une telle importance, si vous pensez qu'elle n'a pas suffisamment d'importance pour être soustraite à la compétence des provinces, je pense que le Parlement serait fort mal avisé de faire une déclaration semblable, car alors il exercerait son pouvoir sans discernement et je pense que l'affaire irait devant les tribunaux et pourrait avoir toutes sortes de répercussions.

Je vais passer en revue une partie de la jurisprudence établie jusqu'ici à l'égard de l'article 92 (10) c) de l'Acte de l'Amérique du Nord britannique. Cette jurisprudence vous fera voir que le Parlement doit procéder avec beaucoup de prudence. Je voudrais d'abord citer une observation faite par sir John A. Macdonald en 1882, c'est-à-dire de bonne heure, alors qu'il parlait au Parlement. Il a dit:

Ce langage ne saurait être plus clair, et l'objet de cet article, le but que visait le Parlement impérial en adoptant l'Acte était d'empêcher l'absurdité, la dépense et l'obstruction au progrès matériel qu'on aurait rendues possibles en forçant toute personne lançant une grande entreprise, ou offrant de réaliser une grande entreprise dans chacune des

provinces pour l'intérêt général, de s'adresser aux diverses législatures provinciales. L'autorisation pourrait lui être accordée dans une province et pourrait lui être refusée dans une autre;...

Il n'est pas question de savoir si les provinces ont ce pouvoir. Elles ont ce pouvoir. Je continue de citer:

... elle pourrait obtenir des pouvoirs restreints dans une province et de grands pouvoirs dans une autre; on pourrait aussi la contraindre à se soumettre à des conditions diverses et contradictoires.

Tel n'est pas le cas ici. Tel n'est pas le cas avec le service de ramassage et de livraison de la Compagnie du terminus d'Ottawa.

Je passe maintenant à une cause de 1925, *Luscar Collieries Limited* versus N. S. McDonald. Dans cette cause, le savant juge Duff a dit ceci:

... la déclaration autorisée semble signifier que l'ouvrage dont elle fait l'objet est un ouvrage existant, bienfaisant pour l'ensemble du pays, ou bien est un ouvrage tel qu'il faudrait l'exécuter, ou, en tout cas, qui devrait être exécuté dans l'intérêt du pays en général.

Je reconnais qu'il a une importance énorme pour Ottawa, mais je me demande s'il a une importance suffisante pour justifier un recours au pouvoir discrétionnaire conféré par l'article 92 (10) c).

Je passe à une autre question relative aux droits que possèdent respectivement le Canada et les provinces quand il s'agit des droits de propriété et de la compétence législative sur les eaux navigables et sur l'énergie hydroélectrique créée ou rendue disponible par ou en rapport avec des ouvrages destinés à améliorer la navigation. C'est encore le juge Duff qui parle.

L'autorité créée par l'article 92 (10) c) possède un caractère fort inusité. C'est le pouvoir donné au Parlement fédéral d'établir sa compétence sur des domaines qui, en l'absence d'un acte semblable de la part du Parlement, sont exclusivement et resterait exclusivement réservés aux provinces. Le Parlement a le droit de soustraire à la compétence des provinces des questions relevant de tels domaines et de les ranger sous sa propre autorité. Il détient un pouvoir qui lui permet, en fait, d'opérer une répartition des pouvoirs différente de celle directement établie par l'Acte et, de l'avis de certains, d'apporter dans cette nouvelle répartition des changements ayant un caractère très radical.

Monsieur le président, là encore, je ne trouve pas que le service de ramassage et de livraison ait une importance assez grande pour justifier le Parlement d'opérer une telle nouvelle répartition des pouvoirs.

J'ai une autre cause à citer, celle du procureur général de l'Ontario versus la *Canada Temperance Federation*:

Il faut chercher le vrai critère dans le véritable objet de la loi en question: si cet objet est tel qu'il transcende les responsabilités ou les intérêts de la localité ou de la province et doive, de par sa nature intrinsèque, intéresser l'ensemble du Canada, il relève alors de la compétence du Parlement fédéral.

Je crois qu'il y a un principe à appliquer. Je crois qu'une déclaration n'est justifiée que si ces critères s'appliquent; si ces critères ne s'appliquent pas, il est possible à mon avis que la déclaration ne soit pas justifiée.

Monsieur le président, je voudrais maintenant soulever un autre point. Nous prétendons que la nouvelle Compagnie du terminus d'Ottawa n'a vraiment pas besoin de ce pouvoir; elle n'a pas besoin de se ranger sous l'autorité fédérale à l'égard de ses services de ramassage et de livraison. Je voudrais citer ce

qui a été dit au cours des séances du comité du Sénat. Je pense que M. Macdougall répondait à certaines questions. C'est à la page 46 des *Procès-Verbaux et Témoignages* du comité permanent. En répondant à une question que lui posait le sénateur McCutcheon, M. Macdougall a dit:

A cela je répondrai, monsieur le sénateur, en affirmant qu'à l'heure actuelle nous ne donnons pas de service dans la région du terminus de Toronto en vertu des pouvoirs conférés par la *Toronto Terminal Railway Act*. Dans cette région, nous avons retenu les services d'un camionneur qui prend et livre la marchandise en se conformant aux ordonnances et règlement locaux.

Je ne crois pas qu'il soit vraiment nécessaire que le Parlement enlève ce droit aux provinces en prévision d'une éventualité qui, en ce moment, ne s'est même pas encore produite.

De plus, je voudrais mentionner une autre observation de M. Macdougall au sommet de la page 47. Je crois que M. Macdougall répond ici à quelqu'un qui lui demandait dans quelle mesure le National-Canadien se conformait aux lois provinciales. Il énonce là le fameux principe que le National-Canadien, Dieu merci, se conforme en pratique aux lois provinciales bien qu'il ne soit réellement pas tenu de le faire. M. Macdougall dit ici en effet:

La pratique du National-Canadien dans tout le Canada est de se conformer aux prescriptions des autorités provinciales et locales.

Si telle est la pratique du National-Canadien et du Pacifique-Canadien, pourquoi voudrait-on maintenant quelque chose de nouveau dans le cas de la Compagnie de chemin de fer du terminus d'Ottawa? Est-ce que la Compagnie de chemin de fer du terminus d'Ottawa va faire exception, juridiquement parlant? Y a-t-il à cela une justification? Ce matin, je pense que M. MacDonald a déclaré, si je l'ai bien compris, que le Pacifique-Canadien et le National-Canadien allaient continuer d'exploiter leurs services de ramassage et de livraison. S'ils vont continuer de le faire, est-il à propos de pourvoir cette compagnie d'un service de ramassage et de livraison et de la soustraire à l'autorité provinciale? Je ne vois rien qui le justifie. On assure de tous côtés que la compagnie veut faire quelque chose et veut se conformer à l'autorité provinciale et pourtant, pour une raison ou pour une autre, on veut que cette compagnie soit en mesure de placer son service de ramassage et de livraison sous l'autorité fédérale. Nous ignorons pour quelle raison; peut-être le dira-t-on au Comité. Aucune raison n'a été donnée au Comité du Sénat.

Monsieur le président, je voudrais en venir maintenant à une petite correction que je ne puis éviter de faire, car c'est ici au compte rendu. C'est le passage au bas de la page 45 dans les *Procès-verbaux et Témoignages* du comité permanent, volume n° 2.

Je crois, monsieur Macdougall, que vous me permettez d'en donner lecture:

...nous ne demandons pas l'autorisation d'exploiter un service de camionnage venant s'ajouter au service ferroviaire ou remplaçant celui-ci, comme M. Gadzik vous l'a lu dans la Loi sur les chemins de fer Nationaux du Canada. Ces pouvoirs permettent au National-Canadien d'offrir, en substitution au service ferroviaire, un service routier parcourant 10, 50 ou 100 milles.

En vertu des pouvoirs conférés par la Loi sur les chemins de fer Nationaux du Canada, dont il a parlé, nous pouvons remplacer un service ferroviaire par un service routier. Ce pouvoir permet en outre d'inaugurer un service routier conjointement avec un service ferroviaire. Ce n'est pas là ce que nous demandons ici.

J'ignore ce qu'ils demandent au juste. Je présume que c'est un service de ramassage et de livraison. Si tel est le cas, je fais observer que l'article 27 de la loi sur les Chemins de fer nationaux du Canada s'applique au ramassage et à la livraison. Mais ce n'est pas moi qui le dit.

Il me faut attirer votre attention sur les *Débats* de la Chambre des communes du 24 mai 1955, alors que M. Marler, qui était ministre des Transports, a dit ceci, qu'on trouve à la page 4075:

Afin de préciser le genre de service de transport auquel le projet de loi était censé s'appliquer, j'ajoutais ce qui suit:

Ceci est destiné avant tout à régulariser les services de livraison dans les centres métropolitains.

Je prétends qu'il s'agit bien là de ramassage et de livraison et que l'article 27 de la Loi sur les Chemins de fer nationaux du Canada, et c'est ce dont M. Marler parlait bien sûr, s'applique aux services de ramassage et de livraison. Par conséquent, il a dû se produire un changement dont je ne sais rien, ou dont nous ne savons rien. Nous croyons que cet article 27 n'est peut-être pas limité au ramassage et à la livraison, mais je n'approfondirai pas cette question. Il comporte sûrement l'autorisation d'établir un service de ramassage et de livraison, et je prétends que là se trouve en réalité le pouvoir du National-Canadien en matière de ramassage et de livraison. Cela étant ainsi, l'article 10 g), prévoyant l'utilisation de camions qu'on dit destiné à faire du ramassage et de la livraison, est semblable. Par conséquent, ils demandent maintenant le même pouvoir que leur confrère déjà l'article 27. La seule chose qu'ils ne vous ont pas dite encore, c'est pourquoi ils veulent faire ici une exception et pourquoi ils veulent ranger cette activité à Ottawa sous l'autorité fédérale.

Comme je l'ai dit, ce principe était très important en 1955. Ce principe allait beaucoup plus loin que la loi proposée, car à la page 4076 des *Débats*, au cours de la séance que j'ai citée tantôt, vous trouverez le passage suivant au bas de la page, à la fin de la déclaration de M. Marler:

...en ce qui concerne la déclaration contenue dans le bill à l'effet que les ouvrages de transport soient des ouvrages créés au meilleur avantage des Canadiens, il n'a jamais été dans mon intention d'y inclure les opérations de transport routier du National-Canadien dans cet article du bill où il est proposé qu'on leur accorde une autorisation à ce propos.

Parce que c'était leur intention, est-ce que c'est votre intention maintenant? J'en doute vraiment, mais je n'en suis pas sûr. En fait, l'amendement que vous avez entendu M. Magee vous proposer pour l'article 18, à l'exception de l'alinéa 3 de l'article 18, est destiné à mettre la compagnie de chemins de fer en mesure de se livrer à cette forme d'activité tout en la laissant, comme à l'heure actuelle, dans l'obligation de se conformer aux lois provinciales en ce qui concerne ses opérations.

Telle était la politique du gouvernement en 1955 et je prétends que telle est encore sa politique aujourd'hui.

Or, l'amendement proposé, si vous me permettez d'y revenir, n'est pas une idée, comme je l'ai dit beaucoup plus tôt, dont nous pouvons revendiquer le mérite. C'est encore M. Marler qui a dit le 3 juin 1955, page 245, quand cette question a surgi au Comité en rapport avec le bill 531:

Lorsque j'ai commencé à étudier le problème, j'ai été porté à croire que nous devions insérer des termes bien définis dans le texte pour parler de la juridiction provinciale, mais à mesure que j'approfondissais la question et qu'on m'eût expliqué la chose à fond, je me rendis compte que si nous allions modifier une clause, il s'ensuivrait que dans d'autres clauses du bill, où l'on accorde d'autres pouvoirs qu'il est nécessaire

d'exercer en certains cas, sous réserve de la juridiction provinciale, nous aurions l'air de faire une distinction entre deux catégories de pouvoirs. Les conseillers juridiques du ministère de la Justice m'ont dit que les pouvoirs conférés par la clause 27 peuvent être placés sous l'autorité de la province à condition que l'on excepte les ouvrages exécutés en vertu de la clause 27 de la déclaration «pour l'avantage des Canadiens en général».

Nous osons croire que ce qui était alors vrai est vrai maintenant, et que la meilleure manière de préserver l'autorité des provinces sur les opérations de camionnage, sur les services de ramassage et de livraison par camions dans la ville d'Ottawa ou ses environs, consisterait à créer une exception dans l'article 19 de la façon que j'ai proposée ou au moyen de toute autre tournure que vous jugerez plus appropriée.

Je pourrais peut-être ajouter, comme M. Macdougall l'a dit dans son exposé au comité du Sénat, que nous ne parlons pas d'une dérogation aux pouvoirs que le National-Canadien ou le Pacifique canadien possède actuellement, car nous demandons que la nouvelle compagnie de chemins de fer soit mise sur le même pied que le Pacifique-Canadien et le National-Canadien, et qu'on ne crée pas ici une exception qui, je crois, pourrait avoir des effets défavorables sur d'autres opérations de camionnage.

Une déclaration d'intérêt général aurait un curieux résultat, car à l'heure actuelle les provinces et les municipalités exercent une certaine autorité sur les opérations locales de camionnage. Mais si vous faites cette déclaration, les camions passeront sous l'autorité fédérale et je vous prie de songer à la nature du camionnage interprovincial et de songer qu'il n'y a aucun organisme régulateur pour réglementer ce service de camionnage. Ce serait peut-être un résultat curieux, mais avec la jurisprudence établie sous le régime de la loi actuelle, c'est-à-dire la loi sur les véhicules à moteur de transport, cette loi ne s'applique qu'au camionnage interprovincial. Or, un service Ottawa-Hull serait interprovincial et relèverait de la même loi et continuerait de relever de la même compétence provinciale-fédérale. Et je ne parle des opérations dans la ville d'Ottawa ou ses environs.

Je vous prie de noter que nous ne connaissons pas exactement les limites. Il est certainement possible que cette compagnie de chemins de fer établisse un vaste service de ramassage et de livraison qui échapperait à toute réglementation. Les exploitants des autres services de ramassage et de livraison par camions seraient tous soumis à la même réglementation, tandis que les chemins de fer qui leur feraient concurrence n'auraient aucune réglementation. Je crois que ce serait là une conséquence malheureuse. Je vous laisse libres de tirer vos propres conclusions.

M. MACDONALD (*Rosedale*): Il me semble que la question se résume en réalité à ceci: pourquoi le service de ramassage et de livraison dont sera pourvu le nouveau terminus ne devrait-il pas être rangé sous l'autorité fédérale comme tout le reste du nouveau terminus? M. Magee a dit qu'il serait juste et équitable de le placer sous l'autorité provinciale. Mais je ne comprends pas vraiment ce qu'il entend par là. Pourquoi serait-il injuste et inique que le gouvernement fédéral régisse le transport des marchandises qui entrent dans la gare ou en sortent? Où serait l'iniquité? Où serait l'injustice?

En citant diverses autorités, M. Gazdik a mentionné que l'autorité fédérale était à souhaiter là où il y aurait autrement une multiplicité d'organes régulateurs au-dessus de l'entreprise, et que l'autorité fédérale pouvait alors s'imposer. A mon avis, nous en avons là sous les yeux un excellent exemple. Il est certain que, s'il s'agit d'un service de ramassage et de livraison fonctionnant à la fois dans Hull et Ottawa, il sera sous la compétence de deux provinces différentes.

Alors, pourquoi ce raisonnement ne s'appliquerait-il pas dans ce cas-ci? Il me semble logique qu'un tel service de ramassage et de livraison soit régi par la même autorité qui régira le reste du terminus. Qu'y aurait-il là d'injuste ou d'inique?

M. MAGEE: Vous demandez qu'est-ce qu'il y aurait là d'injuste ou d'inique? Mais si cela se produisait, le Parlement se trouverait à donner aux services de camionnage des chemins de fer, pour la première fois, un pouvoir juridique entièrement nouveau qui établirait une distinction injuste, car les autres entreprises de camionnage du pays n'ont pas ce pouvoir.

Il y a au pays une entreprise de camionnage qui exploite un grand nombre de camions affectés au ramassage et à la livraison dans les villes de Montréal et de Toronto et, pourtant, le Parlement n'a jamais songé à dire que les services de ramassage et de livraison de ces très grandes entreprises de camionnage devraient être sous l'autorité fédérale et soustraite à la réglementation. Mais c'est ce qui se produirait. Elles se trouveraient soustraites à la réglementation.

M. MACDONALD (*Rosedale*): Quelle réglementation? Soutiendrez-vous que la commission des transports routiers de l'Ontario exerce une réglementation différente sur les services de ramassage et de livraison du National-Canadien et du Pacifique-Canadien à Ottawa et à Hull?

M. MAGEE: La commission des transports routiers de l'Ontario ne réglemente pas le camionnage dans la ville, non; mais nous, dans l'industrie canadienne du camionnage, nous sommes fortement opposés à ce que le Parlement établisse un précédent et soustraie à la compétence provinciale certains services de camionnage des chemins de fer et les place sous la compétence fédérale. Ce serait là le commencement de l'abandon du principe que le gouvernement avait établi en 1955 et confirmé en 1956 dans les deux seuls cas où cette question surgit. Le Parlement a dit que le camionnage devait être soumis au même régime juridique et constitutionnel que les camions des entreprises indépendantes.

M. MACDONALD (*Rosedale*): Ainsi, la province n'exerce aucune autorité sur les services de ramassage et de livraison dans Ottawa. Il serait illusoire de les placer sous le même régime de surveillance, car il n'y a aucune surveillance.

M. MAGEE: Il pourrait y avoir une réglementation municipale ou provinciale.

M. MACDONALD (*Rosedale*): Mais en fait il n'y en a pas actuellement.

M. MAGEE: Il se poursuit actuellement dans la province d'Ontario une enquête de très grande portée sur toute la réglementation provinciale découlant des lois appliquées par la commission des transports routiers. C'est une sorte d'enquête par commission royale. Nous pensons qu'il y a là une très importante question de principe en jeu et qu'il ne faudrait pas faire cette exception. Même si nous pouvions dire au Comité qu'aucune compagnie de camionnage ne serait lésée à l'heure actuelle si vous écartiez les camions de la Compagnie de chemins de fer du terminus d'Ottawa du domaine provincial, où ils devraient normalement être placés, pour les transférer au domaine fédéral, nous persisterions quand même à nous opposer fermement à ce qu'on établisse ce précédent. Bien plus, non seulement établiriez-vous un précédent, mais vous vous trouveriez aussi à renverser la ligne de conduite que le Parlement a suivie en cette matière et qui, à notre avis, était éminemment juste.

M. MACDONALD (*Rosedale*): Je reviens à la même question. Sous le régime que vous demandez, les camions relèveraient à Hull d'une province qui, dites-vous, devrait régir les opérations de ramassage et de livraison, et relèveraient en Ontario d'une autre province qui ferait la même chose. Qu'arrivera-t-il si la réglementation diffère, c'est-à-dire si les gens de Hull sont assujettis par le gouvernement provincial à des conditions différentes en ce qui concerne le ramassage et la livraison depuis la gare? Il me semble que le gros bon sens

demande que le ramassage et la livraison—c'est tout ce dont nous parlons dans ce cas-ci—relèvent de la même autorité qui régit les autres aspects de l'exploitation du terminus ferroviaire.

M. MAGEE: C'est là une question juridique à laquelle M. Gazdik peut répondre mieux que moi.

M. GAZDIK: Je crois avoir compris la question. C'est une question fort belle mais difficile. Je vais tâcher de vous reporter au fait que, de par la loi de 1904 sur les véhicules à moteur de transport, le service Ottawa-Hull est déjà une entreprise interprovinciale et qu'il s'agit d'une responsabilité fédérale déléguée aux provinces. Autrement dit, le service Ottawa-Hull relève de la commission du transport de la province de Québec, mais, pour ainsi dire, sous un chapeau fédéral. Nous avons vu un certain nombre de cas semblables. Les provinces exercent une certaine autorité et elles exercent cette autorité de la même façon que sur toute autre entreprise interprovinciale. En somme, vous demandez pourquoi nous ne placerions pas une entreprise interprovinciale sur le même pied qu'une entreprise provinciale. Cela s'applique à tout le Canada. Et alors pourquoi le Parlement n'a-t-il pas jusqu'ici enlevé aux provinces toute autorité sur les entreprises interprovinciales pour les ranger sous la compétence fédérale? Il ne l'a pas fait. Je ne crois pas qu'il serait justifié de le faire. Il avait de bonnes raisons pour ne pas le faire.

M. MACDONALD (*Rosedale*): Vous soutenez une thèse fort séduisante et ce n'est pas une mauvaise idée. Cependant, dans tout votre exposé, vous avez invoqué l'argument d'un service national. Je conçois qu'il serait difficile de réglementer un service national, mais il me semble que nous sommes en présence d'une entreprise fort limitée. Il me semble que le bon sens demande qu'une seule autorité régisse toutes les opérations de ramassage et de livraison. C'est ce à quoi vous vous opposez.

M. MAGEE: Je m'y oppose. Vous devez vous rendre compte d'une chose et c'est que la Compagnie du terminus d'Ottawa n'établit pas un nouveau chemin de fer dans le désert du Sahara. Elle s'implante à un endroit où des chemins de fer, des services de ramassage et de livraison et tout le reste fonctionnent depuis bien des années. Je n'ai entendu personne se plaindre et je ne crois pas que vous ayez entendu personne se plaindre de ce que les choses fussent mal organisées. Les chemins de fer sont déjà sur place. Ils subissent déjà tous ces désavantages, ces entraves provinciales, et ne s'en plaignent pas. Ils n'ont pas dit que c'était mauvais. Ils exploitent un service de ramassage et de livraison et les autres camionneurs indépendants font de même. Cela fonctionne très bien. C'est le *statu quo*.

Vous vous trouvez à proposer un changement dans le *statu quo*. Existe-t-il la moindre justification? Je n'en vois aucune. Vous êtes à même d'apporter ce changement dans la loi. J'ai dit plus tôt que le Parlement était omnipotent et pouvait le faire. Il le fera s'il s'estime justifié de le faire. Si les chemins de fer s'étaient présentés ici et avaient dit: «Nous sommes harassés par la ville d'Ottawa; nous ne pouvons pas fonctionner; nous sommes harassés par le gouvernement de l'Ontario» et s'ils avaient dit: «Nous sommes surgouvernés parce qu'il y a 16 organismes régulateurs au-dessus de nous. Sauvez-nous. Sortez-nous de là et placez-nous sous l'autorité fédérale ou délivrez-nous de la réglementation provinciale», alors vous auriez la partie belle. Cependant, personne n'a dit cela.

M. MACDONALD (*Rosedale*): Je vais m'exprimer autrement. Nous établissons un régime qui, nous l'espérons, va durer bien des années à Ottawa. Nous examinons ce cas particulier avec des yeux neufs. Je dis que c'est une solution logique en ce qui concerne l'aspect ramassage et livraison de la question. Il ne doit exister qu'une seule autorité. C'est tout ce que j'en dis.

Vous avez fait un autre avancé au sujet des pouvoirs énumérés à 10 g). Vous avez demandé pourquoi l'on conférerait tant de pouvoirs organiques à la compagnie du terminus. De mon côté, je prétends que c'est du gros bon sens, peu importe que la compagnie du terminus de Toronto n'ait jamais exercé le pouvoir qu'elle possède. Le bon sens demande de donner à la compagnie du terminus le pouvoir d'exploiter son propre service de transport à l'avantage des deux réseaux et de donner à cette compagnie le pouvoir organique de le faire, peu importe qu'elle l'exerce ou non. Si les clients que vous représentez en viennent à demander des prix exorbitants, la compagnie du terminus aura une arme à utiliser contre ces prix. Je vous dis qu'il convient que nous lui conférions maintenant ce pouvoir, peu importe qu'elle l'exerce ou non en fait.

M. GAZDIK: Je suis tout à fait d'accord avec vous. J'ai seulement dit qu'on se trouverait à soustraire cela à l'autorité provinciale. En parlant de l'article 10 g), je l'ai dit dès le début, et je le répète afin qu'on ne se méprenne pas, nous ne nous opposons pas à ces pouvoirs. Nous ne nous opposons pas à ce que cette nouvelle compagnie ferroviaire ait un service de ramassage et de livraison. Nous ne nous opposons pas à ce que le National-Canadien et le Pacifique-Canadien fassent du ramassage et de la livraison. La seule objection que j'ai soulevée, c'est qu'il n'y a aucune réglementation à substituer à la réglementation provinciale actuellement appliquée au National-Canadien et au Pacifique-Canadien. La justification était que même à Toronto la compagnie du terminus n'exerce pas ces pouvoirs en sorte qu'il n'est pas nécessaire de la soustraire à l'autorité fédérale. Si elle en avait besoin, elle dirait qu'elle ne peut pas fonctionner avec les camionneurs locaux à Toronto et quelle veut passer sous le régime peut-être très commode de l'autorité fédérale. Elle n'a rien dit de tel et elle est tout à fait satisfaite de la réglementation provinciale; elle l'a dit.

M. MACDONALD (*Rosedale*): Nous établissons un régime entièrement nouveau. Nous sommes en présence de deux compétences distinctes et il me semble logique de placer la nouvelle compagnie sous régime fédéral.

M. GAZDIK: Quand vous parlez de la placer sous un seul régime ou...

M. MACDONALD (*Rosedale*): La placer sous l'autorité fédérale.

M. GAZDIK: Si nous cherchons l'autorité fédérale dans le système complexe que nous avons—et je n'ai pas besoin de vous le dire parce que vous le savez aussi bien que moi—il n'y a aucune définition claire de ce qui est nettement fédéral et de ce qui est provincial. Il y a même certaines entreprises qui, dans certains cas peuvent être considérées comme provinciales et, dans d'autres cas, comme fédérales. En 1959, M. Driedger a fait un exposé fort érudit sur cette déral voulait régir une entreprise fédérale, il ne pourrait pas le faire; la Commission des attributions fédérales et provinciales. Même si un organisme fémission des chemins de fer n'en a pas le pouvoir.

Nous avons la cause de Beauport et de Québec où la Cour Suprême du Canada a dit que la Commission n'avait aucun pouvoir. Ce cas prouve d'une manière typique combien il est facile de dire: «Déplacez les provinces et la réglementation fédérale s'appliquera», mais je fais respectueusement observer qu'il n'existe peut-être aucune réglementation fédérale et il en résultera, dans le cas d'une activité interprovinciale, que vous n'aurez rien fait parce que vous aurez fait entrer en jeu la loi sur les véhicules à moteur de transport tandis que, dans le cas d'un service de transport intraprovincial, vous aurez fait quelque chose, mais quoi? Vous aurez laissé le champ libre et sans réglementation. C'est ce que je prétends.

M. MACDONALD (*Rosedale*): Soutenez-vous que, même sans cette déclaration, il serait à l'avantage du Canada que le gouvernement fédéral n'obtienne pas une plus grande autorité que par le passé?

M. GAZDIK: Non. Je suis beaucoup plus prudent que cela à cet égard, car c'est un domaine fort complexe, et des points fort complexes surgissent cons-

tamment. Je suis incapable d'affirmer qu'il faudrait qu'un organisme fédéral régisse légalement cette entreprise. Je dis simplement qu'il n'en existe aucun en ce moment et je ne saurais dire si le Parlement fédéral décidera plus tard d'en établir un.

M. ROCK: Monsieur Gazdik, je crois que vous avez fait un très bon exposé et même, à mon avis, vous feriez un excellent homme politique.

Quand vous avez cité des paroles de M. Macdougall tantôt, il y a un certain passage que vous étiez en train de citer et vous l'avez, pour ainsi dire, brusquement interrompu en disant que c'était à peu près tout ce qu'il avait dit. Cependant, j'ai moi-même parcouru les délibérations du comité du Sénat et je pense qu'il a fort bien plaidé sa cause, mais vous n'avez pas tout dit. Vous avez donné l'impression que M. Macdougall avait seulement fait une certaine déclaration et qu'il n'avait répondu à rien et qu'il n'avait présenté rien de plus. Puis M. Magee a essayé de nous convaincre que nous établirons un précédent. Pourtant, si on se reporte aux déclarations que M. Macdougall a faites au comité du Sénat, on constate qu'il a fort bien étayé sa cause, qui est l'opposé de la vôtre. J'espère, monsieur le président, que M. Macdougall sera appelé immédiatement après M. Magee et M. Gazdik et qu'il présentera son côté de la médaille avec le représentant du Pacifique-Canadien, afin que nous ayons un tableau complet.

M. GAZDIK: Je tiens à dire immédiatement que j'ai le plus grand respect pour M. Spence et M. Macdougall et qu'en citant certains passages de leurs exposés, je n'avais sûrement pas l'intention de commettre l'erreur de vous induire à penser qu'ils avaient fait seulement ces déclarations-là. Si j'ai commis cette faute, je les prie et je vous prie de me pardonner, car telle n'était pas mon intention. J'ai simplement tenté d'être bref, peut-être à tort. Je trouve que leurs exposés étaient extrêmement bien faits et, bien mieux, qu'ils leur ont fort réussi.

M. ROCK: Monsieur le président, je ne crois pas que nous recevions ces fascicules automatiquement.

Le PRÉSIDENT: Oui, nous les recevons.

M. RYAN: Je voudrais demander à M. Gazdik s'il sait que la loi de 1958 sur la capitale nationale donne à la Commission de la capitale nationale le pouvoir d'exploiter un chemin de fer dans toute la région de la capitale nationale, qui s'étend de plusieurs milles autour d'Ottawa et de Hull.

Êtes-vous au courant de cela, monsieur Gazdik?

M. GAZDIK: Oui.

M. RYAN: Ne pensez-vous pas que le gouvernement fédéral cherche probablement par là à sauvegarder la juridiction fédérale pour le cas où la Commission de la capitale nationale chercherait à se charger des transports ferroviaires dans la région?

M. GAZDIK: Cela se peut, mais je fais respectueusement observer en réponse à cette question que si tel est le but on pourra facilement l'atteindre quand ce pouvoir sera conféré. Il n'est pas difficile de le faire entrer dans les pouvoirs relatifs au camionnage. Je ne crois pas qu'il soit nécessaire de légiférer pièce à pièce pour le faire. Le moment venu, on pourra le faire très aisément.

M. RYAN: Ne pensez-vous pas que nous nous trouverions à créer ici un précédent en sens inverse que vous pourriez invoquer à l'avenir si nous enlevions ce pouvoir à la Compagnie du terminus d'Ottawa?

M. GAZDIK: Je l'ignore, monsieur le président. Nous nous appuyons sur des précédents à l'heure actuelle. Si nous réussissons à vous convaincre que ces précédents étaient justes, comme je pense qu'ils étaient justes et bons, alors nous pourrions soutenir plus tard que vous avez eu raison à deux reprises

dans le passé et que vous aurez raison une troisième fois et que, par conséquent, vous aurez raison une quatrième fois. Ce sera toujours le même argument. Il est vrai qu'on fera éventuellement une exception de la ville d'Ottawa, mais je ne crois pas que ce fait vous empêchera, en prévision des pouvoirs dont vous aurez besoin plus tard pour faire cette exception, de constituer une compagnie de chemins de fer. Aujourd'hui, nous nous occupons seulement d'établir une compagnie de chemin de fer, une compagnie qui, dans sa propre charte, s'appelle compagnie de chemins de fer. En la considérant comme compagnie de chemins de fer, vous avez sous les yeux les précédents établis par le Parlement au sujet des compagnies ferroviaires.

M. RYAN: Ne pensez-vous pas qu'il nous faut voir là un cas unique et un endroit unique et qu'il nous faut tenir compte de l'avenir de la région de la capitale nationale?

M. GAZDIK: Je crois avoir répondu sur ce point. J'ignore s'il vous faut le faire. Je crois que vous considérez ce cas comme unique et nous aussi nous le considérons comme unique. Nous croyons que l'ensemble du plan est un effort des plus louables et des plus merveilleux, si vous me permettez de le dire au nom de l'association que je représente. Quant au camionnage, cependant, nous n'avons entendu parler jusqu'ici d'aucune difficulté existant à l'heure actuelle qui justifierait un recours à l'article 92 (10) c), et je prétends qu'il n'y a aucune difficulté semblable à l'heure actuelle.

Je le répète. Cette question est très importante et elle l'a toujours été, car si on en abuse, je dirai qu'il n'y a plus de juridiction provinciale.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Fisher.

M. FISHER: Je voudrais poser une ou deux questions à M. Magee.

J'avais cru, monsieur Magee, que vous feriez porter une partie de votre exposé sur le transport à longue distance auquel le National-Canadien, et aussi le Pacifique-Canadien dans une certaine mesure, se livrent par l'entremise de la compagnie *Smith* et autres filiales semblables. Je présume que les amendements que le Sénat a apportés au bill pour limiter cela à la ville d'Ottawa et à ses environs ont dissipé chez vous la crainte que cela ne serve de point de départ à des opérations de camionnage à longue distance.

M. MAGEE: Oui. Notre intervention initiale au Sénat avait été provoquée, non seulement par la déclaration d'intérêt général qu'on voulait appliquer au service de camionnage projeté par la Compagnie de chemins de fer du terminus d'Ottawa, mais aussi par notre crainte que les termes de l'article 10 g), tels qu'ils étaient au début dans le bill, ne permissent à la Compagnie du terminus d'Ottawa de faire du camionnage sous juridiction fédérale dans toute la province d'Ontario. Vu que le gouvernement fédéral n'a établi aucun organisme fédéral de réglementation sur les véhicules à moteur à Ottawa, on se serait ainsi trouvé à faire une distinction juridictionnelle absolument injuste en faveur de cette entreprise particulière de camionnage.

C'est à la suite de cette intervention au Sénat qu'on a ajouté dans l'article 10 g) les mots restrictifs «dans la ville d'Ottawa et ses environs».

M. FISHER: Pensez-vous que l'amendement apportés au Sénat soit assez fort pour empêcher que le terminus de transport qu'on va construire ne devienne le dépôt dans l'est de l'Ontario des camions à long cours exploités par les filiales du Pacifique-Canadien et du National-Canadien?

M. MAGEE: Je le pense. Nous ne sommes pas certains que les mots «dans la ville d'Ottawa et ses environs» limiteront à la zone urbaine dans la région le rayon d'action du service de ramassage et de livraison. Il nous reste à voir de quelle façon ces mots seront appliqués, mais nous ne prévoyons certainement pas que cela devienne un terminus pour les camions à long cours exploités par les deux grands réseaux ferroviaires.

M. FISHER: Je voudrais approfondir cela un peu plus.

Ce n'est qu'une hypothèse, mais je crois comprendre, par exemple, qu'à Toronto, où une bonne partie du ramassage et de la livraison est faite pour lui par des camions de louage ou des compagnies spécialisées comme la *Hendry's*, le National-Canadien projette de changer de méthode afin de rationaliser toute l'affaire et de l'intégrer dans ses opérations ferroviaires par l'entremise, je pense, de la *Canadian National Transportation Limited*.

Je présume que si le nouveau système qu'on projette d'établir à Toronto se répand et sert de modèle partout ailleurs dans le réseau, il pourra venir un moment où le National-Canadien et peut-être aussi le Pacifique-Canadien projettent une rationalisation ou une intégration à long terme de tous leurs services afin que tous fonctionnent pour ainsi dire dans un seul ordre.

Si c'est ce que l'avenir réserve, je ne vois rien de sinistre dans l'organisation de ce terminus ici, mais il me semble qu'on se trouve à fournir au National-Canadien au moins un point de départ vers cet objectif; et cela pourrait soulever des questions beaucoup plus graves pour ceux que vous représentez que les conséquences signalées par vous en ce moment.

Auriez-vous des renseignements à fournir ou des observations à faire à ce sujet?

M. MAGEE: Monsieur le président, nous ne pouvons pas aller plus loin que la phraséologie du bill et que les intentions exprimées par les chemins de fer quand ils se sont présentés au Sénat.

Je crois, monsieur Fisher, que si l'éventualité que vous mentionnez est à craindre ou est possible, il est encore plus important que le traitement juridictionnel accordé à la Compagnie de chemins de fer du terminus d'Ottawa soit le même que celui accordé par le Parlement aux autres camions partout dans le pays.

M. FISHER: Si M. Gazdik ne l'a pas déjà dit pendant que j'étais sorti de la salle, est-ce que je pourrais lui demander à quoi rime la cause dont sont actuellement saisis les tribunaux du Québec? C'est manifestement une affaire très sérieuse, car M. Gordon, quand il est venu nous présenter son rapport annuel il y a quelques mois, a refusé d'en dire quoi que ce soit parce que ses remarques précédentes étaient allées, je pense, jusque devant les tribunaux.

Sauf erreur de ma part, ce procès, si le National-Canadien le perdait, pourrait mettre en question à peu près toutes les entreprises de camionnage du National-Canadien excepté celles qui sont directement substituées, ou qui semblent être substituées à des services ferroviaires. Cette supposition ou cette conclusion est-elle fondée?

M. GAZDIK: Monsieur le président, je trouve assez difficile de répondre à cette question parce que les conclusions dans cette cause remplissent environ une page et demie dactylographiée. Il y a une multitude de petits détails qui interviennent. Mais si je me permets de donner une réponse générale à votre question, je crois que vous n'avez pas tout à fait raison. Je crois que dans cette cause, qui incidemment sera entendue en février par la Cour Supérieure du Québec, nous essayons simplement d'insister pour que le National-Canadien s'en tienne à ce que l'autorise à faire l'article 27; autrement dit qu'il limite ses transports routiers à ceux qui sont conjugués avec ses services ferroviaires ou qui y sont substitués. Or, telle est notre conclusion sur ce point. Il y a certaines circonstances, je crois, où les chemins de fer ne se sont pas entièrement conformés aux dispositions de l'article 27 et nous les avons mentionnées dans notre action. Nous ne demandons pas que les chemins de fer abandonnent leurs services de camionnage, mais qu'ils les exploitent en conformité de la loi que le Parlement a adoptée.

M. FISHER: Mais il est juste de ne pas oublier, je pense, que les associations canadiennes de camionneurs ont une question juridique aussi bien qu'une ques-

tion de principe à soulever contre la présence du National-Canadien dans l'industrie des transports routiers.

M. GAZDIK: C'est bien sûr.

M. MAGEE: Monsieur le président, me permettez-vous un mot à ce sujet?

Le PRÉSIDENT: Parlez, monsieur Magee.

M. MAGEE: En ce qui concerne le bill S-33, nous ne nous occupons pas des services de ramassage et de livraison exploités par les chemins de fer et nous ne nous y opposons pas. Nous ne nous sommes même jamais opposés à aucun service de ramassage et de livraison exploitée par les chemins de fer où que ce soit au Canada. Nous nous sommes opposés seulement à ce que les chemins de fer exploitent des services intermunicipaux de camionnage à long cours en concurrence avec l'industrie du camionnage, ce qui ne concerne pas les services locaux de ramassage et de livraison exploités par les chemins de fer.

M. FISHER: Il y a une autre question que je voudrais vous poser au sujet de votre attitude à cet égard. Avez-vous fait des démarches auprès du ministre des Transports au sujet de ce bill pendant qu'on était à le rédiger ou à l'étudier?

M. MAGEE: Vous parlez du bill S-33?

M. FISHER: Oui.

M. MAGEE: Oui, nous avons envoyé une lettre au ministre des Transports au sujet de ce bill le 18 août 1955 après l'adoption du bill par le Sénat.

J'avoue franchement que, forts du principe que le Parlement avait appliqué à l'égard du bill 351 en 1955 et de ce petit bill Y-9 en 1956, nous ne nous attendions pas à avoir beaucoup de peine à faire retirer du bill S-33 la déclaration d'intérêt général pour le Canada appliquée à ces camions. Et même, en 1955, nous avons fondé tout notre mémoire au gouvernement sur la certitude qu'il y avait une erreur dans le bill; et on nous a dit qu'en effet il y avait une erreur dans le bill, que le National-Canadien avait commis cette erreur et qu'il allait la corriger. On nous a dit que le bill allait être amendé en comité et, en toute honnêteté, nous pensions que nous nous trouvions aujourd'hui devant la même situation. Je dois dire que c'est pour cette raison que nous ne nous sommes jamais adressés au ministre avant l'adoption du bill par le Sénat.

M. FISHER: Pourriez-vous verser au compte rendu la réponse du ministre?

M. MAGEE: Je voudrais faire paraître au compte rendu, de la manière qui vous conviendra, la lettre que nous avons envoyée au ministre et la réponse que nous avons reçue de M. Baldwin, car M. Pickersgill était alors indisposé.

Le PRÉSIDENT: Vous plairait-il d'en donner lecture pour qu'elle soit au compte rendu?

M. PETERS: Ne pourrions-nous pas l'annexer comme appendice?

Le PRÉSIDENT: Je crois qu'il conviendrait mieux de donner lecture de la lettre que de la présenter comme pièce en ce moment.

M. MAGEE: Je vais donner lecture de la réponse, monsieur le président. Elle est datée du 24 septembre 1964. Elle est signée de M. Baldwin, le sous-ministre des Transports, et elle m'est adressée. Elle se lit ainsi:

Cher monsieur Magee,

M. Pickersgill m'a demandé de répondre à votre lettre du 18 août demandant que soient révisés les articles 10 et 19 du bill S-33, loi constituant la Compagnie de chemins de fer du terminus d'Ottawa, de façon à rendre certain que la compagnie se conforme aux lois provinciales en exploitant des véhicules à moteur.

Comme vous le savez, votre avocat, M. Julien Gazdik, a proposé des amendements semblables au comité du Sénat le 18 juin et le 21 juillet 1964. Des représentants du National-Canadien et du Pacifique-Canadien

ont aussi témoigné sur ces points. Le comité a étudié ces divers amendements et celui qui avait pour objet d'ajouter les mots «dans la ville d'Ottawa et ses environs» après le mot «location» dans l'article 10 g) a été approuvé. Le Sénat a ensuite approuvé le bill ainsi modifié.

Les points que vous avez soulevés sont importants. Étant donné l'attention que le comité du Sénat a accordée aux divers aspects de ces mêmes questions, cependant, je crois que nous devons considérer qu'elles ont fait l'objet d'une étude suffisante, bien que cela n'écarte pas la possibilité d'une plus ample étude et d'autres amendements pendant que le Parlement est saisi du bill.

Veillez agréer, cher monsieur, l'assurance de ma haute considération.

(signature) J. R. Baldwin

M. FISHER: Ayant lu les comptes rendus des délibérations du Sénat, je ne peux faire autrement que conclure de cette lettre que rien n'indique, dans les délibérations du comité du Sénat, qu'il ait sérieusement discuté en public l'article 19. Il me semble que le comité, quand il s'est mis à la tâche d'étudier le bill article par article, les a tout simplement franchis à la course pour ainsi dire.

M. MAGEE: Permettez-moi de dire que nous n'avons pas eu l'occasion, au cours des séances du comité des transports du Sénat, de répondre aux déclarations faites par les chemins de fer. Je soulève ce point parce qu'on a mentionné les arguments invoqués par les chemins de fer. Les chemins de fer ont présenté leur point de vue après que nous eûmes présenté notre mémoire et la séance a été vite levée après l'adoption du dernier article. Nous n'avons jamais eu l'occasion de répondre à un seul de ces arguments.

M. FISHER: J'ai voulu que cela soit dit en partie à cause de la remarque faite par M. Rock et parce que je suis dérouté par deux points d'interrogation. J'ai peine à discerner dans ce bill où se trouve la responsabilité ministérielle. La lettre me fait présumer que le ministre en est responsable, mais en fait l'argumentation au Sénat et devant notre comité a vraiment été faite, non pas par un ministre, mais par les parties qui se sont présentées devant nous, la Commission de la capitale nationale, le National-Canadien et le Pacifique-Canadien. Il me semble que les associations de camionneurs canadiens ont soulevé une grave question ici et que, si nous nous laissons guider seulement par les points de vue des parties que j'ai mentionnées, la Commission, le National-Canadien et le Pacifique-Canadien, il nous manquera les témoignages de la personne et du département qui ont en premier la responsabilité de nous dire en quoi est fondée ou n'est pas fondée la requête des associations des camionneurs canadiens, c'est-à-dire le ministre et le ministère des Transports.

Quant à moi, je ne veux pas aller plus loin avec l'article 19 sans avoir entendu l'opinion sincère et réfléchie du conseiller juridique du ministère des Transports, car il me semble que ce bill, par sa nature, engage la responsabilité du ministère des Transports. Pour cette raison, je pense que nous devrions faire venir ici M. Baldwin et le conseiller juridique du ministère des Transports afin qu'ils nous disent leur avis sur le point particulier qu'on a soulevé. A mon avis, il n'est pas suffisant dans ce cas particulier d'entendre défendre le bill par des gens qui, ce me semble, n'ont aucune responsabilité gouvernementale.

Le PRÉSIDENT: Je reconnais qu'il faudrait appeler beaucoup d'autres témoins et qu'il faudrait à un moment quelconque entendre les responsables du bill. Mais étant donné que l'avocat des associations canadiennes de camionneurs était présent, j'imagine que le Comité voudrait entendre les avocats du Pacifique-Canadien et du National-Canadien et aussi le représentant de la

Commission de la capitale nationale. Après cela, je suis sûr qu'il nous faudrait avoir une discussion complète. Je pense que nous ferions mieux d'étudier à fond ce point, qui est très intéressant et dont tant de choses dépendent.

Maintenant, messieurs, allons-nous suspendre la séance? A quelle heure désirez-vous que nous la reprenions? Si la Chambre est de même humeur qu'hier, nous pourrions peut-être nous réunir plus tôt, peut-être à 3 heures ou à 3 h. 30.

Une VOIX: A 3 heures.

Une VOIX: A 3 h. 30.

M. CARON: Je propose 3 h. 30.

Le PRÉSIDENT: La séance est suspendue jusqu'à 3 h. 30 cet après-midi.

### SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

Le 8 DÉCEMBRE 1964

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous sommes maintenant en nombre. Nous avons entendu M. Gazdik et M. Magee, de l'Association canadienne du camionnage, et je me demande si vous voulez continuer maintenant d'interroger M. Gazdik ou bien si vous préférez que le Pacifique-Canadien et le National-Canadien exposent leurs points de vue avant de passer aux objections soulevées contre le bill pour savoir quelle est l'attitude des chemins de fer.

M. CARON: Pourrions-nous continuer d'interroger M. Gazdik afin de savoir ce dont il parle et nous pourrions ensuite en discuter.

Le PRÉSIDENT: Très bien. Ils sont à votre disposition.

Monsieur Gazdik et monsieur Magee, voulez-vous vous avancer, s'il vous plaît? Monsieur Hahn, vous avez la parole.

M. HAHN: Monsieur le président, je voudrais poser deux ou trois questions aux témoins en rapport avec les objections soulevées contre le bill.

Si j'ai bien compris les témoignages entendus ce matin, les témoins invoquent en somme quatre raisons pour s'opposer à la teneur actuelle du bill. Ils ont dit que nous allions modifier le *statu quo*, que les chemins de fer exploitent déjà un service de ramassage et de livraison sous réglementation provinciale et qu'en adoptant le bill nous ferons passer ce service sous la juridiction fédérale. C'est une des raisons invoquées.

Ils ont aussi cité comme précédents le bill 351 et le bill Y-9 d'un Parlement antérieur qui a refusé d'accepter un changement semblable. Ils ont soulevé les questions suivantes. Pourquoi le gouvernement fédéral devrait-il s'immiscer en vertu de l'article 92, dans un domaine provincial? Cette question est-elle suffisamment importante pour le faire? Serait-on justifié de placer le ramassage et la livraison sous la juridiction fédérale? Est-ce là une activité assez importante pour qu'elle soit sous la juridiction fédérale?

Ce sont peut-être là des arguments juridiques valides, mais selon moi ils ne vont pas au cœur du problème. Il me semble que la seule raison véritable que l'industrie du camionnage aurait de s'opposer serait d'être exposée à un désavantage compétitif quelconque si les chemins de fer exploitaient un service de ramassage et de livraison sous juridiction fédérale pendant qu'il lui faudrait fonctionner en occurrence sous la juridiction provinciale.

Je voudrais savoir, si possible, quelles sont les différences de réglementation qui donneraient un avantage aux chemins de fer. S'ils étaient sous la juridiction fédérale, quels désavantages la réglementation provinciale présenterait-elle pour l'industrie ordinaire du camionnage?

M. J. GAZDIK (*avocat de l'Association canadienne du camionnage*): Je vais essayer de répondre à cette question. Tout d'abord, on me permettra d'éclaircir une chose que je crains de ne pas avoir assez clairement dite ce matin et que M. MacDonald a eu raison de relever.

En ce moment, nous prétendons que tout le camionnage, ou le ramassage et la livraison si vous préférez, qu'ils soient faits par un des chemins de fer ou un camionneur indépendant, sont sous une juridiction, et c'est la juridiction provinciale. Cela n'est pas un effet du hasard. Cela a été voulu. Quand la loi sur les véhicules à moteur de transport a été adoptée pour régir le camionnage interprovincial, on a laissé les questions administratives aux provinces et aux commissions provinciales. Par conséquent, aujourd'hui, quiconque a l'intention de faire du ramassage ou de la livraison doit se tourner vers les autorités provinciales pour obtenir un permis. Cependant, les autorités provinciales peuvent exercer ou ne pas exercer leur pouvoir; certaines provinces ne le font pas encore. Par exemple, en Ontario, la loi provinciale régissant les municipalités laisse à celles-ci le soin de réglementer le ramassage et la livraison et certaines autres formes d'activité dans chaque municipalité ou dans un rayon de trois milles. Il y a une exception, cependant. Si, dans ce rayon de trois milles, il y a une autre municipalité, cette autre municipalité a aussi le droit d'émettre ses propres permis; et s'il y a un service de ramassage par camions entre deux municipalités ne peut délivrer le permis nécessaire. Quiconque désire exploiter un service semblable entre deux municipalités doit se tourner vers la commission ontarienne des transports routiers, qui applique la loi sur les véhicules commerciaux ou publics et les réglemente. Dans le cas d'Ottawa, par exemple, il y a dans la ville d'Ottawa des services de ramassage qui fonctionnent uniquement avec des permis de la ville d'Ottawa, permis qui sont probablement assez faciles à obtenir. Je ne considère donc pas que cela soit réglementé d'une façon vraiment sévère. Mais quand il est question de ce rayon de trois milles et d'un service intermunicipal, on tombe sous l'autorité de la commission ontarienne des transports routiers. Telle est la situation à l'heure actuelle. Dans la mesure que je viens d'indiquer, la province d'Ontario réglemente le camionnage interprovincial ainsi que les services interprovinciaux de ramassage et de livraison.

Quant aux services entre Ottawa et Hull, à mon avis, ces services relèvent de la loi sur les véhicules à moteur de transport. Si cette loi s'applique à lui, l'exploitant doit obtenir l'autorisation de l'une des deux provinces ou des deux provinces si les deux provinces exigent qu'il ait un permis pour exploiter ce genre particulier de service interprovincial. Et cela s'applique, dans une certaine mesure, aux tarifs et à la qualité du service. Il y a réglementation.

M. HAHN: En ce qui concerne les frais d'exploitation—et j'imagine que c'est ce qui intéresse les camionneurs, est-ce qu'un exploitant régi par une loi fédérale verrait ses frais diminuer? Se trouverait-il dispensé, par exemple, de payer les permis que la réglementation provinciale l'oblige à obtenir?

M. GAZDIK: Monsieur le président, je crois qu'il est très difficile de répondre à cette question et je crois qu'il y aurait des nuances dans toute réponse. Je suis porté à croire qu'en théorie et en droit dès lors que vous aurez déclaré qu'un service de camionnage est sous la juridiction fédérale, ce service n'aura pas à se conformer à une seule des obligations imposées aux services de camionnage par les autorités provinciales ou municipales, comme l'obtention d'un permis ou l'achat d'une plaque d'immatriculation. Je crois que c'est tout comme le cas d'une locomotive de chemins de fer, qui ne se conforme à la réglementation d'aucune province. Je crois qu'aucune réglementation provinciale ne s'appliquerait.

Un camion se trouverait dans le même cas, je crois, qu'une locomotive. Naturellement, cela présenterait un inconvénient si les chemins de fer s'en

prévalaient. Je reconnais ne pas savoir si dans ce cas-là ils se sont jamais prévalus de cette situation. Ils ont même souvent dit qu'ils «s'inclinaient»—c'est leur propre expression—devant la juridiction provinciale à plusieurs égards. Et je dis que nous continuons d'acheter des permis, bien que nous ne soyons pas tenus de le faire, mais nous nous conformons aux lois. Cela a été fait bien des fois. Mais, si les chemins de fer cessaient jamais de s'incliner, s'ils décidaient de profiter de la situation, je crois qu'ils seraient alors en droit d'exploiter ces services de ramassage et de livraison sans égard aux lois municipales et provinciales. Telle est mon opinion.

M. HAHN: Une dernière question. Vous avez mentionné les permis comme étant susceptibles de compter dans les frais d'exploitation du camionneur. Les provinces réglementent-elles les tarifs pratiqués par les camionneurs? Est-ce qu'elles fixent les chargements maximums des véhicules et appliquent d'autres exigences susceptibles de peser sur les frais d'exploitation?

M. GAZDIK: Je crois, monsieur le président, qu'il me faut répondre oui, mais d'une façon générale. Telle province, par exemple, et je parle de la province de Québec, exige le dépôt du tarif et des prix. Elle exige aussi qu'on se conforme à certaines prescriptions touchant les chargements, la sécurité et d'autres questions. Nous prétendons que quiconque pourrait se soustraire à ces prescriptions jouirait d'un avantage énorme sur ses concurrents.

(Texte)

Le PRÉSIDENT: Monsieur Caron.

M. CARON: Monsieur le président, je crois que nous, de la province de Québec, sommes un peu plus chatouilleux sur les questions des droits des provinces que les autres provinces. Nous savons que, dans certains cas, on peut passer par-dessus ces choses-là et qu'il serait peut-être nécessaire dans certaines circonstances d'oublier cela. On veut que la chose vienne tranquillement. C'est peut-être le cas de M. Gazdik; il craint probablement que si ici, à Ottawa, on passe outre à la loi, une loi provinciale, et surtout aux clauses 91 et 92, où nous sommes absolument chatouilleux, je crois que si nous passons outre à la loi, les bornes passées, il n'y a plus de bornes. Le gouvernement fédéral pourrait, dans toutes les provinces et dans toutes les parties du Canada, dépasser les bornes et je crois que c'est un cas où les camionneurs ont parfaitement raison. Est-ce là le point principal?

M. GAZDIK: Je crois que je peux vous donner une réponse affirmative. Je crois que c'est exactement ce qui nous inquiète énormément; jusqu'ici, un principe a été établi, jusqu'ici un principe a été suivi par la législature à Ottawa. Si nous commençons à changer ce principe pour une affaire aussi petite que celle dont nous discutons aujourd'hui, nous craignons qu'il n'y aura pas de limites; c'est justement ce que je soutiens.

M. MATTE: Que doit faire un camionneur qui doit transporter de la marchandise dans une autre province? Doit-il avoir le permis de sa province et le permis de l'autre province aussi, pour pouvoir y transporter la marchandise?

M. GAZDIK: Je crois que la question que vous m'avez posée, je ne peux pas y répondre pour toutes les provinces, mais je peux vous donner une réponse au sujet de la province d'Ontario et de la province de Québec. Un camionneur devrait avoir des permis des deux provinces, naturellement; il doit avoir les deux permis. Mais cette régie s'applique à tous. Maintenant, si l'on fait une exception, si on accepte cette déclaration telle quelle, on fait une exception et le résultat est simple.

Le résultat est qu'une certaine partie du camionnage relève du gouvernement fédéral et échappe à tout contrôle.

(Traduction)

Pourrais-je ajouter un mot, car je pense que cette question se rattache au point que M. Macdonald a soulevé ce matin? J'y ai longuement réfléchi, car je crois qu'il a soulevé un point extrêmement valide en disant que nous voulions tout rassembler sous un même chapeau. Apparemment, nous devrions être d'accord et tout le monde devrait être d'accord. J'ai de nouveau consulté les comptes rendus que nous avons déjà cités et j'ai découvert que le représentant du ministère de la Justice, M. Driedger, a fait une déclaration le 3 juin 1955 sur le bill 351. Cet exposé débute en réalité à la page 297, mais en tournant jusqu'à la page 300—et je m'excuse de nouveau de détacher certains passages, mais je ne veux pas vous infliger le tout—on trouve, je pense, une réponse à ce qui le préoccupe. Me permettez-vous de lire seulement cette réponse? Il est question de l'article 27, et l'article 27 de la loi sur le National-Canadien porte sur les services routiers de ramassage et de livraison du National-Canadien. Voici ce qu'il dit:

Or, lorsque nous revenons à l'article 27 et supposons que certaines de ces opérations tombent sous la juridiction provinciale et que d'autres relèvent de la juridiction fédérale, nous obtenons ce résultat qu'aussi longtemps que les opérations sont sous juridiction fédérale, elles sont soumises à la juridiction fédérale et cette loi fédérale est la Loi sur le transport par véhicule à moteur, qui a fourni le même système d'octroi de licences que celui qui existe en vertu de la loi provinciale et aux mêmes conditions. Si bien qu'en fait le Parlement, par la loi susdite, si vous voulez, a soumis les voituriers sous juridiction du Parlement à la loi provinciale.

Tel en est l'effet, et si vous combinez les deux, la loi provinciale et la loi fédérale, vous avez une loi provinciale qui s'applique à toutes les opérations prévues par l'article 27.

Si je prends cette déclaration et si je la rapproche de 10 g) et de 19, voici ce que je constate: l'article 10 g) sans le 19 permettrait de ranger toute la question sous un même chapeau.

Tout le monde se trouve assujéti à la juridiction provinciale. Si j'adopte l'article 19, je n'ai soustrait que le transport intraprovincial, car je n'ai pas touché au transport interprovincial, qui est déjà régi par la loi sur les véhicules à moteur de transport. Par conséquent, le transport interprovincial reste sous l'autorité de la commission provinciale. Un service Ottawa-Hull demeure sous l'autorité de la commission provinciale, mais la ville même d'Ottawa, y compris un rayon de trois milles englobant Eastview et tous les autres endroits distants de cinq ou six milles, relèverait de l'autorité fédérale et non de l'autorité provinciale. Il n'y a plus un seul chapeau; il y a une nouvelle juridiction, la juridiction fédérale. Et je constate que celle-ci n'exerce aucune surveillance. Je ne trouve plus personne qui s'intéresse à moi. Je suis livré à moi-même. Ainsi, au lieu de faire et de réaliser ce qu'on espérait réaliser en adoptant l'article 19 sous sa forme actuelle, sans faire l'exception que nous recommandons, nous détruisons le système d'un seul chapeau et nous créons immédiatement deux juridictions différentes, une provinciale avec ses autorités régulatrices actuelles et l'autre fédérale, qui pour le moment du moins est inopérante et sans réglementation. Il y aurait par conséquent un déséquilibre et un manque d'égalité.

Mr. MACDONALD: Monsieur le président, sur ce dernier point, je fais observer à M. Gazdik que son raisonnement ne tient pas du tout, car la loi sur les véhicules à moteur de transport est une loi générale. Il s'agit ici d'une loi particulière portant sur une région particulière et, par conséquent, le particulier l'emporte sur le général, surtout qu'il est postérieur et donc cette région est soustraite à toute la juridiction dans la mesure où la loi sur les véhicules

à moteur de transport s'applique aux services interprovinciaux et placée sous l'autorité du terminus; dans la mesure où ces services intraprovinciaux, qui n'ont jamais été sous la juridiction fédérale, sont concernés, eux aussi sont placés sous l'autorité du terminus.

(Texte)

M. CARON: Depuis quand le particulier passe-t-il avant le général?

M. MATTE: C'est le général qui passe avant.

(Traduction)

M. MACDONALD: Je dis qu'un service intraprovincial, c'est-à-dire fonctionnant à l'intérieur de la province d'Ontario, qui n'a jamais été sous la juridiction fédérale, se trouve, une fois qu'il est déclaré être à l'avantage général du Canada, se trouve placé sous la juridiction fédérale du terminus. Autrement dit, il n'y a aucun partage de juridiction comme vous le supposez. Je voudrais vous demander une chose parce que je n'en suis pas certain et que je voudrais vous le faire dire d'une façon parfaitement claire. Affirmez-vous en ce moment que les services de ramassage et de livraison des chemins de fer doivent obtenir des permis provinciaux?

M. GAZDIK: Monsieur, il n'en a jamais été autrement à ma connaissance. Peut-être en est-il autrement, mais si vous consultez les comptes rendus parlementaires que j'ai cités ce matin, et si vous pouvez croire M. Marler quand il a dit au Parlement quel était l'objet de la loi, si vous pouvez accepter sa parole, comme je suis prêt à l'accepter quand il dit quel est l'objet de la loi, alors vous reconnaîtrez qu'il n'a jamais eu la moindre intention de soustraire cela au domaine provincial et je pense que nous arriverions inévitablement à la conclusion que c'est provincial.

M. MACDONALD: Je ne parle pas de l'industrie du camionnage en général, mais...

M. GAZDIK: Non, non, je veux dire le ramassage et la livraison.

M. MACDONALD: Uniquement le genre de ramassage et de livraison que nous avons ici. Vous dites que cela est actuellement sous la juridiction provinciale?

M. GAZDIK: Je le crois, monsieur, car je pense que c'est ce que M. Marler a dit. Je l'ai cité au complet et vous voudrez peut-être le lire vous-même. M. Marler a dit:

Je cite en ce moment les *Débats* du mardi 24 mai 1955:

...Que la déclaration contenue dans le bill à l'effet que les ouvrages de transports sont des ouvrages tendant à l'avantage en général du Canada devrait s'étendre aux opérations du transport routier.

Il décrit lui-même de nouveau les entreprises de transport routier quand il dit que cela a principalement pour but de régulariser le ramassage et la livraison. Je pense que nous parlons de la même chose. Il dit même que l'article 27 s'applique seulement au ramassage et à la livraison et à certaines autres choses, comme la substitution, dont il dit qu'elles sont routières et dont il dit aussi qu'elles sont provinciales. Il le dit. Ma foi, je pense que cela se tient.

M. MACDONALD: Vous dites donc que l'autorité de délivrer des permis que possèdent les provinces s'applique spécifiquement aux services de ramassage et de livraison des chemins de fer?

M. GAZDIK: Oui, monsieur le président, c'est ce que je répons. Je ne parle pas des deux réseaux. Le National-Canadien m'est familier et j'ai discuté de la loi régissant le National-Canadien. Je voudrais que ceux qui représentent

le Pacifique-Canadien expliquent quel est au juste son cas. Je ne puis pas l'affirmer, mais je pense que lui aussi demeure sous la juridiction provinciale en vertu de la loi sur les chemins de fer. Mais je n'en suis pas sûr. En ce qui concerne le National-Canadien, je n'ai aucun doute et je ne m'appuie pas sur ma propre autorité, mais sur celle de M. Marler.

(Texte)

M. CARON: Nous avons dit ce matin que cela pouvait influencer sur les taux du transport de la marchandise. Est-ce que vous n'avez pas déjà eu, malgré que la loi est sous l'empire des provinces, à vous plaindre des taux trop bas dans certains domaines du transport? Disons, par exemple, la bière et les conserves.

(Traduction)

M. JOHN A. P. MAGEE (*directeur exécutif de l'Association canadienne du camionnage*): Je pourrais peut-être répondre à cette question, monsieur le président. Certains se sont plaints de ce que les services de camionnage appartenant aux chemins de fer coupaient les prix du transport. Je ne peux pas citer ces cas de mémoire en ce moment, mais je me souviens bien qu'il y a eu des plaintes. Il était question de la bière et des conserves en particulier.

M. CARON: Je pense que les prix étaient beaucoup plus bas que ceux que l'industrie du camionnage pouvait demander pour le transfert de ces marchandises.

M. MAGEE: C'est ce que l'industrie du camionnage a prétendu.

M. CARON: C'était donc alors sous la juridiction provinciale et les prix étaient trop bas. Qu'en serait-il donc si cela passait sous la juridiction fédérale sans impôts ni permis à payer à la province?

M. MAGEE: Ce serait une situation très grave. A l'heure actuelle, naturellement, les chemins de fer «s'inclinent», comme ils disent, devant la juridiction provinciale même s'ils prétendent ne pas y être assujettis. Nous pourrions nous passer d'un régime qui permet à une entreprise de transport de dire: «Par courtoisie, nous allons obéir à une loi à laquelle nous ne sommes pas juridiquement assujettis». Ce n'est pas la bonne façon d'établir une politique de transport au Canada. Nous prétendons que le Parlement devrait traiter tous les transports routiers de la même façon. C'est ce que nous demandons ici. Nous ne demandons rien qui puisse porter la moindre atteinte aux services de ramassage et de livraison des deux réseaux ferroviaires dans la région. Nous n'avons demandé rien de tel dans le passé et nous ne le demandons pas maintenant.

M. BARNETT: Monsieur le président, je voudrais revenir à l'argument employé plus tôt en rapport avec l'application de la loi sur les véhicules à moteur de transport. Je ne l'ai pas sous les yeux et j'avoue sans peine que je ne l'ai pas relue depuis que le Parlement l'a adoptée en 1954. Je dois dire que je ne parviens pas à croire que nous ayons fait plus qu'affirmer que les dispositions de la loi sur les véhicules à moteur de transport touchant les transports interprovinciaux prévaudraient sur la disposition permettant de déclarer que telle ou telle chose est dans l'intérêt général du Canada. Autrement dit, tel qu'il est rédigé, ce bill créerait deux juridictions, une pour les transports dans la ville d'Ottawa et l'autre pour les transports allant de l'autre côté de la rivière à Hull. Si j'ai bien entendu, cette affirmation a été faite, mais à ma connaissance personne n'a soutenu que les dispositions de la loi sur les véhicules à moteur de transport visaient à prévaloir sur le genre de juridiction que la loi sur les chemins de fer et d'autres lois donnent aux chemins de fer, qui sont autorisés à exploiter des ouvrages et des entreprises dans l'intérêt général du Canada. Or, je ne pense pas qu'il soit vraiment suffisant de dire, sans preuve à l'appui, que nous nous trouverons à créer deux juridictions.

M. MAGEE: Nous prétendons que les services intraprovinciaux de ramassage et de livraison des chemins de fer sont ceux qui seront transférés de la juridiction provinciale à la juridiction fédérale, ce qui ne concordera pas avec le régime constitutionnel du reste de l'industrie du camionnage. Je pense que la façon la plus rapide de résumer toute notre position pour le Comité est de citer de nouveau la déclaration faite à la Chambre des communes le 17 juin 1955 par M. Marler, qui était alors ministre des Transports et dont la thèse est ainsi la nôtre sur ce point. Il arrive que nous sommes d'accord avec l'explication qu'il a donnée à la Chambre et je voudrais donner lecture de sa déclaration. On la trouve à la page 4920 des *Débats* du 17 juin 1955. Le ministre prenait la parole à la suite de M. Drew. Voici ce que M. Marler a dit:

C'est le bill 351:

Tout ce que je puis dire, et je le répète pour la quatrième fois à l'exemple du chef de l'Opposition, c'est qu'il n'existe aucun but caché en ce qui concerne la clause 27 du bill. J'ai répété en quatre occasions—c'est maintenant la cinquième fois peut-être—que l'article 27 a pour but de permettre à la compagnie ferroviaire elle-même, la compagnie-mère, et à chaque compagnie ferroviaire comprise dans la compagnie nationale, d'exercer le pouvoir nécessaire à l'exploitation des services de livraison dans les centres métropolitains, et d'exploiter des services d'autobus ou de transport en remplacement de lignes qui sont abandonnées.

Il n'y a pas de but caché. Je crois avoir expliqué la chose assez clairement chaque fois que j'ai parlé de ce bill. Il ne suffit pas simplement de dire que le National-Canadien peut exercer ces pouvoirs par l'entremise de ses filiales. J'ai expliqué, à la deuxième lecture je crois, qu'en ce qui concerne surtout les lignes abandonnées, la compagnie nationale désirait elle-même être en mesure de fournir des services d'autobus et de transport là où il faut abandonner des lignes, et être en mesure devant la Commission des transports de pouvoir promettre au nom de la compagnie-mère de faire fonctionner de tels services en remplacement des lignes ferroviaires abandonnées.

Le second point est l'inquiétude exprimée par le chef de l'Opposition quant à savoir si la Loi concernant le transport par véhicules à moteur va s'appliquer aux opérations de la compagnie nationale ou de toute autre compagnie ferroviaire en application de la clause 27 du bill. Il me semble que la situation est parfaitement claire. Si ces opérations ont lieu dans les limites d'une province, alors il me semble n'exister aucun doute que ces opérations seraient une entreprise locale qui, en vertu de l'article 92 de l'Acte de l'Amérique du Nord britannique, clause 10, tombe sous la coupe du pouvoir législatif de cette province.

Il y a naturellement l'exception contenue à l'alinéa a) de la clause 10 de l'article qui se rapporte aux ouvrages interprovinciaux, mais j'y reviendrai dans un moment. Il y a en outre l'exception contenue à l'alinéa c) où les ouvrages de nature locale, qui sont déclarés être à l'avantage général du Canada, ne tomberaient pas sous la juridiction des provinces, mais sous celle du Parlement. Quant à l'exception comprise dans l'alinéa c), je puis seulement dire que la clause 18 du bill exprime très clairement que toutes les opérations faites en vertu de la clause 27 ne seraient pas à l'avantage général du Canada. Il me semble parfaitement clair que des opérations ayant lieu entièrement dans les limites d'une province ne tombent pas sous l'empire de l'alinéa c), et si elles se pratiquent entièrement dans les limites d'une province, elles doivent nécessairement tomber sous la juridiction provinciale selon l'article 92 de l'Acte de l'Amérique du Nord britannique.

Il reste les opérations interprovinciales qui peuvent s'exercer par le National-Canadien en vertu de la clause 27. Il me paraît évident que si ce sont des opérations interprovinciales, peu importe qu'elles soient pratiquées par le C.N., par un autre chemin de fer ou par une compagnie échappant entièrement à l'application du bill, elles sont sujettes à la Loi sur le transport par des véhicules à moteur.

La situation se résume donc à ceci: Soit que l'opération tombe sous la juridiction provinciale parce qu'elle est exercée entièrement dans les limites d'une province, soit qu'elle est interprovinciale parce qu'elle s'exerce entre deux points en deux provinces différentes, auquel cas elle serait subordonnée aux provinces suivant la juridiction dont elles disposent en vertu de la Loi sur le transport par véhicules à moteur. Dans ces circonstances, monsieur l'Orateur, l'objet de reporter le bill au comité plénier aux fins de supprimer la clause 27...

C'est ce que voulait M. Drew

...fait évidemment défaut. Nous avons toujours affirmé que nous désirions que les opérations exécutées en application de la clause 27 le soient sous réserve des droits des provinces et sous leur juridiction. Il me semble que c'est ce que nous faisons d'après les articles 18 et 27 du bill et qu'aucune conférence n'ajouterait au bill ni n'énoncerait plus clairement la sauvegarde à tous égards des droits des provinces.

M. BARNETT: Monsieur le président, j'ai écouté aussi attentivement que j'ai pu cet extrait d'un discours que M. Marler a prononcé au cours d'un débat, ce qui ne veut naturellement pas dire, comme on se plaît si souvent à le répéter, que son interprétation de la loi n'était pas nécessairement la bonne.

M. MAGEE: C'est vrai, monsieur. Il a dit qu'il livrait le résultat d'une conférence avec les fonctionnaires du ministère de la Justice et M. McMillan, vice-président et chef du contentieux du National-Canadien et que c'était le meilleur résumé possible de la situation.

M. BARNETT: Cependant ce n'est pas là où j'en suis. En écoutant la citation, il m'a paru que M. Marler traitait d'une situation différente de celle qui nous occupe dans ce bill. Il parlait des cas où les chemins de fer substituent des services d'autobus ou de camionnage à des voies ferrées et non pas des services de ramassage et de livraison que les chemins de fer exploitent à leurs terminus.

Est-ce que je n'ai pas raison de dire que M. Marler parlait là en réalité d'une question entièrement différente de celle qui nous occupe dans ce bill? La compagnie-mère et toutes les compagnies ferroviaires comprises dans la Compagnie nationale obtenaient le pouvoir nécessaire pour établir des services de ramassage et de livraison dans les centres métropolitains et pour substituer des services d'autobus aux voies ferrées abandonnées. Il y avait donc deux éléments dans l'article 27; le simple service de ramassage et de livraison dans une région municipale et les services d'autobus et de camionnage à établir hors des villes là où des voies ferrées seraient abandonnées.

Monsieur le président, je n'en dirai pas plus long, sauf que j'ai lu un peu les déclarations faites devant le comité de l'autre Chambre et que j'ai eu l'impression que les chemins de fer n'approuvent pas entièrement cette façon d'interpréter la loi actuelle.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Fisher.

(Texte)

M. MATTE: Excusez-moi, s'il vous plaît. Le camionneur du National-Canadien qui travaille à forfait pour la distribution des marchandises et qui travaille toute la journée doit avoir un permis de livraison de la Régie des transports. Le National-Canadien qui délivre, pour son propre compte, sa marchandise, devrait être assujéti à la même loi. Est-ce qu'il l'est de fait?

(Traduction)

Le PRÉSIDENT: Est-ce une question qu'il convient de poser à ce témoin? Ne devriez-vous pas la poser au témoin du National-Canadien?

(Texte)

M. GAZDIK: Je ne peux pas dire exactement ce que le National-Canadien fait. Je peux dire que, si le National-Canadien relève de la juridiction provinciale, il le doit. Alors s'il le fait ou ne le fait pas, je ne peux vous le dire. Si un camionneur ordinaire relève de la régie provinciale, il doit, naturellement, dans la province de Québec, obtenir un permis. Comme je l'ai dit avant—dans la ville d'Ottawa—s'il opère seulement dans un rayon de trois milles, je crois que non. Maintenant, s'il fait plus que cela ou s'il effectue les opérations entre les deux municipalités—Ottawa et une autre—même dans la province d'Ontario, je crois qu'il doit obtenir un permis. Je crois que la même loi s'applique aujourd'hui à tous les camionneurs, y compris le National-Canadien et le Pacifique-Canadien.

M. CARON: Est-ce que, en traversant du côté de Hull, même si l'on accepte le Bill tel quel, sans les amendements que j'ai suggérés, le National-Canadien ou le Pacifique-Canadien seront obligés, du côté hullois d'avoir un permis provincial?

M. GAZDIK: Je crois que cette opération sans l'amendement, c'est-à-dire l'opération interprovinciale, sera réglée par la *Motor Vehicle Transport Act* et d'après cette loi, ils devront obtenir un permis de la Régie des transports de Québec. Maintenant, je crois aussi qu'ils doivent obtenir un permis de la régie de l'Ontario au niveau interprovincial seulement. Dans les deux cas ils doivent obtenir un permis des autorités provinciales.

M. CARON: Il a été établi qu'on a simplement oublié le côté hullois. On l'a oublié totalement dans le Bill puisqu'ils seraient obligés d'obtenir un permis spécial du côté québécois; ce qu'ils ne seraient pas obligés de faire s'ils habitaient le côté ontarien.

M. FISHER: Je présume qu'on considère Hull comme étant situé dans les environs d'Ottawa.

M. CARON: Je crois qu'on considère que Hull est situé... Je n'ose pas le dire ici.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Fisher, avez-vous des questions à poser?

M. FISHER: Oui. Je veux référer M. Gazdik à la déclaration que M. Spence a faite devant le comité du Sénat. C'est à la page 49, où il dit:

Or, comme je l'ai dit précédemment, les deux chemins de fer eux-mêmes ont le pouvoir de fournir des services de livraison et d'autres services à leurs clients. Ce pouvoir s'exerce sous juridiction fédérale à l'avantage général du Canada.

Je n'irai pas plus loin, mais il est évident que M. Macdougall prétendait que l'association des camionneurs ne contestait pas aux chemins de fer le droit d'établir des services de ramassage et de distribution, ce droit leur étant conféré en vertu du pouvoir d'exploiter des ouvrages déclarés être dans l'intérêt général du Canada. Ils ont actuellement ce droit.

Il y a un point qui me tracasse et qui n'est vraiment pas clair dans mon esprit. Je présume que vous avez une réfutation ou des arguments contraires à opposer à M. Spence sur ce point et je voudrais les entendre.

M. GAZDIK: Monsieur le président, j'ai lu cette déclaration et ce que nous pourrions peut-être en dire, je pense, c'est que c'est vrai jusqu'à un certain point. Mais ce n'est pas suffisant et cela n'éclaircit pas toutes les ramifications

de la question. Peut-être que certaines de ces entreprises peuvent être considérées comme fédérales; je pense qu'on peut dire de toutes celles qui sont interprovinciales qu'elles sont fédérales et, en fait, elles sont fédérales. Je crois que M. Driedger l'a bien démontré. Elles sont fédérales; cependant, par cette loi, le Parlement fédéral a délégué son pouvoir aux provinces.

M. FISHER: Mais M. Macdougall et M. Spence ne sont nullement intervenus.

M. GAZDIK: Je crains qu'ils ne l'aient pas fait, mais ce que je me suis évertué à faire comprendre aujourd'hui, c'est qu'à mon avis cette déclaration est peut-être vraie jusqu'à un certain point, mais elle ne va certainement pas assez loin.

M. FISHER: Oui. Il me semble, monsieur le président, qu'il ne nous reste plus qu'à demander à M. Spence et à M. Macdougall de répondre à quelques questions.

M. MACDONALD: Une brève question seulement avant le départ du témoin. Votre position, je pense, c'est que vous n'avez pas la moindre objection à ce que la nouvelle compagnie ait pleinement le droit d'avoir un service de ramassage et de livraison. En réalité, vous soutenez, je pense, que si elle a ce pouvoir elle devrait relever des autorités provinciales...

M. GAZDIK: C'est parfaitement juste, monsieur.

Le PRÉSIDENT: J'invite maintenant M. Macdougall et M. Spence. M. Macdougall est du National-Canadien et M. Spence, du Pacifique-Canadien. Messieurs, nous allons commencer par M. Macdougall et, ensuite, nous entendrons naturellement M. Spence, qui est du Pacifique-Canadien et qui veut faire son propre exposé au Comité.

M. MACDOUGALL: Messieurs, je n'ai pas l'intention de faire un exposé aussi détaillé que celui que j'ai fait devant le comité du Sénat. Je crois que je n'ai pas besoin de revenir à cet exposé, mais je voudrais traiter le point principal que M. Gazdik a soulevé au sujet du droit d'établir un service de ramassage et de distribution. Je crois qu'il est important d'établir la distinction entre services de ramassage et de distribution et services de transport routier.

En écoutant M. Gazdik, j'ai pensé qu'on pouvait se méprendre sur la portée du projet de loi si on n'avait pas cette distinction bien présente à l'esprit. En premier lieu, le bill à l'étude—et c'est la question qui vous occupe—ne vise aucunement à donner à la Compagnie de chemins de fer du terminus d'Ottawa des pouvoirs sur les services réguliers de transport routier. Il n'est pas question qu'elle veuille avoir le droit de fonctionner de cette façon. Le seul pouvoir qu'elle demande dans 10 g), c'est le pouvoir d'exploiter des services de ramassage et de livraison. Or, je soutiens que le National-Canadien—M. Spence parlera pour le Pacifique-Canadien—et le Pacifique-Canadien exploitent tous deux à l'heure actuelle des services de ramassage et de distribution dans toutes les principales villes du Canada, et ils le font en vertu de pouvoirs que les deux compagnies possèdent à titre de pouvoirs routiers auxiliaires en plus de leurs pouvoirs ferroviaires normaux. Cela est renforcé par les dispositions de la loi sur les chemins de fer. L'article des définitions, qui est l'article 2, mentionne en particulier à l'alinéa 9 les messageries, un des services fournis par les chemins de fer et il est question là de la perception de prix pour ses services d'express et de livraison. De plus, l'alinéa 32 mentionne prix et tarif pour le transport des marchandises. On voit là aussi qu'il est fait mention de la livraison des marchandises, du transport, de la manutention, de la garde des marchandises, etc.

Donc, la première chose à faire à mon avis est d'établir une distinction entre services routiers de ramassage et de livraison et services routiers de transport proprement dits. Mettez le transport routier de côté et ne pensez qu'au ramassage et à la livraison.

Afin d'établir cette compagnie, nous nous sommes efforcés en rédigeant cette loi—et je pense que nous y avons réussi—à lui donner le pouvoir de faire du ramassage et de la livraison dans la ville d'Ottawa et ses environs, dans la région d'Ottawa. Je vous prie de le croire, ce pouvoir n'est ni plus grand ni moindre que le pouvoir actuellement exercé par le National-Canadien et le Pacifique-Canadien quand ils font aujourd'hui du ramassage et de la livraison dans la ville d'Ottawa et ses environs. Je pense que vous l'avez entendu dire au cours des témoignages, mais si vous ne l'avez pas entendu dire, c'est un fait que les services de ramassage et de livraison fournis par les chemins de fer ici à Ottawa sont assurés par le National-Canadien pour sa propre clientèle et par le Pacifique-Canadien pour sa propre clientèle. Quand la compagnie du terminus sera à l'œuvre, nous avons l'intention de laisser, pour le moment du moins, le National-Canadien et le Pacifique-Canadien faire chacun son propre ramassage et sa propre livraison tout comme en ce moment. Mais en formant cette nouvelle compagnie, nous avons jugé prudent et raisonnable de prévoir l'avenir et de lui donner les mêmes pouvoirs que ceux possédés par le National-Canadien et le Pacifique-Canadien, c'est-à-dire de cueillir et livrer les marchandises dans la région d'Ottawa. C'est ce que fera cette loi; elle donnera à la nouvelle compagnie le même pouvoir que possèdent le National-Canadien et le Pacifique-Canadien.

Or, il a été confirmé à plusieurs reprises que le National-Canadien, comme je le prétends, tire ses pouvoirs relativement au ramassage et à la livraison des pouvoirs auxiliaires généraux et des pouvoirs généraux que lui confère la loi sur les chemins de fer. En premier lieu, cette proposition générale a été confirmée par les tribunaux dans un certain nombre de causes. Celle que j'ai citée au Sénat est une cause albertaine, *Grand Trunk Railway versus James*, et elle s'appuie elle-même sur un certain nombre de causes anglaises dont se dégage clairement la conclusion qu'un des pouvoirs auxiliaires des compagnies de chemin de fer est celui de ramasser et livrer, non pas toutes marchandises, mais celles qu'elles transportent. Elles vont solliciter la clientèle et elles ont le droit, suivant la façon dont les tribunaux ont interprété leurs pouvoirs, d'aller au domicile ou à l'établissement d'une personne avec un camion ou un fourgon—ce qu'elles font depuis une centaine d'années ou plus—d'y prendre des effets, de les transporter à la gare, de les placer à bord du train et de les transporter à destination. Et quand les effets (ou les voyageurs) arrivent à destination, elles ont le droit de veiller à ce qu'ils soient déposés à leur destination locale, soit un entrepôt, soit un établissement.

Donc, mon premier point, c'est que le National-Canadien possède bel et bien ce pouvoir auxiliaire et qu'il exploite des services de ramassage et de livraison au Canada en vertu de ce pouvoir. Il ne détient aucun permis d'un organisme provincial pour faire du ramassage et de la livraison; il n'a jamais demandé à la commission de l'Ontario ou à la régie du Québec ou à un autre organisme quelconque des permis de ramassage et de livraison; il ne détient aucun permis semblable; il exploite ces services et le fait depuis nombre d'années en vertu de ce pouvoir général.

Pourtant, dans le Québec en 1941, la Régie des services publics du Québec a requis le Pacifique-Canadien et le National-Canadien de montrer de quel droit ils étaient dispensés de se procurer un permis pour faire du ramassage et de la livraison. La Régie a entendu cette cause en audience publique et cet argument, fondé sur la cause *James* et d'autres causes conférant les pouvoirs auxiliaires, a été présenté à la Régie et celle-ci a conclu qu'elle n'avait pas la compétence voulue pour régler le ramassage et la livraison des compagnies de chemins de fer parce que ce pouvoir faisait partie intégrante de leurs pouvoirs généraux à titre de chemins de fer, parce qu'elles avaient des chartes fédérales et ne relevaient pas des provinces.

Je prétends donc que le National-Canadien, et M. Spence parlera au nom du Pacifique-Canadien, fournit ces services aujourd'hui, à Ottawa et ailleurs, en conformité de ce pouvoir. Il est bien vrai, comme M. Gazdik l'a dit, que les provinces réglementent les services de ramassage et de livraison, mais ceux des camionneurs et non pas ceux des chemins de fer. J'imagine qu'il y a dans l'Ontario et le Québec des services de ramassage et de livraison auxquels ces organismes délivrent des permis, mais ils n'en délivrent pas aux services de ramassage et de livraison des chemins de fer pour la simple raison que, comme je l'ai dit, cela est considéré comme faisant partie intégrante d'opérations ferroviaires fédérales. Les chemins de fer ont le droit de recueillir et de distribuer les marchandises qu'ils transportent eux-mêmes.

Cela étant, messieurs, si la compagnie de chemins de fer était tenue de se présenter devant une commission dans le Québec ou l'Ontario pour demander un permis, vous pouvez vous imaginer jusqu'à quel point il serait insensé qu'un camionneur puisse s'opposer à ce que ce permis soit accordé. Si les camionneurs pouvaient le faire, ils se trouveraient à prétendre que les chemins de fer, tout en ayant le droit de solliciter des marchandises à transporter et tout en ayant obtenu des marchandises à transporter par rail contre leurs concurrents, les camions, doivent se faire refuser par la commission le droit de se rendre chercher les marchandises chez leurs clients et de les transporter jusqu'à la gare à bord de ses propres camions ou des camions d'un entrepreneur. Les camionneurs se trouveraient à dire: Ne laissez pas les chemins de fer ramasser les marchandises de leurs propres clients, ne leur donnez pas le droit de faire cela; nous avons des services de camionnage et nous allons, nous, faire le ramassage et la livraison. La vérité dans tout cela, c'est que, dans le monde compétitif où nous vivons aujourd'hui, les chemins de fer ne veulent pas que les marchandises de leurs propres clients soient cueillies par les camionneurs à moins qu'ils ne décident eux-mêmes, pour des raisons d'économie et de convenance générale dans la région, qu'ils serviront mieux le public en ayant des camionneurs comme agents chargés d'aller cueillir les marchandises et de les transporter à la gare.

Je soutiens donc qu'on aurait tort de prétendre qu'un camionneur devrait être admis à se plaindre de ce qu'un chemin de fer a le droit d'aller chercher les marchandises de ses propres clients et d'en prendre soin lui-même depuis le point où il les prend jusqu'au point où il en fait la livraison. Je soutiens que c'est là-dessus qu'on s'est toujours fondé pour reconnaître ce pouvoir aux compagnies de chemins de fer. Or, cela n'a rien à voir au transport routier et je n'ai pas parlé du transport routier. Quand nous y viendrons, nous verrons apparaître une situation tout à fait différente. Les problèmes qu'a fait surgir à cette époque l'article 27 de la loi concernant le National-Canadien, dont M. Gazdik a parlé, étaient dus au fait que les chemins de fer en étaient réduits à l'obligation de se présenter devant la commission et de demander la permission d'abandonner telle ou telle voie ferrée et la commission répondait: «Par quoi allez-vous la remplacer? Allez-vous fournir un service routier pour la remplacer?» Les chemins de fer étaient contraints de répondre: «Nous n'avons pas le pouvoir de faire cela; nous ne pouvons pas donner l'assurance que nous le ferons.»

Là encore se posait dans le domaine compétitif le problème de coordonner le rail et la route dans certaines régions. Là encore, les compagnies de chemins de fer n'étaient pas autorisées à agir. Si vous étudiez attentivement l'article 27, vous verrez qu'il ne vise pas à habiliter sans réserve le National-Canadien à faire du transport routier. Il lui donne spécifiquement le pouvoir d'obtenir, louer ou payer de toute autre façon des camions et des véhicules qui fourniront des services reliés ou substitués à des services ferroviaires. Cette disposition était expressément destinée à résoudre les problèmes qu'on affrontait à l'époque.

Cette substitution de services routiers à des lignes abandonnées, là où nous y avons eu recours, avait pour but d'établir un service de camionnage pour assurer le transport des marchandises sur une distance de 30, 40 ou 50 milles mettons jusqu'à quelque gare où s'opérerait le raccordement avec le service ferroviaire. Telle est en somme et en substance, je vous prie de le croire, la solution qu'on recherchait, et tel est l'objet de l'article 27.

Je crois qu'il était parfaitement convenable, à la suite des discussions qui s'étaient déroulées, de consentir des exceptions à la déclaration «d'intérêt général pour le Canada», car le Pacifique-Canadien n'a pas le pouvoir, si j'ai bien compris, de faire du transport routier. Le transport qu'il fait sur les routes, il le fait par l'entremise de filiales qui ont ce pouvoir. Le National-Canadien, à l'exception du pouvoir limité que lui donne l'article 27 d'établir des services de transport routier reliés ou substitués à des services ferroviaires, n'a pas de pouvoirs généraux l'autorisant à faire du transport routier et il exploite des services routiers par l'entremise de filiales qui ont de tels pouvoirs. C'est ce qui fait la différence entre les services routiers d'une part et le ramassage et la livraison d'autre part. Soit dit en passant, la compagnie dont a parlé M. Gazdik, la *Grand Falls Railway Company* à Terre-Neuve, est un exemple parfait de l'application du principe—et je pense que c'est un bon principe—en vertu duquel nous avons constitué dans Terre-Neuve une compagnie chargée d'assumer les services ferroviaires de l'*Anglo-Newfoundland Development Company*.

Cette loi donne expressément aux compagnies des pouvoirs routiers qui leur permettent de faire du transport routier n'importe où dans Terre-Neuve. Quand on a rédigé ce bill, il était donc naturel de ne pas appliquer à ces compagnies la déclaration d'intérêt général pour le Canada, car il n'était pas question de service de ramassage et de livraison, mais de services généraux de transport sur les routes en concurrence avec l'industrie du camionnage.

Sous ce rapport, je pense que notre compagnie a pris pour position qu'elle n'est pas désireuse de faire une concurrence injuste aux camionneurs. Nous sommes tout à fait disposés, comme M. Gazdik l'a fait observer, à nous «incliner» devant la juridiction de la régie du Québec ou de tout autre organisme provincial, et à nous conformer aux lois relatives aux permis, aux limites de charge, etc. Nous n'essayons donc pas de nous assurer un avantage quelconque sur les camionneurs. Nous sommes prêts à nous mesurer contre eux à armes égales, et nous le faisons, mais ce sont de rudes concurrents; nous respectons ce genre de concurrence et nous leur opposons une concurrence semblable.

A mon avis, nos services de ramassage et de livraison sont des services que nous avons établis dès la naissance des transports ferroviaires comme complément de notre pouvoir ferroviaire de cueillir et livrer des marchandises.

Nous ne demandons pas de faire une exception dans le cas de la Compagnie de chemins de fer du terminus d'Ottawa et nous ne sollicitons pas pour elle un traitement de faveur. Nous demandons pour elle exactement les mêmes pouvoirs que possèdent le National-Canadien et le Pacifique-Canadien pour le ramassage et la livraison. On a prétendu que cela aurait pour effet de doubler l'autorité régulatrice. Je soutiens que c'est exactement le contraire qui se produira. Si vous faites ce que M. Gazdik propose, vous aurez une double autorité régulatrice. Si vous appliquez ce bill tel qu'il est rédigé en ce moment, vous n'aurez pas cette anomalie.

Permettez que je m'explique. Les services de ramassage et de livraison du National-Canadien relèvent actuellement de l'autorité fédérale. Il n'a pas de permis pour le ramassage et la livraison. Ces services relèvent de l'autorité fédérale.

Quelle est l'autorité fédérale? C'est l'autorité du Parlement et l'autorité du Comité. Il est vrai qu'on n'a pas établi de commission administrative pour réglementer les services de ramassage et de livraison du National-Canadien

et du Pacifique-Canadien, mais l'autorité existe. C'est l'autorité du Parlement. Si le bill de la Compagnie de chemins de fer du terminus d'Ottawa est adopté tel qu'il est, cette compagnie sera assujettie à la même autorité en ce qui concerne le ramassage et la livraison qu'elle pourra faire, c'est-à-dire l'autorité fédérale, l'autorité du Parlement.

Si vous alliez accepter la proposition des camionneurs, vous vous trouveriez à soustraire à l'autorité fédérale par exception les opérations de ramassage et de livraison de la Compagnie du terminus d'Ottawa pour les ranger sous l'autorité des organismes provinciaux, qui ne se reconnaissent pas le droit de délivrer des permis aux services de ramassage et de livraison d'une compagnie à charte fédérale. Si vous leur donniez le pouvoir de délivrer des permis à la Compagnie du terminus d'Ottawa pour le ramassage et la livraison, l'ensemble des pouvoirs ferroviaires relèverait de l'autorité fédérale et ce pouvoir de camionnage relèverait de l'autorité provinciale.

Je laisse à M. Spence le soin de vous dire quelles conséquences pourrait avoir une situation de ce genre. Il y a des difficultés qui surgiraient, non pas tant pour les chemins de fer que pour le public expéditeur.

Donc, je répète que vous avez présentement deux grands réseaux, le National-Canadien et le Pacifique-Canadien, dont les services ferroviaires sont sous l'autorité fédérale et dont les services auxiliaires de ramassage et de livraison le sont aussi. Nous demandons exactement la même situation pour la Compagnie du terminus d'Ottawa, c'est-à-dire l'autorité fédérale sur ses opérations ferroviaires et ses services de ramassage et de livraison, afin que les trois soient exactement sur le même pied.

M. FISHER: Quelle est l'autorité fédérale? Il me semble, monsieur Macdougall, qu'il y a peut-être une juridiction fédérale, mais qu'est-ce que l'autorité fédérale? Il me semble qu'il devrait exister un organisme ou un département responsable du ramassage et de la livraison. Où est-il?

M. MACDOUGALL: Quelle est l'autorité? C'est une question de sémantique. Qu'il n'y ait pas d'organisme comme les régies provinciales qui réglemente les transports routiers, je vous l'accorde sans peine. C'est un fait. L'autorité est celle exercée par le Parlement quand il adopte une loi concernant cette compagnie. Quant au National-Canadien, je pense qu'il y a une somme considérable d'autorité qui s'exerce sur nos opérations, dont une partie portera sur la Compagnie du terminus d'Ottawa, dont nous possédons une partie.

M. BARNETT: La Commission des transports a-t-elle un rôle quelconque à jouer sous ce rapport?

M. MACDOUGALL: Oui, elle a un certain rôle à jouer. Par exemple, elle s'occupe de nos services de messageries, qui ont des limites de distance pour le ramassage et la livraison, mais nous desservons diverses municipalités. Nous avons aussi des limites de distance pour le ramassage et la livraison des marchandises. Nos tarifs, qui comprennent ramassage et livraison là où il y a ramassage et livraison, sont déposés à la Commission des transports. Nos tarifs le mentionnent et sont produits là. Nous les déposons sous réserve de tous les droits que possède la Commission des transports pour les suspendre ou les modifier en conformité de la loi. Dans certains cas, on demande à la Commission des transports de reculer les limites du ramassage et de la livraison. Il lui est arrivé de le faire. Par conséquent, il y a un lien entre la Commission des transports et les services de ramassage et de livraison. Ce n'est pas une affaire importante; je ne connais pas bien des cas où il en ait été question, mais il demeure que tout cela est compris dans les tarifs et les tarifs sont déposés.

M. CARON: Vous avez dit tantôt que la nouvelle loi ne vous donnerait ni plus ni moins de pouvoirs dans la ville d'Ottawa que vous n'en avez actuellement.

M. MACDOUGALL: Oui.

M. CARON: Alors, seriez-vous disposé à accepter un amendement comme celui que M. Gazdik a proposé tantôt?

M. MACDOUGALL: Non, car je ne crois pas que son amendement ait un effet semblable. Je crois que son amendement, comme je l'ai dit il y a un moment à M. Caron, ferait naître de la confusion parce qu'il serait possible que les opérations de ramassage et de livraison de cette compagnie relèvent d'une commission provinciale si cette commission décidait d'assumer cette juridiction, mais il n'en a pas été ainsi jusqu'ici dans le cas du National-Canadien et du Pacifique-Canadien.

M. CARON: A-t-on fait naître de la confusion en 1955 en adoptant l'article 27? On l'a modifié et tout le monde semblait satisfait à l'époque.

M. MACDOUGALL: Si vous lisez toutes les explications de l'article 27, vous constaterez, je pense, qu'on ne songeait pas vraiment aux services de ramassage et de livraison à l'époque. Ils sont mentionnés dans les *Débats*, mais si vous lisez toute l'histoire de l'article 27 et tout le bill relatif au National-Canadien, vous constaterez, comme je l'ai expliqué plus tôt, qu'on s'occupait du problème posé par l'impuissance où se trouvait le réseau de garantir qu'il substituerait un service à tout service ferroviaire qu'il abandonnerait. C'est une considération qui avait motivé à cette époque l'inclusion de ce pouvoir.

Une autre question qu'on a activement discutée à l'époque était celle d'obtenir des services routiers conjugués avec les services ferroviaires de façon qu'un envoi quelconque fasse une partie du trajet par route et l'autre partie par rail, les compagnies ferroviaires assurant le service routier, ce que celles-ci n'avaient pas le droit de faire. L'article 27, à mon avis, avait pour objet de les autoriser à établir de tels services. Si vous le lisez attentivement, vous verrez qu'il ne va pas plus loin.

M. CARON: Le Pacifique-Canadien et le National-Canadien ont-ils acheté des compagnies de camionnage depuis deux ans?

M. MACDOUGALL: Oui.

M. CARON: Vous êtes donc tout à fait en concurrence avec l'industrie du camionnage dans ce domaine?

M. MACDOUGALL: Monsieur Caron, c'est ce que je disais tantôt. Il y a une distinction entre ramassage et livraison d'une part et transports routiers d'autre part. Ces compagnies de camionnage ne font pas de ramassage et de livraison. Ce sont des entreprises de transport routier.

M. CARON: Mais elles font du ramassage.

M. MACDOUGALL: Il se peut qu'elles agissent, comme tout transporteur peut le faire, comme agents des deux réseaux pour faire leur ramassage et leur livraison. Si les réseaux décident de confier ce travail à des transporteurs par contrat au lieu de le faire eux-mêmes, il pourra arriver que nous passions le contrat avec une filiale plutôt qu'avec la compagnie de camionnage XYZ. Mais ces compagnies de camionnage sont essentiellement des transporteurs routiers.

M. CARON: Il leur faut obtenir des permis des provinces?

M. MACDOUGALL: Bien sûr, et elles relèvent des provinces. Nous ne nous y opposons pas.

M. CARON: Et les services de ramassage que vous avez actuellement n'ont jamais été régis par les provinces depuis que le réseau existe?

M. MACDOUGALL: Il n'y a eu aucun cas semblable à ma connaissance depuis que le réseau existe.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Peters.

M. PETERS: Monsieur Macdougall, est-ce pour cette raison qu'un camion de messageries du National-Canadien ou du Pacifique-Canadien peut stationner en bordure du trottoir ou en double file sur les rues principales où d'autres camions ne peuvent le faire?

M. MACDOUGALL: Je ne suis pas au courant de cette situation.

M. PETERS: Je peux vous affirmer que, dans un grand nombre de villes, le National-Canadien et le Pacifique-Canadien se moquent ouvertement des règlements de circulation des municipalités. Je me suis souvent demandé pourquoi on ne les inquiétait pas. Est-ce que «l'intérêt général du Canada» les dégage vraiment de toute responsabilité?

M. MACDOUGALL: Non, je ne puis l'admettre, monsieur Peters.

Le PRÉSIDENT: Je crois qu'ils ne sont pas les seuls.

M. PETERS: Timmins est un excellent exemple. Ces camions stationnent couramment en double file sur la rue principale. Il y a une ruelle derrière tous les principaux établissements, mais ils ne s'en servent jamais. Ils stationnent toujours sur la rue principale, et en pleine chaussée. Je le sais parce que j'ai essayé de porter plainte contre eux. On ne peut pas porter plainte contre eux.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Fisher.

M. PETERS: Je suis curieux de savoir si c'est ce que M. Macdougall entend par absence d'un permis fédéral. J'ignore si ces camions portent une plaque de licence provinciale.

M. MACDOUGALL: Je parlais seulement du permis de transporter des marchandises entre certains points.

M. PETERS: Vous avez dit qu'ils n'étaient pas assujettis à la réglementation provinciale.

M. MACDOUGALL: J'ai dit qu'ils n'étaient pas assujettis à la réglementation de la commission provinciale des transports routiers, qui délivre des permis de transport sur certains trajets ou dans certaines régions. Je ne songeais pas aux plaques de licence des camions, ni à la réglementation relative au poids, à la sécurité et à d'autres choses semblables.

M. PETERS: Comment peuvent-ils être assujettis à la réglementation municipale autrement que de plein gré? Les trains n'arrêtent pas aux passages à niveau grâce à la loi sur les chemins de fer. Ils ont toujours droit de passage.

M. MACDOUGALL: Les trains?

M. PETERS: Oui, à cause de la loi sur les chemins de fer. Est-ce que cette loi donne les mêmes droits aux transporteurs routiers?

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

M. PETERS: Leur donne-t-elle une latitude semblable?

M. PETERS: Dites-vous que non?

M. MACDOUGALL: Je suis un peu dérouté par cette série de questions.

M. PETERS: J'essaie d'établir clairement dans mon esprit quels changements il y aurait dans la réglementation si la source des permis changeait.

M. MACDOUGALL: Afin de vous répondre, monsieur Peters, je vous dirai que nous n'avons jamais pris pour position, je pense, qu'à titre de chemin de fer fédéral nous étions au-dessus des lois de la circulation, que nous n'avons pas à stopper aux signaux d'arrêt ni à obéir aux règles de sécurité. Nous ne nous sommes même pas posé la question de savoir si la loi nous permettait ou non de mépriser ces règles de la société. Nous y avons toujours obéi et nous ne nous sommes même pas occupés de savoir si, juridiquement, nous avions le droit de les violer. Nous avons pour ligne de conduite de ne pas y contrevenir. Notre ligne de conduite est de les respecter. C'est naturel et sensé.

M. PETERS: Prétendez-vous que les permis dont vous parlez sont seulement les permis qui vous accordent l'autorisation de faire un genre particulier de ramassage? La loi sur les chemins de fer accorde cette autorisation, à votre avis, et c'est le permis dont vous parlez?

M. MACDOUGALL: Si le camionneur ordinaire, monsieur Peters, veut exploiter un service de ramassage et de livraison dans la ville d'Ottawa, sauf s'il ne dépasse pas un rayon de trois milles, ce qui est l'exception dans la loi que M. Gazdik a mentionnée, il lui faut s'adresser à la commission de l'Ontario et obtenir un permis de ramassage et de livraison. Notre position, c'est que nous ne sommes pas tenus de faire cela.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Fisher.

M. FISHER: J'essaie de rendre votre argumentation aussi simple que possible, monsieur Macdougall.

En fait, l'article 10 g) vous autorise à exploiter un service de ramassage et de livraison. Mais il faut qu'il soit renforcé par l'article 19 pour vous dispenser d'avoir à satisfaire à certaines exigences provinciales en ce qui concerne les permis.

M. MACDOUGALL: Je ne crois pas m'être exprimé ainsi, monsieur Fisher. Il n'est pas question de nous en dispenser, car en premier lieu, comme je l'ai expliqué, les autorités provinciales ont refusé d'exercer la moindre autorité sur les services de ramassage et de livraison établis par les compagnies ferroviaires fédérales.

M. FISHER: Dans ce cas, quel avantage y a-t-il à garder l'article 19 tel qu'il est au lieu d'accepter l'amendement qu'on a proposé et qui consisterait à rendre la déclaration d'intérêt général pour le Canada inapplicable à 10 g)?

M. MACDOUGALL: Si nous avons raison, et je pense que nous avons raison, de dire que les chemins de fer fédéraux exploitent leurs services actuels de ramassage et de livraison sous l'autorité fédérale et non sous l'autorité provinciale, nous voulons que cette compagnie n'ait pas moins que cela. Je crois que c'est le principal avantage.

Nous voulons qu'elle soit dans le même cas que le National-Canadien et le Pacifique-Canadien. Par exemple, si cet amendement était adopté, mise à part la question de savoir si les autorités provinciales assumeraient la juridiction, cela voudrait dire que l'autorité fédérale ne serait plus compétente.

Je pense qu'on verrait ensuite nos concurrents, l'industrie du camionnage, s'évertuer à faire changer aussi la situation en ce qui concerne le droit du National-Canadien et du Pacifique-Canadien de faire du ramassage et de la livraison.

M. FISHER: Il en est donc ainsi. Le fait que le service de ramassage et de livraison sera déclaré être dans l'intérêt général du Canada vous empêchera de vous trouver pris dans ce genre de compétition.

M. MACDOUGALL: Je le crois. Il y a en ce moment une situation donnée. Rien ne se trouve changé dans cette situation. La situation ne sera pas différente. Il n'y aura ni augmentation ni diminution. La situation restera telle qu'elle est.

M. FISHER: Au comité du Sénat, M. Spence a mentionné l'article 17 de la loi sur le National-Canadien et le Pacifique-Canadien. Cela me trouble un peu, car les propositions actuellement à l'étude au Parlement doivent faire disparaître cette loi. Je veux demander à M. Spence pour quelles raisons il a ramené cette loi sur le tapis en ce moment.

M. SPENCE: J'ai fait cette remarque, monsieur Fisher, afin de montrer que le Parlement lui-même prévoyait à cette époque que les chemins de fer feraient du transport routier aussi bien que du transport ferroviaire, et que ce n'était donc pas une question tout à fait étrangère au Parlement.

M. FISHER: Il me semble que cela brouille la distinction que M. Macdougall nous a faite entre services routiers et services de ramassage et de livraison. Je veux dire que son argumentation est plus claire pour moi que la vôtre.

M. SPENCE: La mienne était principalement fondée sur l'article 315 de la loi sur les chemins de fer, que j'ai cité alors en attirant l'attention sur le sous-alinéa 1 e), où il est stipulé que la compagnie doit, en conformité de ses pouvoirs, fournir tout autre service se rapportant au transport tel que pratiqué de coutume par une compagnie de chemins de fer, que la Commission peut ordonner.

En réalité, tout ce dont les chemins de fer parlent ici, et nous prétendons que tout ce dont parle l'article 10 g), c'est d'un autre service se rapportant au transport tel que pratiqué de coutume par une compagnie de chemin de fer. Nous voulons simplement jouer notre rôle de chemin de fer.

Tout le monde sait qu'un train ne peut pas être remorqué jusqu'à la porte de chaque client. Il nous faut ramasser les marchandises de l'expéditeur et les transporter au terminus, puis les expédier par rail. A l'autre bout, il nous faut les prendre du train et les livrer à la porte du destinataire. Tel est principalement et essentiellement la fonction d'un service ferroviaire. C'est tout ce que nous demandons ici. Nous demandons simplement l'autorisation d'exploiter notre service ferroviaire. Ce sera la Compagnie du terminus d'Ottawa elle-même. C'est une sorte de chose que nous faisons nous-mêmes. Les compagnies-mères le font actuellement. Comme M. Macdougall l'a dit, le Pacifique-Canadien n'a pas le pouvoir de faire du transport routier. Le Pacifique-Canadien lui-même, quand il veut faire du transport routier, fait l'acquisition d'une compagnie de camionnage qui est sous la juridiction provinciale et qui possède tous les permis et pouvoirs nécessaires. Mais la loi sur les chemins de fer nous fait un devoir de bien servir nos expéditeurs par rail en allant cueillir ou livrer les marchandises à la porte, et ce service fait partie du transport. C'est tout ce dont il est question ici. Il est évident que cela doit être sous la juridiction fédérale.

Je ne veux pas dire que nous voulons être capables d'envoyer des camions sans plaques de permis livrer des marchandises. Quand ils roulent sur les voies publiques, même s'ils sont sous la juridiction fédérale, il faut qu'ils se conforment aux règles locales et aux lois de la circulation. Personne n'ira le contester. Je crois qu'on a soulevé une tempête dans un verre d'eau. Nous voulons simplement qu'un petit service complémentaire des chemins de fer ne soit pas mis dans une position qui n'existe nulle part ailleurs au Canada.

Voquez quelles extraordinaires conséquences juridiques et quels problèmes suivraient si ce service de ramassage et de livraison était placé sous la juridiction des provinces. Par exemple, supposons qu'un propriétaire de garage à Eastview veuille faire venir des pièces de Windsor, en Ontario. Je présume que nous avons un prix de déposé auprès de la Commission des transports qui comprend le prix du ramassage à Windsor et le prix de la livraison à Ottawa. Notre camion à Windsor ira prendre les pièces d'automobile à la porte de l'expéditeur et les transportera au hangar à marchandise. Elles seront mises à bord de notre train, arriveront à Ottawa et, avec la proposition maintenant avancée par l'Association des camionneurs, la juridiction fédérale cesserait au terminus d'Ottawa et la partie du trajet entre le terminus et la porte du garage à Eastview serait sous la juridiction provinciale. S'il en est ainsi, est-ce que l'expéditeur ou le destinataire pourra contester le prix qu'on lui demandera? Ce prix, déposé à la Commission des transports, s'applique à toute la distance d'une porte à l'autre. Inversement, le chemin de fer pourrait-il ajouter \$5 pour la livraison en alléguant qu'il n'est pas tenu d'adhérer au prix déposé à la Commission des transports pour cette partie du trajet? Ou encore, supposons que le destinataire est à Hull. Pourrions-nous tolérer que la commission de l'Ontario dise que le prix de cette livraison sera de \$5 et que la Régie du Québec établisse à \$2.50 le prix de la même livraison. Les complications de ce genre ne finiraient pas et seraient tout à fait inutiles.

De plus, cet envoi aura fait l'objet d'un connaissance. Or, le connaissance expose dans quelles conditions et dans quelle mesure le chemin de fer est responsable de toute perte ou avarie. Ces conditions sont approuvées par la Commission des transports et il faut que nous nous y conformions. Il faut qu'elles s'appliquent à chaque envoi. Mais si les marchandises sont perdues ou avariées entre le terminus d'Ottawa et la porte du destinataire, pourrions-nous dire que ces conditions ne s'appliquent pas à cette partie du trajet parce qu'elle est sous la juridiction provinciale et que nous allons appliquer d'autres limites de responsabilité? Je pense que cela ferait surgir une extraordinaire série de complexités juridiques dont personne ne profiterait, sauf peut-être les avocats qui devraient aller plaider les causes devant la Cour Suprême pour démêler l'écheveau.

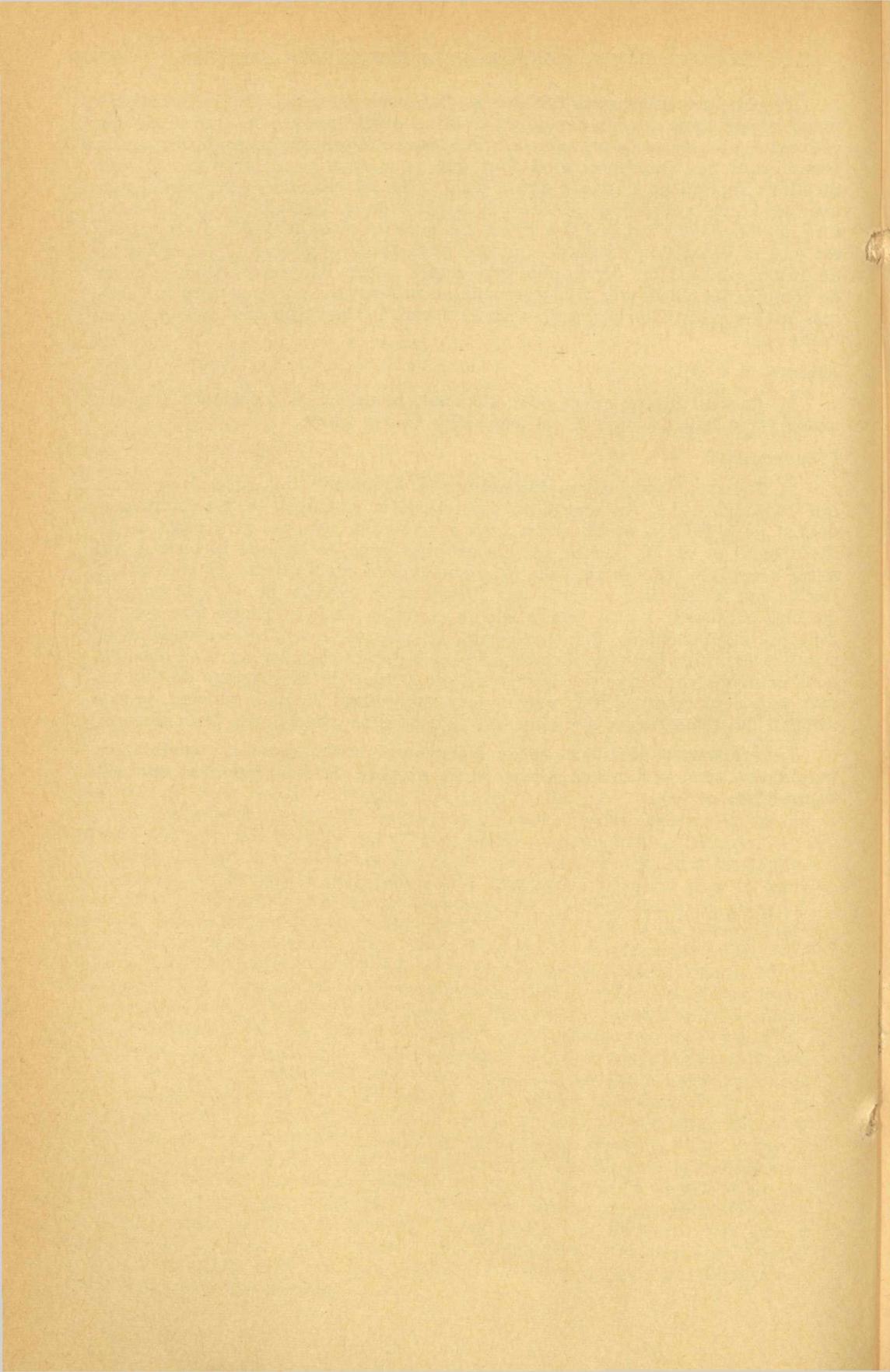
(Texte)

M. CARON: Est-ce qu'on peut ajourner, monsieur le président? J'ai des choses importantes à faire. Il est passé cinq heures trente.

(Traduction)

M. FISHER: Je suis encore dérouté par les arguments invoqués. Je voudrais que le ministre des Transports ou son conseiller juridique vienne commenter devant nous les arguments qu'on nous a présentés, non pas tant ceux de M. Macdougall et de M. Spence, car ils ont une sorte de logique historique qui m'est accessible. Elle se rattache à ce que je sais, mais j'ignore si je rendrais justice aux arguments avancés par l'Association canadienne du camionnage, qui me paraissent moins fondés sur la tradition et la pratique que sur les aspects constitutionnels. Par conséquent, je voudrais entendre le conseiller du ministre exprimer les vues du ministère au sujet de ces arguments et, ensuite, nous pourrions permettre à l'Association canadienne du camionnage de dire un mot, puis nous voterons pour voir si nous approuvons. Pour le moment, je suis satisfait des témoignages que viennent de rendre les avocats des deux réseaux.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous ajournons à mardi prochain et je communiquerai avec le ministre comme on l'a proposé. Je crois que c'est une très bonne idée.



CHAMBRE DES COMMUNES  
Deuxième session de la vingt-sixième législature  
1964-1965

---

COMITÉ PERMANENT  
DES  
CHEMINS DE FER, CANAUX  
ET LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES

Président: M. JEAN-T. RICHARD

---

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule 10

---

SÉANCES DU JEUDI 18 FÉVRIER ET DU  
VENDREDI 19 FÉVRIER 1965

---

Concernant le

Bill S-7, Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada.

---

Y COMPRIS

LE SIXIÈME RAPPORT À LA CHAMBRE

---

TÉMOINS:

L'honorable John Whitney Pickersgill, ministre des Transports; *Du ministère des Transports*: MM. J. R. Baldwin, sous-ministre, Alan Cumyn, directeur, Direction des règlements de la marine; R. R. MacGillivray, conseiller adjoint, division du contentieux, et le capitaine W. S. G. Morrison, surintendant, examens nautiques, Direction des règlements de la marine; M. Robert F. Cook, président de la *Canadian Brotherhood of Railway, Transport and General Workers, succursale 425* (Vancouver; le capitaine E. W. Meadows secrétaire adjoint, *The Canadian Merchant Service Guild*; MM. J. Rod Lindsay, gérant général, et M. Harold L. Cliffe, gérant, *Canadian Tug Boat Co. Ltd.*

ROGER DUHAMEL, M.S.R.C.  
IMPRIMEUR DE LA REINE ET CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE  
OTTAWA, 1965

21714-1

COMITÉ PERMANENT  
DES  
CHEMINS DE FER, CANAUX ET LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES

Président: M. Jean-T. Richard

MM.

Addison	Greene	Matte
Armstrong	Grégoire	McBain
Balcer	Guay	McNulty
Barnett	Gundlock	Millar
Basford	Hahn	Mitchell
Beaulé	Horner ( <i>Acadia</i> )	Muir ( <i>Lisgar</i> )
Berger	Howe ( <i>Wellington- Huron</i> )	Nugent
Boulanger	Irvine	Olson
Cadieu	Kennedy	Pascoe
Cameron ( <i>Nanaïmo- Cowichan-Les Îles</i> )	Korchinski	Pugh
Cantelon	Lachance	Rapp
Cantin	Laniel	Regan
Cooper	Latulippe	Rhéaume
Cowan	Leblanc	Rideout (M <sup>me</sup> )
Crossman	Lessard ( <i>Saint-Henri</i> )	Rock
Crouse	Lloyd	Southam
Fisher	Macaluso	Stenson
Foy	MacEwan	Tucker
Godin	Mackasey	Winch—60.
Granger	Marcoux	

(Quorum 12)

*Le secrétaire du Comité,*  
Marcel Roussin  
(à titre temporaire).

## ORDRE DE RENVOI

Le MARDI 10 novembre 1964.

*Il est ordonné*—Que les bills ci-dessous soient référés au Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques:

Bill S-33, Loi constituant en corporation la Compagnie de chemin de fer du terminus d'Ottawa.

Bill S-7, Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada.

Attesté.

Le MERCREDI 9 décembre 1964.

*Il est ordonné*—Que les noms de MM. Leduc et Cyr soient substitués à ceux de MM. Laniel et Lessard (*Saint-Henri*) sur la liste des membres du Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques.

Attesté.

Le MERCREDI 17 février 1965.

*Il est ordonné*—Que les noms de MM. Foy, McNulty, Lloyd, Berger, Addison, Laniel, Lessard (*Saint-Henri*), Macaluso, M<sup>me</sup> Rideout et M. Winch soient substitués à ceux de MM. Béchard, Francis, Tardif, Caron, Éthier, Leduc, Cyr, Macdonald, Ryan et Peters sur la liste des membres du Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques.

## RAPPORT DE LA CHAMBRE

Le MERCREDI 24 février 1964.

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

### SIXIÈME RAPPORT

Le Comité a étudié le bill S-7, Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada, et a décidé d'en faire rapport, avec les modifications suivantes:

#### 1. Dispositions nouvelles

Adjonction, immédiatement après l'article 1<sup>er</sup>, 22<sup>e</sup> ligne, page 2, des nouveaux articles suivants:

«2. L'article 87 de ladite loi est abrogé et remplacé par ce qui suit:

«87. (1) Lorsqu'une personne fait usage du *drapeau national du Canada* et emprunte la nationalité *canadienne* à bord d'un navire, qui est en tout ou en partie la propriété de personnes non qualifiées pour être propriétaires d'un navire canadien, afin de faire passer ce navire pour un navire canadien, le navire est sujet à confiscation en vertu de la présente loi, à moins que cette nationalité n'ait été empruntée en vue d'échapper à la prise d'un ennemi ou d'un navire de guerre étranger dans l'exercice d'un droit quelconque de belligérant.

(2) Dans toute procédure exercée pour mettre à exécution cette confiscation, le fardeau de la preuve du droit d'user du *drapeau national du Canada* et d'emprunter la nationalité *canadienne* incombe à la personne qui a employé ce pavillon et emprunté cette nationalité.»

3. L'article 89 de ladite loi est abrogé et remplacé par ce qui suit:

«89. Lorsqu'une personne non qualifiée acquiert à titre de propriétaire, autrement que par transmission dans les termes ci-dessus prescrits, un intérêt soit légal soit bénéficiaire, dans un navire faisant usage du *drapeau national du Canada* et empruntant la nationalité *canadienne*, ledit intérêt est sujet à confiscation en vertu de la présente loi.»

4. Les paragraphes (1) et (2) de l'article 91 de ladite loi sont abrogés et remplacés par ce qui suit:

«91. (1) Le *drapeau national du Canada* est expressément déclaré constituer les couleurs nationales régulières de tous navires canadiens, et de tous navires et bateaux qui seraient immatriculés au Canada s'ils étaient tenus à quelque immatriculation, appartenant à un sujet britannique résidant au Canada, sauf dans le cas de tout navire ou bateau pour lors autorisé à arborer d'autres couleurs nationales, conformément à une autorisation de Sa Majesté ou en vertu de règlements pouvant être établis par le gouverneur en conseil.

(2) Lorsqu'un navire ou bateau décrit au paragraphe (1) arbore

- a) quelque pavillon national distinctif autre que le *drapeau national du Canada*; ou
- b) le pavillon ou la flamme que portent habituellement les navires de Sa Majesté ou des pavillons ou flammes ressemblant à ceux de Sa Majesté, sans l'autorisation de Sa Majesté ou en vertu des règlements édictés par le gouverneur en conseil.

Le capitaine du navire ou bateau, ou le propriétaire s'il est à bord, est coupable d'une infraction et passible, sur déclaration sommaire de culpabilité, d'une amende d'au plus *cinq* cents dollars ou d'un emprisonnement d'au plus six mois, ou des deux peines à la fois.»

2. *Articles 2 à 37 inclusivement:*

Être renumérotés comme articles 5 à 40 respectivement.

3. *Article 7* (renuméroté comme article 10):

Le paragraphe (1b) de l'article 391 de la Loi, lignes 1 à 10, page 6 du bill, est abrogé et remplacé par ce qui suit:

«(1b) Sous réserve des articles 480 à 482, tout vapeur canadien qui n'est pas un navire décrit dans les paragraphes (1) ou (1a) sera assujéti à l'examen de sa coque, de ses machines et installations par un inspecteur de vapeurs, conformément au règlement, avant que le navire ne soit mis en service et après, au moins une fois par an, et, par la suite, si on fait des visites de classification, à l'intervalle plus éloigné et sous réserve des conditions qui peuvent être prescrites par le règlement.»

4. *Article 16* (renuméroté comme article 19):

Le paragraphe d) de l'article 402 de la Loi, lignes 26 à 44, page 11 du bill, est supprimé et remplacé par ce qui suit:

«d) s'il s'agit d'un navire de charge autre qu'un navire nucléaire et que le certificat mentionné à l'alinéa a) n'ait pas été présenté,

- (i) d'un certificat valable de sécurité de construction pour navire de charge et d'un certificat valable de sécurité du matériel d'armement pour navire de charge, lorsque la jauge brute du navire est de cinq cents tonneaux ou plus, et
- (ii) d'un certificat valable de sécurité radiotélégraphiques pour navire est de seize cents tonneaux ou plus, ou d'un certificat valable de sécurité radiotélégraphique pour navire de charge ou d'un certificat valable de sécurité radiotéléphonique pour navire de charge, lorsque la jauge brute du navire est inférieure à seize cents tonneaux, et de tout certificat valable d'empton, délivré à l'égard du navire.»

5. *Article 37* (renuméroté comme article 40):

Les lignes 25 à 32 à la pag 21 du bill sont supprimées et remplacées par ce qui suit:

«40. (1) L'article 1, les articles 9 à 30 et l'article 39 de la présente Loi entreront en vigueur pour les navires canadiens et pour les navires immatriculés dans tout autre pays le jour ou les jours qui seront fixés par une proclamation du gouverneur en conseil.

(2) L'article 6 et l'article 38 de ladite Loi entreront en vigueur le jour ou les jours qui seront fixés par une proclamation du gouverneur en conseil.»

Un exemplaire des procès-verbaux et témoignages se rapportant audit bill (fascicule n° 10) est annexé.

Respectueusement soumis,

*Le président,*  
JEAN-T. RICHARD

(Présenté le 24 février 1965)

## PROCÈS-VERBAUX

JEUDI 18 février 1965

(21)

Le Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques se réunit aujourd'hui à 10 h. 15 du matin, sous la présidence de M. J.-T. Richard.

*Présents:* M<sup>me</sup> Rideout et MM. Balcer, Barnett, Cameron (*Nanaimo-Cowichan-Les Îles*), Cooper, Cowan, Crossman, Crouse, Foy, Greene, Hahn, Laniel, Leblanc, Lloyd, Macaluso, Marcoux, McNulty, Millar, Pascoe, Regan, Richard, Rock, Southam, Winch (24).

*Aussi présents:* L'honorable John Whitney Pickersgill, ministre des Transports; et *du ministère des Transports:* MM. J. R. Baldwin, sous-ministre; Alan Cumyn, directeur des règlements de la marine; R. R. MacGillivray, avocat-conseil adjoint au Contentieux; F. S. Slocombe, chef de la Division nautique et du pilotage; J. H. W. Cavey, chef de la Division des ports et des biens; G. G. M. Guthrie, surveillant à l'Immatriculation des navires; E. J. Jones, du Service d'inspection des navires à vapeur; A. G. E. Argue et C. D. Kenny, tous deux de la Division des règlements sur la radio.

En ouvrant la séance, le président informe le Comité qu'il fallait une autorisation afin d'obtenir des exemplaires de la loi sur la marine marchande du Canada.

M. Regan propose donc, avec l'appui de M. Rock,

Que le secrétaire soit autorisé à procurer au Comité 65 exemplaires en anglais et 22 exemplaires en français de la loi sur la marine marchande du Canada.

M. Cowan s'enquiert de la discussion du bill S-33, «Loi constituant en corporation la Compagnie de chemin de fer du terminus d'Ottawa», dont le Comité est déjà saisi.

Le président met en délibération l'article 1 du bill S-7, «Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada», et informe le Comité que le ministre des Transports et d'autres témoins seront entendus. Il présente le ministre ainsi que ses hauts fonctionnaires.

L'honorable M. Pickersgill dépose un amendement au bill S-7 concernant le *drapeau national du Canada*.

Sur la proposition de l'honorable ministre des Transports, le Comité se déclare prêt à se réunir à 9 h. 30 du matin, le cendredi 19 février 1965.

M. Baldwin, sous-ministre des Transports, explique le fond du bill S-7, et il dépose les projets d'amendements suivants:

### *Sur l'article 7*

Que le bill S-7, Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada, soit modifié par la suppression du paragraphe (1b) de l'article

391 à l'Article 7 (renuméroté comme article 10), lignes 1 à 10, page 6 du bill, et son remplacement par le texte qui suit:

Inspection des navires à vapeur canadiens ne ressortissant pas à la Convention de sécurité

«1b) Sous réserve des articles 480 à 482, tout vapeur canadien qui n'est pas un navire décrit dans les paragraphes 1) ou 1a) sera assujéti à l'examen de sa coque, de ses machines et installations par un inspecteur de vapeurs, conformément au règlement, avant que le navire ne soit mis en service et après, au moins une fois par an, et, par la suite, si on fait des visites de classification, à l'intervalle plus éloigné et sous réserve des conditions qui peuvent être prescrites par le règlement.»

*Sur l'article 16*

Que le bill S-7, Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada, soit modifié par la suppression du paragraphe d) de l'article 402 à l'article 16 (renuméroté comme article 19), lignes 26 à 44, page 11 du bill, et son remplacement par le texte qui suit:

d) s'il s'agit d'un navire de charge autre qu'un navire nucléaire et que le certificat mentionné à l'alinéa a) n'ait pas été présenté,

(i) d'un certificat valable de sécurité de construction pour navire de charge et d'un certificat valable de sécurité du matériel d'armement pour navire de charge, lorsque la jauge brute du navire est de cinq cents tonneaux ou plus, et

(ii) d'un certificat valable de sécurité radiotélégraphique pour navire de charge, lorsque la jauge brute du navire est de seize cents tonneaux ou plus, ou d'un certificat valable de sécurité radiotélégraphique pour navire de charge ou d'un certificat valable de sécurité radiotéléphonique pour navire de charge, lorsque la jauge brute du navire est inférieure à seize cents tonneaux,

et de tout certificat valable d'exemption délivré à l'égard du navire.»

Après débat, M. Macaluso propose, avec l'appui de M. Rock,

Que les articles 6 à 27 inclusivement soient adoptés ainsi modifiés.

*Sur l'article 28*

Adopté.

*Sur l'article 35*

Adopté.

*Sur les articles 2 et 30*

Ces articles ayant été débattus, M. Macaluso propose, avec l'appui de M. Lloyd,

Qu'ils soient adoptés.

Là-dessus, M. Rock propose, avec l'appui de M. Crouse,

Que les articles 2 et 30 soient réservés jusqu'à ce que le ministre des Transports ait fourni de plus amples explications.

La proposition de M. Rock, mise aux voix, est adoptée par 6 voix contre 5.

Par conséquent, les articles 2 et 30 sont réservés.

A midi et demi, l'interrogatoire des témoins est interrompu et la séance est suspendue jusqu'à 4 heures de l'après-midi, mais il est entendu que trente minutes seront alors jugées suffisantes pour former quorum.

## SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

(22)

Le Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques reprend ses délibérations à 4 h. 10 de l'après-midi, sous la présidence de M. J.-T. Richard.

*Présents:* M<sup>me</sup> Rideout et MM. Barnett, Cantin, Cowan, Crouse, Granger, Hahn, Kennedy, Lachance, Lessard (*St-Henri*), Leblanc, Lloyd, Macaluso, McNulty, Richard, Rock, Tucker, Winch (18).

*Aussi présents:* Les mêmes témoins qu'à la séance du matin ainsi que le capitaine W. S. G. Morrison, surintendant des Examens nautiques à la Direction des Règlements de la marine, ministère des Transports; et M. Robert F. Cook, président de la *Canadian Brotherhood of Railway, Transport and General Workers*, succursale 425, Vancouver, et le capitaine E. W. Meadows, secrétaire adjoint, *The Canadian Merchant Service Guild*.

Le Comité poursuit l'examen du bill S-7, loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada.

*Sur l'article 29*

Adopté.

*Sur les articles 31, 32, 33 et 34*

Adoptés.

*Sur l'article 36*

Adopté.

*Sur les articles 3 et 5*

Adoptés.

*Sur les articles 37 et 1*

Adoptés.

Sur la proposition de M. Macaluso, avec l'appui de M. McNulty,

*Il est décidé*—Que le bill S-7, loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada, soit modifié

(1) Par l'adjonction, immédiatement après l'article 1<sup>er</sup>, 22<sup>e</sup> ligne, page 2, des nouveaux articles suivants:

2. L'article 87 de ladite loi est abrogé et remplacé par ce qui suit: Sanction pour avoir emprunté indûment la nationalité canadienne.

«87. (1) Lorsqu'une personne fait usage du *drapeau national du Canada* et emprunte la nationalité canadienne à bord d'un navire, qui est en tout ou en partie la propriété de personnes non qualifiées pour être propriétaires d'un navire canadien, afin de faire passer ce navire pour un navire canadien, le navire est sujet à confiscation

en vertu de la présente loi, à moins que cette nationalité n'ait été empruntée en vue d'échapper à la prise d'un ennemi ou d'un navire de guerre étranger dans l'exercice d'un droit quelconque de belligérant.

Fardeau de la preuve.

(2) Dans toute procédure exercée pour mettre à exécution cette confiscation, le fardeau de la preuve du droit d'user du *drapeau national du Canada* et d'emprunter la nationalité *canadienne* incombe à la personne qui a employé ce pavillon et emprunté cette nationalité.»

3. L'article 89 de ladite loi est abrogé et remplacé par ce qui suit: Sanction lorsqu'une personne non qualifiée devient propriétaire.

«89. Lorsqu'une personne non qualifiée acquiert à titre de propriétaire, autrement que par transmission dans les termes ci-dessus prescrits, un intérêt soit légal soit bénéficiaire, dans un navire faisant usage du *drapeau national du Canada* et empruntant la *nationalité canadienne*, ledit intérêt est sujet à confiscation en vertu de la présente loi.»

4. Les paragraphes (1) et (2) de l'article 91 de ladite loi sont abrogés et remplacés par ce qui suit:

Couleurs nationales de navires, et sanction lorsqu'on arbore des couleurs non autorisées.

«91. (1) Le *drapeau national du Canada* est expressément déclaré constituer les couleurs nationales régulières de tous navires canadiens, et de tous navires et bateaux qui seraient immatriculés au Canada s'ils étaient tenus à quelque immatriculation, appartenant à un sujet britannique résident au Canada, sauf dans le cas de tout navire ou bateau pour lors autorisé à arborer d'autres couleurs nationales, conformément à une autorisation de Sa Majesté ou en vertu de règlements pouvant être établis par le gouverneur en conseil

Infraction et sanction.

(2) Lorsqu'un navire ou bateau décrit au paragraphe (1) arbore

- a) quelque pavillon national distinctif autre que le *drapeau national du Canada*; ou
- b) le pavillon ou la flamme que portent habituellement les navires de Sa Majesté ou des pavillons ou flammes ressemblant à ceux de Sa Majesté, sans l'autorisation de Sa Majesté ou en vertu des règlements édictés par le gouverneur en conseil,

le capitaine du navire ou bateau, ou le propriétaire s'il est à bord, est coupable d'une infraction et passible, sur déclaration sommaire de culpabilité, d'une amende d'au plus cinq cents dollars ou d'un emprisonnement d'au plus six mois, ou des deux peines à la fois.»

et les articles 2 à 37 inclusivement sont renumérotés en conséquence.

(2) Par la suppression de l'article 40 et son remplacement par le suivant:

«40. (1) L'article 1, les articles 9 à 30 et l'article 39 de la présente loi entreront en vigueur pour les navires canadiens et pour les navires immatriculés dans tout autre pays le jour ou les jours qui seront fixés par une proclamation du gouverneur en conseil.

(2) L'article 6 et l'article 38 de ladite loi entreront en vigueur le jour ou les jours qui seront fixés par une proclamation du gouverneur en conseil.»

Le président rappelle au Comité que les articles 2 et 30 ont été réservés jusqu'à ce que le ministre des Transports se présente devant le Comité, le vendredi 19 février 1965.

#### Sur l'article 4

Le président présente M. Robert F. Cook et le capitaine E. W. Meadows. Ce dernier donne lecture d'un mémoire dont un exemplaire anglais avait été distribué aux membres du Comité.

A 5 h. 30 minutes, l'interrogatoire des témoins au sujet de l'article 4 est interrompu et le Comité s'ajourne jusqu'à 9 h. 30 du matin, le vendredi 19 février 1965.

---

Le VENDREDI 19 février 1965

(23)

Le Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques se réunit aujourd'hui à 9 h. 40 du matin sous la présidence de M. J.-T. Richard.

Présents: M<sup>me</sup> Rideout et MM. Barnett, Basford, Cameron (*Nanaimo-Cowichan-Les Îles*), Cantin, Cowan, Crouse, Foy, Granger, Hahn, Laniel, Macaluso, Matte, McNulty, Millar, Pascoe, Richard, Rock, Southam, Tucker, Winch—21.

Aussi présents: L'honorable John Whitney Pickersgill, *ministre des Transports*; M. Robert F. Cook, président de la *Canadian Brotherhood of Railway, Transport and General Workers*, succursale 425, Vancouver; le capitaine E. W. Meadows, secrétaire adjoint, *The Canadian Merchant Service Guild*; M. J. Rod Lindsay, gérant général, *Vancouver Tugboat Co. Ltd.* et aussi administrateur de la *B.C. Towboat Owners Association*; M. Harold L. Cliffe, gérant de la *Canadian Tugboat Co. Ltd.* et aussi administrateur de la *B.C. Towboat Owners Association*.

#### Sur les articles 2 et 30

A la demande de M. Rock, le ministre des Transports donne des explications concernant ces articles.

Les articles 2 et 30 sont adoptés.

#### Sur l'article 4

M. Cook poursuit ses remarques.

Le Comité accepte d'entendre les témoins présents avant d'interroger le capitaine Meadows et M. Cook.

M. Lindsay donne lecture d'un mémoire préparé d'avance dont un exemplaire anglais avait été distribué aux membres du Comité. Ensuite il ajoute quelques commentaires à sa déclaration.

A 10 h. 45 du matin, sur la proposition du ministre des Transports, le Comité décide de s'ajourner jusqu'à 2 h. 30 de l'après-midi et de se réunir dans la pièce 253-D afin de poursuivre l'interrogatoire des témoins.

La séance est suspendue.

## SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

(24)

Le Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques reprend ses délibérations à 2 h. 30 de l'après-midi, sous la présidence de M. J.-T. Richard.

*Présents:* M<sup>me</sup> Rideout et MM. Addison, Barnett, Basford, Cameron (*Nanai-mo-Cowichan-Les Îles*), Cantin, Cowan, Foy, Granger, Hahn, Lachance, Lloyd, MacEwan, Macaluso, McNulty, Richard, Rock, Tucker, Winch (19).

*Aussi présents:* Les mêmes témoins qu'à la séance du matin ainsi que du ministère des Transports: MM. Alan Cumyn, directeur des Règlements de la marine; R. R. MacGillivray, avocat-conseil adjoint au Contentieux; et E. J. Jones, du Service d'inspection des navires à vapeur.

*Sur l'article 4*

Le Comité poursuit l'étude du bill S-7 ainsi que l'interrogation des témoins.

MM. Cumyn et MacGillivray font des commentaires sur les mémoires présentés par les deux associations entendues auparavant.

A 2 h. 55 de l'après-midi, la séance est suspendue afin de permettre aux membres du Comité de se rendre à la Chambre des communes, où ils sont appelés.

A 3 h. 10 de l'après-midi, la séance est reprise et l'interrogatoire des témoins continue. Le Comité décide que le mémoire qui sera présenté par la *Upper Lakes Shipping Ltd.* sera annexé au compte rendu des délibérations d'aujourd'hui, avec la mention qu'il a été reçu après l'adoption du bill S-7 par le Comité.

Le Comité accepte de se réunir le mardi 23 février 1965, afin d'étudier le bill S-41, Loi constituant en corporation la *Mountain Pacific Pipeline Ltd.*, le bill S-43, Loi concernant la *Canadian-Montana Pipe Line Company*, et le bill S-47, Loi concernant la *Burrard Inlet Tunnel and Bridge Company*; ainsi que le jeudi 25 février 1965, afin d'étudier le bill C-120, Loi modifiant la Loi sur les chemins de fer, la Loi sur les transports ainsi que la Loi sur les chemins de fer Nationaux du Canada et abrogeant la Loi sur le National-Canadien et le Pacifique-Canadien.

Après débat, M. Macaluso, avec l'appui de M. Hahn, propose

Que l'article 4 du bill soit adopté.

La motion, mise aux voix, est adoptée par 10 voix contre 3.

Le titre du bill et le bill lui-même sont adoptés.

Le Comité donne instruction au président de faire rapport à la Chambre du bill S-7 ainsi modifié.

A 4 h. 50 de l'après-midi, le Comité s'ajourne au mardi 23 février 1965, à 10 heures du matin.

*Le secrétaire suppléant du Comité,*  
Marcel Roussin.

*Remarque*

Une lettre, datée du 24 février 1965 et reçue de M. R. V. Sankey, avocat-conseil de la *Upper Lakes Shipping Ltd.*, le 25 février 1965, informe le Comité que cette Compagnie ne présentera pas de mémoire. (*Voir Appendice «A» au compte rendu d'aujourd'hui.*)

## TÉMOIGNAGES

JEUDI 18 février 1965

Le PRÉSIDENT: Messieurs, il y a quorum. Je déclare la séance ouverte.

J'aimerais qu'un membre du Comité présente une motion autorisant le secrétaire à obtenir, pour l'usage des membres du Comité, 65 exemplaires en anglais et 22 exemplaires en français de la loi sur la marine marchande du Canada. Comme vous le savez, il s'agit d'une loi volumineuse et nous serions obligés d'en acheter des exemplaires au bureau de l'Imprimeur de la Reine. Je suis d'avis que tous les membres de notre comité devraient avoir un exemplaire original de la loi sur la marine marchande du Canada. Quelqu'un pourrait-il présenter une telle motion?

(La proposition est présentée par M. Regan, avec l'appui de M. Rock.)

Il en est ainsi décidé.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous allons nous occuper de la loi sur la marine marchande du Canada. Ce bill S-7 a été adopté par le Sénat après plusieurs jours de délibération en comité. Je pense que, tout en faisant notre travail aussi sérieusement que d'habitude, nous pourrions faire autant diligence que possible. Je suis sûr que certains de nos membres se rendent compte qu'il y a un certain double emploi à l'occasion de la présentation des mémoires et témoignages devant les comités. Je ne suis pas de ceux qui pourraient être d'avis que les témoignages entendus par un comité du Sénat doivent être acceptés par notre comité, tout simplement parce qu'ils ont été imprimés. Cependant, j'espère que les membres se rappelleront que ces témoignages sont à notre disposition, et il se peut aussi que certains d'entre eux aient eu l'occasion de prendre connaissance des délibérations du Comité permanent du Sénat.

Ce matin, nous avons ici avec nous l'honorable M. Pickersgill, ministre des Transports. En plus, nous avons messieurs J. R. Baldwin, sous-ministre des Transports; Alan Cumyn, directeur des Règlements de la marine; R. R. MacGillivray, avocat-conseil adjoint au Contentieux; F. S. Slocombe, chef de la Division nautique et du pilotage; J. H. W. Cavey, chef de la Division des ports et des biens; G. G. M. Guthrie, surveillant à l'Immatriculation des navires; E. J. Jones, du Service d'inspection des navires à vapeur; A. G. E. Argue, de la Division des règlements sur la radio et C. D. Kenny, également de la Division des règlements sur la radio. Tous ces messieurs sont des fonctionnaires du ministère des Transports. En outre, d'autres groupes tels que des représentants des *Dominion Engineer* ainsi que des associations de propriétaires de navires, ont signifié leur intention de comparaître devant le Comité. Ces personnes auront l'occasion de témoigner.

Maintenant, j'ai l'intention de prier l'honorable ministre des Transports de faire quelques observations préliminaires.

M. COWAN: Monsieur le président, avant que nous commençons, l'étude du bill S-7, j'aimerais poser une question. L'automne dernier, avant l'ajournement de la session, le 18 décembre, nous traitions du bill S-33 dont j'ai ici un exemplaire. Dans ce bill, à la page 18, à l'article 26, on lit ce qui suit:

Sauf si les parties aux présentes en conviennent autrement de façon expresse, tous les transferts de terrains et d'installations indiqués dans le présent memorandum se feront simultanément le 2 janvier 1965.

Le PRÉSIDENT: Ce matin, nous traitons du bill S-7.

M. COWAN: Ce bill est-il donc annulé à présent?

Le PRÉSIDENT: Le bill dont vous parlez n'est pas à l'étude au Comité ce matin.

M. COWAN: Il contenait une date à laquelle nous ne nous sommes pas réunis. J'aimerais savoir ce qui est arrivé.

Le PRÉSIDENT: Je ne puis discuter cette question avec vous, car je ne suis pas un représentant attitré du gouvernement.

L'hon. J. W. PICKERSGILL (*ministre des Transports*): Je puis dire, monsieur le président, que le gouvernement a décidé, vu l'urgence qu'il y a de faire adopter la loi sur la marine marchande du Canada, et aussi dans l'espoir que sa suggestion au sujet du bill sur les chemins de fer sera acceptée, que la question de fond du bill serait déferée au présent Comité afin que nous puissions entendre quelques-unes des observations que les gens aimeraient faire à son sujet, avant que ce bill soit présenté de nouveau à la session prochaine. De cette façon, nous espérons réduire le temps qui sera requis lors de la prochaine session pour étudier une si importante mesure législative. Le gouvernement a décidé de ne pas poursuivre la discussion de ce bill au cours de la présente session, mais plutôt de le réserver et de le présenter de nouveau au cours de la prochaine session du Parlement.

M. COWAN: Le transfert de terrains aura-t-il lieu comme on le demande?

M. PICKERSGILL: Je n'en ai pas la moindre idée. Je devrai me renseigner.

M. COWAN: La Commission de la capitale nationale nous a dit quoi faire, et nous ne l'avons pas fait.

M. PICKERSGILL: Je ne suis pas le ministre responsable de la Commission de la capitale nationale.

M. CAMERON (*Nanaimo-Cowichan-Les Îles*): Dois-je comprendre que nous n'aurons qu'un interrogatoire préliminaire au sujet de la loi sur la marine marchande du Canada?

M. PICKERSGILL: Non. Ce que j'ai appelé préliminaire, c'était l'interrogatoire au sujet du bill sur les chemins de fer. A la suite de certaines conversations que j'ai eues, j'ose espérer que la Chambre pourra se déclarer d'accord pour que mon collègue, M. McIlraith, propose, peut-être demain ou lundi prochain, que la question de fond du bill—cela annulerait le bill—soit déferée sans débat à votre comité, afin qu'il puisse mettre à profit les deux ou trois semaines, peu importe, qui nous restent dans cette session. Beaucoup de gens désirent témoigner au sujet de ce bill sur les chemins de fer. Le bill serait alors présenté de nouveau au cours de la prochaine session. Nous pensons que, si nous pouvions profiter de ces deux ou trois semaines, nous pourrions avoir des vacances d'été et faire néanmoins adopter le bill en l'année 1965. C'est simplement une manière d'épargner un peu de temps.

Il n'existe pas d'entente entre les partis à ce sujet, mais j'ose espérer qu'on en arrivera à cela.

En ce qui concerne la loi sur la marine marchande du Canada, le gouvernement avait espéré la faire adopter au cours de la session de 1963. De fait, le gouvernement précédent avait espéré faire adopter un bill très semblable à celui-ci. A plusieurs points de vue, ce bill ne constitue qu'une mise au point. Il a été adopté par le Sénat, qui en a fait une étude approfondie. Nous espérons que le comité pourra en terminer l'examen en une ou deux séances.

M. CAMERON (*Nanaimo-Cowichan-Les Îles*): L'article 4 de ce bill contient une question qui a été déferée à une commission instaurée sous l'autorité du ministère du Travail. Le gouvernement fédéral va payer 50 p. 100 du coût. La commission a été établie et je crois que le document doit être signé aujourd'hui.

M. WINCH: Puis-je demander au ministre si ses instructions veulent que cette matière soit soumise à la Chambre au cours de la présente session, étant donné qu'il existe une entente voulant qu'un certain nombre des questions, faisant partie de l'amendement, soient actuellement l'objet d'une enquête dont le coût est partagé à raison de 50 p. 100 par le gouvernement, de 25 p. 100 par les employeurs et de 25 p. 100 par les syndicats? Je pense qu'il est important que nous soyons maintenant avisés pourquoi nous discutons des modifications à un bill, alors qu'une enquête a été instituée au sujet de questions réglées par ce même bill. Allons-nous nous trouver devant un fait accompli avant que nous puissions faire commencer l'enquête?

M. PICKERSGILL: Selon mes renseignements, les modifications proposées à l'article 4 de ce bill concernent la sécurité et n'ont rien à voir avec une enquête qui aurait pu être instituée par le ministère du Travail.

M. CAMERON (*Nanaimo-Cowichan-Les Îles*): Il a trait au personnel.

M. WINCH: A la puissance au frein et à la puissance nominale en c.v. Il concerne la sécurité.

M. ROCK: Ces messieurs pourraient-ils être plus précis au sujet du rapport qui existe entre l'enquête et l'article 4? Cela peut être important.

M. PICKERSGILL: Je serais tout à fait d'accord pour que l'article 4 soit réservé, au cas où nous y arriverions ce matin, afin de nous donner l'occasion de consulter le ministère du Travail et de vérifier si, oui ou non, il semble y avoir quelque conflit. Évidemment, si, par suite de l'enquête, on constatait que la question de fond constitue une entrave, je promettrais immédiatement que le gouvernement ferait les coupures nécessaires pour qu'il n'y ait pas de tel conflit.

M. WINCH: Dois-je comprendre que vous ne saviez pas que cette enquête avait été instituée par le ministère du Travail?

M. PICKERSGILL: Personnellement, je n'avais pas été consulté à ce sujet. Il y a beaucoup de choses sur lesquelles les ministres ne sont pas renseignés et sur lesquelles d'autres députés sont très bien informés.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous abordons l'article 1<sup>er</sup>.

Sur l'article 1<sup>er</sup>—*Navire de charge*.

Le PRÉSIDENT: Je pense que le ministre pourrait nous faire un exposé général sur le bill.

M. PICKERSGILL: En effet, c'est ce que j'avais espéré faire. Mais avant cela, j'aimerais vous annoncer quelque chose que je ne voudrais pas voir traiter comme nouvelle sensationnelle, même si c'est toujours un risque à prendre. Aux articles 87, 89 et 91, la loi sur la marine marchande du Canada contient certaines dispositions concernant l'usage du pavillon rouge du Canada par les navires marchands. Je crois que c'est le seul endroit dans les statuts du Canada où il existe une obligation statutaire d'arborer un drapeau. A tort ou à raison, j'ai pensé que, puisque le Parlement s'était prononcé au sujet de la question du drapeau, et vu que la proclamation royale a été faite, nous ne voudrions pas perpétuer l'obligation, contenue dans cette loi, d'arborer un drapeau qui a cessé légalement d'être le drapeau national du Canada. C'est pourquoi j'ose espérer que le Comité voudra bien se déclarer prêt à appuyer un amendement à ce bill qui, évidemment, devra être soumis à l'assentiment de l'autre Chambre. Cet amendement substituerait, dans ces articles, le drapeau national du Canada aux dispositions présentes s'y rapportant.

Je crois que nous avons assez d'exemplaires de l'amendement proposé pour pouvoir les distribuer. A toutes fins pratiques, il ajouterait les articles 2, 3 et 4 à la suite de l'article 1<sup>er</sup>, et nécessiterait la révision des autres articles.

CAMERON (*Nanaïmo-Cowichan-Les Îles*): Est-ce l'intention du gouvernement de suivre le précédent qui a conduit à l'usage du pavillon rouge comme pavillon distinguant la marine marchande des navires de la marine de guerre ou d'autres navires de l'État?

M. PICKERSGILL: Non. Je ne suis pas une autorité en la matière; mais, si je comprends bien l'intention actuelle est de n'avoir aucun autre pavillon d'aucune sorte; c'est à dire que des ordres en conseil ont été signés et le drapeau national du Canada a été substitué au pavillon bleu, au pavillon blanc et en autant que l'usage de l'armée est concerné, au pavillon rouge, ainsi qu'au pavillon des forces aériennes. Je croirais que ce serait plutôt curieux d'avoir un pavillon pour les navires marchands canadiens appartenant à des particuliers, qui serait différent du drapeau national, à moins que nous n'adoptions également une série de pavillons différents pour les forces armées ainsi que pour les navires de l'État.

Jusqu'à présent, le gouvernement n'a pas pris la question en considération, mais je crois que le dernier mot n'a pas encore été dit.

M. WINCH: Monsieur le président, puis-je vous poser une question? On m'a posé cette question et je n'ai pas pu y répondre; il se peut que le ministre puisse nous aider. Les clubs nautiques royaux m'ont demandé quelle serait leur situation. Ceci s'appliquerait-il, d'une façon ou d'une autre, aux clubs nautiques royaux?

M. PICKERSGILL: Non. Vu que ce sont là des organisations volontaires, le gouvernement ne veut leur imposer aucun règlement.

M. WINCH: Il y a ici une certaine expression et je me demande si oui ou non cela s'appliquerait aux clubs nautiques royaux. Je pense plus précisément au *Vancouver Royal Yacht Club*.

M. PICKERSGILL: Avant de répondre à une question aussi technique, je voudrais pouvoir bénéficier d'un conseil légal. Je demanderai que l'avocat-conseil du ministère consulte le ministère de la Justice à ce sujet.

M. WINCH: Je sais que le *Vancouver Royal Yacht Club* aimerait recevoir une réponse. En ce moment il arbore encore toujours le pavillon rouge.

M. PICKERSGILL: Avant de demander au Comité son approbation, nous aurons une réponse.

M. COWAN: On nous a dit maintes fois, aussi bien en français qu'en anglais, que le pavillon rouge était un drapeau maritime et que, par conséquent, nous ne devrions pas l'arborer ici au Canada. Pour l'amour du ciel, vous n'allez pas essayer de l'enterrer à présent.

M. PICKERSGILL: Je crois qu'il serait plutôt difficile de perpétuer une obligation statutaire d'arborer un drapeau qui a cessé de posséder un caractère officiel, sauf sur les navires appartenant à des particuliers, et de rendre obligatoire le port d'un drapeau qui n'est plus reconnu comme le drapeau national du Canada. De toute façon, nous avons l'intention de demander au Comité s'il accepterait cet amendement, de sorte que ce ne sera pas une infraction si un propriétaire de navire arbore le pavillon rouge. C'est-à-dire qu'il peut arborer le pavillon rouge s'il le désire. N'importe qui au pays, qui désirerait arborer le pavillon rouge, peut le faire. Le Canada est un pays libre et j'espère qu'il le restera. Je suis la dernière personne pouvant vouloir dicter aux gens ce qu'ils doivent faire dans ce genre de choses.

En effet, je ne vois personnellement aucun inconvénient à ce que cette clause statutaire soit éliminée de la loi et remplacée par une clause portant que tout drapeau, prescrit de temps à autre par proclamation, sera arboré. Ceci satisferait l'objection soulevée par M. Cameron. On pourrait atteindre le même résultat de cette façon plutôt que par la voie de ce genre de clause

statutaire. Si un des membres du Comité est d'avis que ce serait là une meilleure solution, je serais parfaitement d'accord d'accepter cette alternative.

Maintenant, si je puis aborder le bill lui-même, je ne prétends vraiment pas posséder les connaissances techniques requises que possèdent mes fonctionnaires. Ce serait une sottise de ma part de vouloir tenter de donner un aperçu général de tout le bill et je ne sais de quelle valeur serait un tel aperçu général. Cependant, il y a un point qui est d'une telle importance majeure que je me dois de le souligner, bien qu'il ait déjà été souligné très soigneusement au Sénat. Le bill réserve en effet la pratique du cabotage à la marine marchande du Canada à l'ouest d'une ligne tirée à travers le fleuve Saint-Laurent. C'est là une politique qui fut annoncée par l'honorable gentilhomme, qui vient d'occuper son siège, alors qu'il était ministre des Transports, si je ne me trompe. Cependant, cette nouvelle politique exigeait l'assentiment des autres parties contractantes de la Conférence de la marine marchande du Commonwealth avant que nous ne puissions la mettre en vigueur. Car jusqu'à présent, notre cabotage canadien a été réservé aux navires enregistrés dans des pays du Commonwealth et non pas uniquement à ceux inscrits au registre canadien. Vu qu'il existait dans certaines parties du Commonwealth des enregistrements pour lesquels les règlements de sécurité n'étaient pas comparables aux nôtres, cette situation pouvait conduire à une certaine concurrence pour la marine marchande du Canada. Tout compte fait, le gouvernement auquel appartenait l'honorable député de Trois-Rivières a été d'avis que cela n'était pas raisonnable, surtout en ce qui concerne les Grands Lacs et le fleuve Saint-Laurent, et le gouvernement actuel a partagé cette opinion.

On a trouvé qu'il serait très difficile d'exclure ces navires du golfe et de Terre-Neuve, où ils faisaient partie d'une vieille tradition. Et cette ligne fut donc tirée tel qu'indiqué dans le texte du bill. Il y a évidemment des personnes qui diront qu'il s'agit là d'une mesure restrictive. Je suppose que, jusqu'à un certain point, cela est vrai. Mais il est également vrai que presque tous les pays au monde restreignent leur cabotage national en faveur de leurs propres concitoyens et des navires enregistrés chez eux. Ceci est évidemment le cas d'une façon péremptoire aux États-Unis. Toujours est-il que le gouvernement a décidé d'adopter la proposition faite à ce sujet par le gouvernement précédent, et c'est ce qui constitue la seule innovation vraiment importante dans ce bill.

Quant aux autres clauses, je crois qu'on peut dire honnêtement, et j'ai devant moi mes fonctionnaires, qu'elles ne constituent qu'une mise en ordre. Le sous-ministre me dit que cette mise en ordre est importante, mais toutes les mises en ordre sont importantes. Toute personne qui néglige de faire le ménage, que ce soit une ménagère ou un chef de gouvernement, s'en aperçoit très rapidement.

Tout en étant une mise en ordre importante, ce n'est pas ce que l'on pourrait appeler de la matière sensationnelle. Je pense donc qu'il vaudrait beaucoup mieux que quelqu'un de moins sensationnel que moi tente d'en discuter.

M. WINCH: Puis-je vous demander comment vous aimeriez que nous procédions précisément, monsieur le président, car ainsi que l'a dit le ministre, cela ne constitue qu'une mise en ordre qui influence très spécialement la sécurité et les employés.

M. PICKERSGILL: Oui.

M. WINCH: Le seul fait qu'il y ait dans cette loi une distinction entre la puissance nominale et la puissance au frein, indique qu'il s'agit d'une mise en ordre. Puis-je vous demander comment vous avez l'intention de procéder avec ce bill?

Le PRÉSIDENT: Tout d'abord j'avais pensé que, lorsque le ministre aurait terminé ses remarques, nous aimerions entendre M. Baldwin avant de passer aux articles du bill et qu'il pourrait nous renseigner un peu plus en détail sur cette mise en ordre et sur le contenu du bill. Je pense que ces articles pourraient être divisés en un certain nombre de groupes. Je pense que lorsque M. Pickersgill aura terminé, je prierai M. Baldwin de nous dire exactement la portée précise de ce bill dans ses aspects généraux.

M. PICKERSGILL: J'ai fini. Je resterai aussi longtemps que je pourrai, monsieur le président, mais il y a aussi une séance du cabinet à l'heure actuelle et le premier ministre m'a demandé d'y paraître avant qu'elle ne prenne fin. Ainsi, si vous me voyez partir subrepticement d'ici quelques instants, vous comprendrez que cela ne sera pas dû au fait que je ne suis pas enchanté de demeurer en votre compagnie mais bien parce que je suis aussi membre d'une société secrète.

Le PRÉSIDENT: Elle n'est pas si secrète.

M. PICKERSGILL: Où j'ai aussi des obligations.

Le PRÉSIDENT: A présent, monsieur Baldwin.

M. LLOYD: Si je comprends bien, le ministre en somme a déclaré qu'il s'agit ici de matières techniques, et que les fonctionnaires du ministère devraient maintenant nous éclairer afin que nous comprenions tous mieux la portée du bill. Je propose que nous entendions M. Baldwin.

M. BARNETT: Je présume que le ministre sera de nouveau disponible lors d'une prochaine séance du Comité.

M. PICKERSGILL: Si le Comité veut bien consentir à se réunir demain matin à 9 h. 30, je serais ravi d'être présent. Et j'annulerais tout autre engagement possible car nous aimerions beaucoup pouvoir procéder avec ce bill de sorte que, si possible, nous pourrions encore faire le travail que j'ai suggéré en rapport avec le bill sur les chemins de fer.

Le PRÉSIDENT: Le Comité souhaite-t-il de se réunir à 9 h. 30 demain matin? Accepté.

Au tour de M. Baldwin.

M. J. R. BALDWIN (*sous-ministre des Transports*): Monsieur le président, Mesdames et Messieurs, le bill que vous avez devant vous aux fins d'étude, contient un nombre d'articles variés ou mineurs. Je crois que l'on pourrait les diviser en sept catégories principales selon la matière dont ils traitent. Même si les articles tombant sous ces différentes catégories, ne se suivent pas nécessairement dans l'ordre établi par le bill que vous avez devant vous, il y a cependant quelques rubriques indiquant les sujets traités par le bill. La première comprend la série d'articles traitant de la convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer. Celle-ci constitue une entente internationale intergouvernementale au sujet de la sécurité en mer qui énonce un certain nombre de normes de base pour la sauvegarde de la vie humaine dans la marine marchande.

Incidemment, lorsque je parle de sécurité dans ce contexte, cela ne concerne pas l'article spécifique auquel MM. Winch et Cameron ont fait allusion. La convention internationale de 1948 fut révisée lors d'une conférence internationale en 1960, et nous avons des améliorations dans un certain nombre de domaines. Il y a plusieurs séries de clauses dans ce bill qui rendent effective, ou qui permettent la mise en vigueur, d'une nouvelle convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer.

Le PRÉSIDENT: Pourriez-vous en même temps indiquer quels articles sont concernés?

M. BALDWIN: Il s'agirait des articles 6 à 27 du nouveau bill.

Le PRÉSIDENT: Continuez, s'il vous plaît.

M. BALDWIN: Il y a aussi, dans le nouveau bill, certaines dispositions concernant la pollution des eaux par les hydrocarbures provenant de navires. C'est là aussi une question de grande importance dans les eaux territoriales du Canada. L'article en question est l'article 28, et il est destiné à renforcer la position du gouvernement en ce qui concerne la prévention de la pollution par les hydrocarbures provenant de navires. Nous avons déjà travaillé dans ce domaine, et il en est résulté un amendement proposé pour la première fois il y a quelques années, mais celui-ci nous permettra de nous en occuper dans un secteur plus vaste, au niveau de la surface d'eau sur laquelle s'étendrait notre juridiction. Il y a ici des fonctionnaires techniques qui seront à votre disposition pour fournir de plus amples détails. Je ne fais qu'énoncer les principales rubriques en ce moment.

Il y a aussi une couple d'articles—je crois me rappeler qu'il s'agit des articles traitant des petits bâtiments, c'est-à-dire les articles 3 et 30, qui concernent notre autorité en matière de réglementation des bateaux de plaisance, les petits bâtiments ne se trouvant pas dans la catégorie soumise à l'enregistrement normal mais qui sont soumis au régime des permis d'exploitants.

M. WINCH: Quels sont encore ces articles?

M. BALDWIN: Ce sont les articles 3 et 30. Non, je devrais plutôt dire les articles 2 et 30 dans la version renumérotée. Encore une fois, le but principal de ces articles est d'obtenir une certaine autorité et juridiction additionnelle dans le domaine des bateaux de plaisance, afin de nous permettre de rencontrer à nouveau les gouvernements provinciaux en vue d'accomplir certaines choses dont nous croyons et espérons qu'ils, ou tout au moins certains d'entre eux, ressentent le besoin au sujet des règlements sur les bateaux de plaisance.

Nous possédons à l'heure actuelle l'autorité de délivrer des permis pour petits bâtiments et bateaux de plaisance. Cela a été mis en vigueur, et nous avons autorité pour délivrer des permis d'exploitants aux propriétaires de petits bâtiments, mais nous ne nous en sommes jamais servi.

La législation présente nous permettrait de négocier avec les gouvernements provinciaux en tant qu'agents aux fins de mise en vigueur de certains projets, si tel est leur désir, comportant la délivrance de permis à différents niveaux locaux.

En somme, à notre avis, la délivrance de permis ou le contrôle dans le domaine des petits bâtiments est une chose très difficile à administrer. Et l'instauration d'un régime rigide s'appliquant à tout le pays doit être conçue plutôt au niveau des besoins locaux, et c'est cela que nous recherchons.

De même, à l'article 30, ceci nous permettrait de mettre au point en collaboration avec les provinces et les municipalités, certains régimes sous lesquels l'exploitation de petits bâtiments pourrait être limitée, dans certaines régions, par les exigences municipales en ce qui concerne la sécurité ou tout autre point de vue.

La quatrième rubrique importante que j'aimerais mentionner se rapporte à la question du cabotage sur les Grands lacs. Je n'ai pas besoin d'en dire plus long sur ce sujet vu que le ministre a déjà traité de cela au cours de ses remarques générales. Mais ceci constitue une des matières les plus importantes du bill. C'est expliqué à l'article 38 à la fin du bill.

La cinquième rubrique se rapporte aux brevets et certificats des capitaines et des lieutenants de pêche. Il s'agit d'une tentative, qui résulte de consultations intenses et nombreuses avec les représentants de l'industrie elle-même, d'en arriver à une amélioration des normes parmi les officiers de pêche dans l'intérêt des pêcheries elles-mêmes.

Nous avons tenté d'offrir des conseils qui n'affecteront ou ne diminueront en rien la position de ceux qui servent actuellement à bord de navires de pêche. Leur droit de demeurer en service sera reconnu, mais il sera introduit graduellement un nouveau système de certificats qui sera, je le crois, d'une

grande aide à l'industrie elle-même. Cela a été élaboré à la suite de consultations très complètes avec l'industrie de la pêche elle-même. C'est aussi une des clauses qui ont été discutées très longuement par le comité du Sénat afin d'assurer que la méthode d'introduction du nouveau système ne soit pas nuisible à ceux actuellement dans les pêcheries, et certaines modifications furent introduites au niveau du Sénat afin d'obtenir cette assurance. Cela est stipulé aux articles 3 et 5.

M. WINCH: Puis-je poser une question? En parlant des Grands lacs, vous avez mentionné l'article 38. Je ne vois pas d'article 38.

M. BALDWIN: Oh, excusez-moi. J'aurais dû dire article 35. Il y a également certains articles traitant de la question de la responsabilité légale en rapport avec les navires tel que prévu par la Loi sur la marine marchande du Canada. Je ne me sens pas compétent d'entrer dans les détails sur ce point, car ce sont là des articles juridiques très compliqués. Mais nous avons ici l'avocat-conseil du ministère et il pourrait expliquer ces articles. Je veux parler des articles 31 à 34; il y a également certains articles se rapportant aux normes de sécurité des remorqueurs et des navires à passagers en ce qui concerne les exigences techniques. Ce sont là les articles auxquels faisaient allusion M. Winch et M. Cameron il y a quelques instants. L'article 4 est l'article principal.

Voilà les sept rubriques principales. Il y a encore un nombre d'articles variés de moindre envergure, qui ne méritent pas de mention spéciale, à mon avis, car vous les passerez en revue alors que vous étudierez le bill clause après clause.

Le PRÉSIDENT: M. Baldwin suggère, mesdames et messieurs, que nous pourrions maintenant aborder les articles concernant la sécurité, c'est-à-dire les articles 6 à 27, vu qu'ils font partie d'une catégorie groupée. Est-ce la volonté du Comité?

M. WINCH: Puis-je suggérer que nous ne procédions pas de cette façon, car je pense que la sécurité, qui concerne les articles 6 à 27, est liée et doit être liée aux normes de sécurité des remorqueurs et ainsi de suite, en autant que l'article sur la sécurité traite entièrement de la convention internationale.

Le PRÉSIDENT: Il traite entièrement de la convention internationale.

M. LEBLANC: Je remarque que M. Baldwin a mentionné les articles 29 et 30, mais les articles 31, 32, 33 et 34 ne sont pas mentionnés. Sous quelle rubrique des sept catégories principales, auxquelles il a fait allusion, seraient-ils placés?

M. BALDWIN: Ce sont des articles variés qui ne sont, à notre avis, que de simples articles de mise en ordre, et je ne les ai pas classés sous une rubrique spéciale.

M. MACALUSO: Vous ne faites que les porter à notre attention. Mais si nous voulions les modifier, nous serions obligés de retourner aux négociations internationales.

M. PICKERSGILL: A moins que nous ne désirions faire la police du trafic en vertu de la convention sur la sécurité, nous nous trouverions encore toujours sous le régime de la convention de 1948.

M. LANIEL: Ma question aurait été dans le même sens que la vôtre.

M. ROCK: Nous pourrions accepter ce que vous venez de dire.

Le PRÉSIDENT: Très bien. Y a-t-il des questions au sujet des articles 6 à 27?

M. WINCH: J'aurais une question à poser au sujet de l'article 4. Vu que les articles 6 à 27 concernent la convention internationale, puis-je vous demander si la convention s'applique aux navires à passagers uniquement lorsqu'ils font du cabotage au Canada?

M. MACGILLIVRAY: Ils ne s'appliquent qu'aux navires à passagers effectuant des voyages internationaux.

M. WINCH: Vous dites seulement en cas de voyages internationaux?

M. MACGILLIVRAY: Oui.

M. WINCH: Si nous prenons un navire effectuant le parcours entre Vancouver, Victoria et Seattle, tel que par exemple la ligne du Pacifique Canadien, ce navire serait donc compris dans l'application de la convention. Mais s'il n'effectue que le voyage entre Vancouver et Prince Rupert, il ne l'est point?

M. MACGILLIVRAY: Les modifications ne le concernent pas. Les clauses de la loi se rapportant aux navires à passagers effectuant des voyages à l'intérieur du pays, ne sont pas modifiées. Ces stipulations sont déjà très strictes.

M. WINCH: Cela mène à ma question suivante: Ces règlements ne s'appliquent-ils qu'aux seuls navires à passagers engagés dans le service du cabotage canadien, alors qu'ils iraient de Vancouver à Seattle? Les règlements s'appliquant aux navires à passagers canadiens sont-ils de telle nature qu'en vertu de la présente convention internationale, ils seraient en règle pour effectuer le voyage sur Seattle?

M. MACGILLIVRAY: Oui, Monsieur.

M. WINCH: Les règlements sont tels qu'ils sont identiques?

M. MACGILLIVRAY: Oui.

M. WINCH: Ou même supérieurs?

M. MACGILLIVRAY: Oui. Nos normes sont aussi élevées que celles exigées par la convention et parfois plus élevées.

M. CAMERON (*Nanaïmo-Cowichan-Les Îles*): Je remarque qu'il y a une partie de l'article 7 qui concerne les navires ne ressortissant pas à la convention de sécurité. A l'article 7, paragraphe (1), alinéa 1b) on lit:

La coque, l'équipement et les machines de tout navire à vapeur canadien qui n'est pas un navire ressortissant à la Convention de sécurité doivent être inspectés . . .

Sont-ce là les mêmes règlements qui sont en vigueur actuellement?

M. MACGILLIVRAY: Les clauses concernant les navires ne ressortissant pas à la Convention restent inchangées. Le hasard a voulu qu'elles sont mentionnées dans l'article qui doit être modifié, et cela nous a obligés de les mentionner.

M. BARNETT: J'aurais une question technique à poser. Je remarque, dans l'article 389, que vous proposez d'abroger, que la convention internationale est décrite dans tous ses détails, alors que dans l'article proposé en remplacement il est tout simplement fait allusion à la convention de sécurité. Y a-t-il une raison pour que nous n'indiquions pas en détail de quelle convention de sécurité il s'agit?

M. MACGILLIVRAY: Ce point est expliqué à l'article 1<sup>er</sup>, l'article donnant les définitions, où la convention pour la sauvegarde de la vie humaine est définie comme étant celle signée en 1960.

M. BARNETT: C'est le nouvel article donnant les définitions.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions? Sinon, M. MacGillivray pourrait nous dire quelque chose d'autre au sujet des articles du bill.

M. MACGILLIVRAY: Il s'agit tout simplement de fait que lors de la rédaction de ces articles, qui sont d'ailleurs d'une nature très technique, deux erreurs ont été commises et ces erreurs n'ont pas été remarquées par les techniciens avant que le bill ait été adopté par le Sénat. Vu qu'il devra retourner au Sénat de toute façon, nous aimerions corriger ces deux erreurs. L'une se trouve à l'article 7<sup>e</sup>, article 391, et l'autre figure à l'article 16<sup>e</sup>, article 402. Dans les deux cas, il ne s'agit que d'une légère erreur que nous avons commise. Les mêmes mots

cités par M. Cameron tout à l'heure, figurent à la page 6, ligne 3, et se rapportent à « tout navire à vapeur canadien qui n'est pas un navire ressortissant à la Convention de sécurité ». Ce que nous aurions dû dire était « qui n'est pas un navire décrit aux paragraphes 1 ou 1a ». J'ai préparé et peux faire distribuer des modifications dans ces deux articles qui les mettrait en accord avec la Convention internationale.

M. CAMERON (*Nanaïmo-Cowichan-Les Îles*) : Monsieur le président, j'aimerais poser une autre question concernant les définitions. Je note que la définition d'un navire de charge est une définition négative. Il me semble que, selon cette définition, des remorqueurs pourraient être classés comme navires de charge.

M. MACGILLIVRAY : C'est une question de commodité dans la sélection des définitions. La convention de sécurité établit certaines exigences pour les navires à passagers et d'autres exigences pour tous les autres genres de navires; elle exclut les bâtiments de pêche ainsi que les yachts de plaisance. C'est pourquoi, lors de la rédaction de cet article, il a été jugé commode de déterminer que les navires de charge comprendraient tout navire autre qu'un navire à passagers, un yacht de plaisance ou un bateau de pêche. Et ensuite, en employant le terme au long des articles suivants, on a tenu compte de cette définition, que les exigences se rapportant à un navire de charge sont applicables à un remorqueur.

M. CAMERON (*Nanaïmo-Cowichan-Les Îles*) : C'est là le point que je désirais souligner, car ceux de nous qui sont au courant de la situation dans l'industrie forestière de la Colombie-Britannique, savent très bien que de nombreux remorqueurs, utilisés par les compagnies forestières, sont employés également comme navires de charge. Parfois ils sont dangereusement surchargés avec des chaînes de flottage que l'on transporte vers les camps. Cette pratique serait-elle interdite si un remorqueur était explicitement exclus de la définition du terme navire de charge?

M. MACGILLIVRAY : La clause que nous avons ici concernant les navires de charge n'est qu'une clause se rapportant aux navires de charge ressortissant à la convention de sécurité; c'est-à-dire, des navires de charge de plus de 500 tonneaux et effectuant des voyages internationaux.

M. CAMERON (*Nanaïmo-Cowichan-Les Îles*) : Je ne vois ici aucune clause réglementant la quantité et le poids d'équipement, tel que les chaînes de flottage, qui peut être transporté par un remorqueur mais qui n'est pas essentiel à l'opération de ce remorqueur; il ne s'agit pas d'une partie du mécanisme. C'est une pratique qui convient aux compagnies forestières pour transporter de l'équipement extrêmement lourd destiné à leurs opérations dans les bois.

M. MACGILLIVRAY : Nous ne faisons aucun changement dans ce bill, au sujet des clauses se rapportant à cette question. Il y a dans la Loi une clause qui interdit le chargement excessif d'un navire ou le fait d'envoyer en mer un navire en mauvais état de navigabilité dû à une charge excessive. Ce bill ne traite pas de cela; cela demeure inchangé. La clause en question s'applique à tous les navires, de charge ou autres.

M. CAMERON (*Nanaïmo-Cowichan-Les Îles*) : Je sais qu'elle s'applique aux navires de charge, et que vous avez les moyens de procéder à des inspections dans le cas des navires de charge ordinaires, mais avez-vous les moyens d'inspecter les remorqueurs?

M. MACGILLIVRAY : Oui, monsieur.

M. CAMERON (*Nanaïmo-Cowichan-Les Îles*) : Ces inspections se font-elles?

M. MACGILLIVRAY : Oui, monsieur.

M. CAMERON (*Nanaïmo-Cowichan-Les Îles*) : L'historique de certains accidents au large de la côte de la Colombie-Britannique semblerait indiquer qu'elles ne se font pas.

M. WINCH: Monsieur le président, j'aimerais vous poser quelques questions. Le sous-ministre ou l'un de ses fonctionnaires pourrait-il expliquer la différence entre l'inspection et la délivrance d'un permis en vertu des articles 392 et 393 à la lumière des modifications car, selon l'article 8, l'article 393 doit être modifié. Au paragraphe 3, on lit:

Lorsque le président a reçu un rapport d'inspection décrit à l'article 392 à l'égard d'un navire canadien qui est un navire nucléaire non destiné à effectuer un voyage international, et qu'il est convaincu qu'il a été satisfait à toutes les dispositions pertinentes de la présente loi et des règlements, il doit délivrer pour ce navire un certificat d'inspection approprié à la classe du navire et au service auquel il est destiné.

D'autre part, à l'article 1 du bill, où il est question de l'article 393, on lit:

qui satisfait à toutes les dispositions de la présente Partie, applicables aux navires à passagers ressortissant à la Convention de sécurité autres que les navires nucléaires.

Il y a là une confusion que j'aimerais voir éclaircie. L'un dit qu'il comprend les navires nucléaires et l'autre dit qu'il comprend des navires autres que nucléaires.

M. MACGILLIVRAY: Dans la convention de sécurité—et nous avons indiqué cela dans le bill—les parties ont voulu faire une distinction entre les navires nucléaires et les autres d'une façon tout à fait conséquente parce que, en autant que les navires non nucléaires sont concernés, on permet certaines exemptions des exigences les plus strictes au sujet de la sécurité. Cependant, pour les navires nucléaires, aucune exemption n'est admise en aucun temps.

M. WINCH: Que signifie le paragraphe 3 de l'article 8 à la page 6, qui dit:

Il doit délivrer à l'égard de ce navire, les certificats appropriés à la classe du navire et au service auquel il est destiné.

Alors qu'à la page 8, article 10, on lit «autres que les navires nucléaires», ce qui veut dire que ceux-ci sont exclus. Je ne comprends pas la différence.

M. MACGILLIVRAY: Le paragraphe 3 de l'article 393, à la page 7, traite de navires nucléaires qui ne sont pas des navires ressortissant à la Convention de sécurité, c'est-à-dire, des navires qui n'effectuent pas de voyages internationaux. Vu qu'ils n'effectuent pas de voyages internationaux, ils ne se voient pas délivrer de certificat de sécurité du type prévu par la convention et décrit à l'article 395, traité à la page 7, à l'article 10. L'article 10 est uniquement destiné à donner un nom nouveau aux certificats qui devront être délivrés selon la Convention de sécurité. Un navire nucléaire qui n'effectue pas de voyages internationaux n'est pas éligible pour recevoir un certificat de sécurité délivré conformément aux dispositions de la Convention. Ce navire reçoit plutôt un certificat d'inspection délivré par le service d'inspection.

M. WINCH: Pourquoi y aurait-il une différence entre l'inspection et la délivrance d'un permis dans le cas d'un navire nucléaire à l'intérieur de la Colombie-Britannique et dans celui d'un navire effectuant un voyage en dehors des eaux territoriales de cette province?

M. MACGILLIVRAY: Les normes ne sont pas différentes sauf que les dispositions relatives à la Convention de sécurité s'appliquent uniquement aux navires qui entreprennent un voyage international. La loi a toujours prescrit que si un navire entreprend un voyage international, le propriétaire demande un certificat selon la Convention de sécurité et l'inspection qui l'accompagne. S'il n'entreprend que des voyages au pays, il doit être muni d'un certificat d'inspection, que le navire soit nucléaire ou non nucléaire.

M. WINCH: Obtient-il un certificat de sécurité pour navires nucléaires de charge ou un certificat de sécurité pour navires à passagers?

M. MACGILLIVRAY: Les règlements sont tout aussi exigeants pour le navire domestique nucléaire que pour le navire qui entreprend des voyages internationaux.

M. MACALUSO: Afin d'aider le ministère, j'aimerais proposer que les deux amendements proposés par le ministère soient adoptés.

Le premier se lit ainsi:

Que le bill S-7, une loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada soit amendée en supprimant le sous alinéa 1 b) de l'article 391 de l'article 7 (renuméroté comme article 10), lignes 30 à 38 de la page 5 de ladite loi par ce qui suit:

«(1) b) Sous réserves des articles 480 à 482, tout vapeur canadien qui n'est pas un navire décrit dans les paragraphes (1) ou (1) a) sera assujéti à l'examen de sa coque, des ses machines et installations par un inspecteur de vapeurs, conformément au règlement, avant que le navire ne soit mis en service et après, au moins une fois par an, et, par la suite, si on fait des visites de classification, à l'intervalle plus éloigné et sous réserve des conditions qui peuvent être prescrites par le règlement.»

Le second amendement se lit ainsi:

Que le bill S-7, une loi destinée à modifier la Loi sur la marine marchande du Canada soit amendée en supprimant l'alinéa d) de la section 482 de l'article 16 (soit renuméroté comme article 19), lignes 29 à 43, de la page 10 de ladite loi, est abrogé et remplacé par ce qui suit:

«d) s'il s'agit d'un navire de charge autre qu'un navire nucléaire et que le certificat mentionné à l'alinéa a) n'ait pas été présenté,

(i) d'un certificat valable de sécurité de construction pour navire de charge et d'un certificat valable de sécurité du matériel d'armement pour navire de charge, lorsque la jauge brute du navire est de cinq cents tonneaux ou plus, et

(ii) d'un certificat valable de sécurité radiotélégraphique pour navire de charge, lorsque la jauge brute du navire est de seize cents tonneaux ou plus, ou d'un certificat valable de sécurité radiotélégraphique pour navire de charge ou d'un certificat valable de sécurité radiotélégraphique pour navire de charge, lorsque la jauge brute du navire est inférieure à seize cents tonneaux,

et de tout certificat valable d'exemption, délivré à l'égard du navire.»

M. LANIEL: J'appuie la motion.

Le PRÉSIDENT: M. Macaluso a proposé appuyé par M. Laniel, que le bill S-7, loi visant à modifier la loi sur la marine marchande du Canada, soit amendée tel que décrit dans les deux paragraphes présentés par les fonctionnaires du ministère.

Désire-t-on discuter ces projets de modifications?

M. BARNETT: J'ai l'impression que le numérotage de ces articles, tel que je les comprends, dépend du renumérotage d'un autre groupe d'amendements proposés. Je me demande si nous ne nous engageons pas dans des difficultés d'ordre technique en approuvant ce groupe avec le renumérotage proposé avant de nous tourner vers un autre sujet.

M. ROCK: L'article 16 est remplacé par l'article 19 et nous nous demandons pourquoi.

M. MACGILLIVRAY: Si les trois nouveaux articles relatifs au drapeau sont inclus alors, ceux-là seraient renumérotés.

M. BARNETT: Ne pourrions-nous pas suspendre la tâche du renumérotage et y retourner plus tard comme proposition distincte au cours de nos témoignages afin d'établir le numérotage des articles?

M. MACALUSO: Oui certainement. Cela devrait demeurer comme tel, l'article 7 dans le premier amendement et l'article 16 dans le second amendement, et lorsque les amendements proposés sur le drapeau national seront discutés, quelqu'un pourra représenter une motion visant à renuméroter les articles 7 et 16.

Le PRÉSIDENT: Il est entendu que nous laisserons tomber le numérotage pour l'instant et approuverons les amendements sujets au numérotage approprié plus tard?

La motion est approuvée.

M. WINCH: Il y a une question que j'aimerais poser et je crois qu'il est opportun de la demander à ce moment; toutefois, elle pourrait être remise à plus tard. L'article 397 traite non seulement des conventions d'ordre international mais également, comme je l'ai fait remarquer, des navires canadiens dans les eaux côtières, car il a trait à un navire nucléaire, etc., lequel ne navigue pas dans les eaux côtières. Alors, en se fondant sur le fait qu'un navire à passagers ou un navire de charge naviguant dans les eaux côtières doit posséder un certificat et subir une inspection, j'aimerais demander si le sous-ministre ou un fonctionnaire voudrait bien fournir au Comité, quelques explications sur la fonction en regard de l'émission proprement dite d'un certificat et de l'inspection exigée, car un certain nombre de députés fédéraux de la Colombie-Britannique se sont rendu compte que l'inspection est effectuée le long des quais. Ce qui survient ensuite manque de coordination, c'est-à-dire ce qui se produit dans les eaux côtières. Il n'y a pas d'inspection effectuée afin de savoir si le navire s'est plié aux exigences de la convention de sécurité et des permis. Je puis vous assurer, monsieur le président, que cette question est l'une des plus sérieuses que les députés de la côte de la Colombie-Britannique doivent affronter présentement. Le problème nous a été signalé à maintes reprises. Pourrions-nous avoir quelque commentaire de la part du sous-ministre ou de tout autre fonctionnaire du ministère pour nous informer si l'émission de certificat accordé établit oui ou non la sécurité du navire, lorsqu'il voyage en eaux côtières, alors qu'ils sont libres d'oublier totalement ce qu'ils sont supposés faire.

M. LANIEL: Ma question est reliée à celle de M. Winch. Je demande au sous-ministre, en ce qui concerne les conventions internationales, si des sanctions sont établies dans la convention, en plus de la certification ou de toute amende. Tel qu'énoncé par M. Winch, qu'arrive-t-il après que le certificat a été obtenu? Y a-t-il un article consacré aux sanctions?

M. WINCH: Il y a un article consacré aux sanctions, mais le point en litige est de savoir quelle mesure relative au maintien de l'ordre est prise après que le permis et l'inspection sont donnés le long du quai? Il est évident en Colombie-Britannique qu'aucune précaution relative au maintien de l'ordre n'est prise.

M. ALAN CUMYN (*directeur, Direction des règlements de la marine*): Le principe à la base de l'inspection des navires à vapeur est centré sur le fait qu'un navire est construit d'après des plans approuvés. Le service d'inspection des navires examine le navire au cours de sa construction afin de s'assurer si sa structure est telle que celle des plans approuvés. Il voit à ce que le navire soit muni de l'équipement de sécurité convenable décrit dans les règlements. Il vérifie si son équipage sera choisi selon les exigences de la loi, y compris

les officiers requis ainsi que le rendement et la compétence de l'équipage. Il émet ensuite un certificat couvrant les opérations de ce navire au cours d'un certain voyage. Ce certificat est en réalité un certificat de navigabilité et peut être accordé à des vaisseaux de tonnage inférieur à 150 tonneaux pour une période de quatre ans; pour les vaisseaux de plus de 150 tonneaux, il sera valide pour une période d'un an ou moins si, de l'avis de l'inspecteur, le vaisseau devra être inspecté avant cette période. Le navire est alors muni d'un certificat d'inspection pour navires à vapeur, ce qui signifie qu'avant de laisser le port, il doit produire ce certificat d'inspection à un préposé des douanes. Le service d'inspection des navires à vapeur n'exige plus d'inspection lorsque le vaisseau a reçu un certificat, à moins qu'il ne soit rapporté à l'inspecteur des navires à vapeur que ce vaisseau, pour une raison quelconque, à cause d'équipage insuffisant ou d'avarie ou pour avoir entrepris un voyage sans certificat et agi contrairement aux conditions de son certificat.

M. WINCH: Un rapport ext exigé. Vous ne faites pas la surveillance, n'est-ce pas?

M. CUMYN: Non, monsieur, l'inspecteur des navires à vapeur est un agent technique chargé d'inspecter un navire et de rédiger un permis témoignant du bon état de navigabilité du vaisseau. Toute surveillance est faite par un préposé des douanes qui empêche le navire de partir si le certificat devient invalide pour quelque raison. De plus, si un navire devient hors d'état de prendre la mer et si la chose est rapportée à l'inspecteur, il lui revient évidemment d'étudier la situation et de retirer le certificat si, selon son jugement, le mauvais état de navigabilité est établi.

M. WINCH: Que faites-vous à votre ministère en vertu de la loi sur la marine marchande du Canada si un navire coule et si l'on rapporte qu'il avait une trop lourde cargaison? Est-ce qu'un tel cas relève de votre ministère?

M. CUMYN: Il existe un service d'enquêtes maritimes chargé d'établir la cause de tout incident.

M. WINCH: Mais alors, il est trop tard, le navire a coulé.

M. CUMYN: L'inspection d'un navire apporte toujours un certain élément de sécurité. Nous ne disons pas et il nous serait impossible d'affirmer, après avoir remis le certificat à un navire, qu'il ne coulera pas. Il y a une quantité d'autres éléments qui entrent en ligne de compte en plus de la certification. Cela sera déterminé par la façon dont le navire est maintenu et de l'habileté du capitaine à s'occuper de son navire.

M. WINCH: C'est précisément le point que j'allais aborder, la façon dont il est maintenu et utilisé après qu'il a quitté le port. En vertu de la loi sur la marine marchande, à moins qu'un incident se produise, vous n'avez aucune autorité après qu'il a quitté le port.

M. CUMYN: Exactement.

M. LANIEL: A ce propos, monsieur le président, si vous consultez l'article 454 de la loi, il traite d'un sujet qui n'a aucun rapport avec la sécurité et la délivrance d'un certificat à un navire. Il traite du contrôle de la responsabilité du capitaine qui se trouve en présence d'une tempête ou de glaces flottantes en mer et des rapports qu'il doit envoyer. Y donne-t-on suite? A l'article 454, le pilote de tout navire canadien se trouvant en présence de glaces dangereuses, etc., doit rapporter la situation tel que prescrit dans le règlement.

M. BALDWIN: Le but de ce règlement est de s'assurer que nous recevons l'information pour qu'elle soit signalée à la Direction de la météorologie.

M. LANIEL: Comment pouvez-vous ici exercer de l'autorité? Faites-vous de la surveillance dans ce domaine?

M. BALDWIN: Très peu. C'est une chose qui n'est pas facile à surveiller.

M. WINCH: Comment exercez-vous la surveillance? Il me vient présentement à l'esprit deux incidents qui se sont passés sur la côte de la Colombie-Britannique. Évidemment, un capitaine donne les ordres mais, si la compagnie pour laquelle il travaille l'incite à surcharger le navire et qu'il doive se plier à ses exigences, alors, selon la loi, il est la personne responsable.

M. BALDWIN: Si une telle situation nous est signalée, une enquête est aussitôt instituée. Je pourrais faire une observation d'ordre général sur ce point, car il s'agit d'un problème qui touche non seulement la marine marchande mais aussi le transport aérien et la juridiction provinciale sur les routes, les camions et les automobiles. La question se pose sur la façon dont la surveillance s'exerce, exception faite de la vérification périodique des normes. Généralement, il s'agit de cas comme ceux, par exemple, que des exploitants d'avion nous ont soumis: «M. Untel dans la brousse viole la loi; dans une telle circonstance, pourquoi ne prenez-vous pas les mesures nécessaires?» Nous faisons quelque chose. Aussitôt qu'un fait nous est signalé, nous entreprenons une enquête. Toutefois, afin d'exercer une surveillance sur tout véhicule se déplaçant sur la mer, dans les airs et sur la terre, il faudrait beaucoup recourir aux installations et à l'outillage du service public. Par conséquent, nous devons compter sur les vérifications périodiques des normes établies et les enquêtes aussitôt qu'un incident nous est signalé. En d'autres termes, nous devons remettre la responsabilité sur les épaules de personnes qui se déplacent et qui voient quelque chose qui semble faire défaut afin de pouvoir le porter à notre attention pour que nous puissions nous en occuper.

M. FOY: Si je puis me reporter à l'analogie de l'automobile, même si une personne a un permis de conduire, cela ne garantit pas qu'elle est immunisée contre les accidents.

M. BALDWIN: C'est vrai.

M. CAMERON (*Nanaimo-Cowichan-Les-Îles*): Il existe une inspection périodique de la circulation des automobiles et personne ne prétend que chaque véhicule devrait être arrêté quotidiennement et chaque conducteur prié de produire son permis; par ailleurs, tous les conducteurs savent qu'ils peuvent être arrêtés un jour et priés de faire voir leur permis. Cela a sans aucun doute un effet favorable sur la façon de conduire.

M. BALDWIN: Il existe également des inspections périodiques de navires.

M. CAMERON (*Nanaimo-Cowichan-Les-Îles*): Je n'ai jamais entendu rapporter le cas d'une inspection sur le surchargement d'un remorqueur en Colombie-Britannique. Prenons, par exemple, le cas du *Swifter II* qui a chaviré sur le fleuve Fraser. C'était la quatrième fois que ce navire chavirait et un homme s'est noyé.

M. CUMYN: Ce navire avait-il une jauge brute de moins de 150 tonnes?

M. CAMERON (*Nanaimo-Cowichan-Les-Îles*): Le moment n'est-il pas arrivé de prendre des mesures à ce sujet? J'ai toute une liste ici.

M. COWAN: M. Winch a dit qu'un remorqueur aurait quitté le quai surchargé. La ligne de Plimsoll est-elle utile à quelque chose? Tout l'équipage est à même de dire si un navire a été trop chargé en regardant la ligne de Plimsoll, n'est-ce pas?

M. CUMYN: Les règlements exigent une ligne Plimsoll pour tous les navires de plus de 150 tonnes.

M. COWAN: Alors, on peut se noyer si un navire de moins de 150 tonnes chavire.

M. McNULTY: Le ministère est-il d'avis qu'il a suffisamment d'inspecteurs compétents pour s'assurer que tous les navires sont inspectés avant ou à l'expiration de leur certificat?

M. BALDWIN: Il y a eu une pénurie de personnel généralement dans ce service. Il a toujours été extrêmement difficile de recruter le personnel. Nous avons essayé des programmes d'instruction afin de former le personnel spécialisé.

M. McNULTY: La pénurie, est-elle grave? Est-ce que beaucoup de navires continuent à naviguer longtemps après que le terme est écoulé?

M. BALDWIN: Non. Nous ne permettons pas d'enfreindre la loi, mais notre personnel est peu nombreux.

M. LLOYD: Quelle est la durée de validité d'un certificat de navigabilité? Pourriez-vous nous fournir un exemple?

M. CUMYN: Dans les cas d'un navire de plus de 150 tonneaux bruts, le certificat est valide pour un an.

M. LLOYD: Vous avez mentionné le personnel. Évidemment, s'il est valide pour un an, le navire pourra naviguer sans être muni de certificat de navigabilité. Vous avez déclaré être parfois à court de personnel et dans l'incapacité d'effectuer certaines inspections ou certaines tâches de routine. Cela influe-t-il sur l'émission de certificats? Êtes-vous toujours en mesure de faire face au facteur temps au sujet de l'émission de certificats et de l'inspection?

M. CUMYN: Oui.

M. LLOYD: Doivent-ils obtenir un nouveau certificat à tous les ans?

M. CUMYN: Certainement.

M. WINCH: Je crois que des membres de l'industrie en cause pourront témoigner plus tard sur ce point. Je ne poursuivrai donc pas sur le sujet. Toutefois, des événements m'ont passablement intrigué et intéressé; étant originaire de Vancouver où j'ai toujours vécu, sauf trois ans, j'ai constaté qu'au cours des deux ou trois dernières années, plusieurs accidents sérieux sont survenus aux navires et certains d'entre eux ont coulé. Ces navires étaient munis de permis, avaient été déclarés en état de tenir la mer et étaient également pourvus de certificats; mais, en raison de certains incidents survenus après avoir quitté le port, ils ont coulé et il y a eu une perte de vie. A mon avis, il s'agit d'un sujet passablement intéressant. Nous aurons peut-être des témoignages particuliers sur le sujet au cours de l'après-midi ou demain matin.

M. CROUSE: L'inspection est-elle exigée une fois l'an pour les navires de moins de 150 tonneaux?

M. CUMYN: A tous les quatre ans à l'exception de navires à passagers.

M. CROUSE: Permettez-moi de dire à l'appui des déclarations faites par les hauts fonctionnaires du ministère que les capitaines de navires concernés se doivent de voir à ce que leur navire soit en bon état de navigabilité.

M. WINCH: Et, en Colombie-Britannique, ils seront démis de leurs fonctions à mois de se soumettre aux ordres de l'exploitant.

M. CROUSE: En ce qui a trait à l'inspection d'un navire à vapeur, il s'agit de navigation en eau salée, et une pompe pourrait être approuvée par un inspecteur de navire et trouvée non étanche lorsque le navire n'est encore qu'à 25 ou 30 milles de la rive. Je trouve plutôt étranges les observations de nos collègues de la Colombie-Britannique, car sur les côtes des Maritimes du moins les capitaines chargés de commander un navire sont conscients du fait que, non seulement la propriété matérielle est en jeu, mais plus encore leur propre vie s'ils ne font pas un examen très minutieux de tout l'équipement du navire.

Je n'aimerais pas qu'on établisse des règlements trop restreints ni trop coûteux pour les contribuables du pays. Si nous insistions pour qu'une inspection annuelle du genre soit faite, elle serait coûteuse et, en dernier ressort, ne résoudrait peut-être pas le problème.

M. MACALUSO: J'aimerais faire un commentaire sur les remarques de MM. Winch et Cameron. Il s'agit de l'inspection après qu'un navire a quitté le port. Est-ce que cette question a trait aux articles 6 à 27 que nous sommes présentement à étudier ou s'agit-il d'autre chose?

M. HAHN: On a dit qu'il serait peut-être utile de faire des inspections périodiques et des vérifications fragmentaires afin de se rendre compte si nos règlements sont respectés au cours de la période comprise entre les inspections en vue de l'octroi d'un certificat. Est-ce réalisable? En d'autres termes, un inspecteur en tournée peut-il vérifier environ la moitié des navires amarrés dans le port?

M. CUMYN: Vous en auriez besoin de plus d'un pour que ce soit efficace. Je doute que cela pourrait améliorer la situation car, d'une façon, cela libérerait le capitaine, du moins selon lui, de sa propre responsabilité de veiller, après que son navire a été bien construit et aménagé, à ce qu'il soit maintenu dans cette condition.

M. HAHN: Le ministère est-il d'avis qu'un problème sérieux existe ici ou que des parties importantes sont subies parce que des gens volontairement et sciemment naviguent en violation des règlements établis?

M. CUMYN: Non, monsieur, nous n'avons pas l'impression que les pertes subies sont inacceptables.

M. WINCH: Il y en a eu trois sur les côtes de la Colombie-Britannique et deux dans les Maritimes au cours des trois derniers mois.

M. CUMYN: Il s'agit de navires d'une jauge brute de moins de 150 tonneaux. Nous songeons à adopter des mesures de sécurité pour ces derniers. Cela nécessitera évidemment des modifications à la loi.

M. HAHN: Avez-vous à l'esprit des navires commerciaux d'une jauge brute de moins de 150 tonneaux?

M. CUMYN: En effet; mais ici, nous devrions nous en tenir à une inspection pas trop élaborée. Autrement, il nous faudrait recourir aux services d'un très grand nombre d'inspecteurs pour effectuer ces inspections. Dans le domaine général de l'inspection, il y a une limite à ce qu'on peut accomplir.

LE PRÉSIDENT: Je crois que nous nous sommes éloignés du sujet.

M. MACALUSO: Je propose que nous approuvions les articles 6 à 27 inclusivement.

M. ROCK: J'appuie la motion.

M. BARNETT: Puis-je formuler une question à titre de renseignement? Je vois à l'article de la loi relatif aux définitions, article dont nous ne sommes pas saisis, que la définition d'un navire y est donnée et s'applique à tout genre de bâtiments: les chalands ou allèges ou autres navires semblables utilisés pour la navigation au Canada, quel qu'en soit le mode de propulsion. Pendant que nous sommes sur le sujet, j'aimerais savoir si l'expression «quel qu'en soit le mode de propulsion» inclut les navires qui ne sont pas mus par des moteurs dans le sens de remorqués par un autre navire.

M. MACGILLIVRAY: Il faut lire toute la définition de l'alinéa (98) de l'article 2 de la loi:

«navire» comprend les bâtiments de toute sorte employés à la navigation non mus par des rames...

Cela signifie qu'en vertu des dispositions de la loi, le remorqueur est un navire sujet à toutes dispositions applicables aux navires. Puis, en ce qui concerne l'inscription, l'immatriculation et la délivrance des permis, Partie I, l'obligation s'applique à tout navire mû automatiquement par un propulseur ou non comme les chalands. Les chalands et navires du genre sont considérés comme des navires à moins qu'ils ne soient mus par des rames.

M. BARNETT: Monsieur le président, je crois que la raison de ma question doit être assez évidente si l'on considère l'utilisation croissante d'un très grand nombre de chalands automoteurs, quel que soit le nom qu'on leur donne, du moins sur la côte ouest du pays.

M. MACGILLIVRAY: Ce sont des navires et ils sont considérés comme des navires au Canada.

M. BARNETT: Et la définition d'un navire de charge entre dans la définition générale d'un navire.

M. MACGILLIVRAY: Oui.

Le PRÉSIDENT: Est-ce que les articles 6 à 27 sont adoptés?

M. WINCH: Puis-je demander à M. Baldwin ou à un des membres de son personnel technique pourquoi un navire canadien ressortissant à la convention de sécurité, soit un navire à passagers ou un navire de charge de 1,600 tonnes ou plus pourrait être exempt des exigences relatives aux services radiotéléphoniques et radiotélégraphiques et ne pas avoir d'opérateur compétent. Vous avez ici un navire de charge ou à passagers de plus de 1,600 tonnes, assujetti au règlement canadien établi en vertu de la convention de sécurité, en vertu duquel il peut naviguer sans les services radiotéléphonique ou radiotélégraphique ou d'un opérateur compétent. Il doit y avoir une raison mais ce me semble néanmoins fort étrange et j'aimerais savoir quelle peut bien être la raison d'une telle exemption.

M. A. G. E. ARGUE (*Division des règlements sur la radio, ministère des Transports*): Le ministre ou le gouverneur en conseil peut dispenser un navire en eaux côtières des prescriptions relatives aux services radiotélégraphique, pourvu qu'il soit muni d'un système radiotéléphonique en bon état. Cela a été accordé en maintes circonstances sur la côte de l'Ouest.

M. WINCH: Vous ne pouvez cependant les exempter des deux services.

M. ARGUE: Non; uniquement du service radiotélégraphique. Ils ne peuvent se démunir du service d'un radiotéléphone, seulement d'un radiotélégraphe. Le radiotéléphone est beaucoup plus maniable et, lorsqu'un navire entreprend un court voyage, il n'est pas nécessaire qu'il soit également muni d'un radiotélégraphe. Il existe, par contre, des circonstances dans lesquelles le radiotélégraphe à longue portée doit demeurer en opération.

M. WINCH: Cela se produit-il dans un cours d'eau intérieur?

M. ARGUE: Tout dépend du voyage. Il faut en juger d'après l'horaire du voyage du navire en question. Par exemple, vous n'avez pas besoin de radiotélégraphe entre Vancouver et Victoria.

Le PRÉSIDENT: Est-ce que les articles 6 à 26 inclusivement sont adoptés, y inclus l'amendement à l'article 16?

Adopté.

Le PRÉSIDENT: Peut-être pourrions-nous poursuivre l'examen de la question relative à la prévention de la pollution des eaux par les hydrocarbures.

M. MACALUSO: Nous avons un autre projet d'amendement qui s'applique à la première partie de la Loi. C'est un amendement à l'article 1. Désirez-vous en discuter? Nous avons renuméroté les articles 6 à 27.

Le PRÉSIDENT: Nous discutons présentement des articles de nature technique qui ont trait à la Convention internationale. Nous voulons d'abord en finir avec ces articles. Nous sommes présentement à l'article 28.

Sur l'article 28.

M. BALDWIN: C'est le seul article dans lequel est mentionnée la pollution des eaux. La Convention internationale de 1954 traite de la prévention de la pollution des eaux par les hydrocarbures. Il s'agit de l'une des ententes mentionnées plus tôt. Son but est de restreindre le déversement d'hydrocarbures dans la mer par les navires circulant dans les eaux côtières et de l'enrayer. Les provinces Maritimes ainsi que Terre-Neuve en ont beaucoup souffert. Généralement parlant, le but est atteint en vertu de la convention internationale qui détermine les régions ou zones dans lesquelles les navires ne peuvent déverser leurs eaux de nettoyage de soutes. La limite de distance prescrite est de 50 milles au large des côtes au Canada. Il y a environ deux ans et demi, au cours d'une conférence tenue à Londres, les dispositions de la Convention internationale actuelle ont été mises sur le tapis. Une extension considérable de la distance préconisée fut établie relativement aux zones prohibées. Pour le Canada, la distance est de près de 100 milles de la côte plutôt que 50 milles comme auparavant. Quelques autres modifications d'ordre mineur ont été présentées entre autres, la réduction du tonnage minimum des navires, soit 500 tonneaux à 150, et la prescription selon laquelle dorénavant les pétroliers d'une jauge de 20,000 tonneaux, devront avoir un réservoir spécialement aménagé en vue d'y garder les eaux de nettoyage. Ces modifications sont toutes destinées à rendre la convention plus efficace en raison de l'expérience acquise depuis 1954 et la loi vise à donner suite à ces modifications.

Une hausse de l'amende imposée pour la violation des règlements relatifs à la prévention de la pollution des eaux par les hydrocarbures a également été proposée en vue de la rendre plus appropriée à la gravité de l'infraction et afin que l'amende soit plus au niveau de celle des autres pays, comme la Grande-Bretagne où elle a été portée à 1,000 livres sterling et les États-Unis où elle est de \$5,000. On a cru que l'amende actuelle de \$500 puisse inciter certains capitaines à déverser des hydrocarbures, sachant qu'il pourrait être difficile de découvrir le délit et qu'il serait alors moins onéreux d'agir ainsi que de garder les hydrocarbures à bord et de les déverser dans des installations riveraines. En résumé, nous avons tenté d'améliorer nos moyens de contrôle en établissant la distance à 100 milles des côtes.

M. LLOYD: A mon avis, c'est une amélioration évidente.

M. WINCH: Étant originaire de la Colombie-Britannique, je jubile de voir que l'amende passe de \$500 à \$5,000 et que l'emprisonnement maximum est de six mois. Puis-je demander qui serait emprisonné? Serait-ce le chef mécanicien, le capitaine ou un autre? Serait-ce le propriétaire du navire?

M. MACGILLIVRAY: Le propriétaire du navire est sans doute une compagnie. La personne normalement mise à l'amende est le capitaine ou le chef mécanicien. Jusqu'à aujourd'hui, ce sont ces personnes qui ont été mises à l'amende. Si l'incarcération était imposée, ces personnes seraient en cause. Je veux dire l'une de ces personnes, mais non les deux attachées au même navire. Ce serait l'une ou l'autre.

M. CROUSE: Je trouve cette observation intéressante car, à ma connaissance, tout navire est sous la direction et le contrôle d'un capitaine, et je trouve étrange que vous laissiez entendre que le chef mécanicien serait impliqué, car généralement ce dernier n'agit que sous les ordres de son capitaine.

M. MACGILLIVRAY: Non pas lorsqu'il fait déverser son réservoir, mais le capitaine par ailleurs peut invoquer les règlements pour sa défense, s'il peut prouver que l'infraction a été commise contrairement à ses ordres ou sans qu'il en ait donné.

M. McNULTY: Ces règlements sont-ils les mêmes pour les eaux intérieures, comme les Grands lacs, qu'ils le sont pour les eaux côtières?

M. MACGILLIVRAY: Oui, ils le sont.

Le PRÉSIDENT: L'article 28 est-il adopté?

M. WINCH: M. Baldwin et les membres de son personnel sont sans doute au courant de la situation grave qui existe en Colombie-Britannique, où une barge pétrolière a coulé; avant que les dégâts soient réparés, il en coûtera peut-être \$100,000 de dommages et des années passeront sans doute avant que le rivage soit nettoyé. Qu'arrive-t-il dans un tel cas?

M. BALDWIN: Dans ce cas particulier, comme personne n'agissait, notre ministère en collaboration avec le ministère des Travaux publics a cru bon d'intervenir afin de tenter de remédier à la situation même si le coût devait en retomber sur le contribuable. Nous avons utilisé des moyens très ingénieux afin de tâcher de renflouer le bâtiment.

M. WINCH: Les frais seraient imputés au gouvernement fédéral et non à la compagnie concernée.

M. MACGILLIVRAY: En vertu de la loi, ce n'est pas la responsabilité du propriétaire du navire ni de la personne qui a causé l'accident à moins qu'il ne se produise dans un haut fond nuisant à la navigation, alors que la loi sur la protection des eaux navigables s'applique et qu'on peut poursuivre le propriétaire du navire.

M. BARNETT: Si je me souviens bien, en qualité de membre d'un comité chargé d'étudier l'amendement à la loi prévoyant l'adoption de la convention originale sur la pollution des eaux, nous avons à cette époque discuté longuement afin que nos règlements canadiens sur les eaux intérieures fussent semblables sous plusieurs aspects aux dispositions de la convention. Selon mon interprétation, l'amendement proposé à l'article 28 s'applique uniquement à la convention internationale, à l'augmentation de l'amende, etc. Quelle mesure, si mesure il y a, a résulté de toute modification apportée au contrôle de la pollution des eaux?

M. BALDWIN: Le président du Bureau de l'inspection des navires m'apprend que nos propres règlements sont plus rigoureux que les règlements internationaux.

M. BARNETT: C'est là un progrès à l'échelle nationale. Quel est le maximum de l'amende imposée maintenant?

M. MACGILLIVRAY: Il est de \$500, que l'événement se passe en haute mer ou en eaux territoriales.

M. WINCH: Dans le cas des eaux intérieures, portez-vous l'amende à \$5,000?

M. MACGILLIVRAY: L'amende de \$5,000 sera applicable pour toute infraction concernant la pollution des eaux en quelque endroit que ce soit.

M. WINCH: En a-t-on tenu compte dans cet article?

M. MACGILLIVRAY: Oui.

Le PRÉSIDENT: L'article 28 est-il adopté?

L'article est adopté.

Maintenant, le prochain groupe traite du cabotage. Nous sommes présentement à l'article 35.

Sur l'article 35—*Seuls les navires canadiens peuvent faire le cabotage sur les Grands lacs et le fleuve Saint-Laurent.*

M. BALDWIN: L'objet de cet article est de prévoir qu'à une date que doit fixer le gouverneur en conseil et par proclamation, tout cabotage sur les Grands lacs et sur le fleuve Saint-Laurent ou de Cap-des-Rosiers à la Pointe occidentale de l'île d'Anticosti, doit être réservé aux navires d'immatriculation canadienne. Avant l'aménagement de la voie maritime du Saint-Laurent, les Grands lacs étaient utilisés presque exclusivement par les navires canadiens par suite

des conditions matérielles. Cependant, en raison d'ententes d'ordre local conclues de longue date en vertu de l'accord du Commonwealth concernant la marine marchande, au sujet du commerce avec le Canada et d'autres objets de cet accord, le cabotage a été permis aux navires d'immatriculation anglaise, et non exclusivement aux navires canadiens.

Après l'ouverture de la voie maritime du Saint-Laurent, il a été possible pour des navires de plus fort tonnage de naviguer dans la région des Grands lacs. Ce problème s'est posé il y a quelques années parce que, par suite de l'ouverture de la voie maritime et de la construction de navires beaucoup plus gros, plusieurs vieux navires de dimensions plus petites ont été mis en réserve.

La loi sur la marine marchande du Canada stipule qu'aucun navire ne peut recevoir l'immatriculation canadienne s'il a été construit à l'extérieur du pays. Tout navire construit au Canada a droit de recevoir l'immatriculation canadienne, mais aucun navire ne peut recevoir cette immatriculation à moins que le ministère des Transports n'accorde une permission spéciale. En raison d'une mesure de longue date, maintenue au cours des quinze dernières années, chaque fois que le ministre a été prié d'examiner la question, il a agi comme il le jugeait à propos en permettant à des navires relativement neufs de construction étrangère de recevoir l'immatriculation canadienne; par ailleurs, il a empêché des vieux navires de recevoir l'immatriculation canadienne, sauf en des circonstances particulières où il en résulterait un avantage évident.

La politique ministérielle consistait à accorder automatiquement l'immatriculation canadienne à un navire de cinq ans; mais, s'il était âgé de dix ans, le ministre étudierait plus attentivement le problème et, s'il était âgé de plus de dix ans, le ministre refuserait, sauf en des circonstances tout à fait spéciales. Le but visé était d'empêcher l'immatriculation de devenir un refuge des navires vieux ou démodés, de 25 à 40 ans de service, ou de devenir un refuge des navires de 40 ans.

La situation suivant la construction de la voie maritime du Saint-Laurent, à laquelle j'ai fait allusion plus haut, nous a fait découvrir soudainement qu'un certain nombre de personnes ou de groupements avaient commencé à utiliser l'immatriculation anglaise, laquelle, comme je le mentionnais, a droit de se livrer au cabotage canadien, principalement dans le cas de navires immatriculés en premier lieu aux Bermudes ou aux Antilles. Il s'agissait fréquemment de vieux navires comme de vieux navires américains destinés à la navigation sur les lacs, lesquels n'auraient pu être immatriculés au Canada en vertu de la ligne de conduite dont je viens de parler; mais en utilisant l'immatriculation anglaise, ils pouvaient accorder l'immatriculation canadienne à ces vieux navires leur permettant ainsi de pratiquer le cabotage sur les Grands lacs et le Saint-Laurent.

Nous avons pensé que cela détruisait effectivement le but de la mesure fondamentale concernant l'utilisation de l'immatriculation canadienne dont j'ai fait mention et nous avons soumis le problème au gouvernement britannique de cette époque pour en discuter avec lui. Les autorités ont déclaré qu'en vertu de leur loi, il n'y avait absolument aucun espoir de régler ce problème, car elles avaient pour ligne de conduite fondamentale, applicable également aux Bermudes et aux Antilles, que quiconque demandait l'immatriculation britannique, l'obtenait.

Le gouvernement déclara alors que le seul moyen d'atteindre ce but était de modifier la loi et, puisque ce sont de vieux navires immatriculés aux Bermudes, nous avons également révisé l'immatriculation canadienne afin de réserver exclusivement le cabotage aux navires d'immatriculation canadienne. Mais afin d'aboutir à ces fins, il nous a fallu obtenir l'assentiment des autres parties à l'accord du Commonwealth sur la marine marchande. Nous avons donc abordé la question par la voie diplomatique, nous adressant à la Grande-Bretagne, à l'Australie, à la Nouvelle-Zélande et à d'autres pays; nous leur

avons demandé de consentir à la modification de l'entente nationale et la mesure à l'étude a pour objet de donner suite à cette modification de l'accord du Commonwealth sur la marine marchande auquel les autres parties ont adhéré.

Je pourrais peut-être ajouter que nous ne croyons pas que cette mesure causera du tort au cabotage ou à des armateurs britanniques, car cette difficulté a été suscitée par des armateurs canadiens qui ont commencé à se servir de ce moyen subtil d'utiliser l'immatriculation bermudienne ou antillaise pour ces vieux navires.

M. HAHN: J'ai deux questions à poser. Tout d'abord, est-ce que les navires canadiens seuls peuvent faire du cabotage entre les ports canadiens des Grands lacs et de la voie maritime du Saint-Laurent?

MACGILLIVRAY: Non, cette loi s'appliquerait présentement à tous les navires immatriculés en Grande-Bretagne et ils peuvent aussi pratiquer ce commerce.

M. HAHN: Que dire des navires étrangers ni anglais ni canadiens?

M. MACGILLIVRAY: Cela ne leur est par permis.

M. HAHN: Supposons qu'un navire américain transporte une cargaison à la tête des Grands lacs. Lui est-il permis de décharger des marchandises à Toronto ou Hamilton au cours de son voyage?

M. MACGILLIVRAY: Non.

M. HAHN: Pourquoi donc?

M. MACGILLIVRAY: C'est la même règle qui s'applique aux lignes aériennes étrangères: elles ne peuvent, par exemple, transporter un passager entre Toronto et Ottawa.

M. HAHN: Vous avez mentionné que l'objet principal de cette mesure était d'empêcher les navires de se soustraire à la loi en permettant aux vieux navires d'obtenir l'immatriculation canadienne. Pour quelle raison serait-ce nuisible si le navire peut rivaliser efficacement avec les autres? Pourquoi nous opposons-nous à cela?

M. BALDWIN: Je crois que plusieurs intérêts entrent en jeu. Premièrement, nous n'entreprendrions pas de bâtir une flotte de navires modernes si un événement de ce genre avait lieu; de plus, le problème du rôle de notre propre marine marchande canadienne est un point à considérer. Chaque fois qu'un vieux navire se présente, nous restreignons de ce fait la possibilité de construire un nouveau navire au Canada.

M. HAHN: Savez-vous si ces navires sont en mesure de faire réduire sensiblement le coût d'expédition des marchandises outre-mer et les frais de transport?

M. BALDWIN: A mon avis, cela serait déterminé par le genre de commerce, car certains des nouveaux navires sont très automatisés et sont extrêmement efficaces. Mais, quelques-uns des vieux navires de grandes dimensions, plus ou moins dépréciés, peuvent entrer en concurrence et réduire davantage leurs tarifs.

M. TUCKER: Quelle est la limite d'âge maximum que doit avoir un navire pouvant obtenir l'immatriculation canadienne avant que son cas soit déferé au ministre des Transports?

M. BALDWIN: Tous les cas doivent être soumis au ministre des Transports. Il n'existe aucun règlement ou exigence d'ordre statutaire à ce sujet. Il s'est agi d'une question d'ordre administratif relevant du gouvernement et du ministre, autant qu'il m'en souviennent. La période ordinaire a été d'environ cinq ans.

M. TUCKER: Et, sur une période de cinq ans, vous considéreriez plus attentivement la situation?

M. BALDWIN: Nous commencerions à considérer plus attentivement la situation et, lorsque nous arriverions aux navires de 40 ans, nous n'en serions pas trop enchantés.

M. TUCKER: Que dire des navires de 10 à 20 ans?

M. BALDWIN: Bien, ces derniers ont été généralement acceptés et nos représentants chargés de conseiller le ministre ont tenté d'étudier les circonstances particulières afin de déterminer s'ils ont un certain avantage pour un genre de commerce ou d'industrie et ne causent pas de tort à d'autres éléments de la marine marchande canadienne ou à la construction de navires. Lorsque l'on a accordé l'immatriculation canadienne à des vieux navires, on a tenu compte des événements survenus dans les provinces Maritimes.

M. TUCKER: Si un navire était en bonne condition, est-ce que le ministre lui accorderait une considération favorable?

M. BALDWIN: C'est la raison pour laquelle la restriction a été limitée aux Grands lacs. Nous reconnaissons qu'en d'autres régions les navires d'immatriculation anglaise rendent un service d'intérêt national fort apprécié et les Grands lacs ont toujours été considérés passablement comme une réserve pour les Canadiens.

M. CROUSE: Pour la gouverne du Comité, je me demande si le sous-ministre des Transports pourrait nous donner un meilleur aperçu des pays et groupements qui seraient principalement atteints par cette loi ainsi que les groupes qui en tireraient profit.

M. BALDWIN: Je ne crois pas qu'un autre pays soit sensiblement atteint par cette loi car, je l'ai déjà dit, les navires qui se sont immatriculés aux Bermudes ou aux Antilles pratiquaient le cabotage sur les Grands lacs, par exemple, et l'immatriculation canadienne leur a été refusée, même si plusieurs de ces navires appartenaient à des compagnies canadiennes. Cependant, pour ce qui est des avantages, je ne crois pas pouvoir ajouter beaucoup plus à mes propos antérieur, lorsque j'ai tenté de répondre à la question de M. Hahn il y a quelques minutes.

M. WINCH: Pourrais-je poser une question relativement à l'envers de la médaille? En raison de ces dispositions, quelle serait la situation si les pays étrangers qui ont constitué en corporation des compagnies canadiennes cessaient de faire construire des navires au Canada afin de tirer avantage de la subvention de 35 p. 100 et sont exclus de l'immatriculation canadienne? Quelle est votre attitude dans ce cas?

M. BALDWIN: Je ne suis pas tout à fait certain de vous comprendre. Les compagnies étrangères qui auraient construit des navires au Canada obtiennent l'immatriculation canadienne. Est-ce là votre point?

M. WINCH: Je sais que, depuis l'existence de cette subvention à la construction de navires, des compagnies étrangères en ont bénéficié en se constituant en corporations au Canada afin de pouvoir construire des navires au pays et profiter de l'avantage de la subvention de 35 p. 100 du gouvernement fédéral. Si je comprends bien, après un certain temps ils peuvent les faire immatriculer à l'étranger.

M. MACGILLIVRAY: Cela est réalisé par la Commission maritime et non par le ministère. Je parle en connaissance de cause et, pour autant que je me souviens, ils doivent conserver leur immatriculation canadienne pour une période de temps prescrite.

M. McNULTY: Puis-je proposer que l'article 35 soit adopté?

M. MACALUSO: J'appuie la motion.

M. ROCK: Envisagez-vous d'éliminer au Canada les navires de plus de 20 ou 25 ans? Est-ce le but que se propose votre ministère?

M. MACGILLIVRAY: Non pas tant pour les éliminer que pour en prévenir l'augmentation rapide, ce qui nous causait de l'inquiétude. J'aurais pu en dire autant en ce qui concerne les navires neufs. Peut-être aurais-je dû préciser ce détail plus tôt. Nous en étions rendus au point où des exploitants canadiens nous disaient: «Si vous tolérez cette situation, nous ne pourrions faire autrement que de prendre certains de nos nouveaux navires d'immatriculation canadienne et de les faire immatriculer aux Bermudes ou aux Antilles».

M. MACALUSO: Cela ne fait que détériorer davantage le marine marchande.

M. WINCH: Selon certaines autorités, il n'est pas trop recommandable d'accepter l'immatriculation libérienne.

M. ROCK: Votre ministère projette-t-il de se défaire des navires qui ont toujours navigué dans les eaux canadiennes et qui ont plus de 25 ou 30 ans?

M. MACGILLIVRAY: Pas s'ils sont encore en bon état.

M. MACALUSO: Monsieur le président, j'appuie la motion.

Le PRÉSIDENT: Proposition adoptée.

M. MACGILLIVRAY: Nous arrivons maintenant aux articles 2 et 30, relatifs aux petits bâtiments. J'ai traité ce sujet assez longuement dans mes observations du début et j'ignore quels autres détails seraient nécessaires en ce moment. Fondamentalement, l'objet de l'article 2 est de nous permettre, en ce qui concerne l'octroi des permis aux petits yachts de plaisance, de faire certains arrangements, si possible, pour qu'un autre organisme, un particulier ou un groupe remplisse cette fonction. Jusqu'à présent, la délivrance des permis a été faite par des préposés de douane, du Revenu national, mais elle est devenue maintenant tout un fardeau. Comme je l'ai signalé au début, nous sommes d'avis que même si le public réclame l'addition de nouveaux règlements sur les petits yachts de plaisance, le problème est régional et varie considérablement d'une localité à l'autre. La situation existant à l'extrémité ouest du lac Ontario, par exemple, est fort différente de celle qui existe dans la baie de Fundy, sur la côte est de Terre-Neuve ou encore sur le lac Winnipeg.

Par conséquent, notre but principal en ce qui concerne ces deux articles est de nous permettre d'avoir l'autorité statutaire nécessaire, puisque cette question relève du gouvernement fédéral, non seulement pour établir des règlements, mais encore pour recourir à des agents afin de les faire appliquer. Notre raisonnement est le suivant: les provinces, connaissant la situation qui existe dans les municipalités, agiraient, si elles le désiraient en toute circonstance, en se basant sur les pouvoirs que nous pourrions leur transmettre en vertu de la loi sur la marine marchande du Canada.

L'article 2 traite surtout de la délivrance des permis, tandis que l'article 30 traite des limitations sur certaines eaux. Par exemple, une municipalité pourrait vouloir que des embarcations munies de hors-bord d'une puissance maximum de 20 chevaux, circulent dans certaines eaux en raison des dangers que présentent les autres plus puissants. Notre but est de collaborer avec les provinces.

Nous nous sommes rencontrés en maintes occasions. Sincèrement, nous avons constaté que leur attitude varie beaucoup; certaines sont très désireuses de nous offrir leur concours, tandis que d'autres hésitent un peu à cet égard, mais il y en a au moins quelques-unes qui aimeraient être en mesure de nous conseiller sur la façon d'exercer ces pouvoirs à l'échelle locale. Si cette loi est adoptée, nous pourrions alors avoir d'autres entretiens avec les provinces afin d'aller un peu plus loin dans ce domaine.

M. MACALUSO: Je suis fort heureux qu'on propose ces amendements à la loi sur la marine marchande qui font l'objet des articles 2 et 30 car, comme l'a déclaré M. Baldwin, ces règlements sur les permis aux petites embarcations de plaisance auraient dû être établis depuis longtemps. Je sais que dans ma

propre région on réclamera plus de règlements et plus de permis de petites embarcations de plaisance au cours des prochaines années; un plus grand nombre de personnes désireront acquérir de ces embarcations.

La question qui m'inquiétait un peu, c'étaient les entretiens tenus avec les autorités provinciales et M. Baldwin y a répondu.

Cependant, il y a la question relative à l'organisme chargé de délivrer les permis. Est-ce que les provinces intéressées établiraient une agence de permis ou serait-ce la municipalité ou le comté? Quelle est votre intention au sujet de cet organisme distinct?

M. BALDWIN: Je puis parler de nos objectifs, non pas de ce qui pourrait effectivement survenir. Nous sommes d'avis qu'il ne serait pas très sage de tenter de traiter directement avec les municipalités et qu'en ce qui concerne la situation d'une certaine région municipale, nous devrions agir par l'entremise de la province. Dans toute situation analogue, si une province voulait remplir les fonctions relatives à la délivrance des permis ou désirait que ces fonctions soient remplies à l'échelle municipale, il reviendrait à la province d'en décider. Nous n'avons pas constaté beaucoup d'enthousiasme au sujet de la délivrance des permis à l'échelle provinciale. Personnellement, nous croyons que si telle était l'intention des provinces, elles ont déjà un organisme tout prêt comme le Service des véhicules automobiles, lequel est préférable à cette fin à celui de notre service des douanes du ministère du Revenu national.

M. MACALUSO: Je suis fort heureux d'apprendre que le ministère a une politique nationale relativement aux permis et aux règlements. Cela oblige les provinces à agir. Je suis disposé à proposer l'adoption des articles 2 et 30.

M. ROCK: Auparavant, j'aimerais dire que je ne suis pas trop satisfait de cela puisque nous avons ces ententes prévoyant un régime d'exception. Il s'agit d'une question qui relève essentiellement du gouvernement fédéral. Avant d'adopter ces articles, j'aimerais connaître exactement son intention. Il est très difficile, dans le cas de régions comme celles du lac Saint-Louis et des Grands lacs où le gouvernement fédéral délivre les permis de confier cette tâche au gouvernement provincial ou aux municipalités de la région. Ces embarcations de plaisance naviguent d'une province à l'autre; par conséquent, elles relèvent rigoureusement du gouvernement fédéral et les agences devraient relever du gouvernement fédéral et demeurer sous cette juridiction, surtout en raison des ententes prévoyant un régime d'exception. Malgré la tendance du gouvernement fédéral à conserver sous sa tutelle les problèmes d'ordre fédéral, nous tentons maintenant par tous les moyens de céder cette responsabilité aux autorités provinciales et municipales. Je crois que cela devrait demeurer entre les mains du gouvernement fédéral.

M. HAHN: Je ne suis pas d'accord avec M. Rock. Il y a des régions comme celles du lac Muskoka et du lac Ontario où circulent plusieurs bateaux qui demeurent dans la province. Je pourrais sans doute vous fournir l'exemple de la délivrance des permis de chasse en Ontario qui relève du ministère provincial et, pourtant, tous les postes d'essence ont reçu du gouvernement provincial l'autorisation d'émettre ces permis. Je ne puis concevoir aucun motif pour lequel l'autorité municipale ou provinciale ne peut se charger de cette tâche au nom du gouvernement fédéral.

M. FOY: Ce seraient des permis fédéraux.

M. LLOYD: Pour ce qui est d'Halifax, la ville exerce un contrôle absolue sur l'utilisation des petits avions du point de vue de la sécurité. C'est donc dire qu'il y a déjà une agence en fonction pour la ville d'Halifax. Je puis concevoir la situation juridique où vous trouvez lorsque vous offrez des avantages mutuels aux municipalités et au gouvernement fédéral sans abandonner l'autorité du gouvernement fédéral. Elles agiraient en qualité d'agences pour vous.

M. LANIEL: Monsieur le président, le point soulevé par M. Rock a une certaine valeur en ce qui concerne les embarcations de plaisance qui voyagent d'un point à un autre.

M. FOY: Il s'agit d'un permis fédéral.

M. ROCK: Ce n'est pas ce qu'on nous a dit. Je ne pense qu'à la délivrance des permis. Je ne pense pas aux autres règlements relatifs à la vitesse, la puissance motrice, etc. Je m'en tiens rigoureusement à l'émission des permis et au pouvoir d'accorder des permis. Je suis d'avis que ce domaine devrait demeurer la responsabilité du gouvernement fédéral.

M. LANIEL: Je ne suis pas tout à fait d'accord sur la dernière partie de la déclaration de M. Rock. Je crois que si une petite municipalité devient l'agent du gouvernement provincial en délivrant des permis, cette autorité devrait se limiter à la région de la municipalité. Je crois que nous devrions avoir, par exemple, dans le cas d'un yacht de croisière qui désirerait naviguer entre le lac Saint-Louis et le lac Ontario, une disposition qui prévoirait la manière d'obtenir le permis directement du gouvernement fédéral.

M. MACGILLIVRAY: Je crois que l'on peut répondre que l'autorité statutaire étant l'autorité fédérale, l'autorisation légale serait essentiellement établie au niveau fédéral; cela écarterait au sujet de la délivrance des permis un esprit de clocher qui empêcherait un yacht de croisière d'obtenir un permis lui permettant de naviguer du lac Ontario au lac Saint-Louis.

M. LANIEL: La seule chose que vous permettriez serait de donner aux municipalités ou aux provinces le pouvoir de limiter leurs règlements plutôt que les amplifier en comparaison de la norme des règlements fédéraux.

Le PRÉSIDENT: Les articles 2 et 30 sont-ils adoptés?

Articles adoptés.

M. BARNETT: Vu que le sujet semble familier à notre collègue, il me paraît évident à la lecture de cet article que l'autorisation d'établir des règlements incombe encore au gouverneur en conseil. Un parallèle de longue date existe avec ce qui, d'après mes prévisions, pourrait survenir, en ce sens que le gouvernement fédéral a conclu des ententes au sujet de la juridiction sur les pêcheries intérieures pour un grand nombre d'années. Cependant, comme je l'ai noté, chaque fois qu'un règlement est projeté, il doit être validé par un décret du conseil. J'aimerais que le sous-ministre nous dise clairement qu'une pratique de ce genre pourrait s'établir dans le cas de l'émission des permis. Mon analogie a trait au gouverneur général en conseil établissant les règlements relatifs aux pêcheries intérieures.

M. MACGILLIVRAY: Oui, de la façon dont les provinces aimeraient les voir adopter, mais cependant à une échelle nationale qui préviendrait toute injustice dans le traitement de chacune des provinces.

M. BARNETT: J'aurais une question qui se rattache à la dernière. Le sous-ministre a mentionné dans son discours d'introduction qu'il y a quelques années, une longue discussion a eu lieu après quoi l'autorisation a été accordée de délivrer des permis aux propriétaires de petites embarcations. Si je comprends bien, cette question est encore en suspens. Je me demande si le ministère se propose, advenant la réalisation de ce changement concernant la délivrance de permis par des agents, s'il pourrait en résulter une méthode réalisable de délivrer les permis de conducteurs de petites embarcations.

M. MACGILLIVRAY: La réponse est oui. Cela fait partie d'un même régime. Nous en sommes venus à la conclusion qu'il serait fort difficile d'établir un régime relevant du gouvernement fédéral pour la délivrance des permis aux conducteurs de petites embarcations, mais au fond, cela pourrait être accompli au niveau provincial ou municipal si le besoin s'en faisait sentir.

M. MACALUSO: Aurez-vous d'autres entretiens avec les autorités provinciales?

M. MACGILLIVRAY: Oui, avec la Colombie-Britannique qui, incidemment, a démontré un grand intérêt pour la question.

M. CROUSE: Je dois avouer à cette étape de la discussion être un peu confus après avoir entendu les commentaires de M. Rock. Je lis dans le texte de la loi qu'il faudra tenir des registres et que les personnes qui délivreront les permis devront dresser des rapports. Le ministère du Revenu national qui régit les préposés des douanes, projette-t-il toujours d'émettre ces permis? Est-ce ce que vous vous proposez en vertu de cette loi?

M. MACGILLIVRAY: Le présent régime de la délivrance de permis aux petites embarcations, non pas aux conducteurs, par des préposés des douanes sera maintenu, à moins qu'on n'établisse un nouveau régime, à la suite d'entretiens avec les autorités provinciales, ce qui apporterait peut-être des modifications.

M. CROUSE: Alors, à ce moment-ci, est-ce encore l'intention de cette loi que les permis soient accordés seulement par les agents des douanes?

M. MACGILLIVRAY: C'est vrai.

M. CROUSE: Alors en plus de cela, vous avez l'intention de négocier avec les provinces le fait que chacune des provinces prendrait sous sa responsabilité l'émission des permis et le service de police?

M. MACGILLIVRAY: On a pris soin du service de police, en partie, dans le sens que tout officier de police, que ce soit au niveau municipal, provincial ou fédéral, a une responsabilité dans ce domaine, et toute force de police municipale peut prendre cette responsabilité. Comme l'a dit M. Macaluso, la commission du havre le fait à Hamilton. Cela ne changerait pas. Cela nous donnerait une juridiction complète sur l'émission des permis aux opérateurs, les permis d'embarcation et la limitation de l'usage d'embarcations dans des eaux définies, dans le sens où nous l'avons maintenant. Dans un autre sens cela se ferait par une agence. Nous n'avons pas, en ce moment, le pouvoir nécessaire pour établir cette relation d'agence. Si nous l'obtenons, nous proposerions de discuter la chose avec les provinces, mais on ne peut les forcer à avaler quoi que se soit malgré elles. Lorsqu'elles verront qu'il y a un besoin, nous serons en mesure de leur dire: «Voici, nous avons l'autorité statutaire, vous pouvez l'exercer en notre nom sujette à l'approbation des conditions générales.»

M. Rock: Monsieur le président, je désire mentionner quelque chose de façon à plus ou moins éveiller l'attention de quelques-uns des membres de ce Comité au sujet des exigences du public. En premier lieu, on a demandé que le gouvernement fédéral bâtisse des rades de plaisance sur plusieurs îles et dans les eaux côtières. Il y a eu aussi des demandes de la part de beaucoup de propriétaires d'embarcation de plaisance pour que le gouvernement fédéral s'occupe des lacs et des cours d'eau par où ils passent et pour lesquels ils ont un permis du gouvernement fédéral. On a demandé au gouvernement fédéral d'enlever des pierres, de s'occuper du niveau de certains cours d'eau en vue de la navigation. Je crois que c'est une façon indirecte pour les gens du Ministère des Transports de se laver les mains de cette affaire locale qui est l'affaire de chaque propriétaire d'embarcation de plaisance. Lorsque le gouvernement municipal ou provincial prend charge, alors, lorsqu'il s'agit de s'occuper de ces choses, le gouvernement fédéral peut dire qu'il n'a plus rien à voir à l'enlèvement des pierres ou au niveau de l'eau parce que cela tombe sous la juridiction provinciale ou municipale. C'est ce qui m'inquiète.

Si vous permettez aux autorités municipales ou provinciales de prendre charge de l'émission des permis, le ministère fédéral se lavera les mains de toutes ces responsabilités. C'est l'une des vraies raisons derrière ces clauses, à mon avis. Au cours des derniers deux ans, ce ministère et le ministère des

Travaux publics ont reçu de nombreuses demandes pour ces sortes de travaux. Ils ont trouvé des moyens de refuser, et une fois que ceci sera passé ils auront une bonne raison de dire non. Je suis contre.

M. MACALUSO: M. Rock peut avoir un problème à ce sujet, mais je crois que c'est tout à fait différent. Monsieur le président, il y a une proposition.

M. HAHN: Je veux simplement être absolument certain que je comprends la clause ici. Je comprends que le gouvernement fédéral fera les statuts et règlements pour l'émission des permis et que tout ce que nous faisons par cette législation c'est de permettre au gouvernement fédéral de se servir de quelqu'un d'autre pour le geste mécanique d'émettre un morceau de papier et de recueillir l'argent.

M. BARNETT: Nous occupons-nous des articles 2 et 30 ensemble?

Le PRÉSIDENT: C'est exact.

M. BARNETT: Je voudrais poser une question. J'attendais que nous en ayons fini avec l'article 2. Je suppose que l'article 30 est une amplification du pouvoir accordé en vertu de la sous-section actuelle 4 ou de la section 645. Ce que je voudrais savoir c'est si, dans l'application de l'article 30, la même question d'une collaboration poussée au point de passer entièrement par les autorités provinciales est impliquée comme lorsqu'il s'agit de l'émission des permis. Je pourrais peut-être vous donner un exemple spécifique. Je sais qu'une des municipalités de mon comté voudrait voir appliquer un certain règlement sur la façon dont les vaisseaux et les avions utilisent les facilités de navigation et les eaux immédiatement adjacentes.

Je voudrais voir clairement si dans une situation de ce genre la municipalité aurait à traiter avec les autorités provinciales ou si elles pourraient approcher directement le gouvernement fédéral soit par le ministre ou par le député au sujet de l'établissement de règlements pour cette étendue d'eau particulière.

M. BALDWIN: Bien, monsieur, l'article particulier dont vous parlez, l'article 30, s'il est approuvé, rendrait légalement possible au gouvernement fédéral de s'occuper directement de ce sujet des restrictions pour une baie donnée ou une zone municipale selon la demande de la municipalité. S'il le voulait, le gouvernement fédéral pourrait le faire. Mais, comme question de principe, nous croyons qu'avant que le gouvernement fédéral n'arrive à une décision il devrait traiter directement avec la municipalité puisqu'elle est dépendante de la province. Je crois que nous ferions bien de discuter cela avec le gouvernement provincial simplement pour voir si, oui ou non, il serait prêt à prendre quelque responsabilité comme intermédiaire dans le cas de la demande de la municipalité et pour des fins de coordination. Je crois que la réponse est que nous espérons encore de travailler par l'intermédiaire de la province mais que si, dans un cas particulier, il y avait un argument irrésistible en faveur de quelque chose et que la province ne voulait pas coopérer, le gouverneur-général en conseil pourrait s'occuper de la situation directement.

M. LLOYD: Mais l'essence du contrôle repose sur le fait que les municipalités sont les créatures légales des provinces, mais comme tout pouvoir découle de l'autorité provinciale, vous auriez à travailler par l'intermédiaire de la province, de toute façon.

M. BARNETT: Nous sommes tous au courant du fait que certaines zones portuaires sont sous le contrôle de commissions du havre, qui ont le pouvoir sous leur propre autorité de faire des règlements et de les appliquer dans le cas du contrôle de l'usage des eaux à l'intérieur de leur zone portuaire. Mais je pense maintenant aux eaux côtières maritimes. Il y a beaucoup d'autres zones où il n'y a pas de commission du havre locale. En fait, je crois avoir soulevé la question il n'y a pas très longtemps, de l'établissement de commissions du havre plus petites et cela pourrait être l'une des régions que j'avais à l'esprit.

Mais voici à quoi je veux en venir. Voici une situation où en fait on établit un contrôle, parallèle à la sorte de contrôle exercé par la commission du havre, par l'action directe du ministère des Transports; et différent des représentations normales qu'une commission de village pourrait faire au sujet du besoin d'un nouvel édifice pour un bureau de poste ou de quelque chose du même genre, et je ne vois pas que le fait d'être des créatures du gouvernement provincial soit nécessairement mis en cause. Je voudrais être certain que nous n'aurons pas à nous asseoir et à attendre que de nombreuses pressions se fassent par l'intermédiaire des autorités provinciales avant que nous fassions quelque chose.

M. BALDWIN: Nous proposons de convoquer une conférence provinciale si cette législation est approuvée, ou lorsqu'elle le sera, pour discuter ces divers facteurs et obtenir leur réaction.

M. LLOYD: Le reste du pouvoir d'agir vous appartient.

M. BALDWIN: Oui.

M. ROCK: Monsieur le président, je voudrais proposer une modification à la proposition à l'effet que ceci ne soit pas adopté avant le retour du ministre des Transports. Je crois que j'ai le droit d'agir ainsi parce que nous avons d'autres programmes à l'esprit et qu'il peut y avoir conflit. Je veux poser quelques questions au ministre et je crois que j'y ai droit.

Le PRÉSIDENT: M. Macaluso a propose, secondé par M. Lloyd, que les articles 2 à 30 soient approuvés.

Une modification a été suggérée par M. Rock.

M. ROCK: J'ai demandé que nous n'adoptions pas ceci avant le retour du ministre.

Le PRÉSIDENT: Quelqu'un appuie-t-il la proposition?

M. CROUSE: J'appuie la proposition.

Le PRÉSIDENT: Une proposition a été faite et appuyée à l'effet que ces articles demeurent.

M. LANIEL: Monsieur le président, je ne vois pas comment ceci peut nous empêcher d'approuver ces articles. N'importe qui pourrait encore être en mesure de poser des questions.

M. ROCK: Je désire poser des questions au ministre.

M. LANIEL: Monsieur le président, je crois que ces articles pourraient être approuvés et que l'on pourrait poser des questions au ministre après.

M. ROCK: Mais après que vous avez approuvé les articles, vous devez en supporter les conséquences. Cela peut s'avérer une façon de faire très dangereuse. Lorsque je vous aurai fait part de mes sentiments en dehors du Comité, vous vous rendrez compte de ce dont je parle. Il y a d'autres comités dont vous ne faites pas partie et quelques-uns des problèmes impliqués ne vous sont pas familiers.

M. WINCH: Monsieur le président, une proposition à placer sur la table ne peut être discutée.

Le PRÉSIDENT: Êtes-vous prêts pour le vote? Je mets aux voix l'amendement, à l'effet que nous conservions les articles 2 et 30. Ceux qui sont en faveur? Y a-t-il quelqu'un contre?

Assentiment.

M. WINCH: Monsieur le président, ne pourrions-nous pas ajourner à 2h. 30?

Le PRÉSIDENT: Je suggérerais que nous continuions un peu plus tard parce que je n'espère pas que les membres reviendront cet après-midi.

M. WINCH: Je comprends que nous avons une délégation qui a fait tout le chemin depuis Vancouver.

Le PRÉSIDENT: Et il y a une autre délégation qui n'est pas encore arrivée.

Nous aurons une session demain matin à 9h. 30. J'espérais que la séance puisse se poursuivre jusqu'à 1 heure aujourd'hui.

Dans le cas de ce Comité particulier, j'ai eu beaucoup de difficulté à obtenir que les députés reviennent pour la session de l'après-midi. Nous savons tous que l'ordre du jour ne sera pas terminé avant peut-être 4 heures ou 4h. 30. On discute la Loi du travail cet après-midi. Je suis certain qu'il sera difficile d'être en nombre. Comme je le dis, j'ai déjà éprouvé cette difficulté dans le passé.

M. COWAN: Ai-je bien entendu M. Baldwin suggérer que si la loi était approuvée, on convoquerait une conférence provinciale après cela? Je sais qu'il n'est pas ministre du cabinet fédéral. Je ne puis tout simplement pas comprendre la tenue d'une conférence provinciale après l'adoption de la loi. Je croyais qu'ils la convoquaient avant et en parlaient aux députés ensuite. Je vous félicite, monsieur Baldwin.

M. MACALUSO: Monsieur le président, au cours de la dernière mise aux voix, j'avais l'impression que le vote était six à six.

Le PRÉSIDENT: Non, c'était six à cinq.

M. MACALUSO: Je ne pense pas que l'on aie compté M. Foy.

M. ROCK: Quelques-uns n'ont pas voté.

M. BARNETT: Monsieur le président, je crois que c'est le droit normal d'un député de s'adresser au ministre pour des questions de ligne de conduite.

M. MACALUSO: Je crois que j'étais distrait.

M. WINCH: Monsieur le président, si je relis bien mes notes, la seule chose que nous puissions discuter sans entendre les délégations serait la responsabilité en droit. Les questions de normes de sécurité pour les navires de pêches devront attendre l'arrivée des délégations.

M. BALDWIN: Je ne savais pas qu'il y avait des délégations intéressées aux navires de pêches. Mais, monsieur le président, je pense que nous serions en mesure de procéder à l'étude de l'article 29 et le reste des articles depuis l'article 31 jusqu'à la fin du projet de loi, si vous le voulez ainsi.

M. WINCH: Dites-vous de ces articles qu'ils sont d'importance mineure?

M. BALDWIN: Bien, les articles touchant la responsabilité sont assez importants, quoique très compliqués.

M. WINCH: Monsieur le président, j'ai un autre rendez-vous. Je ne m'attendais pas à ce que nous dépassions 12h.30.

Le PRÉSIDENT: Bien, je suis à la disposition du Comité, mais je pense que nous ne pourrions rien espérer d'une session cet après-midi.

M. ROCK: Monsieur le président, nous n'avons plus beaucoup de temps pour le déjeuner. Nous avons certaines choses à faire avant 2h.30 et nous devons prendre le déjeuner.

Le PRÉSIDENT: Cela signifierait que nous ne pourrions pas siéger avant 9h.30 demain matin.

M. ROCK: Qu'est-ce que vous en dites?

Le PRÉSIDENT: C'est ce que je viens de dire.

M. WINCH: Voulez-vous dire que nous ne serons pas capables de réunir 12 députés à 3h.30?

Le PRÉSIDENT: L'ordre du jour ne sera pas terminé à ce moment-là.

M. ROCK: Pourquoi pas? Il n'y a plus de discours d'obstruction.

M. FOY: Monsieur le président, puis-je suggérer que nous fassions une tentative pour être en nombre.

M. ROCK: Je suggère que nous ajournions jusqu'à 3h.30.

M. LLOYD: Monsieur le président, pourquoi ne siégerions-nous pas jusqu'à 12h.30. Il reste encore cinq minutes.

M. WINCH: Nous commençons à traiter d'un nouveau sujet que M. Baldwin dit être très compliqué.

M. MACALUSO: Monsieur le président, puis-je suggérer que nous nous réunissions de nouveau à 3h.45.

M. WINCH: S'il y a des délégués d'aussi loin que Vancouver et si nous ne pouvons réunir 12 députés sur 60 pour être en nombre cet après-midi, il y a quelque chose qui ne tourne pas rond chez les députés de cette Chambre.

Le PRÉSIDENT: Le Comité semble souhaiter une réunion cet après-midi. Nous reviendrons à 4 heures.

M. WINCH: Monsieur le président, Je propose que le Comité s'ajourne à 4 heures cet après-midi.

M. MACALUSO: S'il y a des délégations, nous devrions nous trouver ici.

M. WINCH: La délégation est arrivée hier et ils nous attendent.

### SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

Le PRÉSIDENT: Madame Rideout, messieurs, permettez-moi de demander à M. Baldwin quel groupe d'articles nous pourrions étudier cet après-midi. Je puis dire que c'est notre intention de reporter à demain l'étude de l'article 4. J'en ai déjà dit un mot aux personnes intéressées lesquelles veulent bien accepter cette façon de faire. Nous retiendrions aussi les articles 2 et 30, et ensuite nous nous occuperions de la modification proposée par le Ministre au sujet de drapeau. Nous pourrions nous occuper d'un autre groupe d'articles maintenant, et je demanderais à M. Baldwin de continuer.

M. BALDWIN: Si cela convient aux membres du Comité, je suggérerais que nous nous occupions de l'article 29 qui a pour but d'ajouter plus de clarté. Si c'est votre désir, je demanderais à monsieur MacGillivray de donner les explications.

M. MACGILLIVRAY: Le but de cet article est de rescinder les sections 608, 609 et 610 et de les remplacer par une seule courte section.

La section 608 de la loi donne les conditions régissant le paiement ou le non-paiement des droits de port. La section 608 indique la fréquence des paiements. La section 610 donne le droits d'ancrage payables dans un havre. Le montant précis des droits est déjà déterminé par un décret ministériel.

Cette modification a pour objet de faire en sorte que ces choses—la fréquence du paiement des droits et la somme à payer pour le quayage ou l'ancrage—puissent aussi être décidées par décrets ministériels de sorte que nous puissions tenir compte des conditions économiques et avoir des droits en rapport avec la réalité.

M. WINCH: Je sais que j'aurais dû vérifier cela, mais je n'ai pas eu le temps. Comment définit-on un vaisseau? Ce terme ne comprendrait-il pas les navires de pêches et les remorqueurs?

M. MACGILLIVRAY: Il les comprend. La définition d'un navire ou d'un vaisseau les comprendrait. Vaisseau est le terme le plus large possible. Tout ce qui peut naviguer est un vaisseau.

M. WINCH: Impose-t-on des droits aux navires de pêches qui se servent des havres?

M. MACGILLIVRAY: Je crois que c'est une chose normale que d'exempter les navires de pêches des droits à payer dans les havres.

M. WINCH: Est-ce la même chose lorsqu'un navire de pêches utilise une rade de plaisance ou des quais de pêcheurs, lorsqu'ils s'amarrent, disons par exemple, au quai des pêcheurs à Vancouver, où il y a une question épineuse à cause des droits

M. BALDWIN: Il s'agirait d'une sorte de droits différents, appelés droits de quayage. Ce sont des frais de havre, payés spécifiquement pour l'usage des havres.

M. MACALUSO: Les charges dont il s'agit ici sont celles des havres publics et ne comprennent pas ceux établis, disons, par une commission du havre?

M. BALDWIN: Non. En ce moment cela ne comprendrait que les havres du gouvernement. Cela toucherait chaque havre public tombant sous le coup de la loi mais non pas une commission. Cela ne toucherait pas non plus les commissions des ports nationaux.

L'article 29 est approuvé.

M. BALDWIN: Les articles 31 et 34 inclusivement traitent des questions relatives à la limitation des responsabilités. Je suggérerais qu'on les traite comme un groupe et je demanderais à monsieur MacGillivray de les expliquer.

M. MACGILLIVRAY: Ce groupe traite de la limitation des responsabilités des propriétaires de navires. Lorsque la loi fut modifiée pour la dernière fois, en 1961, on a apporté un certain nombre de modifications aux sections 657, 658, 659, 660, 661 et 662. Ces modifications avaient pour but l'application de clauses d'une entente internationale sur le sujet, laquelle avait été signée à Bruxelles en 1957. Quelques-unes des clauses de l'entente furent couvertes en 1961. La principale était un accroissement de la responsabilité du propriétaire de navire.

Les clauses dont nous nous occupons ici portent sur le reste des clauses de l'entente, les incorporant dans nos lois de sorte que nous puissions ratifier l'entente.

L'article 31 prévoit des priorités dans la distribution du fonds de limitation. J'aurais dû ajouter que ces modifications ont fait l'objet de recommandations au Ministère de la part de l'Association du Barreau canadien et de l'Association canadienne de Droit Maritime, cette dernière représentant les propriétaires, les assureurs, les intérêts dans la marchandise, et ainsi de suite. Quand un propriétaire de navire réclame une limitation de responsabilité, on établit le fonds de limitation. L'article 31 prévoit les priorités dans la distribution du fonds de limitation; c'est-à-dire qu'une part va d'abord aux réclamations à la suite de pertes de vies, ensuite une autre part va aux réclamations touchant la propriété. La part qui va aux réclamations à la suite de pertes de vies est de vingt et un trente et unièmes, et dix trente et unièmes sont consacrés au paiement des réclamations pour dommages à la propriété. Si les vingt et un trente et unièmes ne sont pas suffisants pour régler toutes les réclamations faites à la suite de pertes de vies, les personnes qui font ces réclamations sur la vie partagent au pro-rata avec les personnes qui ont des réclamations pour perte de propriété et ont une part des dix trente et unièmes, la plus petite part.

Le sous-articles (2) de cet article prévoit que la Cour peut retarder la distribution, de toute partie du fonds de limitation jusqu'à ce que le résultat d'actions prises en dehors du Canada soit déterminé. Toutes les actions prises contre un navire à la suite de collision en haute mer peuvent débiter dans plusieurs pays. L'un des buts de l'Entente est de dire qu'il n'y aurait qu'un seul montant attaché à la responsabilité et que des procès au sujet de cette responsabilité pourraient avoir leur début sous diverses juridictions, mais que la somme totale à payer demeurerait la même. Par conséquent, si on prend une action dans un pays européen et aussi au Canada, en faisant la distribution

la cour retarderait la distribution jusqu'à ce que les réclamations étrangères aient été déterminées en ce qui touche la somme d'argent.

M. HAHN: Cette clause rend effective l'entente de 1957.

M. MACGILLIVRAY: Oui, monsieur.

M. HAHN: Pourquoi n'a-t-on pas incorporé ces changements avec les changements faits en 1960?

M. MACGILLIVRAY: Nous devons consulter les groupements canadiens intéressés pour savoir s'ils voulaient que l'entente soit ratifiée. En 1961, nous avons pu en incorporer une partie. Je crois que la principale raison qui a empêché de couvrir toute l'entente c'est que nous avons manqué de temps en essayant de rédiger les modifications pour présentation au Parlement. Nous avons incorporé le changement essentiel; c'est-à-dire celui qui augmente le montant de la responsabilité dans la limitation.

Le PRÉSIDENT: A-t-on d'autres questions au sujet des articles 31 à 34?

M. WINCH: Oui monsieur le président; j'en ai une. Je suis plutôt curieux de nature. Vu la déclaration récente du Général de Gaulle au sujet de l'or et de l'étalon-or, cela a-t-il un rapport quelconque avec l'article qui parle du paiement en francs-or, ou s'agit-il d'un accord et quelle que soit la valeur de l'or aujourd'hui, la valeur du franc-or est la même sur le marché international?

M. MACGILLIVRAY: Lorsque l'on donne le montant, on le fait en francs, et cela se trouve déjà dans la loi en vertu des modifications de 1961. La raison pour laquelle on se sert du franc c'est pour permettre une uniformité directe par tout le monde au sujet du montant. Ainsi, jusqu'à ce que le changement soit effectué, le montant au Royaume-Uni était de 15 Livres et au Canada c'était \$72.97. Maintenant tous les pays qui acceptent l'entente expriment le montant en francs-or dans leurs lois.

M. WINCH: Sommes-nous affectés de quelque façon que ce soit par les événements des dernières semaines? Je veux parler de ce qu'a dit le Général de Gaulle sur l'étalon-or et le franc-or. Est-ce que cela a un effet quelconque?

M. MACGILLIVRAY: Je ne crois pas.

M. BALDWIN: On reconnaît que c'est une bonne unité monétaire internationale qui peut servir de base quoi qu'il advienne. C'est aussi l'unité monétaire reconnue et utilisée en vertu d'un bon nombre d'ententes internationales. La Convention de Varsovie au sujet de la limitation de la responsabilité dans le domaine de l'aviation se base aussi sur le franc-or et il en est ainsi depuis des années.

M. WINCH: C'est le même rapport dans tous les pays peu importe que le cours monte ou baisse?

M. MACGILLIVRAY: Oui, en autant que le prix de l'or aux États-Unis est maintenu à \$35.00 l'once, la valeur aux États-Unis est de \$6.33 le franc.

M. WINCH: Vous n'aurez pas de difficulté à moins que les États-Unis ne changent le prix de l'or.

M. MACGILLIVRAY: Si on augmente, la somme payable en vertu de ceci serait aussi augmentée.

M. WINCH: De la même somme?

M. MACGILLIVRAY: Oui.

M. WINCH: Au sujet de l'article 34, puis-je demander une explication des commentaires sous (d). En vertu du nouvel article 34, le but de la modification est de permettre de relâcher un navire que l'on a arrêté, et ainsi de suite, et

lorsqu'on arrive à (d), on prévoit que lorsque de telles garanties sont données et sont disponibles pour le plaignant, aucun jugement ou décret en faveur de sa réclamation ne peut être exécuté.

Comment pouvez-vous expliquer qu'un jugement ou un décret ne puisse être exécuté? Je ne comprends pas très bien cela.

M. MACGILLIVRAY: Je crois qu'on aurait dû dire qu'il ne peut être exécuté autrement que contre la garantie émise. Quand un propriétaire de navire a obtenu une garantie et qu'il est trouvé responsable, le jugement sera exécuté à même la garantie qu'il a donnée, et le jugement ne sera pas exécuté par saisie du navire.

Le PRÉSIDENT: Les articles 31 à 34 sont-ils approuvés?

Les articles 31 à 34 sont approuvés.

M. BALDWIN: Ce matin le Comité a donné son approbation aux articles 6 à 28 portant sur les ententes internationales touchant la sécurité en mer. A ce moment-là, j'aurais dû dire que l'article 36 était compris dans le lot et on aurait dû en faire mention à ce moment-là.

Le PRÉSIDENT: L'article 36 est mis en délibération.

L'article 36 est-il approuvé?

Approuvé.

Avez-vous dit les clauses 6 à 28, ce matin, monsieur Baldwin?

M. BALDWIN: Oui, mais j'aurais dû dire les clauses 6 à 27.

Le PRÉSIDENT: Qu'avons-nous ensuite?

M. BALDWIN: Je suggère qu'avec votre approbation nous prenions les articles 3 et 5, qui traitent de la certification des officiers de navires de pêche, et peut-être que M. Morrison, du Ministère, expliquera le but de ces articles et les fins que nous nous proposons d'atteindre.

Capitaine W. S. G. MORRISON (*Surintendant, Examen des marins, Ministère des Transports*): Le but principal de cet article est évidemment de tenter d'accroître la sécurité des navires de pêche. Au cours des années, il y a eu bon nombre d'accidents, et en faisant l'analyse, nous évaluons qu'environ les trois-quarts d'entre eux auraient pu être évités. Par exemple, nous avons découvert que sur une période de 13 ans 247 accidents auraient été causés par des erreurs de navigation.

M. COWAN: Parlez-vous exclusivement de la navigation en pleine mer?

M. MORRISON: Non, je parlais d'accidents dans tout le pays.

M. COWAN: Vous ne distinguez pas entre l'eau salée et l'eau douce?

M. MORRISON: Non, nous les comprenons tous dans un seul groupe. Au cours d'un certain nombre d'années, les Cours qui ont fait des enquêtes officielles sur des accidents ont fait diverses recommandations pour que les capitaines et officiers de navires de pêches,—certainement les plus grands—devraient posséder des certificats afin que l'on soit assuré qu'ils ont quelque connaissance de la mer et de la navigation, spécialement de certaines règles de base, comme les règles de la circulation, pour qu'ils se tiennent hors du chemin des autres vaisseaux.

Dans l'article 3, les plus grands navires de pêche, de plus de 100 tonnes, jauge brut, devraient être sous la conduite d'un capitaine possédant un certificat. Au cours des cinq ou six dernières années, il y a eu un accroissement dans la construction de chalutiers à poupe d'acier et nous croyons qu'il convient d'avoir une exigence de cette sorte.

Nous avons longuement consulté l'industrie. Déjà en 1961, il y eut des discussions en différents points du Canada, y compris Vancouver, Winnipeg, Halifax, Québec, Montréal, et St-John's, Terre-Neuve, pour n'en nommer que quelques-uns.

Le Conseil des pêcheries du Canada, un organisme représentant les propriétaires de navires de pêche paraît être d'accord avec les propositions qui ont été discutées au sujet des exigences pour les certificats, par exemple, les limites d'âge exigées, et les différents points sur lesquels devraient porter les examens. Je crois que c'est tout pour l'introduction.

M. WINCH: Je pourrais poser une question? Je suppose que dans le cas de ces trois hommes, que ce soit le capitaine d'un navire de pêche de plus de 100 tonnes, jauge brute, ou que ce soit un capitaine-propriétaire, ou encore un capitaine commandant au nom d'une compagnie, que les mêmes règlements s'appliqueraient dans chaque cas?

M. MORRISON: Les mêmes règlements s'appliqueraient, monsieur.

M. WINCH: Pourriez-vous nous donner des renseignements sur le nombre de navires de plus de 100 tonnes, jauge brute, et le nombre de navires de moins de 100 tonnes, aussi la différence entre le chalutier, le manet ou la trôle? A partir d'où parle-t-on de 100 tonnes, en termes ordinaires que tout le monde peut comprendre?

M. MORRISON: Il est difficile d'obtenir des chiffres à jour. Selon les derniers chiffres, de façon générale les navires de pêche de plus de 100 tonnes, jauge brute, entreraient dans une grande classe de navires de pêche, qui seraient plus probablement des chalutiers ou des dragueurs, c'est-à-dire de 100 tonnes ou plus.

Ils vont, par exemple, jusqu'à 400 tonnes ce qui est la plus grande dimension qu'ils aient jamais eue. Mais la majorité des navires, spécialement sur la côte de l'Ouest auraient moins de 100 tonnes. Nous avons évalué qu'au cours de l'exercice financier 1961-1962, le dernier pour lequel nous ayons des statistiques, il y avait en Colombie-Britannique 84 vaisseaux de plus de 100 tonnes, jauge brute. C'est un très petit nombre à comparer aux milliers de navires de pêche dans tout le pays.

M. WINCH: Quoique je n'aie pas de connaissance précise, mais parce que je pense que c'est plutôt important, je voudrais vous demander si dans le cas de la côte Ouest de l'île de Vancouver et jusqu'au détroit de Hecate—où il y a des eaux dangereuses—on a prévu quelque sorte d'examen ou certification parce qu'il y a une demi-douzaine d'hommes ou plus sur chacune des embarcations de moins de 100 tonnes.

M. MORRISON: En ce moment, monsieur, on n'exige rien du capitaine ou de l'officier de n'importe quel vaisseau utilisé uniquement pour la pêche, on n'exige aucun certificat ou aucune qualification que se soit.

M. WINCH: En autant qu'il s'agisse de moins de 100 tonnes, et aussi longtemps que le vaisseau est utilisé?

M. MORRISON: Cette proposition, dans l'article 3, imposerait que si le vaisseau est de 100 tonnes ou plus, jauge brute, il devrait avoir un capitaine possédant un certificat en bonne et due forme.

M. HAHN: Monsieur le Président, si ces capitaines n'ont pas de certificat et conduisent des navires de plus de 100 tonnes, ne leur donnerait-on pas une période de temps pour qu'ils puissent obtenir leur qualification et garder leur commandement?

M. MORRISON: Ce que l'on a l'intention de faire, c'est que ceux qui sont déjà en mer aux commandes des divers navires de pêche, recevraient un certificat que nous appellerions certificat de service. On le leur remettrait sans aucun examen. Ils auraient simplement à remettre une lettre au propriétaire

du navire de pêche ou de quelque autre personne reconnue, disant qu'ils ont navigué comme capitaines de navires de pêche, durant un certain temps, et automatiquement ces hommes recevraient le certificat de service qui leur permettrait de continuer dans leur emploi jusqu'à la fin de leur vie.

M. HAHN: Ne serait-il pas désirable d'examiner ces personnes pour voir s'il n'y a pas de trou ou de déficience dans leur formation, et de s'arranger pour qu'ils puissent se perfectionner en vue de garder leur commandement?

M. BALDWIN: Le comité du Sénat a étudié la chose en détail, comme question de fait, mais le principe de base qui fut approuvé par la suite était que tout en ne perdant pas de vue cet objectif nous devrions peut-être ne pas le rendre obligatoire et que notre objectif de fait devrait être d'accepter la situation telle qu'elle est maintenant de sorte que personne ne perdrait son gagne-pain, et de rendre possible la création d'une classe de certificat.

M. WINCH: Cela signifie-t-il que tous ceux qui ont une certaine expérience et un certain nombre d'années en mer pourront avoir un certificat et qu'il leur sera accordé automatiquement?

M. BALDWIN: Oui. C'est ce que dit l'article 5 (1) b).

M. WINCH: L'article 5(1) dit:

Le gouverneur en conseil peut établir des règlements concernant les certificats de capacité et de service que doivent détenir les capitaines et les lieutenants de bâtiments de pêche, y compris des règlements régissant, . . .

Cela signifie-t-il que l'on différenciera peut-être entre ceux qui opèrent strictement à l'intérieur des eaux côtières de la Colombie-Britannique et ceux qui vont à l'extérieur? Est-ce la raison pour laquelle vous faites une différence dans les certificats de maître et de compagnon? Si vous êtes un maître vous êtes un maître, et si vous êtes un compagnon vous êtes un compagnon. Cela signifie-t-il que si vous travaillez dans les eaux intérieures le certificat sera d'un genre, mais si vous amenez votre vaisseau en dehors des eaux territoriales vous aurez besoin de quelque chose de différent pour être reconnu comme maître ou comme compagnon?

M. MORRISON: La proposition originale communiquée à l'industrie parlait de trois types de certificat: d'abord il y avait le certificat de compagnon permettant d'être compagnon n'importe où; deuxièmement, un certificat de maître des eaux intérieures qui serait bon dans les eaux intérieures; et troisièmement, un type de certificat supérieur lui permettant d'amener son vaisseau partout où l'on pêche normalement.

Depuis que cette proposition originale a été communiquée, la limite intérieure pour la certification a été augmentée de 25 à 100 tonnes, jauge brute. On a l'intention de consulter encore l'industrie d'appliquer les règlements. Comme résultat de cette augmentation de 25 à 100 tonnes, jauge brute, je doute qu'il y ait nécessité d'avoir deux types différents de certificat de maître parce que si on l'exige seulement pour les navires de 100 tonnes ou plus, jauge brute, alors automatiquement cela signifie qu'il s'agit des plus grands navires de pêche qui sont, au meilleur de ma connaissance, tous employés à la pêche en eaux profondes, la pêche loin du rivage. De sorte qu'il n'y a apparemment plus besoin, tel que nous voyons la chose maintenant, d'un certificat inférieur pour, disons, les Grands lacs ou les eaux intérieures.

M. WINCH: Cela signifie-t-il qu'il n'y aura pas de différence de base, en vertu de ce plan, entre les qualifications pour un certificat de maître des eaux intérieures ou extérieures?

M. MORRISON: Non, il n'y en aurait pas.

M. WINCH: Par eaux intérieures j'entends spécifiquement la côte de la Colombie-Britannique en dedans de la limite de trois milles, qui est maintenant étendue à douze milles.

M. MORRISON: Non, il n'y aurait pas de différence, en autant que le navire de plus de 100 tonnes, jauge brute, alors qu'il doit avoir un certificat de maître.

M. WINCH: Que ce soit à l'intérieur de la limite de 12 milles ou à l'extérieur?

M. MORRISON: Peu importe où il pêche.

M. GRANGER: On a répondu à la plupart de mes questions mais j'aimerais en poser une: Ai-je raison de penser que le certificat de service que vous donnez est basé sur le fait que l'homme est dans ce métier depuis un certain temps, qu'il a beaucoup de connaissances pratiques et qu'il a prouvé sa capacité à commander le navire de pêche?

M. MORRISON: Oui, c'est notre façon de voir.

M. GRANGER: Puis-je poser une autre question au sujet des petits vaisseaux employés à des voyages de cabotage au pays; sont-ils soumis aux mêmes règlements ou ces règlements ne touchent-ils que les vaisseaux de pêche? Je pensais au type de vaisseaux côtiers naviguant dans les eaux côtières, et il s'agit habituellement de petits navires.

M. MORRISON: On en parle partiellement dans l'article 3 b) (ii) qui se lit comme suit:

...sont occupés principalement à la pêche, ne transportant pas de passagers et sont employés dans des eaux comprises dans l'étendue où peut s'effectuer un voyage de cabotage.

S'agit-il du type de vaisseau dont vous parlez, qui passe un certain temps à la pêche et un certain temps au cabotage?

M. GRANGER: Y en a-t-il qui passent tout leur temps au cabotage?

M. BALDWIN: On s'en occupe dans une loi séparée et des règlements séparés.

M. CROUSE: Monsieur le président, le témoin a dit que les propriétaires de navire ont donné leur accord aux modifications proposées à cette loi. Vu la répercussion que cela aura sur les flottes de pêche côtière je me demande si vous ne pourriez pas dire au Comité quelques-uns des noms des compagnies que vous avez consultées. Quelle fut l'étendue de l'enquête au sujet de ces changements?

M. MORRISON: Oui. La chose fut discutée en général avec le conseil des pêcheries du Canada. A Terre-Neuve, nous avons discuté avec l'Association du commerce du poisson de Terre-Neuve. En Nouvelle-Écosse nous avons discuté avec les Pêcheries Acadia de Mulgrave, les Pêcheries Booth de Petit de Grat, la *National Sea Products*, la division des 40-brasses et la *Sea Seald Division*; la *Zwicker Company* de Lunenburg, *Ritcey Brothers* à Riverport, la *Lunenburg Sea Products Limited*, et *Adams Knickle* de Lunenburg.

M. CROUSE: Puis-je demander si ces différentes compagnies ont approuvé les changements proposés en autant qu'ils s'appliquent aux maîtres, compagnons, et mécaniciens?

M. MORRISON: Oui, en effet. Comme question de fait je comprends que l'opinion commune en Nouvelle-Écosse est que nous n'allons pas assez loin dans les exigences en vertu des règlements proposés.

M. CROUSE: En est-on venu au vote au sujet de l'article 4, sous-article 2 a) au sujet des mécaniciens de petits navires?

Le PRÉSIDENT: Nous n'y sommes pas encore arrivés.

Les articles 3 et 5 sont-ils approuvés?

Les articles 3 et 5 sont approuvés.

L'article 37 est mis en délibération.

M. BALDWIN: L'article 37 est un article qui prévoit que certaines sections de la loi n'entreront en vigueur qu'après proclamation par le gouverneur général en conseil. En principe, ceci ne s'appliquerait qu'aux sections traitant de l'entente internationale sur la sécurité en mer, l'article que nous venons justement de discuter au sujet de la mise en application des nouveaux règlements touchant les navires de pêche et la section touchant le cabotage sur les Grands lacs. La raison de notre demande de délai pour la mise en vigueur c'est que dans chaque cas nous avons besoin de consulter encore et de préparer les règlements avant d'en exiger l'application.

L'article 37 est approuvé.

L'article 1—navire de charge—est mis en délibération.

Le PRÉSIDENT: L'article 1 en est un de définition. Y a-t-il des questions?

M. MACGILLIVRAY: Je n'ai à donner qu'une seule explication. Toutes les définitions affectent les articles 6 à 27 et non pas les autres articles.

M. MACALUSO: Nous avons déjà approuvé cela. Je propose que l'article 1 soit approuvé.

L'article 1 est approuvé.

Le PRÉSIDENT: Il est un peu tôt pour l'ajournement; j'avais pensé que nous passerions tout l'après-midi à l'étude de ces articles mais le Comité s'est montré très efficace. Nous retenons maintenant les articles 2 et 30 jusqu'à ce que le ministre soit ici demain. Alors nous étudierons le très important article 4. Je comprends que M. Cook a un mémoire très important qui pourrait être lu cet après-midi. Demain, nous entendrons les propriétaires de navires.

Voulez-vous vous occuper de l'article sur le drapeau maintenant?

M. MACALUSO: Le ministre en a déjà parlé ce matin; nous pourrions nous en occuper maintenant.

Le PRÉSIDENT: Un membre du Comité devrait faire une proposition.

M. MACALUSO: Je propose:

Que le projet de loi S-7, loi modifiant la loi sur la marine marchande du Canada, soit modifié.

(1) Adjonction, immédiatement après l'article 1<sup>er</sup>, des nouveaux articles suivants:

2. Article 87 de ladite loi est abrogé et remplacé par ce qui suit:  
Sanction pour affectation illégitime du caractère canadien.

87. (1) Lorsqu'une personne fait usage du *drapeau national du Canada* et emprunte la nationalité *canadienne* à bord d'un navire, qui est en tout ou en partie la propriété de personnes non qualifiées pour être propriétaires d'un navire canadien, afin de faire passer ce navire pour un navire canadien, le navire est sujet à confiscation en vertu de la présente loi, à moins que cette nationalité n'ait été empruntée en vue d'échapper à la prise d'un ennemi ou d'un navire de guerre étranger dans l'exercice d'un droit quelconque de belligérant.

Fardeau de la preuve.

(2) Dans toute procédure exercée pour mettre à exécution cette confiscation, le fardeau de la preuve du droit d'user du *drapeau national du Canada* et d'emprunter la nationalité *canadienne* incombe à la personne qui a employé ce pavillon et emprunté cette nationalité.

3. L'article 89 de ladite loi est abrogé et remplacé par ce qui suit:

Sanction pour devenir propriétaire sans en avoir le droit.

89. Lorsqu'une personne non qualifiée acquiert, à titre de propriétaire, autrement que par transmission dans les termes ci-dessus prescrits, un intérêt soit légal soit bénéficiaire, dans un navire faisant usage du *drapeau national du Canada* et empruntant la nationalité *canadienne*, ledit intérêt est sujet à confiscation en vertu de la présente loi.

4. Les paragraphes (1) et (2) de l'article 91 de ladite loi sont abrogés et remplacés par ce qui suit: Couleurs nationales pour navires et sanction pour le port de couleurs qui ne conviennent pas.

91. (1) Le *drapeau national du Canada* est expressément déclaré constituer les couleurs nationales régulières de tous navires canadiens, et de tous navires et bateaux qui seraient immatriculés au Canada s'ils étaient tenus à quelque immatriculation, appartenant à un sujet britannique résidant au Canada, sauf dans le cas de tout navire ou bateau pour lors autorisé à arborer d'autres couleurs nationales, conformément à une autorisation de Sa Majesté ou en vertu de règlements pouvant être établis par le gouverneur en conseil.

Infraction et sanction.

(2) Lorsqu'un navire ou bateau décrit au paragraphe (1) arbore

- a) quelque pavillon national distinctif autre que le *drapeau national du Canada*; ou
- b) le pavillon ou la flamme que portent habituellement les navires de Sa Majesté ou des pavillons ou flammes ressemblant à ceux de Sa Majesté, sans l'autorisation de Sa Majesté ou en vertu des règlements édictés par le gouverneur en conseil,

le capitaine du navire ou bateau, ou le propriétaire s'il est à bord, est coupable d'une infraction et passible, sur déclaration sommaire de culpabilité, d'une amende d'au plus *cinq* cents dollars d'un emprisonnement d'au plus six mois, ou des deux peines à la fois.

2. *Articles 2 à 37 inclusivement:*

Être renumérotés comme articles 5 à 40 respectivement.

3. *Article 7 (renuméroté comme article 10):*

Le paragraphe (1b) de l'article 391 de la Loi, lignes 1 à 10, page 6 du bill, est abrogé et remplacé par ce qui suit:

(1b) Sous réserves des articles 480 à 482, tout vapeur canadien qui n'est pas un navire décrit dans les paragraphes (1) ou (1a) sera assujéti à l'examen de sa coque, de ses machines et installations par un inspecteur de vapeurs, conformément au règlement, avant que le navire ne soit mis en service et après, au moins une fois par an, et, par la suite, si on fait des visites de classification, à l'intervalle plus éloigné et sous réserve des conditions qui peuvent être prescrites par le règlement.

## 4. Article 16 (renuméroté comme article 19):

Le paragraphe d) de l'article 402 de la Loi, lignes 26 à 44, page 11 du bill, est supprimé et remplacé par ce qui suit:

d) s'il s'agit d'un navire de charge autre qu'un navire nucléaire et que le certificat mentionné à l'alinéa a) n'ait pas été présenté,

(i) d'un certificat valable de sécurité de construction pour navire de charge et d'un certificat valable de sécurité du matériel d'armement pour navire de charge, lorsque la jauge brute du navire est de cinq cents tonneaux ou plus. et

(ii) d'un certificat valable de sécurité radiotélégraphique pour navire de charge, lorsque la jauge brute du navire est de seize cents tonneaux ou plus, ou d'un certificat valable de sécurité radiotélégraphique pour navire de charge ou d'un certificat valable de sécurité radiotéléphonique pour navire de charge, lorsque la jauge brute du navire est inférieure à seize cents tonneaux.

et de tout certificat valable d'exemption, délivré à l'égard du navire.»

## 5. Article 37 (renuméroté comme article 40):

Les lignes 25 à 32 à la page 21 du bill sont supprimées et remplacées par ce qui suit:

40. (1) L'article 1, les articles 9 à 30 et l'article 39 de la présente Loi entreront en vigueur pour les navires canadiens et pour les navires immatriculés dans tout autre pays le jour ou les jours qui seront fixés par une proclamation du gouverneur en conseil.

(2) L'article 6 et l'article 38 de ladite Loi entreront en vigueur le jour ou les jours qui seront fixés par une proclamation du gouverneur en conseil.

Je suggère que si nous devons poursuivre la discussion, nous devrions approuver cette modification.

M. McNULTY: J'appuie la proposition.

Le PRÉSIDENT: M. Macaluso a proposé, avec l'appui de M. McNulty, que le projet de loi S-7 soit modifié comme on vient de le lire. Pour? Contre?

La proposition est approuvée.

L'article 4 est pris en délibération.

Le PRÉSIDENT: M. Cook, notre prochain témoin, voudrait présenter un mémoire. Messieurs, avant de continuer, je croirais préférable de demander à M. Cumyn du ministère des Transports, d'expliquer l'article 4. Je crois qu'il nous serait préférable d'écouter ce commentaire avant d'entendre les mémoires.

Je demanderais donc à M. Cumyn d'expliquer brièvement cet article.

M. ALAN CUMYN (*directeur, Direction des règlements maritimes, ministère des Transports*): Monsieur le président, en 1960, les propriétaires de remorqueurs, en Colombie-Britannique, nous ont demandé de jeter un coup d'œil sur cette partie de l'article 115 qui exige que tous les navires à vapeur d'une puissance nominale de plus de 10 chevaux-vapeur aient un mécanicien en service tout le temps.

La Loi de la marine marchande définit le mécanicien comme étant un «mécanicien breveté».

Les propriétaires de navires ont fait comprendre qu'à cause de l'arrivée de l'automatisme, les remorqueurs d'une puissance nominale de 10 à 15 chevaux-vapeur sont en certains cas équipés d'instruments de pont qui permettent à l'officier sur le pont de surveiller constamment la machinerie, ce qui rend inutile la présence d'un mécanicien en service tout le temps.

Ils ont aussi fait remarquer que les nouveaux types de machines qui deviennent en vogue sur les navires sont conçus plus ou moins comme les moteurs dont on se sert sur les avions et les voitures automobiles. A l'encontre des autres types de moteurs marins, ils sont conçus pour marcher un certain nombre d'heures sans surveillance après quoi on les démonte pour les mettre au point.

Le Bureau d'inspection des navires à vapeur, en réponse à cette requête, a envoyé sur la côte ouest l'un de nos plus compétents ingénieurs étudier la chose. Celui-ci a discuté avec les propriétaires de navires et les représentants de l'Association des mécaniciens de la marine et visité quelques-uns des remorqueurs. De retour à Ottawa, il a recommandé que nous songions à exempter certains remorqueurs de l'obligation d'avoir constamment un mécanicien breveté de garde. Les remorqueurs exemptés seraient les bâtiments de plus de 150 tonneaux de jauge brute, munis de moteurs d'une puissance nominale de 10 à 15 chevaux et convenablement équipés de la salle des moteurs au pont de façon à permettre à l'officier de garde de contrôler les conditions de la salle des moteurs. Il a de plus recommandé que seuls les remorqueurs qui n'effectuaient pas de voyages plus longs que les voyages de cabotage classe III ou les voyages en eaux intérieures classe II soient exemptés.

Le Bureau a considéré la recommandation, sans oublier qu'il s'agissait plus ou moins de l'avènement de l'automatisation sur les navires et que les États-Unis dont ces remorqueurs doivent soutenir la concurrence sur la côte ouest n'exigent pas la présence de mécaniciens brevetés à bord des remorqueurs de cette catégorie. Il a jugé la requête raisonnable. Nous avons donc proposé cette loi telle qu'elle figure à l'article 4.

M. McNULTY: Je ne connais pas le terme voyage de cabotage classe III et le terme voyage en eaux intérieures classe II. Que voulez-vous dire au juste par ces expressions?

M. CUMYN: Les voyages de cabotage classe III, monsieur, ne dépassent pas 15 milles de la côte. La même chose s'applique aux eaux intérieures classe II.

M. HAHN: Le témoin pourrait-il me donner la définition d'une puissance nominale de 15 chevaux? Qu'est-ce que cela signifie? Quelle relation existe-t-il entre la puissance nominale et la puissance au frein?

M. CUMYN: Monsieur, dois-je me lancer ici dans une description de la puissance nominale?

M. HAHN: Vous pourriez peut-être me donner simplement une idée de l'équivalent, mettons, de la puissance au frein du moteur.

M. CUMYN: La puissance nominale représente la capacité d'un moteur à produire de l'énergie. Elle est fondée sur la superficie du cylindre d'un moteur ou sur le volume total produit. Son calcul offre l'avantage de ne laisser place à aucune discussion ou désaccord, étant fondé sur les facteurs invariables des machines. Il s'agit d'une évaluation grossière de la capacité de production énergétique.

La puissance au frein, monsieur, est la puissance véritablement produite par un moteur fonctionnant sous la pression d'un certain cylindre et en fonction d'une certaine vitesse de révolution.

On s'oppose à l'utilisation de la puissance au frein comme critère dans la loi parce que, dans le cas qui nous intéresse, le calcul est fondé sur deux variables. En d'autres termes, la vitesse de révolutions à laquelle tourne un moteur peut varier selon le vouloir de l'opérateur tout comme peut varier la pression du cylindre, dans une certaine mesure. Par conséquent, si nous utilisions la puissance au frein comme critère, il serait bien possible qu'un propriétaire de navire ou qu'un fabricant vienne nous demander de dévaluer un moteur jusqu'à une certaine limite, et ces gens donneront comme raison qu'ils vont faire fonctionner ce moteur à un nombre de révolutions moindre que le nombre fixé par le Bureau dans le calcul de la puissance au frein.

M. WINCH: Monsieur le président, je ne savais pas que nous allions discuter cet aspect, mais comme c'est le cas, puis-je poser une question au témoin? Ma question est très spécifique, je crois.

J'aimerais demander au témoin si la puissance nominale est une mesure scientifique de la production potentielle ou véritable d'un moteur. Si oui, le témoin pourrait-il dire si l'évaluation de la puissance nominale est identique pour tous les pays?

M. CUMYN: La réponse à votre première question, monsieur, est non. Il ne s'agit pas d'une mesure scientifique de la puissance d'un moteur, mais d'une estimation grossière de la capacité d'un moteur à produire de l'énergie. Les associations d'automobiles qui font face au même genre de problème qui nous occupe au ministère dans la classification des moteurs, s'en servent dans les autres pays pour comparer les moteurs, et pour les mêmes raisons que nous. Dès que vous parlez de puissance au frein, vous touchez à la question de la vitesse des révolutions, et qui va déterminer la vitesse de révolutions applicable dans le cas d'un moteur particulier?

M. WINCH: Diriez-vous que la puissance nominale des moteurs maritimes est fondamentalement la même en vertu des diverses lois du monde qui régissent le type d'opération qui nous intéresse ici?

M. CUMYN: Monsieur, permettez-moi de citer l'«*Automobile and Gasoline Engine Encyclopaedia*» de Dyke, 20<sup>e</sup> édition, page (1042).

M. WINCH: Il est question de moteurs à essence? L'article s'applique-t-il aussi aux moteurs diesel?

M. CUMYN: Il s'agit d'un article reconnu sur les moteurs à combustion interne, monsieur.

M. WINCH: Vous avez dit essence. Je me demandais si le titre portait sur tous les moteurs à combustion interne.

M. CUMYN: Apparemment non. Il donne une mesure de la puissance des moteurs à combustion interne, et le fait que ces moteurs soient à essence ou diesel ne fait aucune différence.

M. WINCH: Je comprends. Je ne voulais pas vous interrompre. Mais je ne vous demandais pas ce que Dyke dit—et, en passant, je connais un peu ce livre—je vous posais une question sur les lois des divers pays. Quelle interprétation donnent-ils? Leurs lois varient-elles sur la puissance nominale?

M. CUMYN: Je pense que le ministère des Transports a quelque forme de calcul de la puissance nominale. Je ne suis pas certain de la méthode utilisée par la Garde côtière des États-Unis.

M. WINCH: Savez-vous quelque chose de la situation en Australie?

M. CUMYN: Je ne suis pas certain de cela.

Si vous me le permettez, monsieur, j'aimerais lire un passage de ce volume de Dyke parce qu'il démontre que les autres gens aux prises avec ce problème le règlent plus ou moins la même façon. Il s'agit d'une méthode du calcul des chevaux-vapeur élaborée par la Chambre de commerce nationale de l'Automobile.

Voici cette méthode:

Comment calculer la formule de la C.C.N.A. Cette formule est utilisée par tous les fabricants importants et par les bureaux émettant les permis dans les différentes cités. Elle représente une évaluation comparative des chevaux-vapeurs pour les automobiles, évaluation utilisée pour la taxation et pour des fins semblables. Il ne s'agit pas d'une formule technique, et elle ne représente pas de façon exacte la puissance véritable du moteur. La formule est ainsi conçue:

$$\text{Chevaux-vapeur} = \frac{(\text{Diam. en po.})^2 \times \text{nombre de cylindres}}{2.5}$$

Question: Quel est la puissance C.C.N.A. d'un moteur quatre-cylindres dont le calibre est de 4 pouces?

Si l'on se reporte au tableau ci-dessous, un cylindre dont le calibre est de 4 pouces est 6.4 et 4 cylindres à calibre de 4 po. font 25.6 c.-v.

$$\text{On obtient ce chiffre ainsi: c.-v.} = \frac{D^2 N}{2.5}$$

$D^2$  (diamètre au carré)  $4 \times 4 = 16$ .

$N$  (nombre de cylindres) = 4.

2.5 (constante).

$$\text{Par conséquent le cheval-vapeur est} \frac{16 \times 4}{2.5} = 64 \div 2.5 = 25.6 \text{ c.-v.}$$

Il est à remarquer qu'on n'a aucunement tenu compte de la course du cylindre.

On dit ici comment calculer la formule de la C.C.N.A. On dit que cette formule est utilisée par tous les fabricants importants et par les bureaux émettant des permis dans les différentes cités. La formule représente une évaluation comparative de la puissance des automobiles utilisée pour la taxation et pour des fins semblables. Il ne s'agit pas d'une formule technique et celle-ci ne représente pas la puissance exacte et véritable du moteur.

M. WINCH: Voudriez-vous répéter, s'il vous plaît.

M. CUMYN: Il ne s'agit pas d'une formule technique et celle-ci ne représente pas de façon exacte la puissance véritable du moteur. La formule se lit comme suit: Le cheval-vapeur est le diamètre en pouces au carré, multiplié par le nombre de cylindres, divisé par un facteur. Autrement dit, cette formule est fondamentalement la même que la formule utilisée au ministère.

M. WINCH: Êtes-vous également d'accord pour dire qu'elle ne représente pas précisément la puissance véritable du moteur?

M. CUMYN: Aucun doute à cet égard, monsieur.

Veut-on poser une question sur la puissance nominale?

Le PRÉSIDENT: Vous avez donné votre explication?

M. CUMYN: Oui.

Le PRÉSIDENT: Je demanderai à M. Cook de continuer.

M. ROBERT F. COOK (président de la C.B.R.T. & G.W., Local 425, Vancouver): Monsieur le président, avant de lire le mémoire, j'aimerais préciser à l'intention des membres que nous demandons véritablement l'abolition de cette loi modifiée proposée. Ce mémoire explique notre cas et propose un changement soumis qui ne nuirait pas tellement à nos gens si la loi était changée

dès maintenant. Je vous donnerai les raisons oralement, après lecture du mémoire, pour lesquelles nous aimerions voir cette loi annulée dès maintenant.

Monsieur le président, le capitaine Meadows peut-il lire le mémoire? Je formulerai mes observations plus tard.

Le PRÉSIDENT: Oui.

Capitaine E. W. MEADOWS (*secrétaire adjoint, Canadian Merchant Service Guild, Vancouver*): Monsieur le président et honorables membres, nous venons présenter les vues de nos membres, les mécaniciens de marine brevetés ainsi que les capitaines et lieutenants du Canada, dont la connaissance intime et pratique des questions couvertes par l'article 115 de la Loi sur la marine marchande du Canada va certainement être utile au Comité.

Dès maintenant, j'aimerais attirer l'attention du Comité sur les facteurs suivants qui ont un rapport direct avec tout changement apporté aux dispositions de l'article 115, à savoir

1. La protection de la vie et de la propriété humaine
2. Les questions d'ordre technique en cause
3. La situation de l'emploi

Pour plus de clarté et de brièveté, cet exposé se borne exclusivement à ces questions. Nos recommandations spécifiques portant sur les changements à l'article 115 sont réunies en une liste dans la conclusion de ce mémoire.

1. Effet des changements proposés à l'article 115 sur la protection de la vie et de la propriété humaine.

La sécurité est une question primordiale dans l'élaboration des lois et des règlements sur la marine marchande, comme en font foi plusieurs articles et dispositions touchant cette question dans la Loi sur la marine marchande du Canada. Et pourtant la sécurité sera menacée par la revision proposée dans les circonstances suivantes:

- a) les remorqueurs d'au plus cent cinquante tonneaux de jauge brute, mus par des moteurs à combustion interne d'une puissance nominale n'excédant pas quinze chevaux dans des eaux guère plus exposées que celles qu'on rencontre dans des voyages de cabotage classe III ou dans des voyages en eaux intérieures classe II, en vertu des conditions laissées à la discrétion du ministre, peuvent être exemptés de l'obligation d'avoir à leur bord les mécaniciens brevetés en nombre suffisant pour assurer des périodes de garde raisonnables. Généralement, on pourra conséquemment éliminer un mécanicien de ces bâtiments tels qu'ils sont actuellement conduits;
- b) les bâtiments propulsés par des moteurs à combustion interne d'une puissance nominale inférieure à huit chevaux et d'une puissance au frein moins de 600 chevaux (indépendamment des dimensions du bâtiment) *peuvent effectuer tout voyage sans mécanicien*;
- c) les bâtiments de plus de 15 tonneaux de jauge brute mus par des moteurs à combustion interne d'une puissance nominale de 8 à 10 chevaux et d'une puissance au frein de 600 chevaux, peuvent circuler sans mécanicien lorsqu'ils effectuent des voyages de cabotage classe III de moins de dix milles et pour tous les voyages de cabotage classe IV et les voyages dans les eaux secondaires.

Ces dispositions permettent aux bâtiments d'une puissance au frein allant jusqu'à 1,500 chevaux et ayant jusqu'à 150 tonneaux de jauge brut de circuler sans avoir à leur bord un mécanicien supplémentaire pour assurer toutes les gardes. Fait encore plus dangereux, les bâtiments de dimensions illimitées peuvent circuler dans toutes les eaux, s'ils sont propulsés par un moteur principal à puissance au frein de 765 chevaux, sans avoir à leur bord de mécaniciens, par exemple les bâtiments actuellement en circulation:

Bâtiment	Longueur	Tonneaux de jauge brute	Puissance frein	Puissance nominale
Island Challenger .....	91'	165	765	7.8
Black Bird II maintenant Gulf Bird .....	92'	98	765	7.8
La Brise .....	90'	182	765	7.8

Remarque: Ces bâtiments peuvent circuler dans toutes les eaux sans mécanicien breveté.

On peut illustrer imaginairement les menaces que représente pour la vie et la propriété l'absence de tout mécanicien compétent par un de ces remorqueurs qui toue un chaland très chargé ou une estacade flottante de tronçons de 1½ million de pieds m.p. et dont le moteur, pour une raison ou une autre, cale. Le poids passablement plus élevé de la remorque comparé à celui du remorqueur, tous deux allant à la même vitesse lorsque le moteur vient à manquer, signifie que la remorque a d'une façon correspondante un momentum plus élevé. On a besoin de beaucoup plus de temps et d'une distance plus longue pour réduire le momentum de la remorque que celui du remorqueur. En d'autres termes, le remorqueur sera incapable de s'enlever du chemin et la remorque lui entrera dedans. Cette situation précise s'est produite le 16 février 1960 lorsque le chaland remorqué par le *M.V. Murmak* dans le fleuve Fraser a fait couler le remorqueur, ce qui a coûté la vie à deux personnes. Le capitaine du remorqueur, Ronald Maxim, selon la presse, a fait la déclaration suivante: «Le moteur avait flanché ou il y avait peut-être de l'air dans le conduit d'essence, nous ne pouvions nous éloigner du chaland qui continuait à pousser le remorqueur dans l'eau».

Bien entendu, la même menace précisément est présente pour toute autre personne ou bâtiment incapable de s'enlever du chemin d'un touage à la dérive.

La protection essentielle assurée par la présence d'un mécanicien compétent, expérimenté, lorsque des moteurs fonctionnent, a bien été démontrée par le Comité spécial de l'Ontario lors de l'étude des révisions à apporter à la loi et aux règlements des mécaniciens opérateurs; voici sa déclaration:

Après avoir entendu les témoignages présentés, le Comité ne croit pas qu'il soit possible de remplacer entièrement le personnel des opérateurs par un équipement et des contrôles automatiques. S'il est vrai que cet équipement peut ajouter et ajoute à la sécurité des manœuvres, il a été fabriqué par des hommes, doit être entretenu et ajusté, et par conséquent, il est sujet, dans une certaine mesure, à des limitations humaines. De plus, une personne a cinq sens, la vue, l'ouïe, le toucher, le goût et l'odorat, sens dont elle se sert chaque jour et à tout moment; et lorsqu'elle est habituée à un certain milieu ou à un certain domaine d'activité, elle réagit subconsciemment devant les légers changements de ce milieu. Un exemple commun de ce cas est la sensation presque intuitive des légers changements qui se produisent dans le rythme d'un moteur en marche ou d'une autre machine, ce que l'opérateur expérimenté reconnaît, mais que d'autres observateurs ne remarquent pas. De plus, le fait que la température monte à un degré peu souhaitable se remarque souvent par un

léger changement de senteur. Ces sens pourraient possiblement être remplacés par diverses sortes de contrôles électroniques ou autres mais le nombre, la variété et la complexité en cause dans ces remplacements seraient probablement hors d'atteinte en ce qui concerne les complications, le coût et l'entretien.

(Rapport du Comité spécial, Juin 1963, pp. 24-25)

Le travail d'un mécanicien à bord d'un bâtiment n'est pas uniquement de déceler le trouble et d'agir rapidement pour y parer, mais aussi d'effectuer des réparations rapidement et de façon experte. Ce mécanicien est complètement responsable; il n'a aucun outil de garage et de camion-remorqueur sous la main pour venir à son secours comme c'est le cas lorsqu'un moteur d'auto vient à manquer sur la route. Sur lui retombe toute la responsabilité de maintenir les machines en bon ordre, et de les réparer en cas de défaillance. Dans ces situations, c'est de ses actions que dépend la sécurité de toutes les personnes à bord du bâtiment ou soumises à ses mouvements.

Bien que les moteurs modernes et les appareils de contrôle aient de beaucoup ajouté à la sûreté des manœuvres d'un bâtiment, ils ont aussi eu pour effet de rendre la surveillance et les soins experts plus indispensables. La production accrue d'énergie que fournissent les diesels maritimes modernes relativement à leur poids tend à accentuer les vibrations des moteurs, ce qui cause souvent des ruptures dans les conduits du combustible ou de l'huile. Les vibrations produites par le mouvement des vagues unies à celles du moteur bouchent souvent les fonds de cale lorsque le bâtiment roule et tangue. L'installation d'un équipement auxiliaire plus compliqué rend encore plus nécessaire le bon fonctionnement de ces appareils ou leur réparation rapide en cas de désordre.

## II. Considérations d'ordre technique touchant la limite sous laquelle les bâtiments peuvent circuler sans mécaniciens.

Au paragraphe (2) proposé de l'article 115, la limite fixée pour les bâtiments en fait de dimensions est de 150 tonneaux de jauge brute et en ce qui concerne les moteurs à combustion interne, la puissance nominale est établie à 15 chevaux. Au paragraphe proposé (2a) de l'article 115, la limite inférieure est fixée, pour la dimension du bâtiment, à 15 tonneaux de jauge brute, pour la puissance nominale des moteurs à combustion interne, à 8 à 10 chevaux et pour la puissance au frein, à 600 chevaux, pour les voyages de cabotage classe II de dix milles ou de la classe IV, ou pour un voyage en eaux secondaires.

L'utilisation du cheval nominal (C.-V. N.) est ambiguë et dangereuse. Le cheval nominal n'est pas une mesure scientifique de la puissance potentielle ni réelle d'un moteur. Il s'agit simplement d'une convention arbitraire, fondée sur une seule des variables du modèle du moteur qui aident à déterminer sa production. Cette unité de mesure présente peut-être quelque utilité pour classer grossièrement les premiers moteurs mais elle est tout à fait fictive et trompeuse au stade actuel des modèles avancés de moteurs, particulièrement en ce qui concerne les diesels de la marine. Absolument aucun rapport n'existe entre la puissance nominale d'un moteur et sa production réelle. Il est parfaitement possible de concevoir deux moteurs diesel à partir d'une même puissance nominale mais d'une puissance au frein (P.F.) très différente. Par exemple, un Werkspoor RUB-160 diesel à 12 cylindres, a une puissance nominale de 8 et une puissance au frein de 650; un Caterpillar D-398 d'autre part, à 12 cylindres, a une puissance nominale de 7.8 mais une puissance au frein de 1,090. La puissance nominale est couramment définie pour les diesels, en vertu des règlements de la Loi sur la marine marchande du Canada comme étant le carré du diamètre du cylindre multiplié par le nombre de cylindres,

divisé par 60 (ou par 45 pour des pistons opposés). Tandis que théoriquement le cheval vapeur indiqué est obtenu par la formule suivante—

$$\text{C.-V. I.} = \frac{\text{PLAN}}{33,000}$$

alors que P=pression indiquée moyenne en livres par pouce carré  
L=longueur de tour en pieds  
A=aire du piston en pouces carrés  
N=nombre de coups pratiques par minute

Le rendement, ou puissance au frein, est le cheval indiqué multiplié par l'efficacité mécanique du moteur, une fraction moindre que l'unité. Il est donc évident qu'il existe un certain nombre d'autres variables outre la dimension des pistons qui déterminent la capacité d'un moteur et ces variables ne peuvent être exprimées par un nombre arbitraire de  $\frac{1}{60}$  pour tous les modèles pensables de diesels à action simple.

La citation suivante prise dans un livre de référence courant, largement utilisé par les mécaniciens de la marine, insiste sur le fait que la puissance au frein est la méthode acceptée pour évaluer le moteur:

«Le fait de dire qu'un moteur à l'huile a une certaine puissance risque de produire une mauvaise impression en ce qui concerne ses capacités réelles, à moins que le type du moteur et la façon de diriger le compresseur à injection, les pompes de refoulement et de refroidissement de l'eau, et ainsi de suite, ne soient aussi donnés. Par exemple, dans certains modèles, le compresseur d'air par injection est mû par le moteur principal tandis que dans d'autres il est propulsé indépendamment. De plus, dans le cas de deux moteurs dont le cheval indiqué est le même, l'un d'eux fonctionnant d'après le cycle à deux temps et l'autre d'après le cycle à quatre temps, le compresseur à air de chacun étant directement couplé, le moteur à quatre cycles sera capable d'effectuer un travail plus utile que le moteur à deux cycles, vu que pour le dernier, une partie du cheval indiqué sera destinée à diriger les pompes de refoulement, à moins, bien entendu, que celles-ci ne soient dirigées indépendamment. Pour ces raisons, la puissance des moteurs à l'huile est généralement indiquée en puissance réelle obtenue par le test des freins ou puissance au frein.»

(*The Running and Maintenance of the Marine Diesel Engine*, de John Lamb, 5<sup>e</sup> édition de 1945, Charles Griffin and Co. Ltd., London, pp. 691-2.)

La pratique moderne nécessitant l'utilisation accrue d'appareils de contrôle et d'auxiliaires hydrauliques, pneumatiques ou électriques, la sûreté des moteurs auxiliaires devient tout aussi importante que celle des moteurs de propulsion. Le fonctionnement continuellement ordonné des moteurs auxiliaires pour le contrôle de la timonerie, pour les alarmes dans les fonds de cales, la détection des incendies et les autres dispositifs de sécurité est manifestement d'importance vitale. C'est dire que la puissance au frein totale de tous les moteurs d'un bâtiment devrait servir de critère quand vient le temps d'établir la nécessité de mécaniciens à bord—non seulement la puissance au frein des moteurs de propulsion.

A cet égard, il est à remarquer qu'en certains cas une drague autopropulsée est classifiée comme navire, alors que les moteurs principaux de propulsion peuvent être d'une puissance au frein de 1,000 chevaux, les pompes nécessitant une puissance au frein supplémentaire du moteur de 4,000 chevaux.

Le fait que l'Australie ait établi la puissance au frein comme base pour les mécaniciens brevetés reconnaît exactement ce problème et combine la puissance au frein des moteurs de propulsion et des moteurs auxiliaires pour déterminer la moyenne.

Il est à remarquer que les Américains combinent la puissance au frein avec le jaugeage pour déterminer leurs exigences en matière de brevet.

### III. Effet d'une diminution des normes pour les mécaniciens de la marine.

A un moment où les moteurs deviennent de plus en plus puissants et que les dispositifs de contrôle deviennent de plus en plus compliqués, il semble peu sage d'altérer les normes d'une façon tendant à mésestimer l'habileté technique et l'expérience. Le résultat immédiat des changements proposés à l'article 115 sera la mise à pied de 200 à 300 mécaniciens brevetés sur la côte ouest uniquement. Un effet secondaire, à longue échéance, sera de décourager les gens à embrasser cette profession et de réduire de façon importante les occasions de formation pour les mécaniciens moins avancés voulant se perfectionner en vue de brevets plus élevés.

Le programme gouvernemental d'octrois pour la construction de navires ces dernières années a constitué un nouveau stimulus pour l'expansion de flottes du Canada sur les lacs et sur la côte. Il semble maintenant possible que le gouvernement pose un geste d'encouragement semblable pour stimuler le perfectionnement des opérations canadiennes en haute mer. Devant cette possibilité, il semble très inopportun d'apporter un nouvel obstacle en attirant et en formant des hommes pour la profession de mécanicien de marine. D'où vont venir les nouveaux mécaniciens compétents si les moyens de formation sur les petits bâtiments sont réduits ou éliminés?

Au Royaume-Uni, avant de devenir mécanicien, «breveté» ou «non-breveté», un homme doit avoir été apprenti pendant au moins quatre ans «dans la construction ou la réparation de moteurs et de chaudières de marine», il doit aussi avoir suivi des classes le jour et le soir en mathématiques, dynamiques, dessin de machines, en connaissances mécaniques générales, en sciences, et il doit passer avant d'aller en mer un examen oral devant un ingénieur hydrographe du ministère des Transports afin que soit étudiée sa compétence. Au Canada, on n'impose pas ces exigences rigoureuses, bien que le ministère des Transports ait pris au cours des années passées certaines mesures pour améliorer les normes propres aux mécaniciens de marine; en 1932, un brevet de moteur a été lancé, et en 1954 on a reconnu que les machines modernes avaient accompli des progrès considérables; le brevet de mécanicien troisième classe a donc été révisé pour permettre son application aux mécaniciens en chef sur des bâtiments d'une puissance nominale de 25 chevaux ou moins. C'était un pas accompli dans la bonne direction, et, il ne faudrait pas reculer maintenant. Toute mesure du gouvernement visant à dévaluer les normes propres à tout travailleur mécanicien ou spécialisé constitue sûrement un recul comportant de lourdes répercussions pour l'avenir en notre ère de progrès technologiques rapides.

### IV. Situation de l'emploi

Plutôt que de broser un portrait de toute l'industrie des remorqueurs sur la côte ouest du Canada, nous montrerons ce qui est arrivé dans une seule compagnie et, suivant la tendance normale, ce qui arrivera probablement dans un avenir prochain.

#### STRAITS TOWING LTD.

##### Bâtiments récemment enlevés de la circulation

Bâtiment	C.-V. au F.	N° de mécaniciens
Wilmae Straits .....	450	2
Montagne Straits .....	230	2
Pacific Chief .....	450	2
Georgia Straits .....	400	2
Haro Straits .....	450	2
Puissance totale .....	1980	10

Parce que les mécaniciens à bord de remorqueurs travaillent 84 heures par semaines, ils travaillent un jour et sont en relâche un jour. Cela signifie que chaque bâtiment a deux équipes, autrement dit qu'il faut enlever  $10 \times 2 = 20$  mécaniciens.

Bâtiments construits pour remplacer les bâtiments susmentionnés:

Bâtiment	C.-V. au F	N° de mécaniciens requis par la loi proposée
Neva Straits .....	800	1
Haro Straits .....	765	
Rosario Straits .....	765	
Georgia Straits .....	765	
Malasapina Straits .....	765	
Puissance totale .....	3860	total des mécaniciens $1 \times 2 = 2$ .

Futurs changements probables dans la même compagnie:

	C.-V.	Tonneaux de jauge brute	N° de mécaniciens
Charlotte Straits .....	800	185	2
Fury Straits .....	750	181	2
Hecate Straits .....	500	175	2
Magellan Straits .....	500	177	2
Broughton Straits .....	375	150	2
Burnaby Straits .....	400	101	2
Puissance totale .....	3325		total des mécaniciens $12 \times 2 = 24$

Tous les bâtiments susmentionnés pourraient recevoir un nouveau moteur d'une puissance au frein de 765 chevaux et une puissance nominale de 7.8 et ne pas avoir besoin d'un mécanicien breveté en vertu des changements législatifs proposés. Ces bâtiments auraient alors une puissance totale de 4590.

En vue de contourner la loi proposée, les opérateurs pourraient, et en raison de la concurrence économique, c'est probablement ce qu'ils feraient, changer leurs moteurs à haute puissance nominale pour des moteurs à haute vitesse semblables au Caterpillar à puissance au frein de 765, et à puissance nominale de 7.8. Il s'ensuivra probablement une mise à pied de deux à trois cents mécaniciens brevetés dans l'industrie du remorquage. Plusieurs de ces hommes ont consacré une grande partie de leur vie à l'édification de cette industrie et à lui assurer la situation très saine dont elle jouit aujourd'hui.

Pour faire suite aux remarques précédentes, nous désirons soumettre au Comité la recommandation spécifique suivante:

L'article 115, paragraphe 2(a) devrait être modifié par l'abrogation du mot «et» à la cinquième ligne et son remplacement par le mot «ou». Ce paragraphe devrait maintenant se lire comme il suit:

2(a) Chaque navire d'une jauge brute de plus de quinze tonneaux, autre qu'un navire à passagers ou un yacht de plaisance mû par des moteurs à combustion interne d'une puissance nominale de plus de huit chevaux mais n'excédant pas dix chevaux ou d'une puissance au frein de plus de six cents chevaux, telle que l'a établie le Bureau, doit avoir, lorsqu'il effectue un voyage autre qu'un voyage de cabotage classe III d'une longueur non supérieure à dix milles, un voyage de cabotage classe IV ou un voyage en eaux secondaires,

a) si le navire n'est pas uniquement utilisé pour la pêche, un mécanicien de 3<sup>e</sup> classe, dûment breveté, et

b) si le navire est employé uniquement pour la pêche, un chef mécanicien d'un bâtiment de pêche à moteur, dûment breveté, et le paragraphe (2) ne s'applique pas au navire lorsqu'il effectue un semblable voyage.»

Outre la recommandation spécifique précédemment mentionnée, nous recommandons :

1. Nous demandons respectueusement que tous les membres de ce Comité demandent l'établissement d'une enquête ou d'une «Commission» pour faire enquête et étudier la Loi sur la marine marchande du Canada en vue de procéder à une révision complète de cette loi pour la rendre compatible avec les manœuvres modernes de marine d'aujourd'hui.

2. Nous demandons de plus que tous les membres de ce Comité recommandent une liaison plus étroite entre le Bureau d'inspection des navires à vapeur et la Garde côtière du Canada, en vue d'établir une meilleure surveillance pour l'industrie maritime. A notre avis, une meilleure utilisation de tous les effectifs des deux départements influera fortement sur la prévention d'accidents dans la marine comparativement à la méthode actuelle qui consiste à procéder à des réparations après l'accident.

Avec la permission du président, nous demandons l'occasion de présenter une soumission orale pour élaborer un peu plus les recommandations susmentionnées.

Exposé respectueusement soumis au nom de la *Canadian Brotherhood of Railway, Transport and General Workers*, de l'Association nationale des mécaniciens de marine et du *Canadian Merchant Service Guild*.

Le PRÉSIDENT: Merci beaucoup, capitaine Meadows. Maintenant, je ne sais si M. Cook a un autre mémoire à présenter dès maintenant ou si nous devrions attendre à demain matin, vu qu'il est actuellement 5 heures et demie, avant de poursuivre la discussion ou d'entendre les observations de M. Cook.

M. WINCH: M. Cook pourrait peut-être présenter maintenant les recommandations spécifiques qu'il veut soumettre.

Le PRÉSIDENT: Nous pourrions permettre à M. Cook de présenter ses recommandations et remettre à demain matin nos questions.

M. COOK: Mon exposé sera plutôt long et il serait peut-être plus sage que vous me permettiez d'en remettre la lecture à demain matin.

Le PRÉSIDENT: Vous dites qu'il sera plutôt long. Très bien; M. Cook déclare que son exposé sera plutôt long et qu'il préférerait attendre à demain matin. Le Comité est-il d'accord?

Assentiment.

---

Le VENDREDI 19 février 1965.

Le PRÉSIDENT: Bonjour, madame, messieurs, et monsieur Pickersgill. Le ministre est ici ce matin. Hier nous avons réservé les articles 2 et 30 et c'est peut-être le temps, à mon avis, d'aborder cette question qui ne sera peut-être pas longue à régler.

M. ROCK: Je ne pense pas qu'elle sera longue. J'ai moi-même demandé qu'on réserve ces articles parce qu'en réalité nous avons discuté les articles 2 et 30 ensemble. Je m'intéressais plus particulièrement à l'article 2 de ce bill qui abroge les articles 107 à 113 de la loi et les remplace par un nouvel article 107, simplifiant ainsi six anciens articles.

J'ai pu constater que ces articles éliminent bon nombre d'articles très importants auparavant. Devant cette simplification et selon l'explication donnée par M. Baldwin, si je comprends bien, dans un certain sens, indirectement, le ministère des Transports a décidé de ne plus s'occuper comme il l'a déjà fait par le passé, des bâtiments de plaisance.

Ce qui m'inquiète, c'est, comme on l'a mentionné hier, qu'il va probablement permettre aux municipalités d'octroyer les permis, ou aux provinces d'octroyer ces permis, et comme il s'agit d'une question de juridiction strictement fédérale, je me suis opposé à l'adoption de cet article.

Si la chose signifie que nous nous retirons plus ou moins indirectement en abandonnant la délivrance des permis relativement aux petits bâtiments aux provinces et aux municipalités, nous allons donc dans la mauvaise direction vu le programme de choix.

De façon générale, le retrait des provinces se fait en direction de leur propre juridiction et, bien entendu, elles percevront des revenus dans leur propre domaine de juridiction et assureront maintenant cette juridiction.

Comme la question de la navigation et même celle des bâtiments de plaisance est d'ordre directement fédéral, je crains que nous nous retirions indirectement de ce domaine. Je suis particulièrement inquiet de voir que plusieurs membres du Parlement aimeraient que le gouvernement fédéral s'occupe encore plus des bâtiments de plaisance en se lançant dans la construction de magasins nautiques et en s'occupant plus de la région des lacs qui permettent les voyages ou des eaux utilisées par les bâtiments de plaisance.

A l'heure actuelle, tout comme par le passé, le ministère des Travaux publics ou votre ministère n'a pas fait grand-chose dans ce domaine. On s'en est toujours abstenu. Il y a aussi la question de l'élimination des mauvaises herbes que les municipalités demandent au gouvernement de faire. On nous répond habituellement que la chose relève des provinces ou des municipalités. Je ne vois pas comment une municipalité a juridiction sur un lac ou dans l'eau même, parce que ses limites s'arrêtent ordinairement au rivage et ne se prolongent pas jusque dans le lac. Je ne peux donc voir aucune juridiction là.

Si nous devons laisser la distribution des permis aux municipalités, il devient leur responsabilité ou une responsabilité provinciale, de veiller à ce que ces responsabilités soient honorées, et de surveiller la construction de magasins nautiques, l'élimination des mauvaises herbes et l'enlèvement des grosses roches des lacs ou des rivières sur lesquels voyagent des navires de plaisance.

Autre chose, nous lisons aux articles 1 à 10 qui doivent être abrogés les mots suivants:

Le préposé en chef des douanes, à tout port ou lieu du Canada, doit fournir, sans droits ni rétribution, ce permis . . .

Je n'irai pas plus loin. Nous éliminons indirectement l'ancien article 107 et adoptons un nouvel article 107 et nous donnons en réalité la permission de percevoir un droit, ce dont peu de membres ici, je crois, se sont rendu compte.

Autre chose, je ne vois pas pourquoi nous devons éliminer tous ces articles simplement parce que, si je comprends bien, et comme l'a expliqué M. Baldwin hier, on constate qu'il est difficile pour les préposés aux douanes d'effectuer ce travail et on cherche d'autres agences. A mon avis, nous avons déjà les agences dans presque toutes les municipalités et de plus, vous pourriez établir un bureau du ministère des Transports même pour la délivrance de ces permis. Je ne vois pas pourquoi nous devons effectuer tous ces changements pour la simple raison que ces gens éprouvent des difficultés et qu'ils ont des difficultés quand ce sont les préposés aux douanes qui délivrent ces permis.

Si c'est là la difficulté, nous avons déjà plusieurs autres organismes directement reliés au gouvernement fédéral, et nous ne devrions pas nous mettre à chercher, à mon avis, d'autres organismes comme les autorités municipales ou les autorités provinciales.

L'hon. J. W. PICKERSGILL (*ministre des Transports*): Je crois préférable de répondre à chacun de ces points. Tout d'abord, en ce qui concerne la juridiction, il est impossible par une loi ordinaire du Parlement que le gouvernement fédéral se dépouille de sa juridiction pour la transmettre à une province ou une municipalité. Il lui faudrait apporter une modification à la Loi de l'Amérique du Nord britannique et à l'heure actuelle il devrait même en faire la demande au Parlement de Westminster.

Il n'est aucunement question ici d'essayer quoi que ce soit en vue de dépouiller ce parlement-ci d'une juridiction quelconque. La chose serait bien au-delà de nos pouvoirs de toute façon; et il n'est aucunement question de faire quoi que ce soit en vue de nous dépouiller d'une responsabilité qui en vertu de la Loi de l'Amérique du Nord britannique incombe au Parlement du Canada.

Il s'est révélé, dans plusieurs domaines, beaucoup plus commode d'utiliser les organismes provinciaux ou locaux et de les employer comme agents pour effectuer certaines choses parce que leurs employés travaillent à l'extérieur. La plupart d'entre nous croient, sauf erreur, qu'une prolifération du travail de bureau occasionnant l'embauchage de plus en plus de fonctionnaires n'est pas en soi une bonne chose.

Si nous devons exercer une fonction véritable, c'est autre chose; mais sinon, je ne pense pas qu'il soit bien à la gloire du parlement national d'autoriser un gouvernement municipal ou provincial à faire cette chose ou d'employer des organismes supplémentaires pour faire quelque chose que quelqu'un d'autre peut faire à temps perdu.

En ce qui concerne les eaux du Saint-Laurent, où on navigue véritablement, comme il était entendu par les pères de la Confédération, je ne pense pas qu'on songe à déléguer quelque responsabilité que ce soit. Je dis responsabilité ici, non juridiction, cette dernière ne pouvant être déléguée.

Mais il existe dans chaque province que je connais, même dans les provinces les plus arides, des lacs intérieurs où le seul genre de navigation possible se fait par bateaux à moteurs hors-bord et de cette sorte. J'ai toujours trouvé extrêmement ridicule d'exiger du gouvernement du Canada de gaspiller l'argent des contribuables pour ce genre de choses.

Il s'agit de questions purement locales, et s'il est possible qu'un représentant local—par exemple la police locale dans l'exercice de ses devoirs ordinaires—puisse veiller à l'exécution appropriée de tous les règlements qu'il nous semble bon d'établir, c'est sûrement là la chose à faire selon le bon sens ordinaire et commun et c'est tout ce que nous envisageons de faire en ce qui concerne cette question.

A propos de l'autre question soulevée par M. Rock, le fait que nous devons l'accorder gratuitement aux dépens du contribuable canadien.

M. ROCK: Pas que nous «devons», mais que c'est ce que nous avons fait.

M. PICKERSGILL: Que nous devons.

M. ROCK: Non, je n'ai pas dit que nous devons. J'ai dit qu'indirectement nous approuvons cette idée sans nous en rendre compte.

M. PICKERSGILL: L'article 110 actuel rend la chose illégale, je pense, pour tout préposé aux douanes ou pour toute personne, d'imposer un droit dans ces cas aux propriétaires de bâtiments de plaisance au Canada qui, à mon avis, ne devraient pas s'attendre à obtenir le service gratuitement des contribuables.

Un nombre très élevé de Canadiens ne possèdent pas de navires de plaisance, mais paient des impôts aussi. Je ne vois pas pourquoi, si jamais je possède un de ces navires moi-mêmes, je ne devrais pas être parfaitement prêt à payer raisonnablement pour un permis si j'en ai besoin d'un, tout comme mon fils paie pour sa licence de bicyclette, pour la licence de son chien. A mon avis, ce droit est indûment imposé à la généralité des contribuables. Si le propriétaire d'un navire de plaisance ne peut payer 50 cents pour un permis, montant qui couvre les frais d'impression et les débours, je ne pense pas que nous allons le plaindre.

Si nous devons exiger un permis pour ce genre de chose, et je ne veux pas exiger un permis pour des choses au Canada qui n'ont pas besoin de permis; je veux vivre dans un pays libre où vous n'avez pas besoin d'un permis si la chose peut être évitée—il y a de bonnes raisons pour qu'un petit bâtiment soit muni d'un permis dans des endroits où la circulation est intense, et où se fait la grosse navigation. Le ministère des Transports n'a pas l'intention de transmettre cette autorité à qui que ce soit, parce que nous voulons assurer la plus grande sécurité possible pour la navigation.

Mais sur les lacs intérieurs, et pour les eaux comme le canal Trent, où la circulation commerciale n'est pas très intense, où la chose regarde plutôt la police locale, il ne me semble que sensé de leur confier la responsabilité de cette affaire, et la liberté de conclure des ententes sensées, et c'est tout ce que nous projetons. Il n'est pas question de céder la juridiction du Parlement.

M. ROCK: Monsieur Pickersgill, j'aime la façon que vous divisez pour ainsi dire l'aspect navigation de la question, comparativement aux petits lacs du nord. Vous mentionnez, bien entendu, les bateaux à moteurs hors bord. Mais, sur le fleuve Saint-Laurent, plus de bâtiments circulent avec des moteurs hors bord que sur tout autre lac du nord ou ailleurs au Canada. Et pourtant vous ne mentionnez pas le fait que vous avez aussi l'intention de faire la même chose en ce qui concerne les règlements relatifs aux petits bâtiments sur le Saint-Laurent, parce que vous venez de mentionner que vous n'en aviez pas l'intention. Je sais que vous n'avez pas l'intention d'abandonner la juridiction sur les bâtiments plus lourds.

M. PICKERSGILL: Je ne peux voir où la circulation est si intense sur le Saint-Laurent qu'elle puisse donner lieu à une division de juridiction. A mon avis, toutes les sortes de bâtiments sur le Saint-Laurent devraient tomber sous le contrôle direct du ministère des Transports ou de l'organisme fédéral chargé de la sécurité de la navigation.

M. ROCK: Ce point m'inquiétait encore plus que la situation des lacs du nord.

M. PICKERSGILL: A mon avis, ce bill permettra la conclusion d'un accord lorsqu'il semblera sensé, mais il ne serait pas sensé de conclure ce genre d'entente pour le Saint-Laurent du tout.

M. ROCK: Voilà qui me réjouit. J'étais inquiet parce que je viens d'un comté comptant 17 municipalités, dont 12 renferment des eaux navigables. Je ne pouvais donc pas voir une municipalité se lancer dans ce domaine du tout.

M. PICKERSGILL: Ni moi.

M. ROCK: Sous la juridiction du Saint-Laurent, en ce qui concerne les municipalités, il y a le lac Saint-Louis et le lac des Deux-Montagnes.

M. PICKERSGILL: Je ne pouvais me figurer cela non plus.

M. ROCK: La juridiction est directement reliée aux lacs navigables mais qui ne communiquent pas entre eux.

M. PICKERSGILL: Nous ne pouvons le faire de toutes façons, à moins qu'une localité ne veuille le faire. Nous croyons vraiment que dans le réseau du canal

Trent, par exemple, nous pourrions conclure une entente avec les autorités provinciales et locales qui se préoccupent beaucoup de la pollution de cette voie d'eau, tout comme nous. Nous pourrions conclure des ententes pour assurer un réseau unifié qui serait réellement efficace, la juridiction sur la question de la pollution étant elle-même légèrement divisée. Mais l'autorité sera toujours entre les mains du gouvernement du Canada parce que c'est là que restera la juridiction.

M. ROCK: C'est très bien. Je suis très satisfait de votre explication.

M. FOY: Je propose l'adoption des articles 2 et 30.

Le PRÉSIDENT: Les articles 2 et 30 sont-ils adoptés?

Adoptés.

Maintenant, nous étudions l'article 4.

Article 4.

Hier, nous avons entendu le mémoire présenté au nom de la *Canadian Brotherhood of Railway, Transport and General Workers*, de l'Association nationale des mécaniciens de la marine du Canada incorporée, et du *Canadian Merchant Service Guild*, par le capitaine Meadows. Sauf erreur, M. Cook aimerait présenter un autre exposé. Je me demandais toutefois si vous préféreriez entendre l'avis du ministère des Transports sur le mémoire avant d'aborder un nouveau mémoire des mêmes parrains?

M. MACALUSO: Monsieur le président, est-il dans l'ordre de permettre aux mécaniciens de la marine de terminer?

Le PRÉSIDENT: Très bien, monsieur Cook, poursuivez, s'il vous plaît.

M. ROBERT F. COOK (*président de la C.B.R.T. & G.W., Local 425, Vancouver*): Monsieur le président, lorsque nous nous sommes arrêtés hier, mon collègue avait terminé la lecture du mémoire, et en sortant de la pièce j'ai été plus ou moins corrigé par l'un des membres du Bureau d'inspection des navires à vapeur au sujet d'une des déclarations du mémoire. Je clarifierai donc cette déclaration particulière.

A la page 11, on lit au dernier paragraphe:

En vue de contourner la loi proposée, les opérateurs pourraient, en raison de la concurrence économique, et c'est probablement ce qu'ils feraient, changer leurs moteurs à haute puissance nominale pour des moteurs à haute vitesse semblables au Caterpillar dont la puissance au frein est de 765 chevaux et la puissance nominale de 7.8 chevaux. Il s'ensuivra probablement une mise à pied de deux à trois cents mécaniciens brevetés dans l'industrie du remorquage. Pour plus de clarté, cette déclaration devrait se lire comme suit: En vue de contourner la loi proposée, parce que la loi proposée ne va pas assez loin, les opérateurs pourraient, et en raison des conditions économiques . . .

Vous remarquerez dans notre mémoire que nous avons proposé le changement d'un mot, à savoir que le mot «et» soit remplacé par «ou». On reconnaîtrait ainsi de façon réelle la puissance au frein. Tel qu'il est déclaré maintenant, «et une puissance au frein de 600 chevaux», la puissance nominale demeure le facteur déterminant et la puissance nominale, je crois, est, comme les membres du ministère des Transports se sont entendus à le dire, en réalité sans signification. Elle ne donne vraiment pas une idée réelle de la puissance fournie par un moteur. Ce changement proposé constituerait pour nos gens une protection partielle. Il n'apportera pas toute la protection requise parce que, en fait, nous croyons vraiment que ce que nous essayons de faire c'est de boucher un trou à la fois un tamis qui coule.

A notre avis, ce qui devrait véritablement être fait; nous serions entièrement en faveur, si ces changements doivent être faits, qu'une véritable enquête

soit instituée sur la Loi sur la marine marchande du Canada. A notre avis, la Loi sur la marine marchande du Canada est dépassée. Elle est vraiment ancienne et devrait être mise à jour. Toutefois, comme je l'ai mentionné hier, nous allons dire pourquoi à notre avis la loi proposée devrait être complètement enlevée; c'est parce que nous sommes à établir un programme de recherches sur toute l'industrie du remorquage concernant les changements techniques, la sécurité et l'effectif au sein de l'industrie. Maintenant, ce programme est sous les auspices d'une nouvelle division du ministère du Travail, les services consultatifs de la main-d'œuvre.

Ce service a été établi pour faire enquête dans toute industrie, à la demande des membres de cette industrie qui sont aux prises avec les changements mécaniques de leur industrie, avec la mécanisation, l'automatisation, ou comme vous voulez l'appeler. Si nous avons eu recours aux services consultatifs de la main-d'œuvre, c'est que nous éprouvons d'énormes difficultés au sein de l'industrie en essayant de déterminer l'effectif approprié pour ce nouveau type de bâtiment à venir. Nous ne pouvions pas nous mettre d'accord. Quatre syndicats travaillent dans ce domaine et les quatre syndicats ne pouvaient s'entendre entre eux. Quarante-six compagnies de remorqueurs étaient en cause et même pas trois d'entre elles pouvaient s'entendre sur l'effectif approprié pour ce nouveau type de bâtiment. L'industrie se trouvait dans un désordre terrible. Nous songions aux négociations et la direction ainsi que les syndicats ont admis que si nous soumettions ce problème de l'effectif aux négociations, la grève était inévitable; il était plutôt futile et stupide d'avoir recours à quelque chose qui, nous le savions, entraînerait automatiquement une grève. Nous nous sommes donc adressés aux services consultatifs de l'effectif pour leur demander comment, à leur avis, éviter la possibilité d'une grève. Nous avons exposé notre problème d'effectif et leur avons demandé comment aborder le problème de la mécanisation auquel nous devons faire face. On a admis que la chose à faire était d'instaurer un programme de recherches poussé sur cette industrie. Nous avons acquis, la direction aussi, tout comme les deux syndicats de l'extérieur ont acquiescé. Quand je dis les deux syndicats de l'extérieur je parle des deux syndicats ne possédant pas de permis. Nous avons commencé à tenir des réunions pour en discuter. Nous nous sommes finalement entendus avec le président de ce programme, le docteur E. D. MacPhee, 2588 Wallace Crescent, Vancouver (C.-B.). Il est doyen maintenant à sa retraite de la faculté de commerce de l'université de Colombie-Britannique.

On a élaboré un plan du programme que les 46 compagnies de remorquage et les quatre syndicats ont signé, et qui entrera en vigueur immédiatement.

Les buts de ce programme sont les suivants:

#### Buts et mécanisme

1. a) Il sera établi un comité mixte consultatif composé d'au moins un représentant responsable des compagnies et d'au moins un représentant responsable de chaque syndicat. Un président, ou deux coprésidents, ainsi qu'un secrétaire aux écritures seront élus au sein du comité mixte consultatif.
- b) Il sera établi un comité de recherches composé de deux particuliers nommés par les compagnies et de deux autres nommés par les syndicats. Un président-directeur des recherches sera tenu responsable des recherches et de la planification avec l'aide du comité des recherches et sous la direction du comité mixte consultatif.
- c) M. E. D. MacPhee, 2588 Wallace Crescent, Vancouver (C.-B.), a été nommé président-directeur des recherches.
- a) Le but de ce programme sera d'examiner tous les aspects de «l'effectif» pour le présent et pour un avenir rapproché dans l'industrie

du remorquage; il doit veiller à la préparation des recommandations qui seront soumises à l'étude du comité mixte consultatif.

- b) En s'efforçant d'atteindre ce but, le comité des recherches devra dûment tenir compte des droits, obligations et responsabilités de tous les partis en cause, et devra équilibrer les besoins de l'efficiace technique avec ceux des saines relations industrielles et humaines ainsi que de la sécurité dans l'industrie.
- c) Le comité de recherches devra soumettre un rapport régulier au comité mixte consultatif et il devra se réunir régulièrement dans la préparation des recommandations.

Comme vous le remarquerez, les buts ont été délibérément laissés très vastes; nous savons en effet que de nombreux changements auront lieu dans cette industrie particulière en raison du nouveau type d'équipement présenté.

Une certaine classe de bâtiment ressort dans ce document. Cette classe de bâtiment est la cause de tous nos problèmes. Je parle d'un bâtiment construit extensivement sur la côte ouest avec le nouveau subside relatif à la construction de navires. Les bâtiments de cette classe particulière ou munis d'un moteur de ce type particulier dépassent maintenant 40. Je mentionne le nombre de 40 parce que ces bâtiments se sont construits si vite que nous ne pouvons honnêtement pas en tenir le compte.

Nous avons donc ajouté une page spéciale pour couvrir justement ce type particulier de classe. Ironiquement, c'est exactement la classe de bâtiment non compris par cette loi proposée. C'est le type de bâtiment dont la puissance est approximativement de 765, 700 ou 750 chevaux. Voici ce qui arrive et ce qui est arrivé dans l'industrie: non seulement construit-on de nouveaux bâtiments pour contourner—et nous avons employé ce mot hier, et pour des raisons économiques c'est probablement ce dont il s'agit—cette loi proposée, en construisant plusieurs bâtiments de ce type particulier parce que, bien entendu, la direction pense qu'elle peut mettre moins de membres d'équipage à bord et rendre les opérations plus économiques, mais elle a aussi muni de nouveaux moteurs d'autres types de navires. Tous les membres du ministère interrogés hier sur les dimensions des bateaux de pêche et particulièrement sur un certain bâtiment de 100 tonneaux de jauge brute, ont fait remarquer que ce genre de bâtiment était un gros bâtiment de pêche. Laissez-moi vous dire qu'un remorqueur de 100 tonneaux et plus est un gros remorqueur. Vous remarquerez à la page 2 de notre mémoire quelques exemples de certains bâtiments munis de nouveaux moteurs, bâtiments qui ne tomberont pas sous le coup de cette loi proposée. Le *Island Challenger* a 91 pieds de long, 165 tonneaux de jauge brute, une puissance de 765 chevaux et une puissance nominale de 7.8 chevaux. Le *Black Bird II* (maintenant le *Golf Bird*) a 92 pieds de long, 98 tonneaux de jauge brute, une puissance au frein de 765 chevaux et une puissance nominale de 7.8 chevaux. La *Brise* mesure 90 pieds, a 182 tonneaux de jauge brute, une puissance au frein de 765 chevaux et une puissance nominale de 7.8 chevaux. Ces bâtiments peuvent, et ils le font souvent, aller n'importe où sur la côte ouest.

La loi proposée n'oblige pas ce type de bâtiment à avoir un homme à bord capable de voir aux problèmes de mécanique. Qu'arriverait-il si ces bâtiments, au large de l'île de Vancouver où se trouvent probablement les eaux les plus dangereuses du monde, si le moteur venait à manquer? Personne à bord de ce bâtiment ne pourrait réparer le moteur tout de suite. On pourrait essayer un très mauvais temps, perdre la bâtiment et avec lui la vie des membres de l'équipage à bord.

Nous pensons, par conséquent, que cette loi contient une lacune en ce qui concerne ce type de moteur.

Bien des choses peuvent être faites avec ce moteur. Plusieurs bâtiments peuvent être convertis à ce type de moteurs. Un moteur de 765 chevaux a pres-

que le double de la puissance des moteurs de la plupart des remorqueurs de la côte ouest d'il y a trois ou quatre ans.

M. PICKERSGILL: Monsieur Cook, je n'ai pas eu la chance d'être ici hier. J'aimerais qu'on m'éclaircisse une certaine question.

Vous ne vous opposez pas, si je comprends bien, au contenu de l'article 4 mais plutôt au fait que cet article ne vise pas assez de bâtiments. Est-ce correct?

M. COOK: Oui.

M. PICKERSGILL: Très bien. Je voulais m'assurer que j'avais compris.

M. COOK: Si cette loi est adoptée sous la forme proposée, nous sommes prêts à entreprendre un programme de recherches de 10 mois. On a décidé d'entreprendre un programme de recherches très poussé pendant 10 mois sur le genre de problème que nous discutons ici. Ce genre de recherches n'a pas été effectué par le ministère des Transports. Il est vrai qu'un homme est venu d'Ottawa et a visité quelques bâtiments; mais il n'a pas navigué sur ces bâtiments dans les circonstances nécessaires pour comprendre les problèmes qui peuvent surgir. On a presque supposé que ces bâtiments ne voyageraient pas en eaux extérieures mais se tiendraient dans la région du golfe de la Georgie ou dans les eaux intérieures de la côte Pacifique. Cette loi ne donne pas la protection nécessaire.

Le Bureau d'inspection des navires à vapeur doit suivre des instructions confidentielles. Je ne connais pas ces instructions confidentielles parce que c'est ce qu'elles sont—confidentielles. D'après ce que j'ai pu comprendre de ces instructions, on insiste pour qu'une personne à bord du bâtiment ait une connaissance mécanique suffisante pour satisfaire l'inspecteur, que cette personne soit brevetée ou non. Tout cela est très bien, sauf que le Bureau d'inspection des navires à vapeur monte sur ces bâtiments une fois par année et quand il le fait il y a un homme à bord, responsable des moteurs. Les visiteurs parlent à cet homme et l'interrogent, et devant sa compétence, ils déclarent que tout à l'air dans l'ordre; ils débarquent ensuite sur le quai. Mais ils ne sont pas si tôt sur le quai que l'homme en question y est aussi et le bâtiment se retrouve sans homme capable d'effectuer des réparations aux moteurs. La chose ne se produit pas très souvent. Dans 99 p. 100 des cas, des mécaniciens sont attachés à ces bâtiments et 95 p. 100 de ces hommes sont des mécaniciens brevetés.

La loi ne mentionne pas que les bâtiments doivent avoir à leur bord ces mécaniciens. Les propriétaires eux-mêmes veulent avoir ces mécaniciens à bord des bâtiments parce qu'ils peuvent, évidemment, en voir le bon sens, qu'il s'agit là d'une façon de protéger leur bien. Toutefois, le danger est avec les un ou deux p. 100 qui commencent à circuler sans mécanicien, et qui, par conséquent, travaillent à un coût moindre. Et en raison de cette réduction des frais, ces gens commencent à présenter des soumissions pour un contrat contre un autre propriétaire qui engage un mécanicien et le soumissionnaire sans mécanicien, travaillant à meilleur prix, obtient le contrat. Il en résulte un travail de comptabilité ingrat parce que le second homme doit couper ses frais. Comment va-t-il s'y prendre? Si le premier homme l'a fait en laissant tomber un mécanicien et en le remplaçant par un homme du pont, épargnant ainsi quelques centaines de dollars par année, c'est ce que doit faire le second homme pour soutenir la concurrence.

Nous disons que des changements doivent se produire et certains changements devraient arrêter ce genre d'abus.

De plus, nous avons entendu parler des prétendus bâtiments automatisés. Cela m'irrite toujours un peu d'entendre le mot automatisation parce que la plupart des gens utilisent ce terme quand ils ne parlent vraiment pas de l'automatisation, quand ils parlent de la mécanisation et de changements

technologiques. Et c'est un changement technologique qui se produit dans l'industrie actuellement. Ces changements se font sentir dans l'industrie et par conséquent, de concert avec la direction et les écoles de formation professionnelle de Vancouver, nous avons établi de nouveaux cours de formation pour des mécaniciens. Les bâtiments visés par ces cours sont les bâtiments appelés automatisés. Ces cours ont été établis pour les mécaniciens qui travaillent à bord des bâtiments; ils sont destinés à perfectionner leur savoir et à leur apprendre les nouveaux types d'équipement qui font leur apparition dans l'industrie. Je parle maintenant de l'équipement pneumatique, hydraulique, électronique et de choses que nos gens n'étaient pas forcés de connaître jusqu'ici.

La direction admet avec nous que nous devons perfectionner le savoir de ces gens et pourtant, d'autre part, on dit que ces bâtiments sont automatisés et par conséquent n'ont besoin de personne à bord pour protéger les machines.

Pour pousser cette question de l'automatisation un peu plus loin, quand ce type de bâtiment a fait son apparition, il possédait presque deux fois la puissance des bâtiments remplacés. On a enlevé un mécanicien du bâtiment. Nous ne nous opposons pas à cela; nous n'avons pas contesté l'idée d'enlever un mécanicien. Nous avons admis avec la direction qu'il n'était pas nécessaire de conserver un homme à bord 24 heures par jour, constamment de garde, parce que maintenant nous pouvons contrôler les moteurs et donner l'alarme de la timonerie. Par conséquent, comme je l'ai déclaré, nous avons accepté d'enlever cet homme. Toutefois, on a non seulement enlevé cet homme—et c'est la partie de l'automatisation qui me stupéfie—mais on a aussi enlevé un homme du pont et, dans plusieurs cas, un cuisinier. Nous n'avons jamais pu comprendre pourquoi on a éliminé ce cuisinier du bâtiment par suite de l'automatisation, mais c'est ce qui s'est fait.

M. MONTEITH: Vous n'avez jamais entendu parler d'un ouvre-boîte?

M. COOK: C'est exactement ce qui remplace le cuisinier!

Puis-je rappeler que si ce projet de loi est voté il fixera une des règles fondamentales qui a fait l'objet de ce programme de recherches, et que ce serait là une mesure injuste pour nous. Nous sommes convaincus qu'on en apprendra davantage sur ce type d'équipement une fois les recherches terminées. Nous pensons que le Ministère des Transports, concurremment avec le Ministère du Travail, devrait collaborer à ces sortes de recherches sur un nouvel équipement. Les règlements qu'ils établiront ne nous causent pas d'inquiétude, assurés que nous sommes qu'on a fait les expérimentations convenables. Quelle que soit l'issue, nous avons par avance convenu d'accepter les recommandations de ce président, fussent-elles être à sa discrétion et être valables pour trois ans. Nous avons également accepté que ce comité soit maintenu aussi longtemps qu'il s'agira d'introduire un nouvel équipement.

On ne doit pas dire que nous luttons contre le progrès ou quoi que ce soit du même genre. Tout ce que nous prétendons est qu'il doit y avoir dans cette industrie des études très poussées chaque fois qu'un nouvel équipement est introduit; on ne devrait pas voter de législation à la légère sans études sérieuses.

M. WINCH: Puis-je demander à M. Cook comment le comité de recherches est financé?

M. COOK: Le comité est financé de la façon suivante: 50 pour 100 par le Gouvernement fédéral, 25 pour 100 par les compagnies, et 25 pour 100 par les unions ouvrières.

M. ROCK: Puis-je poser une question, monsieur le président?

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous entendrons aujourd'hui un autre groupe qui vient de loin: les propriétaires de remorqueurs. Je me demande s'il ne serait

pas à propos d'entendre dès maintenant leur mémoire afin d'avoir un tableau complet de la situation.

Adopté.

M. ROCK: Nous pourrions alors poser des questions aux deux groupes?

Le PRÉSIDENT: Oui, naturellement, mais il est important que nous ayons d'abord un tableau d'ensemble.

En avez-vous fini monsieur Cook?

M. COOK: J'ai d'autres choses à ajouter, monsieur le président, mais je crains, en le faisant, de mettre votre bon vouloir à l'épreuve.

Dans notre exposé, nous avons fait une autre recommandation. Je n'ignore pas que votre comité ne peut la réaliser en tant que comité, mais elle a pour objet un problème qui existe dans l'industrie maritime et que nous aimerions voir porter à l'attention de tous ceux qui sont au courant des problèmes des transports. Le naufrage de plusieurs navires, qui a occasionné parfois des pertes de vies humaines, l'a mis considérablement en vedette ces derniers quinze jours. La gravité du problème ne fait à nos yeux aucun doute.

Puis-je soumettre cela au comité à titre de renseignement plutôt qu'à titre de recommandation?

M. PICKERSGILL: Puis-je faire une suggestion monsieur le président?

Il s'agit là d'une chose sur laquelle mon Ministère souhaiterait qu'on soumette un exposé par écrit. Si l'on me faisait, à titre de ministre des Transports, un tel exposé, je le ferais reproduire en bon nombre d'exemplaires afin de le distribuer aux membres du comité, aux députés et aux fonctionnaires du département qui sont intéressés, de manière à épargner cette tâche au groupement de M. Cook. Il a bien dit que cela n'était pas pertinent au bill, mais il me paraît important d'avoir cette information en mains car, malgré tout, et quoique nous fassions en ce moment pour la Loi sur la marine marchande du Canada, ce ne peut être une affaire classée; l'avenir y apportera d'autres modifications.

Est-on satisfait de cela?

M. COOK: Oui, merci beaucoup.

Le PRÉSIDENT: Allons-nous maintenant entendre les propriétaires de remorqueurs?

M. J. Rod Lindsay est ici. Il est le Directeur Général de la «Vancouver Tugboat Limited». Il est accompagné de M. Harold L. Cliffe, Directeur de la «Canadian Tugboat Company Limited» de Vancouver.

M. J. ROD LINDSAY (*Directeur Général de la «Vancouver Tugboat Limited»*): Monsieur le président, monsieur Pickersgill, honorables députés, nous sommes heureux d'avoir l'occasion de comparaître devant vous afin de vous donner notre opinion sur le Bill No. S-7.

On m'a appelé au téléphone hier matin à 7 heures, alors que j'étais encore au lit et que vous siégiez déjà ici! Je m'excuse de n'être pas venu hier, mais nous pensons n'être convoqués que la semaine prochaine.

On nous a demandé de soumettre des copies de notre exposé.

M. CAMERON (*Nanaimo-Cowichan-Les Îles*): En existe-t-il des copies?

Le PRÉSIDENT: Il y en a quelques-unes qui ont été distribuées.

M. LINDSAY: Comme nous avons à produire ce mémoire hier matin, nous n'avons pu le faire traduire et n'avons pu en apporter que 25 copies.

Avant d'entrer dans le sujet du mémoire, j'aimerais faire quelques remarques.

Je pense que notre mémoire, comme celui de l'union, est, en substance, le même que ceux qui ont été présentés au comité du Sénat au printemps

dernier. Depuis ce temps, mes bons amis ont comparu avant nous et moi-même ainsi que les hommes des remorqueurs en Colombie-Britannique, nous sommes entrés en pourparlers pour discuter des salaires. Nous avons négocié pendant six mois et, entre-temps, il ne nous a guère été possible de nous occuper du bill S-7. Nous venons juste de régler une augmentation de salaire avec toutes les unions maritimes, et ces pourparlers nous ont tenus bien occupés pendant ces six derniers mois.

Le règlement des salaires auquel on est arrivé avec les unions des remorqueurs montre, je pense, combien l'économie de la Colombie-Britannique avance à grands pas et qu'elle est en pleine prospérité. L'emploi, particulièrement, est au maximum. Dans l'industrie du remorquage nous manquons de bons maîtres et de bons mécaniciens sur les remorqueurs. Nous ne pouvons nous procurer d'hommes qualifiés et le programme de construction est tel en ce moment que la disette s'en fera sentir encore davantage.

Je désire ajouter un point auquel il a été fait brièvement allusion ce matin, qui n'est pas mentionné dans le mémoire. Je veux parler de l'accord tripartite entre les propriétaires de remorqueurs, les unions et les conseillers du ministère du Travail en matière de main-d'œuvre, accord portant sur l'étude des moyens pour garnir les remorqueurs d'un équipage adéquat. C'est là matière à négociations ouvrières, c'est-à-dire une affaire qui doit être réglée à l'aide du ministère du Travail. Je ne crois pas que le ministère des Transports puisse seul la résoudre.

Je vois là un problème. Si, en ce qui concerne les mécaniciens, nous gardons telle quelle la Loi sur la marine marchande du Canada, cela élimine le but de notre enquête sur la conduite des bateaux; la législation actuelle est trop restreinte pour permettre une telle enquête. Nous devons nous contenter de la Loi sur la marine marchande du Canada, mais si nous voulons une enquête efficace sur le recrutement en équipages des bateaux de la côte de la Colombie-Britannique, nous ne pouvons nous contenter d'une loi aussi restrictive.

Une autre remarque. Notre industrie de la côte de la Colombie-Britannique emploie un total de 350 mécaniciens maritimes. On a suggéré de déplacer de la main-d'œuvre, mais nous ne pourrions employer au total dans notre industrie qu'environ 1,500 hommes dont 350 mécaniciens.

Sur ce, je désire maintenant en venir à l'exposé de la *B.C. Towboat Owners' Association*.

La *B.C. Towboat Owners' Association* comprend 43 compagnies de remorquage, opérant sur la côte de la Colombie-Britannique. Ces compagnies dirigent des bateaux de diverses grosseurs depuis les remorqueurs de port jusqu'aux toueurs de haute mer représentant la majeure partie de cette industrie. Par ailleurs, comme je l'ai déjà dit, nous employons 350 mécaniciens de bateaux.

Déjà en 1960, le ministère des Transports avait averti notre association qu'on allait réviser certaines parties de la Loi sur la marine marchande du Canada et on nous demandait ce que nous pensions de ces amendements. Nous avons par la suite soumis quelques suggestions au directeur des services maritimes et aux inspecteurs locaux des navires.

De plus nous savons que l'Association Nationale des mécaniciens de bateaux, connue maintenant sous le nom de la «C.B.B.T.», a, de son côté, soumis des propositions.

En fait, le paragraphe (3) de l'article 9 du Bill no. C-98, qui eut sa première lecture le 20 mai 1961, comprenait une révision concernant les mécaniciens des remorqueurs. Elle stipulait que les remorqueurs de moins de 150 tonnes brutes, actionnés par un moteur à combustion interne d'une puissance ne dépassant pas la valeur nominale de 15 chevaux, entièrement contrôlés du pont, pouvaient être dispensés d'avoir un mécanicien breveté supplémentaire,

nous entendons celui que prévoit le sous-alinéa 2 de l'article 115, quand il ne s'agissait que de voyages restreints aux voyages de cabotage de la classe no III ou aux voyages en eaux intérieures, classe no II.

Cet article, dans sa teneur originale, a été adopté en seconde lecture à la Chambre des Communes et a été accepté par le comité permanent sur les chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques.

En lecture finale à la Chambre, le paragraphe (3) de l'article 9 a été biffé à la suite d'un long discours de l'honorable Harold Winch, qui contenait les déclarations suivantes:

1. La puissance nominale en chevaux est un terme désuet. Je crois qu'on a répété cette déclaration.
2. 50 ou 100 mécaniciens de la côte seront mis à pied si l'on adopte cette modification.  
Ce chiffre a été porté depuis à 300.
3. Les remorqueurs opérant selon les clauses de cet amendement n'offriraient pas la sécurité voulue.
4. Les engins automatiques installés sur les bateaux de la côte ouest n'ont pas justifié ce qu'on en attendait et il a fallu maintenir sur ces bateaux autant de mécaniciens qu'auparavant.

Aucune de ces déclarations n'étant basée sur des faits elles n'ont pu être confirmées. En fait, les unions des mécaniciens ont eu de la peine ces deux dernières années à trouver les hommes qui leur étaient demandés par l'industrie.

Après le 12 juin 1961, le Ministère a suivi de très près l'étude de cet article de la loi et, conséquemment, il a été adopté par le Sénat en 1964 dans sa teneur actuelle.

En plus de permettre l'emploi d'un mécanicien breveté dans les circonstances décrites dans le bill original C-98,—bateaux de moins de 150 tonnes dont la puissance nominale de leur moteur ne dépassant pas la puissance nominale de 15 chevaux, dans la limite de certains cabotages—on a ajouté une autre restriction, sous-alinéa 2) a) de l'article 115. Les bateaux d'une puissance nominale de 8 à 10 chevaux et de plus de 600 c.v. puissance au frein devront avoir un mécanicien breveté de 3<sup>e</sup> classe, ce qui n'était pas requis précédemment pour un bateau de puissance nominale de 10 chevaux ou moins.

Nous, de la «B.C. Towboat Owners' Association» désirons faire les commentaires suivants sur la modification proposée dans le paragraphe 2) c) de l'article 115:

1. Tout en reconnaissant que la teneur de l'amendement est bonne, nous nous opposons à la limite de 150 tonnes.
2. Un bateau de 150 tonnes n'est pas un gros navire et, en général, il a moins de 100 pieds de long.  
(Note—Tous les remorqueurs de la Colombie-Britannique qui touent des chalands à billes ont plus de 100 pieds de long et, en 1966, plus d'un quart des billes en Colombie-Britannique seront transportées sur des chalands à billes).
3. Le principal moteur doit être actionné entièrement de la timonerie et, en fait, en Colombie-Britannique, les bateaux peuvent être manœuvrés de deux autres positions de contrôle: sur la passerelle volante ou à l'arrière près du treuil.  
Un peu partout sur le bateau il y a des instruments pour actionner les moteurs.

4. Le Ministre, avant de donner une exemption sur ce point, peut poser toute condition qu'il juge convenable.
5. Cette clause s'applique seulement aux bateaux qui font le cabotage côtier de la classe n° III ou de la navigation intérieure de la classe n° II. L'inspecteur de la navigation peut restreindre ces voyages, il ne permettra certainement pas à un navire d'aller à plus de 20 milles au large ou de parcourir une distance maximum de plus de 100 milles entre des ports de refuge.

La modification à l'étude contient donc un grand nombre de restrictions. Plusieurs de nos membres ont été en affaires sur la côte depuis plus de 45 ans.

Mon ami, ici, l'a été depuis plus longtemps que moi.

Ces hommes ont vu de grands changements dans la construction, la puissance et l'équipement des remorqueurs côtiers de la Colombie-Britannique, changements qui ont été stimulés par le subside accordé à la construction maritime qui est maintenant en vigueur, du moins nous l'espérons.

L'époque de la construction des remorqueurs en bois est passée; ces vieux bateaux sont remplacés par des coques modernes en plaques d'acier soudé, ce qui leur permet de tenir la mer beaucoup mieux et donne beaucoup plus de sécurité.

Ces marins, sur les remorqueurs, ont vu s'opérer la transition des engins à vapeur chauffés au charbon ou à l'huile; on est passé aux premiers lourds moteurs diesel assez peu sûrs qui requéraient une surveillance continuelle à cause du manque de puissance ou parce qu'ils devaient être constamment lubrifiés.

Ils ont vu inventer des améliorations métallurgiques grâce auxquelles la qualité et le poids des parties du moteur y ont gagné, sans compter plusieurs types de manomètres et d'avertisseurs sonores, qui furent ajoutés. Pour les moteurs ayant une puissance nominale supérieure ou inférieure à 10 chevaux, ils ont vu installer des commandes automatiques à divers endroits du bateau tant pour le moteur principal que pour les moteurs secondaires.

L'usage courant d'aides électroniques à la navigation a contribué puissamment à la sécurité des membres de l'équipage.

Et les propriétaires des remorqueurs, aussi bien que les équipages, doivent convenir que le remorqueur moderne offre plus de sécurité et de sûreté que les vieux navires pour lesquels l'article 115 de la Loi sur la marine marchande canadienne avait été à l'origine rédigé.

Nous croyons aussi devoir esquisser une réponse aux arguments avancés par M. Winch. Tout d'abord, il n'y a que neuf remorqueurs sur la côte de la Colombie-Britannique jaugeant moins de 150 tonnes et ayant entre 10 et 15 chevaux de puissance nominale. Par conséquent, il n'y aurait au maximum que 18 mécaniciens qui seraient déplacés (il en faut 2 pour s'occuper du bateau à plein temps). Cependant un bon nombre de ces bateaux sont censés avoir un diplôme supérieur à la classe 3 et, partant, le mécanicien ne pourrait être déplacé. Certains propriétaires ont rempli ce rôle de mécanicien sur ce type de bateau, et j'en suis un. C'est un fait bien connu que ces mécaniciens ne se tiennent pas constamment dans la chambre aux machines mais passent une bonne partie de leur temps dans la coquerie ou dans la timonerie, ce qui fait qu'en réalité une surveillance de 24 heures n'est pas exercée auprès des moteurs sur ces bateaux.

De plus, si les commandes automatiques, les manomètres et les avertisseurs ne sont pas sûrs, on doit en conclure que les propriétaires de remorqueurs

en Colombie-Britannique, comme tous les armateurs dans le monde, gaspillent des sommes considérables.

Avec les progrès de l'automatisation et de la technologie, nous qui faisons partie de l'industrie du touage en Colombie-Britannique, pensons que cet article subira de nouvelles révisions dans les années à venir. Nous regrettons de voir cette limite de 150 tonnes imposée par cet article, elle aurait dû être portée au moins à 200 tonnes de jauge brute. Nous croyons même que d'ici quelques années l'industrie exigera une limite allant jusqu'à 250 tonnes de jauge brute.

Sur la côte de la Colombie-Britannique, nous sommes en concurrence avec les navires de charge étrangers qui se prévalent de tous les perfectionnements de l'électronique et de l'équipement moderne et peuvent ainsi diminuer leurs équipages.

Étudions maintenant les modifications suggérées au sous-alinéa (2) a) de l'article 115. Au point de vue de notre association, ce projet de modification ne peut être qu'un pas en arrière. Les arguments suivants nous en donnent la conviction. L'amélioration sensible apportée au fonctionnement des moteurs maritimes récents et grâce aux dispositifs de commande et aux avertisseurs automatiques qui se trouvent sur les moteurs de moins de 10 chevaux de puissance nominale, ont supprimé les services d'un maître mécanicien. Depuis plus de 10 ans, sur cette côte, des bateaux de ce type ont marché sans mécanicien breveté, leur rôle étant assuré par d'autres hommes du bord qui remplissent également d'autres fonctions.

En somme, dans les années passées, on s'est bien passé de ces mécaniciens brevetés sur des bateaux d'une puissance nominale de moins de 10 chevaux et l'on ne prévoit pas en avoir besoin dans les années qui viennent.

Notre souci à nous, de l'industrie des remorqueurs de la Colombie-Britannique, est de conduire des navires sûrs et qui remplissent bien leur rôle. En fait, durant les cinq dernières années l'administration a institué à grands frais des programmes très étendus de sécurité.

Les subsides accordés à la construction maritime nous ont permis de mettre en service des navires qui, tous doivent le reconnaître, offrent plus de sécurité et tiennent mieux la mer que les types antérieurs. Nous prétendons donc que vouloir diminuer la puissance nominale à 8 chevaux est un pas en arrière, une mesure non justifiée qui, si elle est adoptée, va abaisser le niveau d'efficacité de notre industrie.

Nous, de l'industrie des remorqueurs de la Colombie-Britannique, sommes prêts à fournir toutes les informations supplémentaires que le comité désirerait recevoir et nous espérons avoir l'occasion d'être présents aux séances du comité qui auront lieu à Ottawa.

Nous vous remercions de nous avoir fourni cette occasion.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres remarques?

M. LINDSAY: Si on me le permet, j'aimerais ajouter quelques observations. Je désire souligner qu'en Colombie-Britannique aucun remorqueur ne relève de la juridiction de l'inspection des navires; celle-ci a eu à déplorer au cours des cinq dernières années des pertes de vies humaines par suite de naufrage, d'échouage ou à cause du mauvais fonctionnement des moteurs. Nous avons eu le cas bizarre d'un homme heurté par le câble de touage et qui est passé par-dessus bord; c'était un homme de pont. Nous avons eu un autre cas où un individu est tombé à bas d'un quai. Il y a des morts dans notre industrie mais jamais par suite de défaut des machines, naufrage ou échouage de navires de plus de 15 tonnes de jauge brute qui relèvent de l'inspection des navires. Il n'y a qu'une manière d'avoir des navires de tout repos: c'est de les amarrer au quai et de ne pas les sortir. Il n'y a alors pas d'équipage à bord et, partant, pas de problème.

M. COWAN: Le «*Noronic*» a brûlé à quai dans le port de Toronto.

M. LINDSAY: Si nous adoptons une législation aussi restrictive, cela peut nous amener au point de n'avoir plus d'emplois à offrir. Il y a eu sur la côte ouest une expansion énorme des industries primaires, au service desquelles nous sommes, par exemple, l'industrie de la pulpe et du papier qui va doubler d'importance d'ici 1970. Durant les cinq dernières années, notre industrie s'est accrue de 50 p. 100 et nous nous attendons à ce qu'elle croisse encore de 50 p. 100 dans les cinq prochaines années; cela veut dire que nous aurons besoin de nouveaux bateaux, de plus de mécaniciens et que nous aurons d'autres emplois à fournir. Nous ne pouvons déjà pas trouver de mécaniciens pour travailler sur nos bateaux. De temps à autre nous pouvons en trouver de temporaires, ceux qui attendent l'ouverture de la pêche. Ils veulent tous s'en aller, dès que le printemps arrive, et nous n'avons pas assez d'hommes pour équiper nos bateaux.

Nous avons actuellement trois préoccupations majeures dans l'industrie du touage: tout d'abord faire face à la concurrence dans les industries du bois, de la pulpe, du papier et dans l'industrie minière; deuxièmement il nous faut trouver le capital nécessaire pour soutenir le progrès de notre industrie; enfin il nous faut trouver de la main-d'œuvre, des hommes pour manœuvrer nos bateaux. Comme je l'ai dit, ce sont là nos principaux soucis à l'heure actuelle.

Nous soulignons qu'à 35 milles de Vancouver, au delà de la frontière américaine, l'industrie des remorqueurs du Puget Sound n'a aucune restriction pour les bateaux d'une jauge brute qui va jusqu'à 200 tonnes; aucune inspection d'aucune sorte, alors que déjà nous avons cette inspection pour des bateaux de 15 tonnes. Notre concurrence avec les gens du Puget Sound oscille entre des hauts et des bas.

Mais maintenant ce n'est plus seulement la concurrence américaine qui nous inquiète. Nous avons à lutter contre des vaisseaux norvégiens qui, partant de la Colombie-Britannique, vont porter du papier journal en Californie; ils ont des équipages et des salaires norvégiens, sont dotés d'une automation complète, ces vaisseaux sont 10 fois plus gros que nos bateaux et ne requièrent pas de surveillance dans la chambre aux machines.

L'un de nos plus importants concurrents, MacMillan et Bloedel, construit en ce moment un gros vaisseau pour concurrencer avantageusement là-bas le cabotage côtier canadien dans le transport du papier journal. Nous sommes convaincus que des règlements qui abaisseraient le tonnage à inspecter au point de vue de la sécurité sont absolument inutiles; que de plus, à notre avis, nous avons maintenant des bateaux beaucoup plus sûrs que ceux que nous avions dans le passé.

Nous éprouvons de la difficulté à trouver des hommes, mais elle ne fera que croître si le projet de modification de la loi passe et les unions ont bien dit que les études d'organisation ont montré qu'il est préférable d'avoir moins de lois que trop.

Au point de vue de la teneur des changements, il y a quelque chose que les unions recommandent. Mais si elles désirent vraiment changer les termes du bill, alors on s'engage dans une multitude de champs très divers. Il s'agirait d'inclure dans la réglementation un bon nombre de navires qui n'y sont pas actuellement compris; il s'ensuit qu'on devra mettre les bateaux de pêche sur la liste et l'industrie de la pêche peut fortement s'en ressentir.

Peut-être cela suffit-il, mais je reste convaincu que si l'on élevait la limite de 5 chevaux de puissance nominale à 200, on établirait un cadre approprié pour l'enquête qui doit, dans les dix mois à venir, se tenir sur la côte de la Colombie-Britannique.

Le PRÉSIDENT: Il est 11 heures moins dix. Mon intention était de demander au Ministre des Transports de compléter le tableau de la situation avant de vous inviter à poser des questions, mais le Ministre désire faire une suggestion.

M. PICKERSGILL: Comme tous les témoins viennent de la Colombie-Britannique, ce n'est pas, je pense, votre idée de les garder jusqu'à lundi si nous pouvons tout finir aujourd'hui. Ne seriez-vous pas d'avis de reprendre la séance cet après-midi à 2 heures 30 dans l'édifice central? Il y a en ce moment un bill très important à l'étude à la Chambre et il serait opportun que nous soyons tout près au cas où l'on demanderait le vote. Cela s'applique aux députés de tous les partis. Je puis m'entendre avec les «whips» pour qu'on nous donne un avertissement raisonnable si un vote est annoncé. Nous pourrions ainsi terminer notre séance et permettre à ces Messieurs de retourner chez eux. Est-on d'accord? Peut-on siéger encore cinq minutes?

M. WINCH: Non, qu'on ajourne immédiatement.

M. PICKERSGILL: Une question pour les témoins. Je n'attends pas de réponse immédiate, des deux côtés, ils peuvent y réfléchir d'ici 2 heures 30. J'ai l'impression que chaque membre du comité aimerait bien savoir des deux groupes de témoins ce qu'ils préfèrent: ou bien faire les changements qui sont maintenant à l'étude et s'en accommoder tant bien que mal, ou bien laisser la loi dans sa forme actuelle? Je suis persuadé que tous nous espérons avoir de chacun d'eux une réponse bien réfléchie à cette question. Cela nous aiderait à prendre une décision. Placés devant le dilemme: garder la loi telle qu'elle est, ou accepter l'amendement proposé, que préférez-vous?

M. Cook, ici, et les deux autres délégués, pourraient nous donner une réponse au cours de l'après-midi et ce serait, à mon avis, précieux.

Le PRÉSIDENT: Le comité est ajourné à cet après-midi à 2 heures 30 dans la salle du comité des chemins de fer.

### SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

Le PRÉSIDENT: Nous sommes en nombre. La séance est ouverte.

Juste avant l'interruption de ce matin, nous avons décidé d'entendre le témoignage de M. Cumyn à propos de l'article 4. Il est ici maintenant et je l'invite à nous faire part de ses observations.

M. WINCH: Monsieur le président, avant d'en venir à M. Cumyn, ne conviendrait-il pas de connaître la réponse des deux groupes intéressés à la très importante question posée par le Ministre avant l'ajournement? Cela peut influer sur toute l'affaire.

M. PICKERSGILL: Bien, monsieur le président, s'ils sont vraiment prêts à répondre sans entendre le Ministre ce serait une excellente idée car cela nous dispenserait peut-être d'écouter les représentants du Ministère. Si les deux groupes répondent de la même façon à mes questions cela pourrait terminer le débat une fois pour toutes, ce que, évidemment, nous apprécierions.

M. WINCH: Monsieur le président, je suggère qu'on entende ces deux réponses.

Le PRÉSIDENT: Très bien. Je m'adresse donc à MM. Cook et Lindsay pour savoir s'ils sont prêts à répondre aux questions posées par le Ministre avant l'ajournement.

M. COOK: Monsieur le président, nous aimerions entendre d'abord le ministère.

M. LINDSAY: Monsieur le président, nous sommes disposés à répondre maintenant aux questions.

M. ALAN CUMYN (*Directeur du service des règlements maritimes, ministère des Transports*): Monsieur le président, je désire faire quelques commentaires sur le mémoire de l'association. Les propriétaires de remorqueurs ont déjà touché bien des points et je vais glisser aussi rapidement que possible.

Premièrement, je tiens à souligner que l'article 4, c), bien qu'il prévoie qu'on puisse se dispenser d'un mécanicien de garde, ne doit pas s'entendre dans le sens qu'il élimine la présence d'un maître-mécanicien à bord. On doit comprendre le texte comme prévoyant la présence à bord d'un mécanicien responsable de l'ensemble des machines.

Maintenant, nous reportant au sous-alinéa 2, a) de l'article 4, le mémoire n'indique pas clairement que c'est là une extension des règlements; que ces bateaux, de la puissance nominale de 8 ou 10 chevaux, se passent et se sont passés de mécaniciens brevetés et, qu'en fait, nous les incluons dans les règlements à ce point de vue.

La page 2 du mémoire donne une liste de bateaux qui peuvent se passer de mécaniciens brevetés parce qu'ils n'atteignent pas les 8 chevaux. Je dirai, monsieur le président, que d'après les constatations de notre expérience, qui est en général celle des armateurs, chaque fois que l'on établit une norme, le propriétaire de navire doit construire celui-ci ou l'équiper, le garnir de moteurs, de manière qu'il réponde à cette norme. Je suis persuadé que si vous abaissiez la classification à une puissance nominale de 7.5 chevaux, le propriétaire devrait placer un moteur de 7.4 de puissance nominale ou quelque chose d'approchant. Le problème est alors de savoir jusqu'à quel point vous allez le pourchasser.

Ici l'on doit souligner fortement que les remorqueurs des États-Unis, qui sont en concurrence avec nos armateurs de la côte ouest, ne requièrent pas de mécaniciens brevetés sur des navires de moins de 200 tonnes de jauge brute. Ces remorqueurs peuvent circuler avec ou sans mécanicien, comme il leur plaît.

M. WINCH: Sans qu'on se préoccupe de la puissance au frein ou de la puissance nominale?

M. CUMYN: Sans tenir compte de la puissance de la machinerie installée.

A la page 3 du mémoire on rappelle le rapport du comité spécial ontarien en vue de la révision de la loi sur les mécaniciens en charge. Dans ce rapport, on déclare que l'équipement ou les commandes automatiques ne devraient pas être entièrement substitués au personnel humain. Évidemment ce n'est pas là ce à quoi nous visons, ce que nous proposons est que tout en éliminant les mécaniciens de garde, il y ait un maître-mécanicien à bord.

Je dois rappeler ici le type très moderne de navires qui circulent sur les océans: tout ce qui se passe dans la chambre aux machines est commandé du pont et de la cabine du maître-mécanicien; on n'y trouve pas de mécanicien de garde. Nous pensons en ce moment à un chalutier battant pavillon du Royaume-Uni qui navigue dans ces conditions dans les eaux de la Mer du Nord.

On prétend aussi dans le mémoire que la surveillance par des êtres humains, qui ont cinq sens, est supérieure aux instruments, mais ceci est discutable.

M. COWAN: Vous voulez dire qu'il est discutable que des humains aient cinq sens ou que l'automatisme donne une meilleure protection?

M. CUMYN: J'entends qu'il est discutable que la surveillance par les êtres humains soit supérieure à celle des mécanismes automatiques. Beaucoup de navires modernes sont manœuvrés actuellement grâce à leurs instruments de bord et il en est de même de bien des installations industrielles.

A la page 4 du mémoire, on prétend que les moteurs modernes demandent un contrôle plus expert que les anciens. C'est possible, mais alors il s'agit d'un contrôle différent. Avec les anciens types de moteur le mécanicien devait circuler dans la chambre aux machines, il devait surveiller ces roulements à billes, les louses et tout le reste. Mais maintenant tout cela se fait autrement dans un

navire moderne. Le mécanicien, assis à une passerelle dans la chambre aux machines, surveille le panneau d'instruments, ou un autre membre du personnel fait la même chose au poste de commande. On mentionne que la rupture des conduites d'huile et les louses obstruées ne sont pas des choses qui se produisent dans le travail du mécanicien. Mais les conduites d'huiles sont munies d'accessoires qui absorbent les vibrations et les louses obstruées sont aux yeux des mécaniciens et des inspecteurs une preuve de mauvais entretien, tout comme lorsqu'un homme oublie des torchons dans les louses, etc.

Nous en arrivons maintenant au point épineux de la puissance nominale en chevaux. On prétend que c'est là une fiction arbitraire, équivoque et dangereuse. Si l'on parle de fiction arbitraire on doit dire la même chose de la puissance au frein, de la manière que le bureau d'inspection aurait à l'appliquer si cela était substitué à la puissance nominale dans l'article 115 de la Loi sur la marine marchande. La raison en est, comme je l'ai expliqué l'autre jour, que le rythme des révolutions et de la pression sur les cylindres sont des facteurs dans le calcul de la puissance au frein. Maintenant le bureau d'inspection maritime devra s'attacher à calculer cette puissance au frein pour n'importe quel moteur et partir d'une donnée de révolutions et de pression sur le cylindre, car ce sont là des variables que le mécanicien peut changer à volonté. Ainsi donc, si vous employez une formule et si vous basez vos facteurs sur une supposition, il est évident que votre résultat sera fictif. En d'autres termes, la puissance au frein que le bureau d'inspection maritime va déduire d'une formule ne représentera pas nécessairement la puissance au frein employée par le mécanicien sur son bateau. De la même façon il est raisonnable d'assumer que deux navires dotés du même type de moteur auront une puissance au frein différente: tout dépend de la vitesse de rotation du moteur et de la pression qu'on exerce sur le cylindre. De plus, la relation posée par l'article 115 de la Loi sur la marine marchande entre ces normes de puissance-chevaux y mentionnée et le brevet de mécanicien correspondant à chaque norme ne ressort pas d'un calcul arithmétique. Les normes posées par l'inspection à l'origine sont arbitraires et découlent de leur expérience et de leur bon jugement. Ce que je veux faire entendre, monsieur le président, est ceci. Considérez les limites de la puissance au frein posées par l'article de la loi et, en regard, la qualification correspondante requise du mécanicien. Pourquoi décide-t-on que pour telle puissance au frein, on requiert un mécanicien de première, seconde ou troisième classe? Il est clair que ce n'est pas là une déduction mathématique. Ces dispositions sont en quelque sorte arbitraires. Qu'on use des termes puissance au frein ou puissance nominale, cela n'a guère d'importance, sauf pour les hommes de l'inspection qui sont chargés de l'application de la loi. Nous savons qu'aussi longtemps que nous emploierons le terme puissance nominale nous n'aurons pas de malentendu avec le propriétaire du bateau, le fabricant du moteur ou les unions, parce que ce calcul de la puissance nominale est tout simple; il est basé sur des facteurs invariables, le diamètre du cylindre, le nombre de cylindres, sur lesquels il n'y a pas de chicane possible. Si, par contre, on nous force à employer le terme puissance au frein, nous aurons à présumer le nombre de rotations et la pression sur le cylindre. Nous serons alors constamment en difficulté avec les unions, les armateurs, les fabricants de moteurs, les uns et les autres nous pressant de baser nos calculs sur des données de rotation ou de pression qui serviront leurs intérêts respectifs, chacun tirant la couverture à son profit. Ainsi, pour tout repos, nous préférons de beaucoup nous servir du terme de puissance nominale.

On m'a demandé l'autre jour quels étaient les autres pays qui se servaient de ce terme. J'ai appris qu'on s'en servait au Royaume-Uni et en Australie et, comme je l'ai dit auparavant, les associations d'automobilistes aux États-Unis l'utilisent ainsi que bien d'autres pays dans le monde. Et leurs raisons sont les

mêmes que les nôtres. Les garde-côtes américains n'ont pas de remorqueurs de moins de 200 tonnes, ainsi la question n'a-t-elle aucune importance pour eux.

A la page 7 du mémoire de la Fraternité des cheminots, du transport et des travailleurs en général, il est fait allusion au cas d'un bateau dragueur autonome classifié comme un navire où le moteur de propulsion aurait une puissance au frein de 1000 chevaux avec, en plus, des pompes dont le moteur atteint la puissance au frein de 4000 chevaux.

On lit la suggestion qu'au lieu de parler de puissance au frein de 1000 chevaux pour la propulsion, on devrait compter 4000 chevaux de puissance au frein, plus 1000, et d'en arriver ainsi à 5000 chevaux de puissance au frein. Mais on devrait réfléchir que cette puissance additionnelle de 4000 chevaux actionne les pompes de dragage et ne servent aucunement à la propulsion; ils n'ont donc rien à faire avec la question de sécurité, c'est tout simplement un équipement accessoire.

Page 8, on prétend que ces modifications apportées à l'article 4 vont être la cause du chômage de bien des mécaniciens brevetés. Nos recherches révèlent en fait que la première partie de l'article 4 va ou pourra entraîner la perte de quelque 24 emplois, alors que, par contre, l'imposition de la deuxième partie provoquera la création de quelque 12 positions, ce qui, à tout prendre, veut dire la mise à pied de 12 mécaniciens brevetés.

Page 9, on affirme que cette législation tendra à abaisser le niveau de compétence des mécaniciens maritimes. Je puis vous donner l'assurance, monsieur le président, que le bureau d'inspection, tout aussi bien que l'Association, a toujours travaillé très activement à élever le niveau de cette compétence. En collaboration étroite avec les écoles, nous avons toujours maintenu dans les examens un standard très élevé compatible avec un recrutement raisonnable des mécaniciens maritimes.

On donne, page 10, une liste de bateaux qui ont été récemment retirés par la *Straits Towing Ltd*. La raison de cette décision, si je comprends bien, est l'âge de ces vaisseaux et le coût peu profitable de leur utilisation.

A la page 12 on recommande pour l'article 115, paragraphe (2) a) que le mot «et» de la troisième ligne soit remplacé par le mot «ou», ce qui signifierait qu'un bon nombre de remorqueurs de la classe de 700 ou 800 chevaux de puissance au frein, mais en dessous de 8 chevaux de puissance nominale, devraient maintenant avoir un mécanicien breveté. Je crois que ce chiffre de 600 ou 700 chevaux de puissance au frein ne devrait pas outre mesure nous impressionner; en fait, ces moteurs sont d'un type très moderne et ont une vitesse de rotation élevée. Ils sont prévus pour marcher des milliers d'heures sans ajustement, quitte alors à être démontés pour une révision complète et un remontage. L'idée principale est qu'ils sont bons pour cette durée sans ajustement, et c'est un fait avéré.

On a, hier, mis en question l'efficacité du service d'inspection maritime de la côte ouest. Je constate que pour une durée de cinq ans, de 1958 à 1963, nous avons eu 1,220 navires sous inspection. Au cours de cette période, il y a eu 21 vaisseaux perdus, dont 4 remorqueurs, et le reste des bateaux de pêche. Il y a eu 25 pertes de vies humaines, toutes sur des bateaux de pêche, aucune sur les remorqueurs. Je parle évidemment ici de remorqueurs inspectés de plus de 15 tonnes de jauge brute.

Je reconnais que le temps est probablement venu d'étendre dans une certaine mesure l'inspection aux remorqueurs de moins de 15 tonnes. Nous en avons discuté avec l'Association et nous leur avons laissé entendre qu'une législation à cette fin est à l'étude au ministère.

Puis-je dire un dernier mot, monsieur? En examinant les règlements du Royaume-Uni, je vois qu'on exige des mécaniciens brevetés que sur les vaisseaux à long cours et sur les navires à passagers locaux. On n'exige pas de mécaniciens brevetés sur les remorqueurs côtiers au Royaume-Uni.

Le PRÉSIDENT: Il y aura une brève interruption à cause d'un vote à la Chambre.

Suspension de la séance.

Reprise de la séance.

Le PRÉSIDENT: Puis-je suggérer, madame Rideout et messieurs, que le mémoire de l'*Upper Lakes Shipping* soit ajouté en appendice au compte rendu? On ne prévoit pas qu'un représentant de la compagnie viennoise ici le présenter.

M. WINCH: On devrait noter que le mémoire ne sera déposé que lorsque l'article en question aura été adopté.

Le PRÉSIDENT: Oui.

Est-on d'accord?

Il en est ainsi décidé.

M. PICKERSGILL: Monsieur le président, en attendant les témoins, puis-je dire un mot sur le bill des chemins de fer?

Je crois savoir du leader de la Chambre que l'on va référer certains bills privés à ce comité et il est à espérer qu'on les expédiera au cours de cette présente session. Peut-être le comité désire-t-il qu'on s'en occupe avant de s'attaquer au bill des chemins de fer. Je propose de tenir la première séance du comité sur l'étude du bill des chemins de fer jeudi prochain au matin; les fonctionnaires du Ministère seraient alors à même de nous donner un aperçu du projet de loi qui pourrait être imprimé et mis à notre disposition après la fin de semaine. Mardi en huit, le comité pourrait commencer à entendre les autres parties intéressées: ainsi ceux qui désirent témoigner seront avertis largement à temps. Je compte bien qu'on ne forcera personne à comparaître contre son gré, mais bien des gens, je n'en doute pas, seront très heureux de venir exposer leur mémoire au stade actuel; les autres, s'il en est, pourront venir lorsque le bill reviendra à la session suivante.

Je suggère cela, monsieur le président, et laisse le tout au jugement du comité.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, si le comité achève l'étude de ce bill aujourd'hui, nous pourrions entreprendre trois bills privés mardi prochain et, à mon avis, cette séance ne devrait pas être trop longue.

M. BARNETT: Monsieur le président, pouvez-vous me dire quels sont ces bills?

Le PRÉSIDENT: Il s'agit de deux bills sur des pipelines et d'un autre, qui nous ont été envoyés hier après-midi.

Jeudi prochain, tel que suggéré par le ministre, nous pourrions avoir une séance où les fonctionnaires du ministère des Transports nous expliqueraient le Bill C-120. C'est ce que nous avons fait l'automne dernier. J'ai tenu trois séances, mais c'était plutôt des séances privées du comité. Cette fois, il s'agirait d'une séance régulière et les témoignages seraient notés mais réservés aux fonctionnaires du ministère des Transports.

Si c'est possible, la semaine suivante, nous commencerions les séances normales avec des témoins venus de divers coins du Canada et représentant divers intérêts.

Je vais maintenant demander à MM. Cook, Lindsay et Cumyn de prendre place et les membres du comité pourront leur poser des questions.

M. MACALUSO: Monsieur le président, M. Cumyn avait-il terminé ses remarques avant que nous nous séparions?

Le PRÉSIDENT: Oui.

M. CUMYN: Oui.

M. WINCH: Monsieur le président, j'approuve l'arrangement que vous avez fait et qui nous permet d'interroger ces témoins du même coup. Je le trouve excellent.

Il y a un certain nombre de questions que j'aimerais poser, mais vu la mention honorable ou «dés honorable» qu'on a fait de moi à deux reprises dans le mémoire des propriétaires de remorqueurs, je désire poser ma première question à M. Lindsay.

Il y a un point sur lequel tous les membres du comité désirent recevoir un éclaircissement. Si je comprends bien, monsieur Lindsay, vous êtes strictement le représentant des propriétaires de remorqueurs de la Colombie-Britannique.

M. LINDSAY: Oui.

M. WINCH: Seulement les remorqueurs?

M. LINDSAY: Oui.

M. WINCH: Pouvez-vous alors bien préciser ce que vous voulez dire à la page 3, comme quoi vous avez à concurrencer les cargos étrangers qui, eux, utilisent largement l'électronique et les machines modernes pour réduire leurs équipages.

Quelle est au juste la relation qui existe entre les cargos étrangers et l'industrie du remorquage? Cela ne nous paraît pas très clair.

M. LINDSAY: On peut citer des exemples, dont deux me viennent à la mémoire. Il y a le transport du papier journal d'Ocean Falls et de Duncan Bay de la Compagnie Crown-Zellerbach à Los Angeles. Il s'agit d'une navigation entre des ports canadiens et des ports américains. Nous avons été éliminés sur ce terrain par un armateur étranger. MacMillan, Bloedel et Powell River Limitée ont aussi des expéditions dans ce commerce. Il y a deux vaisseaux étrangers qui circulent entre Port Alberni et Powell River et la région de Los Angeles. MacMillan et Bloedel sont sur le point d'en finir avec ce permis et ils construisent un chaland de haute mer qui assurera ce transport. Ils ont aussi à faire face à la concurrence, mais ils comptent qu'avec ce nouvel attelage d'un remorqueur et d'un chaland, ils vont pouvoir le faire à meilleur marché qu'au moyen de cargos étrangers. Je pense qu'ils auront à y regarder à deux fois plus tard, mais, pour le moment, telle est la situation.

M. WINCH: En somme, vous souhaiteriez que les choses soient telles que vous puissiez entreprendre un trafic international de la Colombie-Britannique à Seattle, Portland et San Francisco.

M. LINDSAY: C'est ce que notre compagnie fait. Nous transportons du sel qui, normalement, est chargé sur un cargo étranger. Il y a du bois d'œuvre transporté de la Colombie-Britannique à Hawaï et au Japon et ce genre d'affaire est ouvert à l'industrie du touage de la Colombie-Britannique.

M. WINCH: Votre pensée est-elle que les remorqueurs de la Colombie-Britannique ne peuvent concurrencer un cargo étranger pour ce qui est de charger en Colombie-Britannique et de livrer à San Francisco ou à Seattle?

M. LINDSAY: Nous ne sommes pas à même de concurrencer avantageusement dans les deux cas que j'ai cités. Nous n'avons pu le faire. Il est vrai que ce bill, en particulier, ne touche pas cette grandeur de navire; je voulais simplement laisser entendre que nous devons viser à la concurrence dans l'industrie du touage, mais si l'on amène loi sur loi dans ce domaine, la concurrence dans le trafic maritime international nous sera rendue impossible.

M. WINCH: La mutation d'un seul mécanicien sur un remorqueur vous permettra-t-elle de concurrencer un cargo étranger?

M. LINDSAY: Le déplacement d'un mécanicien sur un remorqueur coûtera environ \$12,000 par an à la compagnie.

M. PICKERSGILL: Une économie?

M. LINDSAY: L'un ou l'autre.

M. WINCH: Prétendez-vous convaincre le comité que le fait de pouvoir entrer en concurrence dans le trafic international dépend de cela?

M. LINDSAY: Je dis qu'il s'agit d'une forte somme d'argent au point de vue du profit net ou du profit brut, d'une somme considérable.

M. BASFORD: Puisque le Ministre est ici puis-je demander si, le subside accordé par la marine marchande étant maintenu, cela vous permettrait de rester en concurrence et de pénétrer dans le trafic international?

M. PICKERSGILL: Je pense que ce point est hors de propos.

Le PRÉSIDENT: Revenons-en, je vous prie, à M. Winch.

M. BARNETT: Puis-je ajouter une question relative au point qu'à entamé M. Winch. Si je comprends bien, vous avez parlé de concurrence dans la région du Puget Sound, et c'est bien là le commerce international dont vous parlez. Est-ce bien ça? Je crois comprendre que seuls les navires d'immatriculation maritime britannique peuvent circuler dans les eaux canadiennes. Pouvez-vous alors nous expliquer clairement comment cette concurrence des remorqueurs dans le Puget Sound entre dans ce tableau?

M. LINDSAY: Je crois qu'il y a un gros trafic de la Colombie-Britannique au Puget Sound, dans des eaux territoriales et où l'on peut utiliser des bateaux beaucoup plus petits. On transporte beaucoup de pierre à chaux de l'Île Texada. On transporte du bois de pulpe des scieries aux pulperies de la région de Puget Sound. C'est un coin où un grand nombre de nos bateaux peuvent servir. Les Américains n'ont pas le droit de circuler de Vancouver à Prince Rupert, pas plus que nous le pouvons entre Seattle et Bellingham. Le trafic aller-retour est très actif. Les bateaux américains ne sont pas gênés dans ce trafic par toutes ces réglementations que nous avons.

M. WINCH: Monsieur le président, c'est maintenant la quatrième séance que nous tenons en rapport avec les amendements à la Loi sur la marine marchande. Je reste d'avis que, dans une large mesure, l'article 4 repose principalement sur l'interprétation des termes «puissance au frein» et «puissance nominale en chevaux». Si je comprends bien, monsieur Lindsay, vous êtes mécanicien.

M. LINDSAY: Je ne suis pas un mécanicien breveté. J'ai travaillé dans la chambre aux machines. Je suis mécanicien.

M. WINCH: Vous représentez ici la «B.C. Towboat Owners' Association»?

M. LINDSAY: Oui.

M. WINCH: Je ne me préoccupe pas de ce que vous releviez des choses que j'ai pu dire il y a trois ou quatre ans. Cependant votre déposition est relative en grande partie à la puissance nominale en chevaux. Comment comprenez-vous et interprétez-vous «puissance nominale en chevaux»? Qu'est-ce que cela aux yeux de la «B.C. Towboat Owners' Association»?

M. LINDSAY: C'est le diamètre du cylindre au carré, en pouces, en périodes, le nombre des cylindres, divisé par 60. M. Cumyn pourrait vous expliquer cela mieux que moi.

M. WINCH: Accepteriez-vous l'autorité de M. Cumyn dans le définition de la puissance nominale en chevaux?

M. LINDSAY: Oui.

M. WINCH: Monsieur Cumyn, avez-vous en mains l'auteur que vous citez hier? C'est de Dyke que vous avez tiré votre extrait hier, vous l'avez là?

M. CUMYN: Oui.

M. WINCH: Pourriez-vous nous relire la définition sur laquelle vous vous êtes basé. Pourriez-vous la lire pour l'édification de M. Lindsay?

M. CUMYN: Je n'entendais pas qu'on considère cela comme l'autorité sur laquelle je me basais.

M. WINCH: Pourquoi alors l'avez-vous lue au comité?

M. CUMYN: Je n'aime pas me faire dire que je me sers d'une autorité à propos de ce que je n'emploie pas comme une autorité.

M. WINCH: Lorsque je vous ai interrogé hier vous avez dit que vous aimeriez vous reporter à ce texte.

M. CUMYN: Je voulais laisser entendre par là que le service d'inspection maritime n'est pas seul à se servir du terme «puissance nominale en chevaux»; il s'agit, en fait, d'un barème largement utilisé dans ces sortes de choses.

M. WINCH: Vous avez alors cité Dyke. Auriez-vous objection à relire ce que vous nous avez lu hier?

M. CUMYN: Voici.

Comment calculer la formule de la *Nationale Automobile Chamber of Commerce*

Cette formule est utilisée par tous les principaux fabricants et les bureaux de permis des divers centres. Elle contient un barème comparatif en puissance-chevaux pour les automobiles et sert aux fins de taxation et autres fins similaires. Ce n'est pas une formule de mécanique et ne donne pas exactement le rendement réel d'un moteur. Elle s'établit comme suit:

$$\text{Puissance-chevaux} = \frac{(\text{Dia. en pouces})^2 \times \text{Nombre de cylindres}}{2.5}$$

Problème: Quelle est la puissance en chevaux N.A.C.C. d'un moteur à quatre cylindres avec un gabarit de 4 pouces?

Si l'on se reporte à la table ci-dessous, un cylindre de gabarit de 4 pouces représente 6.4 ch. et quatre cylindres de gabarit de 4 pouces, 25.6 ch.

$$\text{On obtient cela ainsi: } \text{ch} = \frac{D^2 N}{2.5}$$

$D^2$  (diamètre au carré)  $4 \times 4 = 16$   
 $N$  (nombre de cylindres)  $= 4$   
 2.5 (constante)

$$\text{La puissance ici est donc } \frac{16 \times 4}{2.5} = 64 \div 2.5 = 25.6 \text{ ch.}$$

On doit remarquer que la frappe au cylindre n'est pas du tout entrée en ligne de compte.

M. WINCH: Merci. Admettez-vous que la puissance nominale en chevaux n'est pas obtenue par une méthode scientifique? Que cela ne peut vous donner la puissance réelle du moteur? Admettez-vous la définition lue?

M. LINDSAY: Pas nécessairement. Je crois que c'est en ce moment le moyen presque parfait d'établir une comparaison. Je sais que ce n'est pas parfait en soi, mais cela vaut tout ce que nous avons par ailleurs et dépasse la valeur de la puissance au frein.

M. WINCH: Mais seriez-vous prêt à admettre que ce n'est pas scientifique?

M. LINDSAY: Non, je ne le dirai pas.

M. WINCH: Admettez-vous au moins que cela ne donne pas la puissance réelle du moteur?

M. LINDSAY: Oui, je l'admets.

M. WINCH: Mais alors quelle différence faites-vous? Vous déclarez que la puissance au frein ne donne pas la puissance réelle du moteur, et maintenant vous admettez la même chose pour la puissance nominale.

M. LINDSAY: Ai-je dit cela pour la puissance au frein?

M. WINCH: Vous l'avez bien précisé dans votre déclaration.

M. LINDSAY: Où ça?

M. WINCH: Peut-être est-ce M. Cumyn.

M. PICKERSGILL: Puis-je vous demander, monsieur Winch, si vous avez lu la définition de la puissance nominale en chevaux qu'on trouve dans la Loi sur la marine marchande du Canada?

M. WINCH: Oui.

M. PICKERSGILL: La puissance nominale en chevaux s'y trouve bien définie. Je l'ai lue pendant que vous parliez. La voici.

«puissance nominale en chevaux signifie la puissance constatée en mesurant la dimension des machines marines conformément aux règlements établis à l'occasion par le gouvernement en conseil;

Le ministère doit s'en tenir à la puissance nominale en chevaux tant que le Parlement n'aura pas établi un autre critère, et cet extrait la définit. Il nous faudrait changer toute la loi pour lui substituer autre chose.

M. WINCH: Y a-t-il aussi une définition de la puissance au frein?

M. PICKERSGILL: Elle se trouve dans les règlements.

Pour calculer la puissance nominale en chevaux d'un moteur à combustion interne, on additionne ensemble les carrés des diamètres des cylindres, mesurés en pouces, et on divise le résultat par soixante. Toutefois, dans le cas des moteurs dans lesquels la pression est appliquée sur les deux faces du piston ou sur une seule face de chacun des deux pistons de chaque cylindre, on divisera par trente au lieu de soixante.

M. BARNETT: Est-ce là un règlement fait par le gouverneur en conseil?

M. PICKERSGILL: Cela date de 1958. C'est le C.P. 1958-1221 du 28 août. Je crois que le terme «puissance au frein» n'est pas employé dans la loi originale. Il m'apparaît que si nous introduisons un nouveau barème, il ne peut être question de le limiter à une section de la loi; il faudrait l'appliquer à tous les articles.

M. WINCH: Les deux m'intéressent: puissance nominale en chevaux et puissance au frein. Quant à la première, monsieur Lindsay, puis-je vous demander si, advenant l'adoption de l'article 4, vous n'auriez pas à engager autant de mécaniciens que vous le faites sous la présente loi?

M. LINDSAY: Je dirai qu'il en faudra davantage avec la nouvelle loi qu'avec la loi précédente; cela s'explique par le fait que le tonnage inspecté tombera de la puissance de 10 chevaux à 8. Il y a environ 80 mécaniciens sur ces navires, mais la loi ne nous oblige pas à en maintenir autant. Nous les avons maintenant, mais avec la nouvelle loi ce serait là des positions assurées. Il est question de réduire la puissance nominale de 10 à 15 chevaux. Je dirai que 12 emplois vont être supprimés. Présentement avec la limite de 8 et 10 chevaux nous avons sur les vaisseaux des mécaniciens que la loi ne nous impose pas; il en serait autrement avec la nouvelle loi.

M. PICKERSGILL: Que va-t-il exactement se produire? D'un côté, me semble-t-il, l'alinéa c) vous dispense d'avoir un mécanicien breveté, et l'alinéa 2a) vous oblige à en avoir sur des bateaux où ils ne sont pas présentement exigés.

Je crois que pour savoir où en est l'état de l'emploi maintenant il suffit de faire une simple opération d'addition et de soustraction.

M. LINDSAY: Je crois que l'effet pratique serait le suivant: il y a en ce moment 60 mécaniciens au travail dans l'industrie, mais cet emploi ne leur est pas garanti alors qu'ils seraient assurés de le conserver avec la nouvelle loi. Mais cela n'affecte qu'un très petit nombre de vaisseaux. J'ai entendu mentionner le chiffre de 12 ou 24 hommes, mais je crois que c'est exagéré; à mon avis ce chiffre est inférieur car un bon nombre de ces mécaniciens pourraient être engagés sur d'autres bateaux s'ils avaient des brevets supérieurs.

M. WINCH: J'aimerais maintenant demander à M. Cook, en sa qualité de représentant des mécaniciens maritimes de la Colombie-Britannique, en quoi il diffère d'opinion sur le témoignage de M. Lindsay quant à l'effet du chômage dans les circonstances présentes et aux modifications qu'entraînerait cet amendement.

M. COOK: Les chiffres qu'il cite ne sont naturellement qu'approximatifs. A ce moment précis ils ne sont pas trop éloignés de la vérité, mais ils peuvent varier de 5 ou 10. Ce n'est pas la position qui est en danger maintenant. Il semblerait que ce serait le moment de changer les catégories de bateaux entre 8 et 10 chevaux, ou entre 10 et 15. Il est possible de changer les moteurs pour en adapter qui répondent à l'esprit de la nouvelle législation et, dans ce cas, beaucoup de mécaniciens perdraient leur emploi. Il suffirait d'installer un moteur à haute vitesse, tout en gardant la même puissance en chevaux, ou peut-être davantage si on le désire. On pourrait alors se passer des services d'un mécanicien. Bien des bateaux dont la puissance approche de 15 chevaux seront alors dans la même situation.

M. PICKERSGILL: Parlez-vous ici de 2a) ou de c)?

M. COOK: Les deux, dans les deux cas.

M. PICKERSGILL: Ce que vous dites ne pourrait se faire dans le cas de 2a), car cet alinéa étend les exigences aux bateaux qui, pour le moment, ne sont pas tenus de maintenir un tel mécanicien. On ne pourrait donc pas diminuer les emplois obligatoires puisqu'ils ne le sont pas actuellement.

M. COOK: C'est très juste, mais ma préoccupation est la suivante: Ce que vous faites remarquer est que si l'on en venait à ces conditions et que vous employiez une puissance de chevaux au frein—barème que nous aurions dû employer—alors certains emplois seraient garantis qui ne le seront plus selon la nouvelle loi.

M. PICKERSGILL: Mais un certain nombre de positions sont garanties actuellement.

M. COOK: A mon avis elles pourraient disparaître en moins d'un mois.

M. PICKERSGILL: Selon la loi, les bateaux de cette catégorie ne sont pas obligés de maintenir un mécanicien. S'ils le font c'est parce qu'ils le veulent bien. Nous introduisons une clause qui les oblige à avoir un mécanicien, contrairement à la loi présentement en vigueur. L'alinéa a) de l'article 2 exige que certaines catégories de vaisseaux aient un mécanicien alors qu'ils n'en ont pas besoin. En d'autres termes, nous garantissons à beaucoup de mécaniciens un emploi qui n'est pas garanti par la loi actuelle.

M. CAMERON (*Nanaimo-Cowichan-Les Îles*): Est-ce là l'alinéa 2a) tel qu'il apparaît dans la modification de la loi de 1956?

M. COOK: Non, c'est dans le projet de loi actuellement soumis.

M. PICKERSGILL: L'article 4 du bill place une certaine catégorie de navires sous la loi exigeant un mécanicien breveté, alors que selon la loi précédente ils n'y étaient pas tenus. Peut-être cela ne créera-t-il pas de nouveaux emplois mais, tout au moins, on assurera ainsi la stabilité des emplois qui ne sont pas garantis actuellement.

M. LINDSAY: Je puis vous citer 30 noms dont les emplois seront affectés.

M. PICKERSGILL: Peu importe le nombre. C'est un fait que jusqu'à présent là où on a un mécanicien il en est ainsi seulement parce que les unions insistent ou parce que le patron l'estime sage, ou peut-être pour ces deux raisons.

M. LINDSAY: Me permet-on une dernière observation. Nous avons l'air de nous en tenir à la catégorie de 765 chevaux et aux mécaniciens mentionnés pour la catégorie inférieure à 90 chevaux. C'est cela dont il est question parce que c'est justement la catégorie habituelle employée dans les eaux locales de Vancouver. Un bon nombre de bateaux de cette catégorie sont déclassés et devraient être remplacés. Je puis évaluer à 5 millions de dollars la valeur de construction de nouveaux bateaux en cours maintenant sur la côte, ayant plus de 130 pieds. Nous construisons à l'heure actuelle pour une valeur de \$121 millions avec une puissance de 3,500 chevaux; ainsi en est-il de Mac-Millan et Bløedel, et je connais un autre navire d'une puissance supérieure à 1,300 chevaux.

A propos de tous ces bateaux on parle de 25 chevaux de puissance nominale. Je dois dire qu'ils demandent tous, deux mécaniciens et une surveillance constante. Nous parlons peut-être de choses assez mesquines, mais je puis vous dire que cela tient au cœur des membres de l'Union dans la situation présente. Mais dans un an, à mon avis, on se demandera de quoi on parlait.

M. GRANGER: Si je comprends bien M. Lindsay, la tendance est aux gros vaisseaux. Peut-être certaines craintes qu'on s'est forgées à propos des petits bateaux seront-elles, dans l'avenir, sans aucun fondement.

M. LINDSAY: J'entrevois un développement considérable dans l'industrie du touage et une grande partie de ce développement dans lequel on s'engage se fera sur la côte ouest. Cela veut dire de petits bateaux et un grand nombre d'entre eux. Le nombre des remorqueurs va énormément augmenter sur la côte; l'intérêt de tout le pays sur la rareté des emplois en sera piqué.

M. WINCH: Si telle est la position que prend M. Lindsay pourquoi insiste-t-il sur l'adoption de l'article 4 tel qu'il est proposé?

M. PICKERSGILL: Je crois que pour être juste envers M. Lindsay il faut dire que c'est le gouvernement qui en fait la proposition.

M. WINCH: Non. Je suis l'exposé de M. Lindsay qui se trouve ici juste devant nous en ce moment.

M. PICKERSGILL: M. Lindsay ne nous avait pas demandé d'insérer l'article 2a). Il voulait que nous le laissions de côté.

M. WINCH: Il l'a approuvé et a déclaré que ces gens auraient de la difficulté si on ne l'adoptait pas. Je le lui avais demandé, je crois.

M. LINDSAY: Voici où nous en sommes: nous appuyons cette partie de l'article 2c) qui porte sur la puissance nominale de 10 à 15 chevaux. La limite imposée de façon constante ne me satisfaisait pas, et je demanderais qu'on la porte à 200 tonnes bruts au lieu de 150. Je m'oppose à l'article 2a). Étant donné le genre moderne des nouveaux moteurs, ce serait, je pense, quelque peu rétrograder que d'essayer de prévoir une mesure législative à ce sujet. C'est là mon impression. Je n'appuie pas le présent bill tel qu'il est présenté.

On m'avait demandé une autre question ce matin et il me ferait maintenant plaisir d'y répondre.

M. PICKERSGILL: Je suppose que vous êtes bien satisfait de l'article 2c), mais l'article 2a) ne vous plaisait pas trop ce matin.

M. LINDSAY: Je n'étais pas tout à fait satisfait.

M. HAHN: Je vais donner mon approbation.

M. MACALUSO: Ce pourrait être, je crois, le bon moment d'obtenir une réponse à la question que le ministre a posée ce matin. Qu'en dit M. Lindsay? Serait-il prêt à approuver le présent bill, ou désirerait-il maintenir le statu quo?

M. COOK: Nous aimerions voir le «statu quo» maintenu comme il l'est présentement jusqu'à ce qu'on ait fait l'enquête qui s'impose dans tout le domaine dont nous parlons et introduire ensuite la mesure législative. Nous l'accueillerions sans nous préoccuper de savoir si elle nous lèse ou si elle nous avantage.

M. LINDSAY: Je voudrais donner une nouvelle tournure à la question avant d'y porter mon attention. J'avais cru comprendre que le ministre nous avait ce matin demandé si nous voulions que l'article 4 soit inclus dans le bill ou en soit enlevé.

M. PICKERSGILL: Oui, et à supposer que c'est ainsi que se point figurait dans ma question et que vous avez seulement deux choix, soit de laisser la loi comme elle existe présentement soit d'accepter l'article 4 tel qu'il figure actuellement dans le bill, que préférez-vous? C'était là ma question.

M. LINDSAY: Nous préférierions, répondrions-nous, inclure l'article 4 même de la manière dont il figure dans la nouvelle loi. J'aimerais ajouter que nous sommes heureux de votre explication, et que le changement de la puissance nominale à 15 chevaux au lieu de 10 nous intéresse beaucoup. Mes amis du *Canadian Brotherhood of Railway Transport* ne s'y sont pas opposés, et leur mémoire ne renferme aucune objection à son sujet. Il y a entente entre nous deux, et ils ne s'opposent pas, pourrais-je ajouter, à ce que nous portions la puissance nominale de 10 à 15 chevaux. Nous ne voulons pas une diminution de 10 à 8. Le mémoire de la *Canadian Brotherhood of Railway Transport* demandait que nous diminuions davantage cette puissance, mais nous préférierions une telle disposition plutôt qu'absolument aucune mesure législative.

M. MACALUSO: Vous parlez de la recherche qui s'effectue présentement au ministère du Travail. Est-ce vrai? Vous en avez fait mention ce matin?

M. COOK: Il s'agit d'un programme privé de recherches que lance le ministère du Travail.

M. MACALUSO: Comme je crois le comprendre, le Bureau d'inspection des navires à vapeur et le comité qui étudie le bill se préoccupent exclusivement de la sauvegarde de la vie sur l'eau, et l'aspect travail, tel que vous l'avez mentionné, regarde le ministère du Travail. A mon avis, il faudrait qu'il y ait certains rapports entre le ministère des Transports et le Bureau d'inspection des navires à vapeur. S'il n'y en a pas, je recommanderais qu'on en établisse entre les deux. Veuillez me rectifier si je fais erreur mais, à ce que je comprends, ce n'est que l'élément de la sauvegarde qui nous intéresse dans le présent bill. Ai-je raison de dire qu'une telle responsabilité incombe toujours au ministère des Transports?

M. PICKERSGILL: En ce qui concerne le ministère des Transports il ne nous appartient vraiment pas, je pense, de nous soucier d'autres éléments que ceux qui intéressent la sauvegarde. Je crois que vous avez tout à fait raison. C'est le ministère du Travail qui devrait étudier les questions relatives à l'emploi. Nous ne serions enclins à proposer un changement quelconque au critère existant déjà que dans les cas où, à notre avis, l'efficacité des moteurs s'en trouverait augmentée car, autrement, nous n'aurions pas recommandé l'alinéa c). Par contre, nous avons l'impression que certains petits navires qui autrefois n'avaient pas besoin d'un mécanicien devraient en avoir un en certaines occasions. Nous soutenons qu'à l'égard de certains genres de navires la présence de mécaniciens s'impose, mais il n'est pas nécessaire que ceux-ci soient constamment de quart.

Dans l'autre cas, nous prétendons que contrairement à ce que soutient M. Lindsay certains navires devraient tomber sous le régime de la loi. Ce sont là des questions d'intérêt du point de vue de la sauvegarde.

M. MACALUSO: Permettez que je vous dise qu'en ce qui concerne l'article 4(3) le ministère reconnaît ici l'existence d'éléments technologiques. Vous dites pourtant que vous n'aurez qu'un seul mécanicien.

M. PICKERSGILL: Les compagnies maritimes peuvent en avoir un si elles le veulent, mais elles ne sont pas obligées de le garder pour des raisons de sauvegarde.

M. CAMERON (*Nanaïmo-Cowichan-Les Îles*): J'aimerais demander deux questions à M. Cumyn. Je remarque que dans la disposition prévue au nouvel article 2a) de la loi figurant dans le bill, vous faites allusion à b). En raison de ce que vous venez juste de nous dire, je me demande pourquoi vous avez employé ce terme. Est-ce en vue de donner une définition plus précise?

M. CUMYN: Non monsieur. Nous expliquons dans cette loi sur la marine marchande ce que nous faisons lorsque vous établissez une norme nouvelle. Vous allez peut-être dire que nous en diminuons la portée afin d'imposer des règlements sur cette nouvelle catégorie de navires. Vous faites de votre mieux pour ne pas nuire à des bâtiments déjà existants qui fonctionnent sans accident depuis un bon nombre d'années. Dans le présent cas, nous savions qu'il se trouve sur la côte ouest quelques vieux remorqueurs qui font le service avec d'anciens modèles de moteurs très lourds. Leur puissance nominale en chevaux est relativement élevée et varie entre 8 et 10 alors que leur puissance au frein est très basse en raison du rythme très lent de leurs tours. De fait, si nous n'avions pas prévu cette suppression de 600 chevaux dans la puissance au frein cela aurait signifié que nous exigeons que les propriétaires de ces vieux navires qui ont assuré un bon service pendant bien des années sans la présence de mécaniciens brevetés à leur bord en emploient à compter de maintenant. Nous avons donc dû imposer cette limite de puissance au frein de 600, et une telle mesure devrait les exempter plus ou moins de cette nouvelle exigence étant donné que ces bâtiments ont une puissance au frein variant entre 300 et 400.

M. CAMERON (*Nanaïmo-Cowichan-Les Îles*): C'était donc en vue d'apporter plus de précision?

M. CUMYN: On voulait ainsi exempter ces quelques vieux remorqueurs.

M. CAMERON (*Nanaïmo-Cowichan-Les Îles*): N'était-il pas possible d'établir de façon suffisamment précise la puissance en chevaux de ces bâtiments sans recourir à la formule de la puissance au frein?

M. CUMYN: Non.

M. PICKERSGILL: Il faut utiliser les deux puissances.

M. CUMYN: Vous devez utiliser les deux car les différences sont énormes dans ce genre de moteurs. Il y a les anciens modèles qui ont une très forte puissance nominale mais une basse puissance au frein et puis il y a la nouvelle marque de moteurs modernes dont la puissance nominale est très basse mais dont la puissance au frein est très élevée. Les nouveaux genres auront une puissance nominale de 8 à 10 et une puissance au frein de 700 peut-être. Les anciens modèles ont une puissance nominale qui varie entre 8 et 10 et une puissance au frein de 200. Aussi, le cas présent nous plaçait dans un dilemme et nous avons dû, par conséquent, recourir à la puissance au frein pour exclure ces remorqueurs particuliers et les exempter. Nous nous rendons compte que cette limite de puissance au frein de 600 va nous créer des ennuis; nous en avons déjà eu d'ailleurs. Certains fabricants nous ont demandé comment nous allions évaluer leurs moteurs sous le rapport de la

puissance au frein, combien de tours allions-nous prévoir et ainsi de suite, dans l'espoir que nous recommanderions un nombre peu élevé de tours. C'est là précisément le genre de désagrément que nous essayons d'éviter.

M. CAMERON (*Nanaïmo-Cowichan-Les Îles*): Peut-être ne vous avais-je pas bien saisi au début. Il est mentionné à l'article 4c):

(Texte)

si le navire à vapeur est un remorqueur dont la jauge brute n'ex-cède pas cent cinquante tonneaux...

(Traduction)

Je conclus d'après une telle disposition qu'aucun mécanicien ne serait éliminé.

M. CUMYN: Ce n'est pas ce que j'ai voulu dire. Je voulais signifier que ces remorqueurs sont tenus présentement d'avoir à bord un mécanicien de troisième classe ainsi qu'un mécanicien de quatrième classe pour le quart. Le mécanicien de troisième classe peut aussi assurer le quart mais, dans le cas d'un navire exigeant deux périodes de garde vous pourriez voir à faire faire un quart par le mécanicien de 3<sup>e</sup> classe et l'autre par un mécanicien de 4<sup>e</sup> classe, ce qui représenterait six heures de service et six heures de repos. Ce que nous nous proposons c'est de faire disparaître l'obligation qu'il y a d'avoir un mécanicien de garde. Mais le besoin qui s'impose d'avoir sur le navire un mécanicien de troisième classe n'en disparaîtrait pas pour autant. Ce dernier ne serait pas nécessairement appelé à rester de garde ou à assurer la relève; il demeurerait cependant à bord pour surveiller le manœuvrement général et l'entretien des machines. En d'autres termes, nous n'allons pas laisser les remorqueurs effectuer leur service sans mécanicien.

M. CAMERON (*Nanaïmo-Cowichan-Les Îles*): Alors, puis-je porter votre attention sur la disposition qui avait été insérée dans la loi de 1956? Le paragraphe 2 de l'article 115 avait été abrogé et remplacé par ce qui suit:

(Texte)

Nonobstant le paragraphe (1), tout navire à vapeur auquel s'applique le présent article est tenu d'avoir un nombre de mécaniciens dûment brevetés qui suffisent à assurer la relève raisonnable du quart, eu égard à la longueur du voyage et autres circonstances connexes, et tous ces mécaniciens supplémentaires pourront être des mécaniciens 4<sup>e</sup> classe, dûment brevetés, sauf que...

(Traduction)

Je vais maintenant vous donner lecture du nouvel alinéa:

(Texte)

... si le navire à vapeur est un remorqueur dont la jauge brute n'excède pas cent cinquante tonneaux et dont l'appareil propulseur consiste en des moteurs à combustion interne d'une puissance nominale d'au plus quinze chevaux entièrement contrôlés du pont, le Ministre peut, sous réserve des conditions qu'il lui est loisible de prescrire, le soustraire aux exigences du présent paragraphe lorsque le navire effectue des voyages dans des eaux pas plus exposées que celles dans lesquelles s'effectuerait un voyage de cabotage classe III ou un voyage en eaux intérieures classe II.

(Traduction)

Ceci, me semble-t-il, donne au ministre le pouvoir discrétionnaire d'ex-empter un pilote de la disposition du paragraphe (2) dont j'ai donné lecture.

M. CUMYN: En effet, monsieur.

M. CAMERON (*Nanaïmo-Cowichan-Les Îles*): Aussi relève-t-il entièrement de la discrétion du ministre de décider si oui ou non le navire à vapeur recevra le nombre nécessaire de mécaniciens dûment brevetés.

M. CUMYN: En vue d'assurer la garde.

M. CAMERON (*Nanaïmo-Cowichan-Les Îles*): D'assurer la garde?

M. CUMYN: Oui.

M. CAMERON (*Nanaïmo-Cowichan-Les Îles*): Alors, dans ce cas-là il serait possible aux termes de ce nouvel article de donner au ministre l'occasion d'éliminer complètement les mécaniciens brevetés?

M. CUMYN: Non.

M. PICKERSGILL: Seulement pour les quarts. Peut-être devrions-nous demander à M. MacGillivray, qui est avocat, de nous donner quelques explications là-dessus.

M. R. R. MACGILLIVRAY (*Avocat adjoint à la Direction du contentieux du ministère des Transports*): Le paragraphe (1) dudit article prévoit la nécessité d'avoir à bord un mécanicien de troisième classe, et le paragraphe (2) ne permet pas au ministre de supprimer les exigences imposées au paragraphe (1).

M. CAMERON (*Nanaïmo-Cowichan-Les Îles*): Je vois.

M. PICKERSGILL: Tout ce que le ministre peut faire c'est d'éliminer le mécanicien de quatrième classe ou de permettre à ces gens de l'éliminer s'ils le veulent bien,—il s'agit ici du mécanicien qui assure le quart, mais nous ne pouvons les autoriser à se passer complètement des services d'un mécanicien.

M. WINCH: Monsieur le président, je crois que M. Cook aimerait faire un commentaire

M. COOK: Monsieur le président, j'aimerais revenir à la question de la sauvegarde et à souligner encore une fois qu'au moment où avait été accordée la subvention pour la construction navale, on construisait un grand nombre de remorqueurs sur la côte ouest. Je dirais qu'il y en avait à peu près soixante. Sur ce nombre entre 40 et 50 avaient été construits dans une certaine catégorie non visée par le changement projeté.

M. PICKERSGILL: Quel changement projeté?

M. COOK: Celui de l'article 4c).

M. PICKERSGILL: C'est-à-dire si leur jauge brute est inférieure à 150 tonneaux.

M. COOK: Leur puissance au frein dépasse 600 chevaux mais leur puissance nominale est moins de 8.

M. PICKERSGILL: Mais il est fait mention de la puissance au frein de 600 chevaux à l'article 2a).

M. COOK: Excusez-moi. De toute façon, permettre à de tels navires de naviguer,—et leur champ de navigation est illimité,—sans la présence d'un homme qui soit capable de manutentionner l'équipement mécanique advenant une avarie c'est mettre en péril la vie de l'équipage.

M. PICKERSGILL: Vous vous méprenez, je crois. L'article 2a) fait tomber de nouveaux des navires sous le régime de la loi. En vous écoutant ce matin,—et j'aimerais tirer cette chose au clair car je suis certain que vous et moi parlons de la même chose, j'avais cru que vous parliez différemment. L'article 2a) fait tomber sous le coup de la présente loi les nouveaux navires, lesquels n'y figuraient pas autrefois. J'avais cru comprendre que vous disiez à ce moment-là que la portée de cette disposition n'était pas assez étendue.

M. COOK: C'est vrai.

M. PICKERSGILL: Mais, si nous supprimions cet article, vous n'auriez pas même les navires que nous visons aux termes de la loi.

M. COOK: C'est exact.

M. PICKERSGILL: En d'autres termes, nous prévoyons une partie des dispositions que vous voulez voir inclure dans l'article 2a).

M. COOK: Oui, mais vous n'allez pas assez loin.

M. PICKERSGILL: C'est là toute la question. Si vous vous objectiez à c) je comprendrais car ce paragraphe autorise la suppression de ces mécaniciens de quatrième classe. Mais je crois comprendre que vous ne vous y objectiez pas.

M. COOK: Je soutiens, monsieur, qu'il ne faudrait pas introduire une mesure législative qui n'exécute que la moitié de la tâche. Nous parlons de sauvegarde, et j'aimerais faire observer qu'il existe un grand nombre de navires qui se trouveront, à notre avis, dans une position peu assurée sur la côte ouest.

Je crois que la mesure législative que l'on projette d'adopter laisse la porte trop grande ouverte aux abus. La plupart des bâtiments qui ont été construits entrent dans cette catégorie particulière et la plupart de ceux que l'on projette de construire y appartiendront aussi. On les a construits de cette façon pour la simple raison que cela évite le recours à un mécanicien.

M. PICKERSGILL: Mais ce n'est pas nécessaire maintenant. Pourquoi vouloir se débarrasser de quelque chose qui n'existe pas. Dans cette loi nous n'allons pas aussi loin que vous le voudriez; nous n'allons pas jusqu'au bout, et M. Lindsay n'est pas satisfait que nous allions jusqu'où nous allons. Mais vous dites que nous laissons la porte ouverte. C'est possible, mais en fait vous demandez de ne plus nous en occuper, ce qui ouvre la porte toute grande. Ou bien vous ai-je mal compris?

M. COOK: Non monsieur, je ne veux pas du tout qu'on ne s'en occupe plus; je vous demande d'aller plus loin et même d'amener la question de la puissance au frein, qui d'ailleurs est introduite dans le Bill proposé.

M. PICKERSGILL: Vous pensez à ce que M. Cumyn a dit tout à l'heure, au sujet des vieux remorqueurs. Vous voulez que cela soit inclus?

M. COOK: Je crois qu'il en reste très peu maintenant et que, dans un an, il n'y en aura plus, à mon avis, parce que au point de vue économique ce n'est pas rentable. M. Cumyn a fait une déclaration qui a attiré mon attention lorsqu'il a dit que ces remorqueurs, qui sont exemptés de l'obligation d'avoir à leur bord un mécanicien d'après les termes de la loi, auront cependant un mécanicien, quoiqu'il ne sera pas forcément breveté. Ce que je voudrais lui demander c'est comment la section de l'inspection des navires pourra appliquer la loi dans un cas semblable. Une fois par an on inspecte un bateau à bord, et dans un cas comme celui-ci, que fera-t-on en ce qui concerne le mécanicien qui doit être présent, d'après les règlements ou selon les directives confidentielles?

M. PICKERSGILL: Si la loi dit qu'il faut le faire et que ce n'est pas fait, n'importe qui peut porter plainte.

M. WINCH: Mais on ne l'arrête pas.

M. COOK: C'est une loi de directives confidentielles.

M. CUMYN: Je ne me souviens pas avoir fait une telle déclaration à ce Comité. Je suppose que M. Cook parle des navires d'une puissance nominale en dessous de huit chevaux et qui en vertu de la présente loi ne sont pas obligés d'avoir à bord un mécanicien breveté.

Je crois qu'il y a quelque temps, lorsque nous avons étudié ces bâtiments et leur fonctionnement, nous avons donné des instructions à nos surveillants de division, afin qu'ils s'assurent pour délivrer un permis que, même si ce n'est

pas requis par la loi, il y ait à bord un homme compétent pour s'occuper des moteurs et des réparations, qui n'a pas besoin d'être pour cela un mécanicien breveté. Ceci bien sûr n'est pas requis d'après la Loi à l'article 115, mais nous avons jugé que puisque nous devons délivrer un permis pour un bâtiment et que nous devons nous assurer que l'équipage est suffisant et capable, nous devrions aussi nous assurer qu'il y ait à bord un homme qualifié pour s'occuper des machines et pour les réparer au besoin.

M. MACALUSO: Je voudrais poser une autre question à propos des remarques faites par M. Cook sur les compagnies qui tendent à construire pour une puissance nominale de 7.8 chevaux.

Monsieur Lindsay, que pensez-vous de la suggestion de M. Cook en ce qui concerne les propriétaires, qui en faisant construire des nouveaux bâtiments ou en faisant mettre des nouveaux moteurs sur les vieux bâtiments abaisseraient la puissance nominale à 7.8 chevaux afin de (et j'emploie les mots utilisés dans le mémoire) contourner la loi qui est proposée?

M. LINDSAY: Certainement il y a des gens malins qui vont suivre cela de très près. Il n'y a qu'une très petite marge entre la puissance nominale de 7.9 et 8.1 chevaux. Si on peut obtenir le moteur approprié à 7.9 on serait bien sot de ne pas le faire. Nous venons de terminer deux bâtiments avec des moteurs de 7.8 chevaux (puissance nominale). Et si nous avons construit des bâtiments avec des moteurs de puissance nominale de 7.8 c'est parce que le moteur nous satisfait, et il est préférable de standardiser afin d'obtenir plus de rendement.

M. WINCH: Et vous aurez besoin d'un mécanicien en moins avec des moteurs de 7.8.

M. LINDSAY: Non, ces bateaux ont des mécaniciens brevetés.

M. WINCH: La loi n'exigera pas que vous ayez à bord un mécanicien breveté.

M. LINDSAY: Mais nous ne sommes pas dans l'obligation d'en avoir maintenant d'après la loi.

M. PICKERSGILL: Il me semble qu'il y ait un malentendu. Je comprends très facilement l'objection de M. Cook pour l'alinéa c) parce que cela permet au propriétaire d'un navire de se passer d'un mécanicien que la présente loi exige. Mais à l'article 2a), la puissance pour laquelle on doit avoir un mécanicien est réduite de 10 à 8 chevaux. Je comprends que M. Cook veuille abaisser ce chiffre à 7.5 ou 7.6 mais je trouve difficile de comprendre pourquoi il s'oppose à ce qu'on l'abaisse de 10 à 8, ce qui est un mouvement dans la même direction que celle qu'il préconise et qui est contraire à l'opinion de M. Lindsay. C'est là mon dilemme. Nous sommes prêts à lutter afin que le Parlement abaisse la puissance nominale à 8 chevaux.

M. Cumyn nous a expliqué la raison pour laquelle on a amené la puissance au frein à 600, dans la loi. C'est afin que les vieux bâtiments qui ont des moteurs de vieux modèle ne soient pas pris dans le filet, puisque ces bâtiments n'avaient jamais été requis d'avoir à bord des mécaniciens brevetés. Si on leur demandait de le faire maintenant, cela les ruinerait automatiquement. Mais ceci mis à part, il me semble que c'est un pas en avant, dans la direction que M. Cook aimerait nous voir prendre. Si vous et les propriétaires ainsi que le ministère du Travail viennent ici dans un an, après avoir étudié la question et que vous recommandiez une autre réduction, et si les deux parties sont d'accord, je pense que le Parlement serait très heureux d'adopter encore d'autres mesures de sécurité. J'espère que personne n'osera dire que nous ne devrions pas aller aussi loin que nos convictions le demandent.

M. BASFORD: Monsieur Lindsay, vous avez dit que ces remorqueurs d'une puissance nominale de 7.8 chevaux, que vous avez maintenant, ont des méca-

nicieus brevetés à bord. Vous devez donc avoir vos raisons pour garder ces mécaniciens. Pourquoi n'est-il pas bien d'en faire une obligation légale? Une telle Loi ne vous coûtera pas plus cher.

M. LINDSAY: La situation est la suivante: un mécanicien breveté ne nous coûte pas plus cher qu'un autre employé, donc nous employons un mécanicien breveté. Les salaires sont les mêmes pour un mécanicien breveté ou pour un autre homme. C'est en espérant que le mécanicien breveté puisse nous rendre de meilleurs services que nous l'engageons.

M. BASFORD: Puisque vous les employez déjà pourquoi ne trouvez-vous pas bien qu'on les exige par la loi?

M. LINDSAY: Je ne trouve pas que ce soit nécessaire. Je ne trouve pas qu'un bâtiment muni d'un moteur de cette force nécessite un mécanicien breveté. Nous pourrions avoir un équipage (et d'autres les ont) qui ne comprenne pas de mécanicien breveté.

Notre but principal est d'avoir une augmentation de 10 à 15 chevaux en puissance nominale. Je ne vois aucune raison pour laquelle on doit passer de 10 à 8 sinon pour faire taire un certain groupe de personnes.

M. CAMERON (*Nanaimo-Cowichan-Les Îles*): Ai-je bien entendu que vous avez dit que vous ne payez pas plus cher un mécanicien breveté qu'un autre qui n'est pas breveté?

M. LINDSAY: Non, nous ne le faisons pas. C'est à cause des règlements des syndicats. Nous devons leur donner le même salaire. Nous essayons d'engager des mécaniciens brevetés et le syndicat fait son possible pour nous les fournir, mais nous en avons quelques-uns qui ne sont pas brevetés.

M. MACALUSO: Est-ce parce que vous n'avez pas pu en avoir qui étaient brevetés?

M. LINDSAY: C'est parce que nous ne les trouvons pas ou parce que nous avons des employés de longue date qui n'ont pas assez d'instruction pour obtenir un certificat.

M. WINCH: Vous dites que vous avez de la difficulté à trouver des mécaniciens brevetés?

M. LINDSAY: Nous avons beaucoup de difficultés.

M. WINCH: Monsieur Cook, n'avez-vous pas dit que vous disposez de mécaniciens brevetés?

M. COOK: C'est exact, en ce moment nous en avons 50 ou 60; et M. Lindsay le sait bien, j'en suis sûr, car il y a moins d'un mois nous avons eu les mêmes arguments devant une commission d'arbitrage. Nous avons donné, au président de la commission, une liste contenant tous les noms des hommes disponibles ainsi que le numéro des certificats. Il y en avait plus de 50 et il y en a encore plus de 50 qui sont disponibles aujourd'hui.

M. LINDSAY: Je ne veux pas discuter là-dessus, mais il faut que vous vous rendiez compte que la flotte de pêche en Colombie-Britannique est presque immobilisée. La navigation dans le Nord et sur le fleuve Mackenzie ne reprendra qu'en avril, et si aujourd'hui il y a peut-être des hommes disponibles qui accepteraient de travailler pour quelques mois, lorsque la navigation reprendra ils voudront retourner travailler dans les régions arctiques pour 5 mois.

En parlant sur ce sujet, je tenais compte des employés à plein temps. Dans notre compagnie nous avons 44 postes de mécaniciens. J'ai vérifié ces chiffres hier. L'année dernière nous avons engagé 16 nouveaux employés et durant cette même année 10 employés nous ont quittés. C'est la fréquence du roulement. Nous essayons d'avoir des employés stables.

M. COWAN: Dans toute cette histoire, ce qui m'intéresse surtout c'est la sécurité. Hier un témoin nous a donné le nombre d'accidents qui ont eu lieu

durant une certaine période. Je me souviens de lui avoir demandé s'il avait divisé ces chiffres entre les voyages en eau douce et en mer. C'était quand nous avons discuté si on devrait abaisser le chiffre-limite de jauge brute de 150 tonneaux à 100 tonneaux. Un des témoins a dit aujourd'hui qu'à Puget Sound il n'y a pas de vérification pour les bâtiments jaugeant en dessous de 200 tonneaux. C'est vraiment regrettable. Y a-t-il des chiffres de comparaison pour les accidents de Puget Sound, pour les bâtiments ne dépassant pas 200 tonneaux, et pour les bâtiments canadiens dont la jauge ne dépassait pas 150 tonneaux et qui peuvent maintenant ne pas dépasser 100 tonneaux?

M. COOK: Les États-Unis ont promulgué une loi relativement aux petits bâtiments parce qu'il y a beaucoup d'accidents dans la marine marchande. Cette loi a été promulguée l'année dernière.

M. COWAN: Par le Gouvernement fédéral?

M. COOK: Oui, c'est une loi fédérale.

M. COWAN: Vous dites que la fréquence des accidents est très haute?

M. COOK: Oui, il y a eu beaucoup d'accidents.

M. COWAN: C'est bien ce que je pensais.

M. MACGILLIVRAY: Le témoin que vous avez cité avait parlé des bateaux de pêche.

M. COWAN: Je parlais des petits navires. Cela n'a pas d'importance qu'ils soient des bateaux de pêche ou d'un autre genre, ce sont des petits bateaux.

M. HAHN: Cela ne s'applique pas à l'article 4.

M. COWAN: Cela s'applique aux Canadiens.

M. BARNETT: Puis-je poser une ou deux questions relatives à l'article proposé, alinéa c), qui traite des remorqueurs dont la jauge brute n'excède pas 150 tonneaux?

J'ai cru comprendre que M. Lindsay est satisfait parce que cela augmente la puissance nominale de 10 à 15 chevaux.

J'essaie de suivre un ordre logique dans cette loi. C'est un peu compliqué pour un profane. Nous devons nous reporter à trois documents. D'abord au paragraphe (1) de l'article 115 de la Loi sur la marine marchande du Canada en rapport avec la modification de 1956, au paragraphe (2) que nous voulons encore modifier, si je comprends bien.

D'où vient cette disposition de puissance nominale de 10 chevaux? Est-ce la disposition comprise à l'alinéa c) (vii) de l'article 115?

M. MACGILLIVRAY: C'est dans le paragraphe (1) à l'alinéa l) sous-alinéa (iii), qui est comme suit:

(1) si le navire à vapeur est un navire de cabotage, d'eaux intérieures ou d'eaux secondaires, autre qu'un navire à passagers,

(iii) d'une puissance nominale supérieure à dix chevaux mais d'au plus vingt-cinq, lorsque l'appareil propulseur est de tout autre type que des machines-compound ou turbines à vapeur et que le navire n'est pas affecté uniquement à la pêche, il aura au moins un mécanicien qui sera pour le moins mécanicien de 3<sup>e</sup> classe, dûment breveté.

M. BARNETT: Je ne saisis pas le numérotage.

M. MACGILLIVRAY: Cette modification est contenue dans le chapitre 32, de l'année 1961. C'est le dernier alinéa du chapitre et le dernier sous-alinéa.

M. BARNETT: Autrement dit, le nouveau sous-alinéa c) aura pour effet de fournir une exception à l'article 115 (1) c) l). Est-ce exact?

M. MACGILLIVRAY: Oui, dans le cas des remorqueurs qui ne dépassent pas 150 tonneaux, le ministre aura le pouvoir de permettre une exception aux dispositions contenues dans l'alinéa (1) sous-alinéa (3) du paragraphe (1).

M. BARNETT: Le sujet principal de la discussion a porté jusqu'à présent, monsieur le président, sur le nouveau paragraphe (2) proposé à l'alinéa *a*) de l'article 115. Je me demande si nous pourrions savoir pourquoi on juge bon d'augmenter la puissance de 10 à 15.

M. PICKERSGILL: Je pense que M. Cumyn peut répondre à cela.

M. BARNETT: J'ai peut-être tort, mais j'ai l'impression que nous nous occupons des remorqueurs qui navigueront dans les eaux au large et pour des voyages au long cours, plutôt que de ces plus petits remorqueurs dont on parle dans cet alinéa.

M. PICKERSGILL: Je ne pense pas que cela sera dans les eaux au large, parce que, si vous lisez la dernière partie, vous verrez la définition de «voyages de cabotage ou voyages en eaux intérieures», ainsi cela veut seulement dire qu'ils naviguent en dehors des eaux canadiennes mais dans les eaux voisines.

M. CUMYN: Le paragraphe (1) 3 prévoit que si le navire à vapeur est un navire de cabotage, d'eaux intérieures ou d'eaux secondaires, autre qu'un navire à passagers, disposant d'une puissance nominale de plus de dix, mais ne dépassant vingt-cinq chevaux, devra avoir à bord, lorsqu'il effectue un voyage, des mécaniciens de 3<sup>e</sup> classe dûment brevetés. Nous n'avons pas l'intention de nous opposer à cette disposition. Elle restera la même. Les bâtiments de cette catégorie ont toujours à bord des mécaniciens de 3<sup>e</sup> classe. Ce que nous désirons modifier est le paragraphe (2) qui se lit comme il suit:

Nonobstant toute disposition qui précède, tout navire à vapeur auquel s'applique le présent article est tenu d'avoir un nombre de mécaniciens dûment brevetés qui suffisent à assurer la relève raisonnable du quart, eu égard à la longueur du voyage et autres circonstances connexes, et tous ces mécaniciens supplémentaires pourront être des mécaniciens de 4<sup>e</sup> classe, dûment brevetés.

Autrement dit, un alinéa prévoit qu'un mécanicien de 3<sup>e</sup> classe devra être à bord et l'autre alinéa prévoit qu'il y aura un nombre suffisant de mécaniciens pour assurer la relève raisonnable du quart.

Si on embauche trois équipes pour la surveillance, il faut alors avoir trois ingénieurs dont l'un devra être de troisième classe et les deux autres devront être des ingénieurs de quatrième classe. Si on a deux équipes pour la surveillance, on aurait deux mécaniciens dont l'un sera de troisième classe et l'autre de quatrième classe.

Nous proposons le maintien de cette exigence qui crée un poste de mécanicien de troisième classe. Nous ne nous opposons pas à cela. Cependant, nous proposons l'élimination de l'autre mécanicien de quatrième classe. Cela signifierait que le mécanicien de troisième classe ne serait pas continuellement de garde durant un nombre d'heures donné, mais il aurait la responsabilité continue de la machinerie. Il serait susceptible d'être appelé à tous moments, mais il ne serait pas constamment de garde.

M. WINCH: Il serait susceptible d'être appelé vingt-quatre heures par jour.

M. CUMYN: La période de garde, en effet, serait accomplie par l'officier du pont qui surveillerait continuellement les instruments placés devant lui et lesquels indiquent dans la salle du mécanicien l'état des essieux porteurs, s'il y a un incendie et si l'eau de cale est sous contrôle, ou bien quelque autre trouble de cette nature.

M. BARNETT: Pourriez-vous nous indiquer en termes de profane la nature des voyages qu'on pourrait effectuer en de telles conditions; quelles eaux cela présupposerait sur les côtes de la Colombie-Britannique?

M. CUMYN: Un tel relâchement serait limité aux navires qui effectuent des voyages au cours desquels ils ne seraient pas exposés plus que le requièrent les

exigences du commerce domestique, les voyages de troisième classe, ou les voyages côtiers de seconde classe. Il s'agit de voyages au cours desquels un navire ne s'éloigne pas à plus de vingt milles de la rive ou 200 milles entre les ports.

M. WINCH: Est-ce que vingt milles de la côte signifie 20 milles à l'ouest de l'archipel de la Reine Charlotte?

M. CUMYN: Absolument. Cela signifie à vingt milles de toute rive.

M. BARNETT: J'aimerais comprendre un peu ce dont nous parlons. La catégorie des remorqueurs d'après l'arrangement proposé pourrait en fait faire le service en montant et en descendant les côtes de la Colombie-Britannique, de Prince Rupert à Port Hardy, ou effectuer des voyages de cette nature.

M. CUMYN: Oui, en effet, à la condition que la distance ne soit jamais à plus de 20 milles de la côte.

M. BARNETT: Je me demande si vous pourriez nous donner une idée des croisières qu'un ingénieur de 4<sup>e</sup> classe aurait à effectuer en moyenne.

M. CUMYN: Il est plutôt difficile de répondre à cela et je préférerais que M. Jones, qui était récemment notre principal inspecteur au port de Vancouver et qui connaît très bien les remorqueurs en question réponde à cela.

M. E. J. JONES (*Service d'inspection des navires, ministère des Transports*): Les voyages pour le commerce domestique de la 3<sup>e</sup> catégorie, tout d'abord, ne vont pas à plus de 20 milles de la côte et à pas plus de 100 milles entre les ports de refuge. Un voyage de la 3<sup>e</sup> catégorie pour le commerce domestique ne permettrait pas qu'un bateau sorte du port de Vancouver pour aller à la côte ouest des Îles Charlotte. Cela permettrait qu'un bateau attaché aux Îles Charlottes n'aille pas à plus de 20 milles de la côte.

Pour ce qui est des croisières, ces navires d'un jaugeage ne dépassant pas 150 tonnes et dont la puissance nominale du moteur varie de dix à quinze chevaux-vapeur ont habituellement un équipage de six ou sept hommes.

M. BARNETT: Il en est ainsi d'après la législation actuelle?

M. JONES: En effet.

M. BARNETT: Qu'advient-il si on adopte la législation proposée?

M. JONES: Cela réduirait l'équipage pour la porter de six à cinq hommes. Je parle présentement de façon générale. Je ne connais pas les équipages de tous les navires de la côte, mais il en est généralement ainsi.

M. McNULTY: En ce qui a trait au mémoire de M. Cook, je me demande combien il en coûterait pour réarmer les vaisseaux munis actuellement d'un moteur de puissance nominale pour y installer des moteurs à haute révolution.

M. COOK: Je ne saurais vous dire le coût exact de cette modification. Cependant, je sais qu'il doit s'agir d'un montant appréciable. Plusieurs armateurs transfèrent ainsi leurs navires. Si la coque d'un navire est en bon état, on en retirera le moteur qui a beaucoup servi et on le remplacera par un moteur à haute révolution. Un moteur soumis à un travail très dur a peut-être de 400 à 500 chevaux-vapeur, ce qui nécessitera la présence de deux ingénieurs, tandis que le moteur qu'on installera pour remplacer celui-ci aura une puissance de 765 chevaux-vapeur et on n'aura alors besoin d'aucun mécanicien. Si on fait subir cette modification à tous les remorqueurs, ce qu'il faudra probablement faire à cause de la concurrence, et si on ne peut changer les moteurs des plus vieux navires, on les mettra au rancart et on construira des navires de ce genre. On éliminera le besoin de mécaniciens sur plusieurs genres de navires où on en a besoin présentement.

M. McNULTY: Est-ce que les 30 ingénieurs mentionnés qui ont actuellement du travail perdront leur emploi à cause de cela? Sont-ce des hommes qui sont déjà embauchés?

M. COOK: Il y en a plus que cela qui sont embauchés.

M. McNULTY: Et ces hommes perdraient leur emploi?

M. COOK: Je ne saurais vous fournir un chiffre précis, mais il y en aurait plus de 200 si on effectuait cette modification tout d'un coup.

M. MACALUSO: J'aimerais revenir à ma déclaration précédente. Bien que je ne puisse comprendre l'idée de M. Cook, parce qu'il doit s'occuper de l'embauchage, je ne pense toujours pas que cela nous intéresse. C'est pourquoi j'ai indiqué auparavant qu'il pourrait y avoir une plus étroite collaboration entre le ministère des Transports et le ministère du Travail dans leur recherche présente afin que ces deux ministères puissent travailler ensemble, en se souvenant réciproquement de leurs problèmes. Après avoir entendu la preuve, je pense que 4 c) est peut-être compensé par 2 a). Je pense que vous devriez vous contenter d'au moins un demi-pain ou des trois quarts d'un pain plutôt que de ne pas en avoir du tout.

M. COOK: Il semble être présumé que ce programme consultatif que nous avons établi vise l'embauchage. Ce n'est pas le cas. La sécurité constitue l'un des plus importants motifs en cause. Deuxièmement, pour ce qui est de cette modification particulière que nous envisageons nous faisons passer la sécurité avant l'embauchage. Ce qui m'embête énormément présentement c'est que nous étudions ici le problème des navires d'un jaugeage allant jusqu'à 250 tonnes et d'une certaine puissance nominale en chevaux-vapeur et nous limitons les voyages; nous disons que tel navire ne peut aller qu'à une distance donnée et s'il s'aventure plus loin il doit y avoir plus de mécaniciens à son bord. Cependant, on laisse la porte ouverte pour les navires d'un jaugeage supérieur à celui énoncé dans l'autre partie de la modification, avec 765 chevaux-vapeur, pour aller n'importe où sans aucune restriction et sans aucun homme de plus sur le navire.

M. MACALUSO: On fait cela présentement.

M. COOK: Précisément. Ce que nous disons c'est que si nous devons modifier la loi, qu'on la modifie en protégeant tous les gens de cette industrie; ou bien s'il est impossible de faire cela, qu'on institue dans l'industrie un programme en vue de proposer une loi qui protégera les gens de cette industrie. Nous ne voulons pas protéger quelques individus en risquant de faire perdre la vie de certaines personnes; et cela pourrait se produire.

M. PICKERSGILL: J'aimerais vous poser une question, et ensuite la même question à M. Lindsay. L'alinéa c) et seulement celui-là, non l'alinéa a), permettrait au ministre à certaines conditions d'exempter du besoin d'un mécanicien de quatrième classe. Avez-vous quelque objection de principe à cela? Je ne pense pas qu'à aucun moment vous ayez laissé entendre que vous en aviez.

M. COOK: Nous ne nous opposons pas à l'idée qu'il y ait un homme à bord d'un navire semi-automatisé ou mécanisé, en autant qu'il y a là quelqu'un qui soit capable de s'occuper du moteur, et en autant que cela vaille pour tous les navires. Nous ne voulons pas qu'on adopte une législation qui ne vaudrait que pour un certain nombre de navires tout en laissant une grande porte ouverte au bas de l'échelle.

M. PICKERSGILL: Mais en principe, vous ne vous opposez pas du tout à cela?

M. COOK: Non.

M. PICKERSGILL: Et il est certainement de même pour vous, monsieur Lindsay?

M. LINDSAY: J'ai fait objection pour ce qui est du jaugeage, mais je suis prêt à oublier cela.

M. PICKERSGILL: Je ne pense pas qu'il soit nécessaire que je demande à M. Lindsay de répondre à cette question, mais pour être juste je la poserai aux deux témoins. Si nous ne faisons rien d'autre, préféreriez-vous que nous abandonnions l'article 2 a) et que nous maintenions la disposition quant aux dix chevaux-vapeur plutôt que de réduire la puissance à 8 chevaux-vapeur?

M. COOK: Non. Pour en revenir à ma première déclaration, si vous êtes pour adopter des modifications, il faudrait qu'elles s'appliquent à tous les navires.

M. PICKERSGILL: Je suis le ministre des Transports et je dois assumer la responsabilité de présenter une recommandation. A moins que les fonctionnaires de mon ministère ne me convainquent que je dois agir d'une telle façon, je ne serais pas disposé à réduire cela de dix à huit. Je ne suis disposé à faire cela que si je suis convaincu que je dois le faire. Le fait que le bill est ici démontre que je suis disposé à faire cela. C'est peut-être que je devrais aller plus loin; mais si je n'agis pas, préférez-vous que je laisse cela ainsi ou que je le réduise à huit?

M. COOK: Bien, c'est comme si vous me demandiez si je battrais ma femme ou bien une autre question semblable.

M. PICKERSGILL: Nous nous sommes trouvés dans la même situation à la Chambre des communes hier soir. Nous sommes disposés à fixer le minimum à \$1.25 et il y avait des personnes à la Chambre des communes qui voulaient qu'on le fixe à \$1.50.

Il y avait à la Chambre des communes quelques personnes qui voulaient qu'on le fixe à \$1.50, et elles ont alors dit, si vous n'êtes pas pour le fixer à \$1.50 nous nous contenterons d'un dollar vingt-cinq plutôt que de rien du tout. C'est une situation précisément similaire. Nous désirons ardemment—et je pense que c'est notre devoir—de faire de notre mieux, parce que nous estimons que pour des motifs de sécurité il faut avoir ces mécaniciens sur ces navires mus par la force nominale indiquée en chevaux-vapeur. Si nous ne sommes pas disposés à procéder et à faire ce que mon ami désire qu'on fasse, pensez-vous que nous devrions le faire de quelque façon, ou bien pensez-vous que nous ne devrions pas le faire?

M. COOK: Je ne vais sûrement pas répondre par l'affirmative et donner l'impression que j'ai maintenant accepté le fait que le chiffre 8 est suffisant.

M. PICKERSGILL: Non, je ne voudrais pas mal interpréter vos paroles, mais en présentant cela au Parlement je dirais que l'on ne va pas aussi loin que vous le désiriez, mais que cela porte le nombre de chevaux-vapeur à un nombre supérieur à celui que les armateurs désiraient. L'opinion du ministère des Transports, que j'ai acceptée était que nous devrions aller au moins aussi loin que cela pour le moment, sans oublier le fait que nous sommes convaincus que nous ne devrions pas aller plus loin.

M. CAMERON (*Nanaimo-Cowichan-Les Îles*): Pouvez-vous me dire, monsieur Pickersgill, combien de navires cette disposition affecterait? Pouvez-vous nous en donner une idée?

M. PICKERSGILL: Vous voulez dire en réduisant le nombre de dix à huit? Peut-être que M. Cumyn ou bien M. Jones pourrait nous renseigner.

M. CUMYN: On réduirait de 10 à huit chevaux-vapeur la puissance de 12 navires sur 600.

M. PICKERSGILL: C'est présentement le critère du bill. Combien de navires auraient besoin de mécaniciens diplômés?

M. LINDSAY: Je pense avoir les chiffres ici. Parlez-vous des navires dont la puissance sera réduite de dix à huit chevaux-vapeur? Combien y en aurait-il?

M. PICKERSGILL: Oui, combien de nouveaux navires tomberaient sous le coup de la nouvelle loi?

M. LINDSAY: J'ai devant moi une liste de 30 navires qui tomberaient sous le coup de l'article 2a) de la loi qui ne sont pas présentement régis par cette loi.

M. COWAN: Est-ce que cela vaut uniquement pour la côte du Pacifique, monsieur Pickersgill?

M. PICKERSGILL: Vous dites 23 navires, monsieur Cumyn.

M. LINDSAY: J'ai commis une erreur dans ce que j'ai dit.

M. PICKERSGILL: Pensez-vous que 23 soit assez juste?

M. CUMYN: En effet, c'est juste.

M. PICKERSGILL: Il y a un nombre important de navires qui tomberaient sous le coup de la loi et qui devraient avoir des mécaniciens diplômés alors qu'ils n'en ont pas présentement.

M. COWAN: Est-ce que cela vaut pour tout le Canada, ou seulement pour 23 navires sur la côte du Pacifique?

M. PICKERSGILL: Pour la côte du Pacifique. De la façon dont je comprends cela, cette partie de la législation a principalement trait à la côte du Pacifique, ou pratiquement de façon exclusive.

M. HAHN: Je pense que nous avons passablement bien épuisé le pour et le contre de la chose. Par conséquent, j'aimerais proposer le vote.

Le PRÉSIDENT: Est-ce que les membres du comité ont d'autres questions?

M. CAMERON (*Nanaimo-Cowichan-Les Îles*): J'aimerais poser au ministre une question à la lumière de la réponse que M. MacEachen m'a fournie hier au sujet de la signature du document par le ministère fédéral du Travail—qui d'après ce que j'ai compris par la déclaration de M. MacEachen devait être signé aujourd'hui à Vancouver, par les employés ainsi que les employeurs et ensuite envoyé à Ottawa par avion pour y être signé presque immédiatement.

Considérant la raison du gouvernement pour accepter ce comité de recherche et considérant la déclaration qu'en réalisant cette fin le comité de recherches devra pouvoir examiner les droits, les obligations ainsi que les responsabilités de toutes les parties et devra lui-même connaître l'efficacité technique, les rapports humains et raisonnables, tout aussi bien que la sécurité pour l'industrie. De plus, monsieur Pickersgill, en vue du fait qu'il n'est pas toujours facile d'étudier de nouveau une loi—comme vous l'admettez j'en suis certain—et parfois un gouvernement hésité à le faire, craignant qu'on découvre le pot aux roses, est-ce que le ministre estime juste de retenir l'article 4 jusqu'à ce qu'on ait reçu un rapport du comité de recherches car je crois comprendre que cet article ne plaît pas vraiment à aucune des deux parties touchées par ce document.

M. PICKERSGILL: Non, cela constituerait une admission que j'ai été incompetent en proposant cette législation, ou que je ne me suis pas soucié de la sécurité, si je retirais ce bill. Il est tout à fait vrai que je pourrais retirer l'alinéa c) qui éliminerait le besoin de mécaniciens. Nous sommes d'avis qu'il faut avoir des mécaniciens sur ces navires de huit chevaux-vapeur—et une des chambres de notre Parlement a accepté notre avis. Présentement on n'a besoin de mécaniciens que sur les navires de dix chevaux-vapeur. Il y a au moins 23 navires qui sont affectés et qui n'ont pas de mécaniciens diplômés, mais qui devront en avoir si cette législation est adoptée et proclamée.

J'ai dit que c'est nécessaire pour des motifs de sécurité et je ne pourrais dormir tranquille si je devais attendre les résultats de quelque enquête pour voir si ce devrait être 25, 27, 30 ou 35. J'ai une responsabilité, et je suis celui qui est tenu responsable pour la sécurité.

Nous avons dit que dans cette catégorie de navires, nous pensons qu'un ingénieur diplômé est requis; si le Parlement ne veut pas être d'accord avec moi, j'accepterai ses directives. Cependant, je pense devoir présenter cela devant le Parlement en disant que je ne pense pas que nous devons adopter cette mesure. Étant donné qu'aucune partie ne s'oppose vraiment en principe à l'alinéa c), je ne puis voir aucun motif de ne pas le mettre en vigueur. C'est là ma conviction.

M. COWAN: Vous avez présenté à la Chambre un projet de loi concernant un système de télévision à antenne collective, puis vous l'avez retiré par la suite, parce que vous avez dit que vous attendiez le rapport complet d'un comité.

M. PICKERSGILL: Je ne pense pas que cela affecte la sécurité.

M. COWAN: Je n'ai pas prétendu que cela l'affectait.

M. PICKERSGILL: Je suis responsable des vies humaines sur les navires. Je suis très surpris de voir que M. Cook prône avec tant d'insistance que nous devrions aller plus loin; mais, je mentionnerais que lui-même, tout comme ses amis, est d'accord pour prendre du moins cette mesure. Par conséquent, je ne vois aucune raison de ne pas aller aussi loin.

M. CAMERON (*Nanaïmo-Cowichan-Les Îles*): J'ai compris que M. Cook et ses amis, ainsi que M. Lindsay et ses confrères ont déjà accepté des conclusions du comité de recherche.

M. PICKERSGILL: C'est tout à fait juste, mais sans négliger ce fait qu'à cause de motifs tout à fait différents aucun d'entre eux n'est prêt à admettre cela dans la forme actuelle; M. Lindsay s'oppose à ce que le règlement ou des exigences plus sévères frappent un plus grand nombre de navires, et M. Cook voudrait qu'on aille plus loin. Nous estimons qu'au point de vue de la sécurité il nous faut prendre une telle mesure.

M. COOK: Puis-je dire un mot. Dans ce mémoire, nous avons accepté qu'on maintienne le *statu quo* jusqu'à ce qu'on ait le résultat du comité de recherche. Le *statu quo* accepte des mécaniciens sur chacun de ces navires dont nous parlons dans la législation, et il en est de même pour ce bill.

M. PICKERSGILL: Conséquemment, tout ce que nous avons à faire, c'est d'adopter ici une norme minimum et nous n'avons aucune objection à ce que l'industrie dépasse cette norme minimum. Ce que nous faisons ici n'affectera pas—d'après ce qu'a dit M. Cook—le *statu quo*, parce que le *statu quo* n'est pas le minimum requis mais dépasse légèrement le minimum présentement observé.

M. CAMERON (*Nanaïmo-Cowichan-Les Îles*): M. Lindsay est-il d'accord avec M. Cook pour dire que les deux parties avaient convenu de maintenir le présent *statu quo*?

M. LINDSAY: Je ne connais pas tellement ce document et je ne veux pas en parler davantage parce que j'estime que le gouvernement fédéral est plutôt embarrassé par cette enquête particulière, mais je ne pense pas que cela devrait influencer aucune législation ou aucun jugement.

M. CAMERON (*Nanaïmo-Cowichan-Les Îles*): Cela devrait aider le ministre à mieux dormir la nuit!

M. PICKERSGILL: Je dois remplir mon devoir.

M. CAMERON (*Nanaïmo-Cowichan-Les Îles*): Ont-ils été d'accord pour maintenir le *statu quo*?

M. PICKERSGILL: Je ne puis même pas permettre à mon collègue le ministre du Travail, pour lequel j'ai toute la considération possible, d'usurper mes fonctions aussi longtemps que je serai ministre des Transports. Il n'est ici que pour parler des dispositions relatives au transport, et non des normes minima qui dans certaines conditions doivent prévaloir. Il est possible que toutes les parties recommandent l'adoption de normes minima supérieures, celles qui valent pour le moment, et je suis prêt à recommander cela s'ils le font, je pense qu'il serait très invraisemblable que nous ne les recommandions pas au Parlement, même au risque de reprendre l'étude de la loi, ce qu'on m'a rappelé. On n'a pas réétudié cet article depuis la révision des statuts il y a quelques années.

M. CAMERON (*Nanaimo-Cowichan-Les Îles*): C'était en 1952, si je me souviens.

Le PRÉSIDENT: Il est proposé par M. Macaluso et appuyé par M. Hahn qu'on adopte l'article 4. Êtes-vous prêts pour le vote?

Quels sont ceux qui sont en faveur?

Contre?

Je déclare l'article 4 adopté.

Le titre est-il adopté?

Adopté.

Est-ce que le bill S-7 est adopté?

Le bill S-7 est adopté tel que modifié.

Vais-je rapporter le bill tel que modifié?

Il en est ainsi décidé.

M. PICKERSGILL: Je me demande si vous me permettriez de dire que l'expérience du comité a considérablement amélioré la connaissance que j'avais du sujet, et je vous remercie de ce que vous m'avez appris. J'espère que nous aurons la même bonne volonté à la Chambre des communes.

M. CAMERON (*Nanaimo-Cowichan-Les Îles*): Je vous suggère de bien dormir ce soir, Jack.

Le PRÉSIDENT: Je désire remercier les témoins, M. Cook, le capitaine Meadows, représentant des propriétaires de navires-remorqueurs, M. Cliffe, M. Lindsay ainsi que les représentants du ministère des Transports, y compris le ministre, pour avoir pris part à cette étude. Merci beaucoup.

Il est maintenant compris que nous nous réunirons mardi pour étudier le bill du gazoduc à la salle 371 à 10 heures du matin. Jeudi, nous nous réunirons pour étudier le bill des chemins de fer, C-120, ainsi que pour entendre des représentants du ministère des Transports. Merci beaucoup.

## APPENDICE «A»

CAMPBELL, GODFREY ET LEWTAS

Avocats et procureurs

Toronto 1, Canada

24 février 1965

Livraison spéciale par avion.

Monsieur A. Plouffe,  
Chef des secrétaires des comités,  
Division des comités et de la législation privée,  
Chambre des communes,  
Ottawa, Canada.

Cher monsieur Plouffe,

Sujet: Bill S-7

Je désirerais vous confirmer ce que je vous ai dit ce matin au cours de mon appel téléphonique, c'est-à-dire que notre client, «Upper Lakes Shipping Limited», n'a pas l'intention de faire parvenir au comité permanent des Chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques, de mémoire au sujet du bill ci-haut mentionné. Je m'excuse pour les inconvénients que vous a causés notre retard à vous en informer.

Agréez, cher monsieur, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

(Signature) R. V. Sankey



CHAMBRE DES COMMUNES

Deuxième session de la vingt-sixième législature

1964-1965

---

COMITÉ PERMANENT

DES

# CHEMINS DE FER, CANAUX ET LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES

*Président:* JEAN-T. RICHARD

---

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule 11

---

SÉANCE DU MARDI 23 FÉVRIER 1965

---

Concernant

- Bill S-41, Loi constituant en corporation la Mountain Pacific Pipeline Ltd.
- Bill S-43, Loi concernant la Canadian-Montana Pipe Line Company.
- Bill S-47, Loi concernant la Burrard Inlet Tunnel and Bridge Company.  
y compris le septième rapport à la chambre
- 

TÉMOINS:

MM. Joseph H. Konst et Gordon Henderson, c.r., agents parlementaires, Ottawa. M. Peter C. Bawden, président de la *Peter Bawden Drilling Company*, Calgary, et M. Louis S. Stadler, vice-président de la *Canadian-Montana Pipe Line Company*, Calgary.

ROGER DUHAMEL, M.S.R.C.

IMPRIMEUR DE LA REINE ET CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE

OTTAWA, 1965

21716-1

COMITÉ PERMANENT  
DES  
CHEMINS DE FER, CANAUX ET LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES

Président: M. Jean-T. Richard

MM.

Addison	Granger	Marcoux
Armstrong	Greene	Matte
Balcer	Grégoire	McBain
Barnett	Guay	McNulty
Basford	Gundlock	Millar
Beulé	Hahn	Mitchell
Berger	Howe ( <i>Wellington-Huron</i> )	Muir ( <i>Lisgar</i> )
Boulanger	Irvine	Nugent
Cadiou	Kennedy	Olson
Cameron ( <i>Nanaimo- Cowichan-Les Îles</i> )	Kindt	Pascoe
Cantelon	Korchinski	Pugh
Cantin	Lachance	Rapp
Cooper	Laniel	Regan
Cowan	Latulippe	Rhéaume
Crossman	Leblanc	Rideout ( <i>M<sup>me</sup></i> )
Crouse	Lessard ( <i>Saint-Henri</i> )	Rock
Fisher	Lloyd	Southam
Foy	Macaluso	Stenson
Godin	Macdonald	Tucker
	MacEwan	Winch—60.

(Quorum 12)

MM. Kindt et Macdonald ont remplacé MM. Horner (*Acadia*) et Mackasey le 22 février 1965.

Secrétaire du Comité,  
D.-E. Lévesque.

ORDRE DE RENVOI

Le JEUDI 18 février 1965

*Il est ordonné*:—Que les bills suivants soient renvoyés au Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques:

Bill S-41, Loi constituant en corporation la *Mountain Pacific Pipeline Ltd.*

Bill S-43, Loi concernant la *Canadian-Montana Pipe Line Company.*

Bill S-47, Loi concernant la *Burrard Inlet Tunnel and Bridge Company.*

Le LUNDI 22 février 1965

*Il est ordonné*:—Que les noms de MM. Kindt et Macdonald soient substitués à ceux de MM. Horner (*Acadia*) et Mackasey sur la liste des membres du Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques.

Attesté.

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

## RAPPORT À LA CHAMBRE

Le MERCREDI 24 février 1965

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

### SEPTIÈME RAPPORT

Le Comité a étudié les Bills suivants et est convenu d'en faire rapport sans modification:

1. Bill S-41, Loi constituant en corporation la *Mountain Pacific Pipe-line Ltd.*;
2. Bill S-43, Loi concernant la *Canadian-Montana Pipe Line Company*;
3. Bill S-47, Loi concernant la *Burrard Inlet Tunnel and Bridge Company*.

Un exemplaire des *Procès-verbaux et Témoignages* se rapportant auxdits Bills (*fascicule n° 11*) est annexé au présent rapport.

Le président,  
JEAN T. RICHARD.

(Présenté ce jour.)

## PROCÈS-VERBAL

Le MARDI 23 février 1965

(25)

Le Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques se réunit aujourd'hui à 10 h. 05 du matin sous la présidence de monsieur Jean-T. Richard.

*Présents:* Madame Rideout et messieurs Armstrong, Basford, Cameron (*Nanaimo-Cowichan-Les Îles*), Cantin, Cowan, Crossman, Foy, Granger, Gundlock, Kindt, Laniel, Lessard (*Saint-Henri*), Leblanc, Lloyd, Matte, McNulty, Nugent, Olson, Richard, Rock, Southam, Tucker, Winch (24).

*Aussi présents:* MM. Joseph H. Konst et Gordon Henderson, C.R., agents parlementaires; Peter C. Bawden, président de la *Peter Bawden Drilling Limited*; Gus A. Van Wielingen, vice-président de la *Northern Pacific Pipeline*; Peter Jaffrey, vice-président de *Dominion Securities* et Louis S. Stadler, vice-président de la *Canadian-Montana Pipeline Company*.

Le président présente les bills S-41, S-43 et S-47.

*Bill S-41*, loi créant en corporation la *Mountain Pacific Pipeline Limited*:

Le président mentionne le préambule et invite le parrain, M. Deachman à présenter l'agent. M. Henderson explique les dispositions du bill et répond aux questions.

Les articles 1 à 11 inclusivement sont adoptés.

Le préambule est adopté.

Le titre est adopté.

Le bill est adopté.

Monsieur Laniel, appuyé par monsieur Matte, propose:

*Il est décidé:* Que le président fasse rapport du bill sans modification.

*Bill S-43:* Loi concernant la *Canadian-Montana Pipeline Company*:

Le président mentionne le préambule, puis M. Konst explique l'objet du bill.

Le Comité interroge le témoin.

L'article 1 est adopté.

Le titre est adopté.

Le bill est adopté.

Monsieur Foy, appuyé par monsieur Lessard (*Saint-Henri*), propose:

*Il est décidé:* Que le président fasse rapport du bill sans modification.

*Bill S-47,* Loi concernant la *Burrard Inlet Tunnel and Bridge Company*:

Le président invite M. Kost à expliquer l'objet du bill.

L'article 1 est adopté.

Le préambule est adopté.

Le titre est adopté.

Le bill est adopté.

M. Leblanc, appuyé par M. Nugent, propose:

*Il est décidé:* Que le président fasse rapport du bill sans modification.

A 11 h. 20 du matin le Comité s'ajourne pour se réunir sur convocation du président.

*Le secrétaire du Comité,*  
D. E. Levesque.

## TÉMOIGNAGES

Le MARDI 23 février 1965

Le PRÉSIDENT: Madame Rideout et messieurs, nous avons trois projets de loi à étudier ce matin, nommément le bill S-41, tendant à constituer en corporation la *Mountain Pipe Line Limited*; le bill S-43, concernant la *Canadian-Montana Pipe Line Company* et le bill S-47, concernant la *Burrard Inlet Tunnel and Bridge Company*.

Nous étudierons en premier lieu le bill S-41. J'invite le parrain, M. Deachman, à nous présenter l'agent parlementaire.

M. DEACHMAN: L'agent parlementaire qui représente la compagnie est M. Gordon Henderson.

M. GORDON HENDERSON, C.R., (*agent parlementaire*): Monsieur le président, mesdames et messieurs, puis-je vous présenter les principaux responsables de l'entreprise et inviter M. Bawden, dont le dévouement à cette fin est remarquable, à vous dire quelques mots. Vous voyez à ma droite, M. Bawden, président de *Peter Bawden Drilling Limited*, société de Calgary en affaires depuis un certain nombre d'années. Domicilié à Calgary, M. Bawden est un citoyen canadien qui se consacre à l'industrie du pétrole, au Canada et ailleurs, depuis 1952. Et puisque M. Bawden se dévoue à la présente entreprise depuis deux ans, je crois qu'il pourra mieux que moi répondre aux questions et traiter du sujet plus en détails. A la droite immédiate de M. Bawden se trouve M. Gus A. Van Wielingen, ingénieur et citoyen canadien ordinairement résident de Calgary. Il a 17 ans d'expérience dans l'industrie pétrolière, s'occupant surtout de gaz naturels et de problèmes pétrochimiques. Il est depuis six ans au service de la *J. C. Sproule Engineering Company*, qui se spécialise en lubrifiants et en gaz naturels. Il fut également conseiller de la Commission royale de l'énergie.

Messieurs, tels sont les deux hommes principalement intéressés dans le projet à l'étude et j'invite M. Peter Bawden à vous exposer son sujet. Puis, nous nous efforcerons de répondre aux questions que vous auriez à nous poser.

Le PRÉSIDENT: Sur le préambule, j'invite M. Bawden à prendre la parole.

M. PETER C. BAWDEN (*président de la Peter Bawden Drilling Limited*): Monsieur le président, messieurs, je suis très heureux de pouvoir vous exposer brièvement aujourd'hui le projet qui concerne la *Mountain Pacific Pipe Line*. Il consiste simplement à construire un pipeline de huit pouces, depuis le centre occidental de l'Alberta jusqu'à la côte occidentale du Canada, qui commencerait à Edson, en Alberta, continuerait le long de la route Yellowhead et dans le centre de la Colombie-Britannique, puis se terminerait dans la région de Vancouver. Cette ligne transporterait sous pression des gaz liquides et naturels, provenant des nappes gazifères de l'Alberta central et occidental. Les gaz naturels liquides dont je parle sont formés d'éthane, de propane, de butane et d'une partie de pentane. Ces gaz liquides qu'on tirerait des puits de gaz liquides proviennent de ruisseaux de gaz liquides qui les transportent à l'heure actuelle. Toutefois, on les transporte sous forme de vapeur, c'est-à-dire sous forme de gaz naturel, aux marchés des États-Unis. Ces liquides sortent naturellement des puits sous une forme liquide, il va sans dire, et nous avons l'intention de les transporter ainsi sur la côte occidentale. En d'autres termes, notre pipeline transporterait du liquide et non de la vapeur, sans être de loin reliée au mazout. Ainsi, nous ne ferions concurrence à aucune autre société de transports le long de la route projetée.

Je précise que les liquides extraits à l'heure actuelle s'acheminent vers les marchés de combustible des États-Unis. Nos marchés seront surtout dans la région du Pacifique et au Japon. Et nous avons également l'intention d'écouler tous les produits disponibles à la vente, le long de notre route, en Colombie-Britannique et sur la côte occidentale du Canada.

Le marché japonais prend une ampleur rapide, dans un pays fort dynamique, dont les besoins en combustible sont presque insatiables. Toutefois, si le Canada doit jouer un rôle dans ce marché, il importe de le commencer immédiatement, puisque la politique visant le combustible et les modalités contractuelles qui se préparent en ce pays pourraient fort bien décréter l'exclusion des produits canadiens si nous ne prenons pas immédiatement l'avantage qui se présente.

Je précise que M. Van Wielingen et moi-même avons fait plusieurs voyages au Japon au cours des derniers 18 mois. Nous croyons que c'est là un débouché naturel à quelques-uns des produits pétroliers canadiens.

Les personnes engagées dans cette société à l'heure actuelle sont M. Van Wielingen et moi-même. Tous deux Canadiens, nous croyons très sincèrement que c'est une occasion unique qui s'offre aux Canadiens de mettre en œuvre une telle entreprise.

On estime à 42 millions de dollars le coût du projet. Nous avons fait des démarches auprès de la *Dominion Securities*, un des principaux organismes de gestion financière au Canada, qui nous assure que, sous réserve de la conclusion heureuse des contrats en cours de négociation, le projet peut se financer.

Voici comment nous devons procéder: Une fois notre société constituée, nous devons comparaître devant le conseil de l'Alberta puis devant l'Office national de l'énergie, à Ottawa; celui-ci devra étudier à fond nos problèmes visant l'approvisionnement, les démarches faites en vue de la mise en marché et, assurément, nos modalités de financement. Notre intention est de commencer la construction de la partie principale du pipeline, à la source d'approvisionnement, au début de 1966, de façon à pouvoir alimenter le marché japonais durant l'hiver de 1966-1967. J'ajoute que cet hiver une disette sérieuse de ces produits existe au Japon et que nous aimerions être en mesure de pouvoir alimenter ce pays dès l'hiver de 1966-1967.

J'ai terminé mes observations, mais j'ajoute qu'un petit groupe de personnes fort bien renseignées m'accompagnent, qui pourront assurément répondre à vos questions, ce que nous ferons avec plaisir.

M. WINCH: J'ai trois questions à poser, monsieur le président, et je voudrais les poser ensemble, immédiatement.

Vu la déclaration de M. Bawden à l'effet que seuls lui et monsieur Van Wielingen sont les initiateurs de l'entreprise, pourquoi le nom de M. Van Wielingen ne fait-il pas partie des administrateurs provisoires de la société?

J'adresse à M. Bawden ma deuxième question. Avez-vous des contrats provisoires visant l'exportation d'éthane et de propane au Japon?

Votre requête à la Chambre des communes visant votre constitution en corporation, c'est là ma troisième question, donne-t-elle l'assurance que les expériences du passé ne se répéteront pas, savoir qu'on gardera en tutelle un certain nombre d'actions pour les revendre plus tard aux fondateurs ou aux initiateurs à un prix inférieur que celui du marché?

M. BAWDEN: Je suis heureux, monsieur le président, de répondre à ces questions.

En ce qui concerne la participation de M. Van Wielingen, il faut souligner qu'au moment de présenter notre requête, M. Van Wielingen n'était pas employé de la société. Employé d'une autre société, il ne pouvait pas se joindre à nous à cette fin.

En réponse à votre deuxième question concernant les contrats provisoires, je précise qu'à l'heure actuelle nos négociations visant les mesures et les contrats de mise en marché sont à un stade avancé, sans pour cela qu'on ait encore signé un contrat.

En ce qui concerne le choix laissé aux employés d'acheter des actions en tutelle, nous n'avons fait aucune promesse, ni pris aucun engagement à cet égard. Nous nous proposons de suivre une politique financière très conservatrice, prenant bien soin de ne prendre aucun engagement de ce genre. Nous n'avons pas l'intention de vendre des actions aux employés d'une façon déraisonnable ou qui pourrait accorder des avantages spéciaux aux personnes concernées.

M. WINCH: Consentiriez-vous à le consigner dans la loi?

M. HENDERSON: Puis-je ajouter un commentaire, monsieur le président? Nous ne voulons consigner dans la loi aucune restriction qui rendrait impossible le financement qu'envisage la *Dominion Securities*. Toutefois, nous serions prêts à vous donner toutes les assurances ou à inscrire dans le texte de la loi des expressions aptes à assurer...

M. WINCH: Monsieur le président, je veux qu'on me comprenne: je ne mets pas en doute la méthode de financement. Comme vous le savez, nous avons connu au cours des ans un manque de protection relativement à différentes sociétés de pipeline ou de pétrole et je veux m'assurer qu'à l'égard du bill qui fait l'objet de notre étude, nous ayons la protection qui a manqué dans le passé. Je veux m'assurer que les fondateurs ne puissent acheter quelques centaines de milliers d'actions, voire même un million, à des prix dérisoires puis, le Canada n'ayant pas d'impôts sur l'accroissement en capital, leur permette de faire ainsi des millions.

M. HENDERSON: Telle n'est pas notre intention, je l'ai souligné monsieur le président, et nous pourrions étudier l'inclusion de certaines phrases raisonnables à cette fin. La société a l'intention de recourir aux services de la *Dominion Securities* quant à son financement et de prélever ses immobilisations d'une façon conservatrice pour empêcher toute tentative d'obtenir des profits du genre de ceux dont on a parlé. Les requérants pourront assurément étudier un libellé qui pourrait répondre à ces fins.

M. BAWDEN: Je donne l'assurance à l'honorable député que nous n'avons absolument pas l'intention, ceux de notre groupe et moi-même, de participer aux profits de la façon qu'on l'a indiquée. Je crois qu'il n'est pas raisonnable qu'un seul individu puisse faire des millions.

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

M. KINDT: Monsieur le président, qu'on nous permette d'approfondir un peu plus cette question. On a parlé beaucoup dans le passé du cas de la *Trans-Pacific Pipe Line*, de l'affaire Tanner et autres. Les promoteurs ont tripoté les actions.

Je conviens que les promoteurs méritent quelque chose et qu'ils doivent être rémunérés pour les efforts qu'ils déploient en instituant ces pipelines, sans quoi nous ne pourrions pas constituer de telles compagnies. Mais d'un autre côté, il faut que le public soit protégé. Le bill devra contenir une disposition à cet effet avant que je ne l'approuve. Je veux savoir ce qui pourra sortir du financement. J'approuve absolument les observations de M. Winch, tout comme la constitution de la société, mais je voudrais que la population soit protégée.

Le PRÉSIDENT: A-t-on d'autres observations à formuler?

M. ROCK: Certains députés aimeraient peut-être connaître d'avance l'état financier de ces deux messieurs, de façon qu'on puisse la connaître également plus tard.

M. WINCH: Non, monsieur le président. J'accepte l'énoncé qu'on nous a exposé, à l'effet qu'un bill véritable fait l'objet de notre étude. Mais je veux m'assurer—de même que l'ont fait sans doute toutes les personnes intéressées—que la même chose ne se répète à l'égard de certaines compagnies.

Le PRÉSIDENT: Devons-nous commencer l'étude de l'article 1?

M. KINDT: Monsieur le président, quelle procédure faudrait-il adopter pour inscrire dans le bill une disposition de la nature dont on a parlé, avant que le projet de loi ne soit présenté à la Chambre?

M. ROCK: C'est à nous d'y voir.

M. NUGENT: Monsieur le président, le bill détermine la valeur des actions. Les commissions des valeurs mobilières des provinces protègent le public acheteur d'actions. Je ne peux imaginer aucune façon pratique qui s'offre au Comité pour déterminer le montant des profits qu'on pourra retirer en montant une entreprise de cette envergure.

Je comprends l'inquiétude de M. Winch. Mais je crois tout de même que nous devrions nous rappeler qu'une commission des valeurs mobilières existe dans chacune des provinces, dont le rôle consiste à protéger le public. Le bill stipule la valeur de l'action. Je crois qu'il nous est impossible, ce n'est d'ailleurs pas notre fonction, de décréter les profits qu'on pourra réaliser.

Souvenons-nous que la concurrence est très forte dans l'industrie visée. Le Comité ne peut guère aller plus loin que d'accepter la parole qu'on vient de nous donner. Car tenter d'en faire plus serait nous attribuer une tâche désespérée et impossible, en plus de nous mêler de ce qui ne nous regarde pas.

Tout ce que nous pouvons faire, c'est d'accorder à ces deux personnes le droit de constituer une société. Il leur faut satisfaire aux exigences du Conseil de l'énergie de l'Alberta et de l'Office national de l'énergie. Ils devront aussi opérer conformément aux lois des commissions des valeurs mobilières, et le reste. M. Bawden, homme d'affaires très en vue et intègre de l'Alberta, nous a donné sa parole et, à mon avis, nous ne devons pas aller plus loin, si nous voulons agir d'une façon pratique.

M. WINCH: Tout de même, monsieur le président, M. Bawden lui-même a consenti à consigner certains propos dans le texte de loi, si on pouvait les rédiger.

M. NUGENT: C'est justement ce qui m'inquiète. Je crois que nous pourrions chercher durant des semaines sans trouver l'expression qui convient.

Le PRÉSIDENT: A-t-on d'autres observations à formuler?

M. KINDT: Monsieur le président, en toute déférence à l'égard de M. Nugent, je ne consens pas à dire que le Comité n'a pas de pouvoir. Si nous n'avons pas l'autorité de traiter d'un tel problème et de consigner une expression dans la loi pour assurer une certaine protection, alors le Comité se porte mal et nous ferions mieux de nous ajourner.

Je veux savoir, monsieur le président, ce que le Comité entend faire relativement à la protection du public. Je ne porte pas plainte contre M. Bawden ni contre le président de la compagnie, puisque ce sont les hommes les plus honorables de l'Ouest canadien et que j'appuie leur projet de tout cœur. Mais je veux m'assurer que la population soit protégée et que si des dispositions à cet effet étaient consignées dans la loi, le problème du financement deviendrait plus facile, de même que la constitution de la société; ainsi tous seraient satisfaits. C'est pourquoi, à l'encontre de M. Nugent, je prétends qu'une disposition dans la loi devrait être consignée au profit de tous.

Le PRÉSIDENT: Si vous avez quelques propositions à formuler, je crois, monsieur Kindt, que vous devriez les faire sous forme d'amendement, soit que vous le fassiez vous-même ou que M. Winch s'en charge. Assurément, vous ne vous attendez pas que le président présente lui-même une modification.

M. WINCH: Il faudrait alors recourir à une terminologie légale très soignée. Je vois que M. Bawden est entouré de personnes très compétentes; son personnel pourrait peut-être rédiger une proposition qui serait conforme à nos énoncés.

M. NUGENT: Monsieur le président, il n'est pas juste de demander à ces compétences de faire ici le travail qu'on demande. On leur a donné l'assurance que tout est en ordre. Le Sénat a étudié le bill, ses avocats ayant également fait ainsi. A mon avis, on ne devrait pas permettre que le groupe de M. Bawden ait à faire face à une tâche incompréhensible, comme le donne à entendre les deux messieurs en cause.

Je répète, monsieur le président, qu'il n'y a pas de façon pratique de donner lieu à de telles idées. Je crois que le président s'est montré très juste en les invitant à soumettre une modification. S'ils peuvent nous montrer une façon pratique de résoudre le problème, je suis disposé à les écouter. Mais, je le répète, il n'est pas juste, à mon avis, de demander au témoin de nous soumettre une telle rédaction.

M. WINCH: Puis-je préciser, monsieur le président, que je reconnais le bien-fondé du bill qui, je l'espère, sera adopté. Mais, je crois qu'en même temps, nous avons le droit d'être protégé. Ainsi que je l'ai souligné, M. Bawden nous a donné l'assurance qu'il est disposé à régler nos objections.

Le PRÉSIDENT: Je n'ai pas l'intention de prendre part au débat, mais j'ai raison de croire, à moins que quelqu'un ayant approfondi le sujet nous déclare que la réglementation des valeurs mobilières relève de la compétence de notre Parlement, je persisterai à prétendre qu'une telle réglementation tombe sous la surveillance des provinces. A mon avis, les membres du Comité ne pourraient que difficilement formuler une proposition d'ordre général. Toutefois, on pourrait formuler une proposition particulière; si quelqu'un veut bien le faire, je suis disposé à l'accueillir. Mais, comme le souligne M. Nugent, il conviendrait mieux de s'en tenir aux règlements des commissions des valeurs mobilières provinciales plutôt qu'aux pouvoirs de la Chambre visant les bills de ce genre.

M. GRANGER: Dois-je conclure des propos de M. Nugent que des dispositions d'autres lois règlent les questions qu'on a soulevées?

M. WINCH: Non; et c'est là le problème.

M. FOY: Monsieur le président, je souscris aux idées qu'a émises M. Nugent, puisqu'il n'est pas juste que le Comité soumettent les témoins à un tel interrogatoire. Je crois que la constitution en corporation d'une société de ce genre suit une formule établie. Les instructions viennent des commissions des valeurs mobilières et d'autres organismes. En constituant une société, il faut se conformer non seulement aux lois fédérales mais aussi aux lois provinciales et à celles que régit la commission des valeurs mobilières de la province visée. Ces organismes suivent une procédure coutumière en définissant la structure des immobilisations. Ainsi se constitue une société. Si l'on doit apporter certaines modifications législatives, il n'appartient pas au Comité de le faire à la demande de deux de ces membres.

M. BASFORD: Monsieur le président, pour compléter la pensée de M. Granger, je signale qu'une société, avant de mettre ses actions en vente au public doit expliquer dans un prospectus les modalités préliminaires de financement qu'elle a conclues, ce qui, j'en suis assuré, répond à la question de M. Winch. Il faut renseigner le public quant aux mesures visant le financement de façon que l'acheteur d'actions les connaisse au moment de faire son achat.

Le PRÉSIDENT: A-t-on d'autres commentaires à formuler?

M. KINDT: N'est-ce pas là, monsieur le président, la procédure que l'on a suivie à l'égard de la constitution en corporation de toutes les sociétés de pipelines? Je pense à la *Trans-Pacific Pipe Line*, à la *Canada Pipe Line* et à d'autres.

M. WINCH: La *Trans-Mountain* est un mauvais exemple.

M. KINDT: Je crois que ce serait tout simplement laisser la porte entr'ouverte que de ne pas accorder plus de protection au public. Je veux réitérer ma conviction que la population en majeure partie appuie la construction du présent pipeline. Je voudrais que le peuple de l'Alberta puisse placer de l'argent dans l'entreprise, mais je veux être assuré que des gens ne pourront récolter ce que M. Tanner a récolté antérieurement. Je veux que la population de l'Alberta, de même que M. Bawden et ses collaborateurs, tirent profit de cette entreprise. Mais je crois qu'à la longue, ils auraient intérêt à accepter la protection supplémentaire dont il s'agit puisque, agir ainsi, ce serait accorder à la population une protection dont elle ne peut jouir à l'heure actuelle. Mais si nous ne faisons rien à cet égard à l'heure actuelle et que le bill soit adopté sans qu'une disposition n'empêche des profits indus, je serais très mécontent. Car, je le répète, il faut protéger la population.

M. BASFORD: Monsieur le président, je crois que les lois sur les commissions des valeurs mobilières protègent suffisamment la population. Je crois que M. Kindt tente d'imposer à cette société des restrictions visant les immobilisations que les autres sociétés n'ont pas eu à subir. En conséquence, il me semble que ce n'est pas juste.

Si les lois canadiennes actuelles visant les actions et les valeurs mobilières déplaisent au D<sup>r</sup> Kindt, il devrait s'efforcer de les faire modifier, sans pour cela s'attaquer particulièrement au projet à l'étude. Il me semble que ce ne serait pas juste d'imposer à cette société des restrictions que les autres sociétés n'ont pas connues.

M. LLOYD: Je crois, en général, que si l'on se propose de limiter les pouvoirs d'un bill privé qui se rapporte à une compagnie en particulier, il faut définir les raisons qui les motivent et non pas les énumérer seulement en termes vagues; autrement nous imposons à une compagnie en particulier une mesure législative spéciale. S'il est une disposition du bill qui tende à dépasser les pouvoirs d'une autre loi, alors on devrait le préciser. Et si le D<sup>r</sup> Kindt peut le faire, alors ses propos auraient quelque valeur. Mais je crois qu'il lui incombe de nous démontrer comment le bill échappe aux restrictions que contiennent d'autres lois, nommément celles qui régissent les valeurs mobilières ou les sociétés. Munis de renseignements de cette nature, alors nous serons en mesure de mieux comprendre les propos du D<sup>r</sup> Kindt.

M. KINDT: Puisque je viens de l'Ouest canadien, je me souviens fort bien du ressentiment de la population à l'égard des profits qu'ont fait les initiateurs de pipelines. Voici que nous étudions un bill, dont je souhaite l'adoption comme vous tous, et j'ajoute que je suis disposé à aider les initiateurs du projet. Mais je voudrais également que la société puisse commencer comme il convient ses relations avec la population. Il faut enrayer dans l'esprit du public la crainte que certains initiateurs feront de gros profits plutôt que de permettre au peuple de l'Alberta de placer de l'argent qui servira à la construction du pipeline.

Nous voulons qu'un développement de cette nature survienne dans l'Ouest. Les procédures de constitution en compagnie sont informes ou d'autres choses ne vont pas s'il n'y a pas moyen d'ajouter quelque chose au présent bill avant que le Parlement ne l'approuve; je veux qu'on souligne une intention ou une autre chose de la sorte. Je ne vois rien de mal à cela et c'est pourquoi j'appuie la proposition de M. Winch.

M. OLSON: Je crois qu'il est injuste, monsieur le président, de comparer le bill actuel à la *Trans-Canada Pipe Line*, par exemple. Assurément, les deux concernent un pipeline, mais là se termine le parallèle. Cette dernière société a joui de mesures spéciales, ayant nommément reçu une aide financière du gouvernement visant la construction de certaines parties, ce que ne demande pas le bill actuel. De plus, le mouvement des produits de la société, depuis

l'Alberta jusqu'à la côte occidentale, constituera une entreprise assujettie à une forte concurrence. La *Trans-Canada Pipe Line* ne connaît aucune concurrence dans ses livraisons de gaz, depuis l'Alberta jusqu'au marché de l'Est. De plus, la présente société devra trouver et établir des marchés de façon qu'elle puisse faire un profit et elle ne jouira pas, comme l'autre, d'un monopole dans la livraison de son combustible.

Je précise qu'il est injuste d'invoquer de telles raisons et de dresser un parallèle entre les deux sociétés.

Le PRÉSIDENT: A-t-on d'autres commentaires à formuler? Sinon, je crois que nous devrions étudier l'article 1, à moins qu'en temps opportun on ne veuille présenter une modification.

Les articles de 1 à 5 sont adoptés.

Sur l'article 6.

M. CAMERON (*Nanaïmo-Cowichan-Les Îles*): Je remarque que cet article accorde à la société l'autorisation de posséder, louer, mettre en service et entretenir des réseaux de communication entre stations par téléphone, télétype, télégraphe, micro-ondes ou télévision et, sous réserve de la *Loi sur la radio*, ainsi que de toute autre loi concernant les transmissions par radio, micro-ondes ou télévision, posséder, louer, mettre en service et entretenir des aménagements de communication par radio, micro-ondes ou télévision entre stations.

M. Bawden pourrait-il nous donner des explications à cet égard? Il ne s'agit pas d'établir un véritable poste émetteur de radio et de télévision; il s'agit simplement d'établir les communications entre stations?

M. NUGENT: C'est une prescription ordinaire. Il s'agit tout simplement de surveiller et de maintenir l'élément de sécurité requis et d'assurer les communications le long de la ligne de transmission.

M. CAMERON (*Nanaïmo-Cowichan-Les Îles*): Une disposition autorise également la société à acheter, détenir, louer, vendre, améliorer ou échanger ou autrement exercer le commerce de biens immeubles et peut les subdiviser en lots à bâtir et, d'une façon générale, les disposer en lots, rues et emplacements de construction. Est-il juste de présumer que cette disposition envisage la construction de ce qu'on appelait déjà des villes de sociétés ou des endroits de peuplement destinés aux employés de la compagnie?

M. BAWDEN: Oui, monsieur.

M. CAMERON (*Nanaïmo-Cowichan-Les Îles*): Ce n'est pas là un projet de placements visant la spéculation ou la mise en valeur?

M. BAWDEN: Non.

M. COWAN: M. Cameron a fait allusion à l'autorité de maintenir un réseau de téléphone entre stations. Ceci permettra à la compagnie de téléphone Bell d'acheter des actions de la nouvelle société, car elle y maintient déjà un réseau de téléphone. Tout comme la *Northern Electric*, cette nouvelle société ne sera pas une filiale de la Bell?

M. BASFORD: Monsieur Cowan voudra savoir aussi s'il s'agit d'un réseau britannique ou d'un réseau français.

L'article est adopté.

Sur l'article 7—*Application d'articles de la Loi sur les compagnies*.

M. LLOYD: Je m'excuse, monsieur le président, d'être arrivé en retard, car les explications dont j'ai besoin ont peut-être été apportées. Mais avant de passer aux articles ultérieurs à 7 et 8, je voudrais savoir pourquoi les articles qu'énumèrent les articles 7 et 8 ne s'appliqueraient pas à la nouvelle société? Pourquoi vouloir échapper à l'application des articles mentionnés de la loi sur les compagnies?

M. HENDERSON: Puis-je répondre brièvement? L'article 7 énumère un bon nombre d'articles puisqu'on a jugé qu'ils ne s'appliquaient pas aux sociétés constituées en corporation par bill privé, alors qu'ils s'appliquent aux sociétés constituées en vertu de la Loi sur les compagnies. On les a exceptés à cause de la nature du projet de loi dont nous recherchons l'adoption et non pas en vertu de raisons particulières, car ces dispositions ne s'appliquent véritablement pas.

Nous avons étudié ces dispositions très sérieusement en vue de savoir si elles s'appliquaient véritablement. Je précise que nous avons suivi l'exemple d'un bill antérieur maintenant adopté, c'est-à-dire, du bill Polaris qui accordait beaucoup d'importance à ces dispositions. Après avoir considéré les articles pertinents, nous nous en sommes tenus à la méthode employée à l'égard du bill antérieur. Dans la loi Polaris, vous trouverez que les articles ont été exclus de la même façon. Pour couper au plus court, précisons qu'on les a exclus puisqu'ils ne s'appliquent pas à un bill privé.

M. LLOYD: L'a-t-on fait simplement parce qu'on l'avait fait à l'égard d'un bill antérieur?

M. HENDERSON: Non. Je répète que les articles visés ne s'appliquent pas à un bill comme celui qui fait l'objet de notre étude et qu'un bill antérieur en a établi le précédent.

M. LLOYD: Qu'est-ce que la loi des compagnies oblige aux compagnies ordinaires constituées en corporation en vertu de ses dispositions à faire que votre société ne sera pas obligée de faire?

M. BASFORD: J'aurais cru que monsieur Lloyd étant comptable agréé aurait connu ses choses.

M. LLOYD: M. Lloyd est un député qui siège avec ses collègues qui représentent diverses professions. J'imagine que la plupart d'entre nous ne connaissons pas toutes les dispositions de toutes les lois.

M. NUGENT: Serait-ce aider à M. Lloyd que de lui rappeler que le Sénat a étudié le bill et que le légiste du Sénat y a apposé le sceau de son approbation?

M. LLOYD: Nos devoirs diffèrent de ceux du Sénat. Ainsi lorsqu'un témoin se présente devant le Comité avec un bill privé qui requiert que certaines dispositions de la Loi sur les compagnies ne s'appliquent pas à une compagnie en particulier, je crois qu'il devrait s'attendre que nous lui demandions des explications sur les motifs de la demande.

M. HENDERSON: Puis-je citer comme exemple l'article 14 (2) de la Loi sur les compagnies qui se lit ainsi:

A compter de la date de ses lettres patentes, tous les biens et droits, réels et personnels, jusque là détenus pour la compagnie aux termes d'une fiducie établie en vue de sa constitution en corporation, lui sont dévolus.

Cette disposition ne s'applique pas dans le cas actuel puisqu'une telle fiducie n'existe pas. Autrement, nous en aurions expliqué le détail et la disposition n'aurait pas été exclue.

L'article 12 (7) se lit ainsi:

Lorsque le capital autorisé d'une compagnie se compose, en totalité ou en partie, d'actions sans valeur nominale ou valeur au pair, le capital versé de la compagnie est, à l'égard de ces actions, un montant égal à l'ensemble de la cause ou considération reçue par la compagnie pour celles de ses actions qui sont émises, à l'exclusion de cette partie de la cause ou considération qui peut être mise à part à titre d'excédent distribuable conformément aux dispositions de la présente Partie ou qui peut avoir été licitement mise à part à titre d'excédent distribuable avant le 1<sup>er</sup> octobre 1934.

Cet article n'a aucune signification particulière à la compagnie que nous envisageons de constituer. Nous expliquons en détail nos dispositions visant les valeurs non nominales. En d'autres termes, une telle disposition est inutile, comme le sont d'ailleurs les paragraphes (8) et (9) dont je donne lecture:

(8) Chaque action du capital social, sans valeur nominale ou valeur au pair, est égale à toute autre action similaire du capital social sous réserve des droits et restrictions, conditions ou limitations privilégiés, différés ou autrement spéciaux attachés à toute catégorie d'actions.

(9) Tout certificat d'actions sans valeur nominale ou valeur au pair doit porter à sa face, en caractères lisiblement écrits ou imprimés, le nombre d'actions qu'il représente et le nombre d'actions que la compagnie est autorisée à émettre, et ce certificat ne doit pas mentionner de valeur nominale ou au pair de ces actions.

C'est là la nature des articles que nous avons exclus. Je peux invoquer l'article 15:

(1) Une compagnie ne doit faire aucun prêt à l'un quelconque de ses actionnaires ou administrateurs, ni donner, soit directement, soit indirectement, et soit par le moyen de prêt, garantie, nantissement ou autrement, une aide financière pour les fins ou à l'égard d'un achat d'actions de la compagnie effectué ou à effectuer par qui que ce soit.

C'est là un autre article que nous avons exclu.

M. LLOYD: Vous l'avez exclu du présent projet de loi?

M. HENDERSON: C'est exact.

M. LLOYD: Pourquoi l'exclure de votre bill? Pourquoi la règle générale ne s'applique-t-elle pas à la société envisagée? Il s'agit d'un prêt à un actionnaire.

M. HENDERSON: C'est exact.

M. LLOYD: Pourquoi voulez-vous exclure cette disposition?

M. HENDERSON: J'ai donné lecture de la partie principale seulement. Et l'on compte plusieurs autres exceptions. J'ajoute que nous avons agi ainsi pour deux raisons: la première, c'est en vertu de la coutume que nous avons exclu la disposition et, la deuxième, en ce qui nous concerne, cet article ne répondait aucunement à nos fins.

Oh! excusez-moi, M. Konst me signale l'erreur que j'ai faite au sujet des articles que nous avons exclus. Vous avez absolument raison car ce ne sont véritablement pas ceux qu'excluent les articles 153 et 155 et suivants. Je me suis trompé et je m'en excuse.

M. LLOYD: Autrement, j'allais demander que cesse toute étude du bill.

Le PRÉSIDENT: L'article 7 est-il adopté?

L'article 7 est adopté.

Nous étudierons maintenant l'article 8.

Sur l'article 8.

M. LLOYD: Passons aux exclusions.

M. HENDERSON: Je m'excuse d'avoir retardé vos délibérations.

L'article 153 de la loi sur les compagnies se lit ainsi:

Administration.

153. Les affaires de la compagnie sont gérées par un conseil composé d'au plus neuf et d'au moins trois administrateurs. 1934, c.33, art. 149.

L'article 154 se lit ainsi:

Administrateurs provisoires.

154. Les personnes désignées comme administrateurs dans la loi spéciale sont les premiers administrateurs, ou administrateurs provisoires,

de la compagnie, et elles restent en fonction jusqu'à ce qu'elles aient été remplacées par des administrateurs régulièrement élus à leur place. 1934, c. 33, art. 150.

L'article 155 se lit ainsi:

Conditions pour être nommé administrateur subséquemment.

155. Nul ne peut être élu administrateur, à moins d'être un actionnaire possédant des actions à titre absolu, en son propre nom, et de ne devoir aucun arriéré de versements sur ces actions; et la majorité des administrateurs de la compagnie ainsi choisis doit, en tout temps, se composer de personnes résidant au Canada et sujettes de Sa Majesté, de naissance ou par naturalisation. 1934, c.33, art. 151.

Une disposition spéciale de notre loi stipule que nous devons être Canadiens.

Le paragraphe (2) de l'article 2 stipule:

2. (2) Nul ne doit être élu administrateur à moins qu'il ne possède absolument en son nom propre des actions et qu'il ne soit pas arriéré à l'égard d'aucun versement demandé sur ces actions; et la majorité des administrateurs de la Compagnie ainsi choisis doit, en tout temps, se composer de citoyens canadiens résidant au Canada.

On constatera que notre bill prévoit une telle condition.

M. LLOYD: Qui s'applique à la majorité des administrateurs?

M. HENDERSON: C'est exact. Nous avons inclus dans notre disposition analogue.

L'article 162 de la loi sur les compagnies... Je peux poursuivre si vous le désirez, mais telle est la nature de la disposition. Ce sont les dispositions qui concernent les actions privilégiées. Même si nous avons stipulé nos propres dispositions dans chaque cas, nous nous sommes conformés aux dispositions de la loi générale.

M. LLOYD: Ainsi, vous avez préféré vos propres dispositions qui sont en quelque sorte des modifications de celles que comporte la loi sur les compagnies?

M. HENDERSON: Lorsque vous dites «préférée», c'est exact puisque nous vous demandons de les approuver. Nous agissons toutefois ainsi après avoir étudié ce qui a été fait antérieurement chez nous, à la lumière de la loi sur les compagnies. C'est pourquoi notre loi a des dispositions spéciales qui permettront à tous ceux qui veulent acheter des actions de la société de prendre connaissance eux-mêmes des dispositions.

M. LLOYD: Je me rallie à l'objet et aux fins du bill en faveur duquel je me prononcerai. Mais je crois que nous devrions tôt ou tard nous assurer que chacune de ces dispositions n'accorde pas de privilèges spéciaux à cette société, contrairement à la coutume. Nous ne devons pas déroger aux dispositions générales de la loi sur les compagnies ou de toutes autres lois. Je crois qu'une telle chose exige un examen des dispositions qui varient avec celles de la loi sur les compagnies, les comparant avec celles que nous proposent les administrateurs provinciaux. Je ne retarderai pas maintenant les procédures puisque je n'ai pas raison de m'opposer à la présente requête. Mais je crois que certains d'entre nous pourront le faire avant que le bill ne retourne à la Chambre.

M. HENDERSON: Assurément, nous nous ferons un plaisir de l'expliquer à tous ceux que la chose pourrait intéresser.

Le PRÉSIDENT: L'article 8 est-il adopté?

Les articles 8, 9 et 10 sont adoptés.

Nous passons maintenant à l'article 11.

Sur l'article 11—*Commission sur souscription.*

M. WINCH: N'est-ce pas dans cette disposition que M. Bawden pourrait insérer certaines expressions qui répondraient aux désirs de certains membres du Comité? Il décrète que la compagnie pourra verser une commission. J'inviterais M. Bawden à inscrire certains mots à la fin de l'article 11—seul endroit convenable de les insérer—qui se liraient ainsi: «Nul administrateur ou actionnaire pourra se procurer des actions détenues en tutelle, ou sous toute autre forme, à un prix inférieur à 10 p. 100 du prix du marché ou de la valeur marchande».

M. HENDERSON: Je ne suis pas sûr.

M. WINCH: C'est le même principe.

M. HENDERSON: Vos derniers mots présupposent qu'une valeur marchande existe. Mais comment allez-vous la déterminer?

M. WINCH: Je ne présuppose rien. Ce qui m'inquiète c'est que les promoteurs pourront acquérir des centaines de milliers d'actions à un prix, si je ne m'abuse, inférieur à 1/20<sup>e</sup>, et plus, de la valeur de l'action au moment de les souscrire.

M. HENDERSON: Il faudra que la valeur marchande en soit déterminée. Vous présupposez qu'à un certain temps, il faudra déterminer une valeur marchande; elle existera peut-être ou elle pourra ne pas exister. Les actions alors pourront bien ne pas être sur le marché. Je précise tout simplement que ce n'est pas une solution. Notre problème actuel est de ne pas savoir à l'heure actuelle l'effet que pourraient avoir ces expressions sur le financement. A cet égard, il nous faudrait consulter nos organisateurs financiers. Je ne voudrais pas contracter d'engagement impossible et je veux également ne pas m'engager à quelque chose qui nuirait à nos conseillers financiers, à la *Dominion Securities*, et qui ne pourraient donner suite au projet.

M. WINCH: Voulez-vous dire qu'ils ne se contenteraient pas de 10 p. 100?

M. HENDERSON: Je ne le sais trop puisque je n'ai pas consulté à cet égard les fonctionnaires de la *Dominion Securities*. Je ne veux pas m'engager à des choses d'exécution impossible.

En deuxième lieu, je crois que nous devons aborder un tel problème avec soin. Je vous prie de bien noter que l'on doit considérer ce problème en fonctions des lois sur les valeurs mobilières des provinces où se souscriront les actions; chacune de ces provinces a ses propres lois. C'est donc là un bon élément de protection.

On a déjà déclaré que les clients, à mes côtés, sont deux hommes fort connus dans l'Ouest canadien et l'on a souligné leur intégrité. Le temps de plus, de même que la finance, entrent en ligne de compte et je vous invite à songer si vos propositions sont appropriées à la circonstance.

M. WINCH: Sans compromettre personne, je signale que Frank McMahon était fort bien connu en Alberta et en Colombie-Britannique.

M. HENDERSON: C'est un parallèle avec la société Polaris dont la Chambre des communes a autorisé la constitution sans l'imposition de semblables restrictions. De plus, plusieurs autres bills de la même nature que celui de la société Polaris ont reçu votre assentiment sans qu'on n'y inscrive de telles limitations; la population jouissait de la protection nécessaire aux termes des lois sur les valeurs mobilières. En d'autres termes, voici ma proposition: ne laissez pas l'exception que vous signalez devenir la règle générale, car, en l'occurrence, aucune raison ne motive le recours à l'exception.

M. WINCH: Je ne veux pas retarder l'étude du bill, mais vu votre déclaration, je veux savoir si vous seriez prêt, au moment de présenter le bill à la Chambre des communes, d'inviter le parrain à présenter les résultats des entretiens que vous avez tenus avec les financiers?

M. HENDERSON: Non.

M. WINCH: Alors, je m'opposerai au bill. Mais si vous consentiez à faire ainsi, je retirerais mon opposition.

M. NUGENT: Monsieur Winch tente de se substituer aux commissions des valeurs mobilières lorsque les actions seront offertes en vente.

M. WINCH: Ça n'a pas marché.

M. NUGENT: Il s'agit bien d'une responsabilité provinciale. Même si nous n'aimons pas les dispositions des lois des provinces et leur mode d'exécution, il faut retenir que la plupart des sociétés canadiennes sont constituées en vertu de lois provinciales. Alors, il ne conviendrait pas de châtier la société dont il s'agit simplement parce que nous n'aimons certaines lois provinciales qui régissent les commissions des valeurs mobilières.

M. WINCH: Vos observations ne sont pas tout à fait justes puisque nous sommes à étudier un sujet présenté à la Chambre des communes, lequel se conforme absolument à son autorité et à sa compétence. Nous n'avons aucun pouvoir sur les lois provinciales, mais tel n'est pas le cas au sujet des sociétés à charte fédérale.

M. NUGENT: Non, pas en ce qui concerne le droit de propriété et les droits civils, matières qui relèvent exclusivement des provinces. Le Comité ne jouit d'aucun droit préférentiel sur celui des provinces à cet égard. Tel n'est pas l'objet que ni le Comité ni la Chambre des communes se propose.

Le PRÉSIDENT: L'article 11 est-il adopté?

L'article est adopté.

Le titre est-il adopté?

Adopté.

Le bill est-il adopté?

Adopté.

Dois-je faire rapport?

M. LANIEL: Je propose que vous fassiez rapport.

M. MATTE: J'appuie.

Le PRÉSIDENT: Vous avez tous entendu la proposition. Ceux qui sont pour?

La motion est adoptée.

Je vous remercie beaucoup, messieurs Henderson, Bawden et Van Wielingen.

L'ordre du jour nous commande maintenant d'étudier le bill S-43, Loi concernant la *Canadian-Montana Pipe Line Company*. Le parrain est M. Gundlock. J'invite son agent, M. Konst, à prendre la parole.

Nous étudions maintenant le préambule.

M. KONST: Monsieur le président, honorables députés, permettez-moi de souligner que la *Canadian-Montana Pipe Line Company* a été incorporée par une loi spéciale du Parlement en 1951.

Cette société est une filiale que possède intégralement, sauf les actions des administrateurs canadiens, la *Montana Power Company*, dont le siège social est sis dans la cité de Butte, état du Montana.

Au moment de sa constitution en corporation en 1951, la *Canadian-Montana Pipe Line Company* n'avait que pour objet la construction et l'exploitation d'un pipeline, depuis la région du lac Pakowki en Alberta jusqu'à la frontière de l'Alberta et du Montana. En conséquence, la société alors n'a pas recherché d'autres pouvoirs.

En 1951, les gouvernements du Canada et de l'Alberta n'avaient pas défini leur politique d'exportation du gaz, facteur qui se reflète dans la rédaction de la loi qui constituait la corporation. Depuis 1951, les gouvernements du Canada et de l'Alberta ayant adopté une politique qui favorise l'exportation

du gaz naturel, la *Canadian-Montana Pipe Line Company* a de temps à autre obtenu des permis d'exportation de quantités en croissance de gaz naturel provenant de la région du lac Pakowki pour répondre à la demande du marché du Montana.

Au cours de son existence au Canada, la *Canadian-Montana Pipe Line Company* a accumulé des profits provenant de l'exploitation de son pipeline. Elle veut maintenant consacrer certaines sommes à l'exploration et au forage de puits de gaz naturel. En 1962, le Parlement du Canada a adopté une modification à la loi de l'impôt sur le revenu autorisant les sociétés, dont la principale exploitation consiste à employer un pipeline pour le transport du pétrole ou du gaz naturel, à déduire les dépenses d'exploitation et de forage faites au Canada.

L'objet du bill dont le Comité poursuit actuellement l'étude est d'autoriser la *Canadian-Montana Pipe Line Company* à explorer et à forer dans le dessein de trouver du gaz naturel et du pétrole, de même qu'à acquérir, en vertu de permis, de baux ou autrement, des droits de propriété sur les terrains où l'exploration et le forage doivent avoir lieu.

J'ajoute un autre mot au sujet de la société, nommément que les administrateurs canadiens sont MM. M. E. Lomas, R. J. Burns, H. T. Tiffen et J. E. A. MacLeod, tous de Calgary. Les administrateurs aux États-Unis sont: MM. L. S. Stadler, J. E. Correte et G. W. O'Connor, du Montana.

La compagnie opère à l'heure actuelle un pipeline de 22 milles, en deux sections, dans le sud de l'Alberta. L'une des sections de quatre milles de long communique avec la grande ligne de l'Alberta qu'alimente le gaz acheté de l'*Alberta Southern* pour acheminement au Montana. Longue de 18 milles, l'autre section unit la région du lac Pakowki aux lignes de transmissions de la société mère, à la frontière du Canada et du Montana.

La compagnie poursuivra son exploitation dans le sud de l'Alberta et, je le répète, elle a accumulé des fonds à cette fin. Elle peut compter de plus sur l'appui d'une société mère qui jouit non seulement de ressources financières mais aussi de géologues et de techniciens d'expérience qui ont travaillé de temps à autre au Canada et sur lesquels on pourra compter à l'occasion.

Avec nous aujourd'hui, monsieur le président, nous comptons M. Louis S. Stadler, vice-président de la *Canadian-Montana Pipe Line Company*, qui s'occupe d'entreprises pétrolifères et gazifères depuis près de 33 ans. Il en est le vice-président depuis 1957. Il se fera assurément un plaisir de répondre aux questions qu'on voudra lui poser relativement à la modification de la charte dont on recherche l'adoption.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous des questions à poser? Le préambule est adopté.

Sur l'article 1. *Abrogation*

M. OLSON: Je voudrais savoir si cette société entend se porter acquéreur de ce qu'on appelle communément un champ pétrolifère existant.

M. L. S. STADLER (*vice-président de la Canadian-Montana Pipe Line Company*): Nous n'entendons pas acheter un champ pétrolifère existant. Nous voulons explorer et acquérir des droits de forage, au début du moins, dans le sud de l'Alberta.

M. OLSON: Mais l'acquisition de réserves supplémentaires de gaz aurait comme objet principal l'alimentation de vos lignes?

M. STADLER: Seraient-elles requises que nous demanderions aux autorités compétentes le droit d'exporter au Montana.

M. OLSON: L'article 1 c) se lit ainsi:

—acquérir et détenir, développer et améliorer, vendre, louer ou autrement aliéner du gaz naturel et artificiel, du pétrole et autres hydrocarbures et substances connexes...

L'objet premier de la disposition est-il d'acquérir d'autres sources d'approvisionnement à l'intention de votre pipeline? Ou la compagnie a-t-elle l'intention d'acquérir des baux, d'entreprendre des explorations et l'exploitation de nappes gazifères, au moyen d'une entreprise distincte de celle qui assure l'approvisionnement de la ligne actuelle?

M. STADLER: L'objet premier est de constituer une entreprise destinée à explorer et à chercher du pétrole ou du gaz. Nous comptons que par notre travail dans le sud de l'Alberta, nous pourrions découvrir des réserves de gaz qui, au moins, pourront être disponibles à notre réseau, après en avoir obtenu l'autorisation des autorités canadiennes compétentes.

M. KINDT: Votre objet premier consiste à entreprendre du forage dans les champs qui longent votre pipeline ou qui y sont limitrophes, dans le dessein d'accroître votre approvisionnement de gaz destiné à l'exportation?

M. STADLER: Telle n'est pas exactement notre position. Vous comprendrez que l'étendue de terrain est assez vaste entre la section de quatre milles du sud-ouest de l'Alberta et celle de 18 milles dans le sud-est de la même province. Nous sommes surtout intéressés à consacrer les sommes d'argent accumulées durant un certain nombre d'années en vue de l'exploration de pétrole et de gaz, dans le sud de l'Alberta. C'est là notre objet premier. Et si nous trouvons du gaz, nous espérons qu'on pourra s'adresser aux autorités compétentes du Canada, afin d'être autorisés à l'incorporer à notre propre système pour emploi dans le Montana.

Notre but premier est de rechercher du pétrole et du gaz.

M. NUGENT: Monsieur le président, le témoin peut-il nous dire si l'Office national de l'énergie s'oppose à ce qu'une société de pipeline se lance dans l'exploration? Je pense aux pressions qu'on pourrait exercer sur l'Office national de l'énergie.

Si les travaux d'exploration de la compagnie lui faisaient découvrir d'énormes quantités de gaz qui, de l'avis de l'Office national de l'énergie, ou peut-être du conseil de conservation de l'Alberta, ne devraient pas servir à l'exportation, vous pourriez alors détenir en réserve de fortes quantités de gaz qui ne seraient disponibles qu'à l'exportation. L'Office a-t-il manifesté quelque opposition quant aux pressions possibles qu'on pourrait exercer à son égard, si vous deveniez dissatisfait des permis actuels d'exportation?

M. STADLER: En premier lieu, monsieur, nous considérons l'acquisition de réserves gazifères, si notre recherche est fructueuse, comme de simples réserves gazifères, dont l'exportation serait soumise aux décisions des autorités compétentes. Nous ne prétendons pas que l'établissement de réserves gazifères les destinerait à un marché du Montana, par exemple.

M. NUGENT: Je me demande tout simplement quelle pression on pourrait exercer en vertu de cette condition sur l'Office de l'énergie, au moment du renouvellement de votre permis. Ne croyez-vous pas que votre position, au cours de pourparlers, serait alors plus avantageuse?

M. STADLER: Assurément, non. En ce qui concerne la deuxième partie de votre question, je précise que nous avons tenu des pourparlers avec des fonctionnaires de l'Office national de l'énergie et, autant que je sache, ils n'ont pris aucune position. Ils ont étudié le problème et sont au courant de la présentation du présent bill privé.

M. OLSON: Je présume qu'à l'heure actuelle votre société achète tout le gaz dont elle a besoin d'autres sociétés du sud de l'Alberta?

M. STADLER: Nous avons notre propre exploitation dans le sud-est de l'Alberta.

M. OLSON: Vous avez déjà acquis des réserves de pétrole dans le sud-est de l'Alberta?

M. STADLER: Oui, monsieur, c'est exact. Nous y avons acheté des réserves en 1950.

M. OLSON: N'auriez-vous pas alors outrepassé vos pouvoirs? Vous nous demandez maintenant de vous autoriser à déterminer l'endroit des réserves et de les acheter?

M. STADLER: Je ne le crois pas. Vous connaissez peut-être les antécédants? Nous avons une compagnie en Alberta qui, nous le pensions, suffirait à répondre aux exigences de l'exportation. Mais nous avons appris ultérieurement par la voie de notre avocat canadien qu'il fallait que soit constituée une compagnie à charte fédérale qu'accorderait le Parlement et à qui incombait le droit de détenir le permis d'exportation. C'est pourquoi la *Canadian-Montana Pipe Line Company* a été constituée.

M. OLSON: Je n'ai qu'une autre question, monsieur le président.

Présumons que vous réussissez à obtenir des baux et que à la suite de votre travail d'exploration, vous constituez des réserves. Un tel facteur ne placerait-il pas les sociétés qui vous approvisionnent actuellement dans une situation désavantageuse puisqu'elles ne pourraient plus vous vendre leurs produits?

M. STADLER: Non, aucunement.

M. KINDT: La condition qu'impose le gouvernement provincial pour qu'un certain développement ait lieu dans un temps défini est-elle un facteur qui vous pousse à réclamer l'adoption d'une modification vous autorisant à commencer le forage?

M. STADLER: Non monsieur. Si l'amendement est approuvé, il servira uniquement aux nouvelles acquisitions.

M. KINDT: Comment se fait-il alors que votre société puisse détenir des baux ou des droits autorisant l'exploration? Si j'ai bien compris, vous possédez maintenant des droits d'exploration de certains biens-fonds.

M. STADLER: Cette compagnie ne possède pas de tels droits.

M. KINDT: Je suis bien aise que l'on ait fait la lumière sur ce point. Je croyais que vous déteniez de tels droits.

M. STADLER: Non, la société actuelle demande l'autorisation d'acquérir des biens-fonds qui serviront à des fins d'exploration et de forage. Elle ne possède aucune propriété en location.

L'article est adopté.

Le titre est adopté.

Le PRÉSIDENT: Dois-je faire rapport du bill?

M. FOY: Je propose que soit fait rapport du bill.

M. LESSARD (*Saint-Henri*): J'appuie.

La proposition est adoptée.

Le PRÉSIDENT: Nous devons maintenant étudier le bill S-47, concernant la *Burrard Inlet Tunnel and Bridge Company*. M. Davis est le parrain et M. Konst, l'agent.

Sur le préambule.

M. KONST: Monsieur le président, honorables députés, il s'agit ici d'un problème relativement simple. La compagnie s'adresse au Parlement dans le dessein d'obtenir sa liquidation. Conformément à la Loi sur les compagnies et la Loi sur les chemins de fer, la Loi sur les liquidations ne s'applique pas aux sociétés de chemins de fer.

Du point de vue légal et technique, la *Burrard Inlet and Railway Company* est une compagnie de chemin de fer. La compagnie ayant vendu son actif au National-Canadien, elle veut maintenant répartir ses biens entre ses actionnaires qui, à l'exception de 25 actions, sont quatre municipalités de la région de Vancouver.

La présente demande est fondamentalement d'ordre technique et juridique et tend à autoriser la compagnie à se mettre en liquidation, conformément à la Loi sur les liquidations.

A moins qu'on ait des questions spéciales à poser, je crois vous avoir donné les renseignements nécessaires.

M. CAMERON (*Nanaimo-Cowichan-Les Îles*): Vous avez parlé de la répartition de l'actif. En quoi consiste-t-il?

M. KONST: L'actif est fait d'obligations et d'espèces. On ne compte aucune immobilisation, ni aucun matériel.

M. CAMERON (*Nanaimo-Cowichan-Les Îles*): Le montant doit être réparti entre les quatre municipalités qui sont actionnaires?

M. KONST: Oui, on le répartira entre les municipalités. On compte 8,025 actions, dont 8,000 sont détenues en nombre inégal par le district de Vancouver-Nord, de Vancouver-Ouest, de la cité de Vancouver-Ouest et celle de Vancouver. Des particuliers détiennent les autres 25 actions.

Le préambule est adopté.

L'article 1<sup>er</sup> est adopté.

M. LEBLANC: Je propose que le bill soit adopté.

M. NUGENT: J'appuie la proposition.

Le PRÉSIDENT: La proposition est adoptée.

CHAMBRE DES COMMUNES

Deuxième session de la vingt-sixième législature

1964-1965

---

COMITÉ PERMANENT

DES

CHEMINS DE FER, CANAUX  
ET LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES

*Président:* M. JEAN-T. RICHARD

---

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule 12

---

SÉANCE DU JEUDI 25 FÉVRIER 1965

---

Concernant le

Bill C-120: Loi modifiant la Loi sur les chemins de fer, la Loi sur les transports ainsi que la Loi sur les chemins de fer Nationaux du Canada et abrogeant la Loi sur le National-Canadien et le Pacifique-Canadien.

---

TÉMOINS:

L'hon. J. W. Pickersgill, ministre des Transports; M. J. R. Baldwin, sous-ministre des Transports; MM. H. J. Darling, directeur des Études économiques, R. R. Cope, directeur des Routes et Chemins de fer, H. B. Neilly, économiste en chef, Routes et Chemins de fer, tous du ministère des Transports.

COMITÉ PERMANENT  
DES  
CHEMINS DE FER, CANAUX ET LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES

Président: M. Jean-T. Richard,

MM.

Addison	Green	Matte
Armstrong	Grégoire	McBain
Balcer	Guay	Millar
Basford	Gundlock	Mitchell
Beaulé	Hahn	Muir ( <i>Lisgar</i> )
Berger	Howe ( <i>Wellington-Huron</i> )	Nugent
Boulanger	Irvine	Olson
Cadieu	Kennedy	Pascoe
Cameron ( <i>Nanaïmo- Cowichan-Les Îles</i> )	Kindt	Prittie
Cantelon	Korchinski	Pugh
Cantin	Lachance	Rapp
Cooper	Laniel	Regan
Cowan	Latulippe	Rhéaume
Crossman	Leblanc	Rideout (M <sup>me</sup> )
Crouse	Lessard ( <i>Saint-Henri</i> )	Rock
Fisher	Lloyd	Southam
Foy	Macaluso	Stenson
Godin	MacEwan	Stewart
Granger	Macdonald	Tucker
	Marcoux	Winch—60.

(Quorum 12)

Le secrétaire du Comité,  
D.-E. Lévesque.

## ORDRES DE RENVOI

JEUDI 18 février 1965

*Il est ordonné:*—Que le sujet traité dans le Bill C-120, Loi modifiant la Loi sur les chemins de fer, la Loi sur les transports ainsi que la Loi sur les chemins de fer Nationaux du Canada et abrogeant la Loi sur le National-Canadien et le Pacifique-Canadien, soit déferé au Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques.

MERCREDI 24 février 1965

*Il est ordonné:*—Que les noms de MM. Prittie et Stewart soient substitués à ceux de MM. Barnett et McNulty sur la liste des membres du comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques.

*Le greffier de la Chambre des communes,  
Léon-J. Raymond.*



## PROCÈS-VERBAL

JEUDI 25 février 1965  
(26)

Le Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques se réunit à 10 heures du matin sous la présidence de M. Jean-T. Richard.

*Présents:* M<sup>me</sup> Rideout et MM. Addison, Armstrong, Berger, Cantelon, Cantin, Cowan, Crossman, Foy, Godin, Granger, Gundlock, Hahn, Kindt, Lachance, Laniel, Leblanc, Lloyd, Macaluso, Macdonald, MacEwan, Marcoux, Matte, Millar, Pascoe, Prittie, Rapp, Regan, Richard, Rock, Stenson, Stewart, Tucker et Winch (34).

*Aussi présents:* l'honorable J. W. Pickersgill, ministre des Transports; M. J. R. Baldwin sous-ministre des Transports; MM. H. J. Darling, directeur des Études économiques; R. R. Cope, directeur des Voies ferrées et des Routes, H. B. Neilly, économiste en chef à la Direction des Voies ferrées et des Routes au ministère des Transports.

*Aussi présents:* M. Alastair MacDonald, C.R. Ottawa; M. R. H. Weir, de la *Northwest Line Elevators Association*, de Winnipeg, Manitoba; M. K. D. M. Spence, avocat de la Commission, Pacifique-Canadien, Ottawa; M. R. A. Bandeen, du National-Canadien, Ottawa; M. J. J. Frawley, de la province d'Alberta; M. D. J. Blair et M. J. I. Guest, de la province de Saskatchewan.

Le président donne lecture de l'ordre de renvoi touchant l'objet du Bill C-120, loi modifiant la Loi sur les Chemins de fer, la Loi sur les transports ainsi que la Loi sur les chemins de fer Nationaux du Canada et abrogeant la Loi sur le National-Canadien et le Pacifique-Canadien.

Le président donne aussi lecture de la liste de ceux qui ont fait des protestations et de ceux qui ont été informés de la date du début des séances du Comité.

L'honorable J. W. Pickersgill, ministre des Transports, fait un exposé de la manière dont il a été procédé jusqu'ici avec le projet de loi.

MM. Darling et Cope sont appelés et expliquent divers articles du bill.

M. J. R. Baldwin, sous-ministre des Transports, donne les noms de ceux qui ont présenté des revendications au ministère en rapport avec le Bill C-120.

M. Cantelon propose que des dispositions soient prises pour accorder la priorité à l'impression des délibérations du Comité. Le secrétaire du Comité est prié de voir à cette question.

A 11 h. 20 du matin, la séance du Comité est suspendue jusqu'à 3 h. 30 de l'après-midi.

*Le secrétaire du Comité,*  
D.-E. Lévesque.

*Note:* Les travaux de la Chambre devaient empêcher le Comité de se réunir dans l'après-midi.



## TÉMOIGNAGES

JEUDI 25 février 1965

Le PRÉSIDENT: Madame Rideout, monsieur Pickersgill et messieurs, nous en sommes maintenant au bill n° C-120. La Chambre a déféré au Comité des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques la teneur du bill n° C-120, loi modifiant la Loi sur les chemins de fer, la Loi sur les Transports et la Loi sur les chemins de fer Nationaux du Canada et abrogeant la Loi sur le National-Canadien et le Pacifique-Canadien. Je vous prie de noter que le plus important dans tout cela c'est que l'objet même de ce projet de loi se trouve déféré au Comité ce matin.

Il a été convenu qu'au cours de la présente séance nous entendrions les représentants du ministère des Transports nous faire un exposé de l'objet du bill. Nous avons ici M. Baldwin, le sous-ministre, M. Darling et M. Cope. Je crois que M. Darling va présenter l'exposé au nom du ministère des Transports.

Messieurs, j'espère que nous parviendrons à suivre un ordre quelconque. Je propose qu'après avoir entendu M. Darling nous posions des questions sur les divers articles dans l'ordre où M. Darling les aura expliqués.

Je crois que le ministre voudrait dire quelques mots.

M. J. W. PICKERSGILL (*ministre des Transports*): Je tiens tout d'abord à dire que j'apprécie beaucoup la façon dont la Chambre a abordé ce bill en mettant de côté toute considération partisane. L'été dernier, il était devenu évident que nous ne pourrions pas gagner beaucoup de terrain au cours de l'été et de l'automne. Cependant, nous avons eu recours à une entente amiable qui a permis d'inviter les membres du Comité à des réunions à caractère privé lors desquelles une grande partie du bill leur a été expliqué. Je crois que cela a été très utile. Puis nous avons repris la session la semaine dernière et on m'a posé une question au sujet du bill. J'avais privéement consulté les députés des autres partis et, après d'autres consultations, j'ai proposé d'écarter le débat qui devait précéder la deuxième lecture du bill, puis j'ai fait proposer par un de mes collègues un amendement qui mettait fin au bill et en déférait l'objet à votre comité. Comme je l'ai expliqué à la Chambre, le but est d'entendre les opinions du public sur le bill. Mais puisqu'il n'y a pas eu débat avant la deuxième lecture et par conséquent pas d'explications générales de fournies au sujet du bill, je crois qu'il serait à peu près insensé de laisser le Comité entendre des revendications avant qu'on ne lui ait expliqué en langage ordinaire ce que le gouvernement a l'intention d'accomplir au moyen de ce bill. Il me semble qu'avant qu'une seule question ne soit posée une explication complète de tout le bill sera d'un grand secours, non seulement pour les membres du Comité et les autres députés, mais aussi pour le public, qui s'intéresse beaucoup à ce projet de loi.

S'il n'y a pas d'interruptions, je crois que nous pourrions entendre ce matin un exposé complet de l'objet du bill, exposé qui sera ensuite à la disposition de quiconque le désirera. Si nous parvenons à compléter cela ce matin, j'espère que le Comité consentira à se réunir cet après-midi dans l'édifice central, dans la salle du Comité des chemins de fer, où nous pourrions interrompre nos délibérations de temps en temps pour voter sur des motions

à la Chambre, qui siégera en comité plénier, et les membres pourront poser des questions aux fonctionnaires en vue d'obtenir des éclaircissements sur toute partie du bill qu'ils n'auront pas parfaitement comprise.

Autrement dit, je propose très respectueusement au Comité que nous nous efforcions de comprendre le bill avant d'en entendre d'autres dire ce qu'ils en pensent. Nous serons ainsi mieux en mesure de comprendre ce que les autres témoins auront à dire.

Étant donné que vous n'avez pas le bill sous les yeux, il me semble que les délibérations du Comité n'auraient pas beaucoup de sens si nous procédions comme si nous avions un texte, c'est-à-dire si nous tentions de modifier la rédaction de ce défunt bill, car ce bill ne va retourner à la Chambre d'aucune façon. Si Dieu le permet, un nouveau bill sera présenté quand la nouvelle session sera commencée. Ce serait donc peine perdue que d'essayer d'apporter des amendements à ce projet de loi. Nous aimerions, cependant, qu'on nous donne des idées sur la façon de le modifier avantageusement. Je crois qu'il est fort préférable de laisser les problèmes de rédaction aux experts, car le gouvernement aura de nouveau la responsabilité de présenter un bill à ce sujet au Parlement à la prochaine session.

Je donne aux membres du Comité l'assurance qu'en préparant le bill pour la prochaine session nous tiendrons aussi parfaitement compte que possible de tout ce que les membres du Comité auront dit. Je vous ai simplement fait des propositions.

M. WINCH: Le ministre a-t-il bien dit que nous n'étudions aucunement aujourd'hui les principes exposés dans le bill n° C-120?

M. PICKERSGILL: Non. Le bill a été supprimé.

M. WINCH: Je le sais, mais je parle des principes.

M. PICKERSGILL: J'imagine que certains des témoins pourront attaquer certains des principes du bill. Je serais même fort surpris qu'ils ne le fassent pas. Nous voulons les entendre et nous voulons entendre leurs arguments. Autrement dit, comme je l'ai dit dans le seul discours que j'ai fait à la Chambre des communes quand a été présentée la résolution introductrice du bill, le gouvernement a pris le rapport MacPherson et l'a examiné tout comme nos prédécesseurs avaient eu l'intention de le faire, et nos prédécesseurs avaient fait beaucoup de travail sur cette question avant notre entrée en fonction. Nous avons pris le rapport MacPherson et ses recommandations dans un certain domaine et les avons utilisés comme base d'un bill. Cependant, comme je l'ai dit, nous avons constaté à la suite des réactions de l'opinion publique et des critiques exprimées qu'il y avait certaines modifications à apporter au bill avant même qu'il ne soit présenté. Nous aurons maintenant l'occasion de recueillir l'avis des témoins qui sont prêts à se présenter.

Si les membres profitent bien de l'occasion d'interroger les témoins qui comparaitront et les représentants du ministère qui seront disponibles aujourd'hui, je suis convaincu que nous verrons de quelle manière il sera possible d'améliorer ce bill avant de le présenter la prochaine fois.

Quant au gouvernement, je le répète, nous acceptons en général les principes posés par la Commission MacPherson, mais nous ne croyons pas que le ministère des Transports ou le gouvernement ait le monopole de la sagesse dans ce domaine, et nous désirons que le Parlement adopte la loi qui servira le mieux l'intérêt public. Nous serons très heureux qu'on nous signale des améliorations à apporter.

M. WINCH: Monsieur le président, avant que le ministre ne reprenne son siège, je voudrais lui demander, puisqu'il dit que nous ne considérons pas le bill même mais seulement les principes du bill, s'il espère et si le gouverne-

ment espère que les délibérations à venir d'ici la fin de la session aboutiront à une recommandation qui nous donnera une politique nationale de transport? Est-ce que j'ai raison ou si j'ai mal compris le ministre?

M. PICKERSGILL: C'est assez difficile à dire étant donné que la présente session ne durera probablement pas encore longtemps.

M. WINCH: Est-ce là l'idée qui vous sert de mobile?

M. PICKERSGILL: Je ne crois pas que vous ayez correctement exprimé le résultat que j'espère obtenir de ceci. J'avais espéré que nous ne nous occuperions pas du tout des principes du bill, mais plutôt de sa teneur et que nous nous efforcerions de recueillir des idées pour améliorer ou modifier les dispositions du présent bill afin de pouvoir présenter un meilleur bill à la prochaine session. Au cours de la présente session, nous comptons au moins entendre certains des représentants de l'opinion publique qui veulent dire ce qu'ils pensent du bill, ce qui nous permettra d'en disposer plus rapidement à la prochaine session.

M. PASCOE: Le ministre a parlé d'entendre certains témoins. A-t-on avisé tous les témoins ou certains d'entre eux?

M. PICKERSGILL: C'est au président qu'il appartient en réalité de vous répondre, mais en ce qui concerne le ministère, j'ai demandé au ministère de faire savoir à tous ceux qui se sont montrés intéressés au bill que le Comité se trouvait saisi de la teneur du bill, et j'ai dit que le ministère n'avait pas l'intention de recommander au Comité qu'un seul témoin fût obligé de comparaître. De plus, nous avons jugé qu'il y avait déjà assez de témoins prêts à se faire entendre et que nous devons commencer par entendre ceux qui étaient prêts sans essayer de presser d'autres témoins dont nous savons qu'ils veulent être entendus, mais qui ne sont pas encore prêts à se présenter.

M. RAPP: Il y a une question qui intéresse les producteurs de grain des provinces de l'Ouest: c'est que les élévateurs à grain situés sur les voies ferrées qui vont être abandonnées ne pourront plus accepter de grain parce que la loi sur les grains du Canada dit que tout élévateur non situé sur une voie ferrée n'est pas en mesure d'accepter du grain.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Rapp, je crois que c'est exactement le genre de questions qu'on pourra soulever une fois que l'objet du bill nous aura été expliqué. Pour le moment, je préfère que nous laissions les fonctionnaires du ministère des Transports faire leur exposé. Ensuite, vous pourrez poser vos questions.

Comme le ministre l'a dit, je voudrais qu'il soit bien compris que tous les témoins intéressés seront bienvenus, mais que nous n'irons pas à la recherche de témoins. On a communiqué avec ceux qui avaient fait part de leur intérêt au ministère et on leur a fait savoir que le Comité commençait de siéger aujourd'hui et siégerait encore demain. Vous ne vous attendez sûrement pas à ce que le Comité se mette à la recherche de témoins.

M. CANTELON: Pourrions-nous avoir la liste de ceux avec qui vous avez communiqué? S'il y en a d'autres dont nous savons qu'ils sont intéressés, nous pourrions communiquer nous-mêmes avec eux.

Le PRÉSIDENT: Le Comité n'a communiqué lui-même qu'avec très peu de personnes. Je vais vous en donner la liste.

Des lettres ont été envoyées aux secrétaires de villes comme Calgary, Fort William, Morse (Saskatchewan), White River (Ontario), Brooke (Alberta), Chalk River (Ontario), Schreiber (Ontario), Moose Jaw (Saskatchewan), Dryden (Ontario), Brandon, au parti communiste; à H. S. Sales et à S. Jones, secrétaire du *Railroad Workers Council*, de London (Ontario). Cependant, le ministère des Transports a communiqué avec beaucoup d'autres, y compris, je présume, l'Association canadienne du camionnage, le National-Canadien, le Pacifique-Canadien, les élévateurs à grain, etc.

M. PICKERSGILL: Et les gouvernements provinciaux.

M. CANTELON: Je crois que cette question intéresse fort le gouvernement de la Saskatchewan et que la Commission Freedman a étudié cette question.

Le PRÉSIDENT: Son avocat, M. Blair, est assis dans la salle en ce moment.

M. WINCH: Je crois que le ministre a fait des déclarations contradictoires. Il a dit que nous n'étions pas saisis du bill C-120 et qu'il y aurait un nouveau bill à la prochaine session. En même temps, le ministre a dit que le Comité allait entendre des témoignages qui, jusqu'à un certain point, se rapporteraient aux principes du bill.

M. PICKERSGILL: A l'objet du bill.

M. WINCH: Mais nous parlons encore du bill.

M. PICKERSGILL: Oh oui, je crois que le bill est le document de base.

Je devrais peut-être préciser que je n'essaie pas d'éluder ma responsabilité envers le Parlement. Ce bill, avant l'amendement proposé, était un projet du gouvernement. Le bill qui sera présenté à la prochaine session du Parlement sera aussi un projet du gouvernement. Le gouvernement devra assumer toute la responsabilité de ce bill. Autrement dit, je n'essaie pas de me soustraire à ma responsabilité comme ministre des Transports et mes collègues n'essaient pas de se soustraire à la leur comme membres du gouvernement. Nous savons qu'il est de notre devoir de présenter ce projet de loi au Parlement.

J'ai simplement dit que nous accueillerions avec plaisir et que nous examinerions, sans nécessairement les adopter, toutes les idées tendant à améliorer le bill qui sera présenté à la prochaine session.

M. LLOYD: Je crois que le ministre nous a expliqué l'essentiel. Nous avons un document de travail sous forme de ce bill C-120 et nous allons maintenant inviter les fonctionnaires à définir les secteurs dans lesquels le gouvernement devrait intervenir. Je présume que le Comité aura éventuellement l'occasion d'exprimer son opinion dans un rapport.

M. PICKERSGILL: Monsieur le président, avant que M. Darling ne soit appelé, permettez-moi de faire de nouveau toutes mes excuses au Comité. Je voulais être ici au début afin d'expliquer que c'était moi qui avais pris l'initiative de proposer cette façon de procéder. Cependant, il se tient en ce moment une séance du cabinet et je devrais y être. J'ai déjà entendu M. Darling. J'espère que vous ne penserez pas que je manque de respect au Comité si je me retire maintenant.

M. WINCH: La proposition ayant été faite et bien accueillie de tous, je pense, est-ce que vous recommandez que le Comité présente un rapport après avoir entendu les témoins et avant la fin de la session?

M. PICKERSGILL: Je pense que cela dépendra du nombre de témoins que nous aurons entendus et des progrès que nous aurons réalisés.

M. WINCH: Prévoyez-vous que le Comité fera rapport avant la fin de la présente session?

M. PICKERSGILL: Je ne ferais vraiment que conjecturer en ce moment. Vers la fin de la semaine, je serai peut-être en mesure d'exprimer une opinion à ce sujet.

Le PRÉSIDENT: Nous allons entendre maintenant M. Darling. M. Darling est directeur des Etudes économiques au ministère des Transports.

M. H. J. DARLING (*directeur des Etudes économiques, ministère des Transports*): Merci monsieur le président et messieurs les membres du Comité. En essayant d'esquisser à grands traits le contenu d'un bill de cette épaisseur, nous allons nécessairement nous en tenir à des généralités au sujet du bill, mais vous serez à même d'obtenir des précisions ensuite en posant des questions.

Je voudrais repasser le bill article par article et vous donner très succinctement les raisons qui, à notre avis, motivent ce bill. Nous n'avons pas l'intention

de vous faire un récit détaillé des antécédents ou des événements historiques qui ont amené l'enquête de la Commission royale, sauf ce qui est nécessaire pour comprendre ce qu'il y a dans le bill. Nous avons l'intention d'expliquer les quatre principaux articles du bill. Après un bref exposé des antécédents, nous parlerons ensuite des dispositions relatives à la réglementation des tarifs. Ces dispositions se trouvent à l'article 19, pages 24 à 29. Ensuite, nous passerons aux dispositions relatives au tarif du Défilé du Nid de Corbeau et aux questions connexes, qui se trouvent dans l'article 16 du bill, pages 19 à 23.

Nous avons l'intention de diviser cet exposé et nous espérons qu'il ne sera pas trop long. M. Cope parlera de la subvention appliquée au déficit du service-voyageurs et du principe de la rationalisation des lignes.

M. WINCH: A quelle page est-ce?

M. DARLING: L'article 7 porte sur les service voyageurs et sur l'abandon d'embranchements. Ces deux sujets sont traités aux pages 5 à 16. La partie relative aux services-voyageurs commence à la page 14 et va jusqu'à la page 16.

Il y a un certain nombre de sujets secondaires dans le bill, mais nous ne nous en occuperons pas pour le moment parce que nous parlons des principes généraux en jeu. Je crois que nous pouvons situer l'ensemble de circonstances récentes qui ont amené ce bill à partir de la situation qui existait en 1959 à la fin d'une série de majorations générales des tarifs.

Ces majorations, d'une force croissante, avaient pesé sur les différentes parties du pays. Des tranches considérables des tarifs compétitifs n'avaient pas subi la même augmentation et le fardeau s'était trouvé rejeté sur les tarifs non compétitifs. La situation créée en 1959, quand la Commission autorisa une augmentation de 17 p. 100, devait conduire à l'adoption d'une loi d'atténuation de la charge qui a eu pour effet de réduire l'augmentation générale à 10 p. 100, la différence se trouvant remboursée aux chemins de fer en vertu de la Loi sur la réduction des taux de transport des marchandises.

En même temps était établie la Commission royale d'enquête sur les transports, dont M. Murdo MacPherson devait subséquemment devenir président. Essentiellement, cette commission avait pour mission de trouver un correctif ou une solution à la majoration périodique et horizontale des tarifs-marchandises. En ce faisant, elle devait produire une formule destinée à assainir les transports ferroviaires au Canada.

Dans son rapport, la commission a particulièrement insisté sur le fait que les chemins de fer avaient peine à s'adapter à la concurrence que leur faisaient des formes plus récentes de transport, comme la route, les canaux, l'aviation et les pipelines, et qu'ils se trouvaient dans une posture difficile.

La commission a examiné les moyens à prendre pour permettre aux chemins de fer d'affronter ces concurrents nouveaux. Elle a constaté qu'ils étaient affligés d'un fardeau hérité du passé sous forme de tarifs illogiques et de services rentables qui avaient été imposés aux chemins de fer en partie par des lois, en partie par des ordonnances de la Commission et, il faut l'avouer, en partie par eux-mêmes à une époque où ces tarifs et ces services ne compromettaient pas leur position mais pesaient maintenant d'un poids de plus en plus lourd à mesure que la concurrence devenait plus vive.

De plus, la commission a jugé qu'il était de son devoir de trouver un moyen de remettre l'industrie ferroviaire en posture de rentabilité en retranchant graduellement le programme de subventions qu'on avait provisoirement adopté en attendant une révision de la position des chemins de fer dans l'économie moderne.

La solution proposée par la commission royale était double. En premier lieu, elle a fait reposer la plus entière confiance sur la liberté du marché. Elle a été frappée par l'aptitude de la concurrence à surgir partout. Elle a constaté que la concurrence se répandait et que, même dans les régions où le rail jouis-

sait encore récemment d'un monopole, il sentait maintenant la force de la concurrence. Elle en a conclu qu'à l'avenir les forces de la concurrence constitueraient un régulateur qui servirait l'intérêt public.

Elle a reconnu, cependant, qu'il y aurait peut-être à l'avenir des régions où il subsisterait un degré significatif de monopole et où une certaine réglementation serait nécessaire. Mais elle a fait observer que le nombre de ces régions diminuait à mesure que les autres formes de transport étendaient leur champ d'action.

Par conséquent, la commission a considéré les tarifs ferroviaires comme constituant en quelque sorte un ensemble autonome et elle a établi une distinction entre ce qu'elle a appelé «la politique nationale du transport», soit la politique à l'égard des tarifs et de la réglementation, et «une politique nationale». La politique nationale peut exiger que le mouvement des marchandises soit subventionné. Cependant, la commission a fait observer que si pareille assistance était jugée bonne elle ne devait pas fausser la politique nationale du transport, et ne devait pas entraîner de frais ni de fardeau pour les transporteurs.

La commission royale s'est donc appuyée sur des principes généraux bien différents de ceux dont s'était inspirée la législation ferroviaire auparavant. On a attaché une si grande importance à ces principes qu'on les a fait entrer dans l'article 1 du bill, qui est le préambule. Les principes généraux qui ont motivé les recommandations de la commission s'y trouvent résumés. Il y a, premièrement, la liberté de faire concurrence aux autres modes de transport; deuxièmement, les compagnies de transport doivent payer pour toute amélioration faite pour elles—cela ne concerne pas les chemins de fer autant que d'autres modes de transport, mais l'énoncé de principe devait être là. Enfin, les entreprises de transport doivent être indemnisées pour tout service qu'elles rendent au titre de la politique nationale. Autrement dit, les chemins de fer ne doivent pas faire les frais de l'aide qu'on peut accorder à certains expéditeurs pour des raisons valides tout à fait valides, mais des raisons qui ne doivent pas être admises à fausser le jeu de la concurrence entre les entreprises de transport. Telle est mon entrée en matière.

Nous passons maintenant à la discussion générale des dispositions relatives à la réglementation des tarifs, qui se trouvent à l'article 19. Comme je l'ai dit, la commission a constaté que les chemins de fer étaient obérés par un alliance de tarifs trop bas et de services qui leur ont été imposés par des lois ou des ordonnances, ou qui ont simplement fini par s'ancrer comme des traditions après avoir été établis par eux à l'origine. Deux solutions destinées à soulager les chemins de fer du fardeau des services non rentables se retrouvent dans ces dispositions, qui portent sur les prix du transport des grains, les déficits des trains de voyageurs et les abandons d'embranchements.

La deuxième solution offerte est une plus grande liberté de tarification pour les chemins de fer. La commission ne nie pas que les chemins de fer possèdent déjà une liberté considérable, de plusieurs façons, mais elle fait observer que les conditions de la concurrence changent très rapidement et même que les chemins de fer souffrent de l'application d'une réglementation inspirée de principes adoptés à l'époque où ils jouissaient d'un monopole.

Je cite le principal passage du rapport à ce sujet, dans le volume II, à la page 77:

Vu les conditions dans lesquelles s'exerce la concurrence, il importe de faire une nouvelle appréciation de toutes la ligne de conduite à ce sujet. La concurrence fait fi des mesures traditionnelles destinées à protéger le tarif-marchandises contre un «régime d'inégalité». Renfermer ces mesures dans un recueil de lois restreint le pouvoir des chemins de fer d'exercer une certaine concurrence.

Et je pourrais continuer.

En conformité de cette constatation, la commission royale a recommandé une simplification radicale de la réglementation tarifaire des chemins de fer. Essentiellement, la formule de la commission se divise en deux parties. Considérant la concurrence comme constituant désormais un régulateur efficace et désireuse d'éviter que les chemins de fer ne soient astreints à une réglementation non imposée aux autres modes de transport, la commission a simplement recommandé qu'il y ait deux éléments dans toute future réglementation des chemins de fer: (1) un prix minimum et (2) un prix maximum.

Le prix minimum est nécessaire pour les empêcher de faire une concurrence injuste aux autres modes de transport. Dans la fièvre de la concurrence et dans l'acharnement mis à obtenir des clients, il pourrait arriver que les prix du transport soient réduits en bas du seuil de rentabilité, ce qui, il va de soi, nuirait vraiment à tous les modes de transport. Aux yeux de la commission, ce minimum devrait être une condition préalable de toute réglementation future. Le prix minimum serait fondé sur les frais variables de tout déplacement, les frais variables étant les frais qui varient avec le trafic par opposition aux charges fixes qui, par définition, ne varient pas avec le trafic. Cette définition des frais variables est elle-même assujettie à certaines variations car, comme la commission l'a fait observer, elle dépend de la durée d'application du prix. S'il s'agit d'un prix isolé, appliqué à un transport particulier qui ne se répétera pas, les frais supplémentaires se limiteront, peut-être, à l'addition d'un wagon à un convoi déjà acheminé. D'autre part, s'il s'agit d'un prix qui est destiné à rester en vigueur pendant un certain temps, beaucoup de frais qui n'auraient pas bougé autrement se trouveront à varier, car il y aura une certaine quantité de matériel et de prestations à fournir. Par conséquent, le prix minimum lui-même est appelé à varier en fonction de sa durée d'application. En général, il est à prévoir que ce sont les frais variables dans le temps qui prévaudront dans ces cas, car la plupart des prix du transport sont établis à demeure; ce ne sont pas de simples prix au jour le jour.

La commission s'est ensuite intéressée à la réglementation dans les régions où les chemins de fer sont encore réputés posséder un monopole réel, et elle a proposé là une formule à prix maximum qu'un expéditeur pourrait invoquer pour se protéger et ne pas avoir à souffrir du fait qu'il est dans une région non compétitive. Le prix maximum est dérivé du prix minimum à long terme; c'est le prix minimum plus 150 p. 100 des frais variables. Par exemple, si les frais variables sont de \$1 sur un trajet donné, le maximum établi à l'aide de cette formule serait de \$2.50; cela est fondé sur les frais d'une wagonnée de 30,000 livres. La commission s'est arrêtée à la pesanteur de 30,000 livres parce que si le monopole ferroviaire doit être éventuellement brisé dans une région donnée, il le sera par l'apparition du transport par camion. Elle a jugé qu'un chargement de 30,000 livres pouvait être transporté sur camion-remorque et elle a établi cette formule en vue de fournir aux expéditeurs l'avantage d'une concurrence hypothétique du camion dans leur région. Naturellement, le bill diffère de ces recommandations de la commission. La commission proposait que tout expéditeur puisse se déclarer captif, ce qui aurait entraîné pour lui l'obligation de s'engager à expédier ses marchandises par rail pendant un an au prix maximum qui pourrait être établi. Aux termes de la recommandation, ce privilège devait s'appliquer même dans les régions les plus compétitives du pays. Aux yeux de la commission, une telle extension du prix maximum se serait trouvée justifiée par le fait que l'expéditeur devait s'engager à expédier à ce prix pendant un an. Comme je l'ai dit, le bill s'écarte sur ce point de la recommandation de la commission; il oblige plutôt l'expéditeur captif à pré-

sender des preuves. Aux termes du bill (page 25, article 335, alinéa 1), un expéditeur captif est ainsi défini:

Un expéditeur de marchandises pour lesquelles il n'existe aucun autre parcours ou service pratique, assuré par un voiturier public qui ne soit ni un ou des voituriers par chemin de fer...

Naturellement, cet écart est dû à ce que, même aujourd'hui avec toute la concurrence qui existe, les tarifs ferroviaires ne sont pas exclusivement fondés sur les frais d'exploitation. La commission a été frappée par la tendance à utiliser les frais d'exploitation comme élément principal de la tarification. Elle a fait observer que là où la concurrence est la plus vive, chaque entreprise de transport concentre naturellement son attention sur le prix minimum jusqu'où elle peut descendre pour combattre la concurrence, et c'est là l'élément primordial. Cependant, il y a d'autres facteurs en jeu, car beaucoup de marchandises ont des caractéristiques différentes et se transportent de différentes manières; même aujourd'hui, avec toute la concurrence qui existe, le prix du transport varie beaucoup d'un genre de marchandises à l'autre, même si les frais de transport sont sensiblement les mêmes. La commission, comme l'expérience tend d'ailleurs à le démontrer, croit que la concurrence deviendra assez vive avec le temps pour réduire les tarifs-marchandises à des niveaux sensiblement égaux. Mais nous n'en sommes pas encore là. Il y a encore des cas dans des régions très compétitives du pays où les prix du transport sont tels qu'un expéditeur pourrait demander d'être assujéti au prix maximum et obtenir ainsi une réduction. Nous ignorons à combien d'endroits cela s'applique. Mais les chemins de fer se trouveraient à subir une perte inutile de recettes si un expéditeur, qui expédie de Montréal à Toronto ou sur un autre trajet très compétitif, est en mesure de tirer profit d'un privilège qui, en réalité, est prévu pour les cas où il existe véritablement un monopole. Cependant, le bill n'exclut pas la possibilité qu'un expéditeur soit captif n'importe où, car cela dépend de la nature de ses marchandises et du genre de transport dont il a besoin. Même entre les grandes villes de l'Est, il peut exister des genres de marchandises pour lesquels il n'existe en pratique aucun autre mode de transport et auxquels serait applicable le régime du prix maximum.

Comme je l'ai dit, on s'est écarté de la recommandation simplement parce qu'il a paru inutile d'infliger aux chemins de fer une réduction de recettes, même fort petite, en donnant aux expéditeurs le droit de réclamer le régime du prix maximum dans les cas où ils ont accès à d'autres modes de transport. C'est ainsi que la formule s'appliquera.

Cependant, il y a une autre observation à faire au sujet de l'article 9 à la page 16. La commission a jugé que la règle d'un maximum et d'un minimum fournirait une protection suffisante dans tous les cas qui pourraient surgir et elle n'a donc recommandé aucune solution de rechange. Cependant, on a tenu compte du fait que c'est là un nouveau système et, comme le ministre l'a fait observer lui-même, nous ne prétendons pas à l'omniscience au ministère des Transports dans ce domaine; personne ne peut prévoir toute la variété de circonstances ou de cas qui pourront se présenter et exiger des ajustements ou une attention particulière. Par conséquent, l'article 9 du bill prévoit de telles interventions. Le nouveau système est sensé fonctionner de lui-même plus ou moins librement, mais même en admettant cela, un moyen de recours est à souhaiter et se trouve prévu par cet article.

La seule observation qu'il soit possible d'ajouter à cette explication générale du nouveau système, c'est qu'il rendra aux chemins de fer un degré considérable de liberté en matière de tarification, Mais cette liberté est-elle à souhaiter? Quelles seront les conséquences probables? Tout dépend du point de vue. Naturellement, toute extension réelle de liberté comporte un élément de risque. Des résultats fâcheux, cependant, seront toujours à craindre. D'autre

part, pour se prémunir intégralement contre toute possibilité de conséquences désagréables, il faudrait revenir à une forme de régie très rigide et très sévère pour écarter tous les dangers hypothétiques. Cela n'existe pas pour les autres modes de transport et n'existe pas non plus dans l'industrie en général. La commission, dont l'opinion se trouve reflétée dans le bill, n'a pas vu là une source de danger pour l'industrie du transport.

Passons maintenant à l'article relatif au tarif du grain, soit à l'article 16 aux pages 19 à 23. La terminologie assez complexe de cet article exige peut-être une brève explication. Nous traitons ici la question du tarif de transport du grain dans l'Ouest canadien, ce qu'on appelle communément le tarif du Pas du Nid-de-Corbeau. A l'origine, la loi appliquait ce tarif seulement au grain et à certains produits céréaliers dirigés sur Fort William. La commission a décidé d'appliquer ce tarif dans le cas de Vancouver et les chemins de fer, de leur plein gré, l'ont appliqué à Churchill. Le même tarif a été étendu par un certain nombre de modifications à la loi, dont la dernière est la loi modificatrice qui a ajouté la graine de colza à la nomenclature des produits céréaliers auxquels s'applique ce tarif.

M. KINDT: De quel article parlez-vous?

M. DARLING: Je parle de l'article 16, qui débute à la page 19 et se termine à la page 23. Quand la commission royale a examiné la nature compensatrice de ce tarif, qui a échappé à toutes les augmentations survenues depuis la période de l'après-guerre et qui, en fait, se trouve dans les statuts depuis 1925, elle a calculé l'insuffisance que ce tarif infligeait aux chemins de fer par rapport aux frais variables qu'ils ont à supporter en transportant le grain à ce tarif. Elle a jugé qu'il n'était pas suffisant que les chemins de fer récupérasent simplement leurs frais variables, étant donné que le grain constitue une importante proportion de tout le trafic des chemins de fer. La commission a donc recommandé aussi qu'il y ait, sous forme de subventions, une contribution quelconque aux frais constants du National-Canadien et du Pacifique-Canadien.

M. KINDT: Pardon, monsieur le président. Je n'ai pas saisi parce que certains membres parlaient ensemble. Voulez-vous répéter ce que vous avez dit, monsieur Darling?

Le PRÉSIDENT: Silence, s'il vous plaît.

M. DARLING: Monsieur le président, la Commission royale a enquêté sur le tarif du Pas du Nid-de-Corbeau pour les céréales; elle a étudié les frais et elle a entendu des témoignages de diverses sources. Elle a constaté qu'en 1958, par rapport aux frais variables afférents au transport de ce grain, il y avait une insuffisance de \$2,000,000 dans le cas du Pacifique-Canadien et de \$4,000,000 dans le cas du National-Canadien. Naturellement, ces montants varient d'une année à l'autre selon les quantités transportées. Comme je l'ai dit, elle a aussi constaté qu'il ne serait pas suffisant que les chemins de fer récupèrent seulement leurs frais variables quand il s'agit d'une activité aussi importante que le transport du grain et qu'ils devraient recevoir aussi une compensation quelconque à l'égard de leurs charges fixes, compensation qu'ils ne peuvent obtenir actuellement parce que le tarif est fixe. D'après elle, une contribution raisonnable à l'égard des charges fixes serait de \$9,000,000 dans le cas du Pacifique-Canadien et de \$7,300,000 dans le cas du National-Canadien.

Je reviens maintenant à la terminologie du bill. Pour définir et rassembler tous les tarifs actuellement fondés sur ce niveau, il a été nécessaire de généraliser beaucoup et de recourir à une phraséologie fort complexe afin de s'assurer qu'elle couvrirait toutes les bribes. On a appliqué différentes définitions aux ports de Vancouver, Fort William et Churchill et vous verrez à l'article 329, qui va jusqu'à la page 22, et en particulier au paragraphe 2,

toutes les précisions qu'il a fallu donner pour avoir la certitude que rien ne resterait à l'écart. En fait, nous avons ici l'ensemble des tarifs à caractère statutaire qui s'appliquent dans l'Ouest canadien.

Au cours de l'enquête de la commission royale, les chemins de fer ont demandé un relèvement des tarifs du transport vers les ports de l'Atlantique, et ces tarifs étaient connus sous l'étrange vocable de tarifs «At et Est», car il s'agissait des prix du transport depuis les ports de la baie Georgienne, du lac Huron, du lac Ontario jusqu'à Montréal et aux ports du bas Saint-Laurent, et jusqu'aux très importants ports de Halifax et Saint-Jean. Ils s'appliquaient en réalité au grain transporté en hiver à Halifax et à Saint-Jean. Ces tarifs avaient été fixés il y a des années. On croyait que le tarif depuis Port McNicoll et les ports de la baie Georgienne avait été rendu compétitif avec le tarif de Buffalo à New York, et ce tarif a été étendu aux ports de l'Atlantique avec légère augmentation sur le tarif de Montréal. Par conséquent, les chemins de fer n'avaient qu'un très faible supplément pour transporter le grain au-delà de Montréal jusqu'aux ports de l'Atlantique. Quand les chemins de fer ont demandé un relèvement de ces tarifs, la Commission des transports leur a accordé environ la moitié de l'augmentation qu'ils demandaient. Cette augmentation est demeurée inopérante et, en attendant l'adoption du présent bill, les tarifs sont gardés en suspens de six mois en six mois.

L'article 329A du bill, à la page 20, stipule que les tarifs en question demeureront fixes, en ce qui concerne l'expéditeur, mais que les chemins de fer toucheront une rémunération normale. L'extension de la subvention à ces tarifs est reliée au fait qu'en hiver Halifax et Saint-Jean font nécessairement concurrence à Vancouver, qui a déjà un tarif fixe, soit le tarif du Pas du Nid-de-Corbeau. Par conséquent, une augmentation du tarif vers Halifax et Saint-Jean en hiver aurait simplement pour effet de faire emprunter d'autres routes aux céréales pendant cette saison. Cependant, c'est là une application logique du principe posé par la commission, c'est-à-dire que, si les chemins de fer participent à l'exécution d'une politique nationale, ils doivent être rémunérés. Or, les tarifs sont les mêmes, mais une disposition prévoit que les chemins de fer obtiendront une rémunération normale. Cela se trouve au paragraphe (3) de l'article 329A, ligne 40, à la page 22, qui stipule que les chemins de fer pourront obtenir une rémunération normale en dépit du fait que les expéditeurs eux-mêmes ne paieront que les tarifs qui ont toujours été en vigueur jusqu'ici. La rémunération normale fera l'objet de négociations entre le ministre des Transports et chaque compagnie de chemin de fer. Autrement dit, elle sera établie et les chemins de fer ne seront pas libres de fixer leurs tarifs.

Je dois dire qu'on retrouve la même façon de procéder plus loin dans le bill, là où il est question de l'établissement de tarifs pour le trafic postal et le trafic de la défense nationale. Le bill prévoit que ces tarifs seront susceptibles d'être modifiés en conformité des principes posés par la commission, c'est-à-dire que les chemins de fer doivent fonctionner comme des entités autonomes, que les ministères ne doivent pas abuser d'eux, même en invoquant la politique nationale, et que le gouvernement, en fait, doit traiter avec les chemins de fer tout comme le fait n'importe quel autre expéditeur et leur payer des prix raisonnables. Tel est donc le principe appliqué dans cet article aux tarifs «At et Est» du grain. Par conséquent, cet article aura pour effet que les tarifs actuels dans l'Ouest canadien, ceux de Fort William et de Churchill et ceux de Vancouver pour l'exportation, vont rester les mêmes, et que les chemins de fer seront compensés pour toute différence des frais variables. Naturellement, les années où les quantités transportées seront considérables et où les frais variables seront moindres que le rendement obtenu par les chemins de fer, il y aura réduction correspondante de la contribution aux frais constants. De plus, pour donner directement suite à la recommandation de la commission,

au bout de cinq ans la Commission des transports sera autorisée à réexaminer l'ampleur de la contribution au compte capital en rapport avec les conditions qui prévaudront alors.

Monsieur le président, ici je demande à M. Cope d'expliquer les deux autres parties du bill, les déficits du service-voyageurs et les embranchements.

M. R. R. COPE (*directeur des chemins de fer et des routes au ministère des Transports*): Monsieur le président, comme M. Darling l'a dit, je vais parler de deux autres fardeaux des chemins de fer, fardeaux que ceux-ci reportaient sur les services-marchandises. Il y a d'abord le fardeau des services-marchandises. Il y a d'abord le fardeau des services-voyageurs et le fardeau résultant de l'exploitation d'embranchements à faible densité et non rentables. Je vais d'abord parler des services-voyageurs parce que c'est de beaucoup le plus lourd des deux fardeaux.

Les dispositions du bill relatives aux services-voyageurs se trouvent à l'article 7, pages 13 à 16.

M. LLOYD: Monsieur le président, est-ce que le témoin consentirait à parler aussi lentement que le témoin précédent afin que nous puissions mieux comprendre ce qu'il dit?

M. CANTELON: Monsieur Cope, voulez-vous répéter les pages?

M. COPE: Je parle des pages 13 à 16. La commission royale a constaté que les services-voyageurs étaient clairement, dans leur ensemble, une partie non rentable des opérations ferroviaires. En analysant les opérations ferroviaires de l'année 1958, elle a constaté que le National-Canadien et le Pacifique-Canadien subissaient ensemble un déficit de quelque 78 millions de dollars. Cela l'a amenée à déclarer que le fardeau des déficits du trafic-voyageurs était le plus onéreux de tous les fardeaux portés par les chemins de fer à cause des traditions et des obligations sociales et nationales. Elle a fait observer à ce sujet que l'apparition des automobiles privées et des services d'autobus, jointe à la construction dans tout le Canada d'un réseau de routes pavées, avait contribué à diriger la clientèle des trains de voyageurs vers d'autres modes de transport. Il en résulte, a-t-elle dit, que l'entretien permanent de services-voyageurs tels que nous les connaissons aujourd'hui n'a qu'une faible justification sociale et que sa justification économique est encore moindre. De plus, à moins qu'on n'y remédie et que le public ne change d'attitude, un fardeau très lourd et stérile continuera de peser sur les usagers des services-marchandises des chemins de fer.

En se fondant sur une telle analyse et sur une telle constatation, la commission royale a recommandé qu'en général les chemins de fer soient laissés libres de supprimer les services-voyageurs non rentables. Elle a reconnu qu'il serait difficile de supprimer les services-voyageurs dans toutes les régions du pays. Par conséquent, elle a proposé que les chemins de fer soient libres de les supprimer seulement là où un réseau routier offre un autre mode de transport convenable.

Elle a aussi reconnu que la suppression pourrait bouleverser les services de transport dans différentes parties du pays et qu'il ne fallait pas l'opérer trop rapidement. Elle a donc recommandé qu'on établisse un programme de réadaptation échelonné sur une période de cinq ans. Au cours de cette période, alors que les chemins de fer exploiteraient des services non rentables et destinés à être supprimés, elle recommande que le gouvernement accorde une subvention de transition pour couvrir les pertes que subiront les chemins de fer au cours de cette période. En particulier, elle recommande une subvention de transition qui s'éleverait, pour les deux principaux réseaux, à 186 millions de dollars, dont une somme de 62 millions de dollars payable la première année et réduite de 20 p. 100 pour chaque année subséquente jusqu'à la fin

de la période de cinq ans. De plus, après l'expiration de la période de cinq ans, si on réclame la continuation de services qui ne peuvent pas être continués sans pertes, elle recommande que le gouvernement se charge du fardeau de ces pertes.

Le bill vise à donner suite à la majorité de ces recommandations. De plus, il prévoit des subventions compensatrices pour des chemins de fer autres que les deux grands réseaux. Il y a certains petits chemins de fer au Canada qui pourraient avoir droit à des subventions compensatrices. Le bill va plus loin que les recommandations de la commission royale à cet égard. Il stipule que la Commission des transports aura la responsabilité d'établir le montant des pertes et aussi d'établir si les principaux points le long d'une voie ferrée sont convenablement desservis par des services de transport routier.

Il y a un autre point à souligner ici et c'est que les subventions prévues par le bill sont des maximums. Des chemins de fer n'obtiendront pas nécessairement et automatiquement le plein montant de la subvention; et même, les chemins de fer pourront eux-mêmes prendre des mesures pour éliminer une bonne partie de leur déficit. On a fait observer qu'il serait illogique de verser de grosses subventions aux chemins de fer s'il est loisible à ceux-ci, en y mettant l'énergie voulue, d'éliminer eux-mêmes une bonne partie du problème. Comme je l'ai dit, ce sont là des montants maximums et les chemins de fer n'auront droit qu'au montant de leurs pertes. C'est là le plus important des deux problèmes du point de vue financier.

Le problème des embranchements a de nombreux et importants aspects. En analysant les opérations ferroviaires, la commission royale a constaté qu'il y avait au pays une longueur considérable d'embranchements qui semblaient non rentables. On a calculé qu'il pouvait y avoir jusqu'à 8,600 milles de lignes secondaires non rentables, soit 4,300 pour chacun des deux réseaux. Ces lignes ne sont pas rentables soit parce que la clientèle leur a été enlevée par des transporteurs concurrents, soit parce que le rendement n'a jamais atteint les prévisions depuis la construction de ces lignes.

La commission a recommandé que les chemins de fer soient mis à même de rationaliser leur exploitation en abandonnant les lignes non rentables. Elle s'est bien rendu compte, cependant, qu'une période d'adaptation serait nécessaire et elle a proposé une période de rationalisation longue de 15 ans. Là encore, elle a recommandé que les charges financières résultant de l'exploitation de ces lignes non rentables, jusqu'à ce qu'elles soient devenues profitables ou qu'elles soient abandonnées, ne retombent pas sur les chemins de fer et, en définitive, sur les usagers des services-marchandises. Elle recommande que le gouvernement rembourse aux chemins de fer les pertes résultant de l'entretien et de l'exploitation de lignes non rentables. Plus particulièrement, elle recommande le versement d'une subvention annuelle de 13 millions de dollars pour rembourser ces pertes aux chemins de fer.

M. WINCH: Pour chaque réseau ou pour les deux?

M. COPE: Pour les deux.

Or, le bill accepte les principes posés par la commission royale et va un peu plus loin. Il reconnaît qu'il faut tenir compte d'un grand nombre de facteurs sociaux et économiques.

Le bill prévoit l'établissement d'un organisme appelé l'Administration de l'organisation rationnelle des embranchements, qui s'occupera de toute la question des réclamations et compensations relatives aux embranchements et dont les vues seront peut-être plus larges que ne le seraient celles de la Commission des transports du Canada. L'administration de l'organisation rationnelle des embranchements sera composée de trois membres nommés par le gouverneur en conseil et relèvera du ministre de l'Agriculture. Les fonc-

tions de la Commission des transports à l'égard des embranchements consisteront à vérifier les pertes et à faire savoir à l'Administration si telle ou telle ligne est rentable ou non.

Il serait peut-être utile ici, je pense, d'exposer la procédure qui sera suivie à l'égard de toute demande d'abandon d'un embranchement. Les chemins de fer commenceront par faire des études afin d'établir quelles lignes ne sont pas rentables, puis choisiront parmi celles-ci les lignes dont elles demanderont à abandonner l'exploitation. L'Administration fera vérifier les pertes par la Commission des transports. Si celle-ci arrive à la conclusion qu'une ligne est rentable, l'Administration rejettera automatiquement la demande. Si la Commission constate qu'en effet la ligne n'est pas rentable, la tâche de fixer la date d'abandon incombera à l'Administration de l'organisation rationnelle des embranchements. Normalement, elle fixera une date d'abandon qui ne suivra pas de moins de 30 jours ni de plus de cinq ans la date de la requête.

Or, en fixant la date d'abandon, l'Administration devra tenir compte d'un grand nombre de facteurs. Je crois qu'ils sont énumérés à la page 7 du bill, à l'article 314C, paragraphe 2 a) à g), comme les autres moyens de transport dont dispose ou sera susceptible de disposer la région desservie par l'embranchement; le délai requis pour la réadaptation des formes d'activité qui dépendent de l'embranchement à être abandonné; l'effet probable de l'abandon sur les autres transporteurs, ferroviaires ou routiers; la possibilité de maintenir en exploitation la totalité ou une partie de l'embranchement en modifiant la méthode d'exploitation; la possibilité de faire exploiter l'embranchement en tout ou en partie par un autre chemin de fer; les besoins futurs probables, en matière de transport, de la région desservie par l'embranchement; et, de plus, l'Administration pourra recommander aux compagnies de chemin de fer un échange d'embranchements, la cession ou l'échange de droits d'exploitation ou de roulage, et le raccordement d'embranchements à d'autres lignes de la compagnie ou à des lignes d'une autre compagnie. L'Administration aura donc une multitude d'aspects à considérer avant de fixer une date d'abandon.

On a prétendu que l'Administration pourrait considérer en bloc les requêtes en abandon de lignes. Il semble, cependant, que l'Administration ne pourrait pas satisfaire aux critères énumérés à la page 7 et se prononcer sur une ligne en particulier sans avoir examiné toutes les demandes reçues à l'égard d'une région en particulier. De plus, elle devra tenir compte de toutes les questions qui semblent pertinentes. Par conséquent, s'il y a d'autres lignes dans la région en cause, elle devra en tenir compte et devra peut-être obtenir l'opinion des chemins de fer quant aux perspectives de ces lignes pour l'avenir. Ainsi, l'examen de toute requête en abandon de ligne sera très complet.

Normalement, la date d'abandon se situera au cours de cette période de 30 jours à cinq ans. Cependant, il y a dans le bill une disposition prévoyant qu'une ligne pourra continuer d'être exploitée après l'expiration de la période de cinq ans s'il existe un besoin de transport; c'est-à-dire que, si les moyens de transport, dans l'avenir prévisible, sont jugés insuffisants ou si les autres moyens de transport ne sont pas convenables, l'Administration des embranchements pourra alors, avec l'approbation du ministre de l'Agriculture, ordonner que la demande soit laissée en suspens. Cela veut dire qu'en pareil cas une ligne pourra continuer d'être exploitée après l'expiration de la période de cinq ans, et pourra continuer de l'être pendant quinze ans après l'entrée en vigueur du bill.

Le bill prévoit que toute décision de différer l'abandon d'une ligne devra être révisée à intervalles de trois ans ou moins.

Naturellement, le gouverneur en conseil aura le pouvoir de rescinder toute ordonnance de l'Administration. Normalement, les appels au gouverneur en conseil pourront donner lieu à trois formes d'intervention de sa part. Il pourra confirmer les dates, fixer la durée de la mise en suspens d'une demande ou encore ordonner la poursuite de l'exploitation d'une ligne. Il pourra ainsi faire durer indéfiniment l'exploitation d'une ligne.

Comme je l'ai dit déjà, les pertes que les chemins de fer subiront au cours de cette période en exploitant des lignes non rentables seront remboursées par la Caisse de l'organisation rationnelle des embranchements, qui avancera jusqu'à 13 millions de dollars par année pendant la période de 15 ans.

On n'a certainement pas l'intention d'assurer pendant longtemps au moyen de subventions l'exploitation des lignes non rentables que les chemins de fer se proposent d'abandonner. D'autre part, il est bien entendu que le cas de chacune de ces lignes non rentables sera examiné du point de vue de la collectivité desservie, du point de vue du chemin de fer et du point de vue de l'intérêt national.

Continuer d'exploiter des lignes non rentables sans qu'il existe un besoin vital découlant de l'une ou l'autre de ces considérations serait non seulement du gaspillage, mais ce serait nuisible aussi pour les autres modes de transport concurrents. Il en résulterait aussi, comme l'a fait observer la commission royale, un fardeau que les chemins de fer reportent sur les usagers des services-marchandises.

Si vous me permettez de résumer, les requêtes en abandon d'embranchement passeront par un long processus de triage. Ce processus commencera chez les chemins de fer eux-mêmes, qui décideront quelles lignes sont rentables et quelles ne le sont pas. Ils décideront ensuite de quelles lignes ils demanderont d'abandonner l'exploitation. En recevant ces requêtes, la Commission des transports les étudiera pour voir si vraiment ces lignes ne sont pas rentables d'après les formules qu'elle applique en ce qui concerne les frais et les recettes d'exploitation. Si elle constate que les lignes ne sont pas rentables, l'Administration de l'organisation rationnelle des embranchements, et dans certains cas le ministre de l'Agriculture et le gouverneur en conseil se prononceront successivement à leur tour.

Il y a un dernier point que je pourrais souligner ici. On a prétendu que l'Administration de l'organisation rationnelle des embranchements devrait avoir le pouvoir d'obliger les chemins de fer à modifier des embranchements qu'ils n'ont pas demandé la permission d'abandonner; par exemple, on prétend que l'Administration devrait tenir compte de toutes les lignes situées dans la région où se trouve un embranchement dont le cas est à l'étude, et devrait avoir le pouvoir d'obliger les chemins de fer à effectuer les remaniements quelle jugera nécessaires.

Le bill confère vraiment à l'Administration le pouvoir d'examiner ces autres questions. La question de savoir si elle devrait posséder un pouvoir de coercition est une très grave question. Elle sera tenue de tenir compte de tous les facteurs pertinents. Si elle juge que des remaniements sont nécessaires, elle pourra en faire part aux dirigeants des chemins de fer.

C'est là, je crois, tout ce que j'ai à dire pour le moment.

Le PRÉSIDENT: Merci, monsieur Cope.

Messieurs, il est seulement 11 h. 20 du matin. On avait proposé d'attendre à cet après-midi pour poser des questions, mais puisque nous sommes ici je crois que nous ferions aussi bien de continuer. M. Baldwin, le sous-ministre, voudrait mentionner les noms de ceux qui ont communiqué avec lui et qui ont exprimé des opinions.

M. J. R. BALDWIN (*sous-ministre des Transports*): J'ai cru qu'il serait intéressant pour le Comité d'avoir une idée des différents groupes ou particuliers intéressés qui, à un moment ou l'autre depuis deux ou trois ans, ont exprimé des opinions par lettre ou par mémoire ou qui nous ont rencontrés pour discuter ce projet de loi.

Comme vous pouvez l'imaginer, ce document et ce qu'il renferme sont d'une grande importance et suscitent beaucoup d'intérêt dans le public. Il y a donc eu de nombreuses consultations au cours de la période qui a précédé l'impression de ce bill, et même depuis son impression, au sujet des mesures qu'il renferme.

Comme je l'ai dit, il serait peut-être utile pour le Comité d'avoir une idée des groupes qui ont déjà donné à entendre qu'ils auraient peut-être des observations à faire. Je n'essaierai pas de vous donner une liste complète, mais je crois que je devrais mentionner les principaux groupes.

M. WINCH: Se présenteront-ils devant le Comité?

M. BALDWIN: Il appartiendra au Comité d'en décider. Je ne suis pas en mesure de répondre à cette question. Toutes les provinces, à l'exception d'une peut-être, par différents canaux, ministériels ou administratifs, nous ont fait des observations ou ont discuté ces questions avec nous. Dans certains cas, elles voulaient surtout obtenir des éclaircissements pour se renseigner sur la nature du projet de loi. Dans la plupart des cas, il y a eu de véritables discussions et des échanges d'opinions et d'idées. Nous n'avons pas eu de discussions sur le plan municipal, mais je crois que certaines municipalités ont communiqué avec le Comité. Les syndicats de blé de l'Ouest ont directement communiqué avec nous à plusieurs reprises, de même que la *Northwest Line Elevator Company*. La Commission de transport des Maritimes, l'organisme qui représente les quatre provinces atlantiques, a été notre principal moyen de contact avec les provinces atlantiques. Nous avons aussi reçu des communications de la Chambre de Commerce du Canada, de l'Association des manufacturiers canadiens, de la *Canadian Industrial Traffic League* et de différents groupes d'hommes d'affaires intéressés. L'Association canadienne des camionneurs nous a fait des observations de même que les syndicats de cheminots, la *Dominion Marine Association*, la *Coal Operators Association* et un bon nombre de compagnies qui estiment que leurs intérêts pourront être touchés d'une manière ou de l'autre, comme la *Steel Company of Canada* et d'autres grandes compagnies. De plus, naturellement, il y a eu les chemins de fer, non seulement le National-Canadien et le Pacifique-Canadien, mais aussi l'*Algoma Central* et le *Canadian and Gulf Terminal*. Tous ont communiqué avec nous d'une manière ou d'une autre.

M. WINCH: Vous avez dit que toutes les provinces, sauf une, étaient intervenues directement ou indirectement et que ces neuf provinces avaient toutes exprimé des opinions sur cette importante question. Est-ce que vous avez l'intention d'apporter des changements pour donner suite à leur désirs?

M. BALDWIN: Monsieur Winch, nous avons tenu compte de leurs observations quand le premier projet de loi a été rédigé sous le gouvernement précédent et le gouvernement actuel en a tenu compte lui aussi. Il en est résulté des changements qui sont dans le texte actuel. Les autres observations qu'elles nous ont faites depuis portent sur d'autres points et c'est au ministre et non à moi qu'il appartient d'en parler.

M. KINDT: Est-ce que je pourrais poser une question sur la structure financière du National-Canadien? En est-il question dans le bill?

M. BALDWIN: Aucunement, monsieur.

M. WINCH: Pourrais-je poser une question?

Le PRÉSIDENT: J'espère que nous procéderons avec ordre. M. Darling a été le premier témoin et il a traité des articles des pages 24 à 29.

M. WINCH: Je voudrais simplement faire observer que la plupart d'entre nous, je crois, voudraient avoir un peu de temps pour songer à nos questions, car les exposés que nous venons d'entendre sont très importants. Cependant, il y a une ou deux questions que nous pourrions poser immédiatement. De quelle façon avez-vous l'intention de procéder?

M. LLOYD: Monsieur le président, M. Cantelon m'a fait certaines remarques sur la façon de procéder.

M. CANTELON: Le ministre a raison de vouloir obtenir tous les renseignements possibles et je suis sûr que nous désirons tous coopérer avec lui pour que le prochain bill soit aussi bon que possible.

Je songe en particulier à l'expérience acquise au comité chargé d'étudier le régime de pensions du Canada, où nous avons entendu un si grand nombre de témoins. Les sujets traités par les témoins étaient très clairement définis et ils ont avancé de très bonnes idées. Ces séances ont duré assez longtemps et chaque témoin qui désirait être entendu a eu l'occasion de se présenter.

Je crois que je soulève une question très importante pour les membres du Comité. Pour bien examiner ce projet de loi, j'estime qu'il est très important que nous recevions promptement les *Procès-Verbaux et Témoignages* quotidiens. Il est bien difficile pour moi, et sans doute pour beaucoup d'autres membres, de ne pas oublier ce que disent les témoins au cours d'une journée. Par conséquent, nous avons besoin de voir les *Procès-Verbaux et Témoignages*. J'espère donc que nous les recevrons de la même façon que nous recevrons les *Débats*, c'est-à-dire le lendemain matin. J'ignore si je demande l'impossible, mais j'espère que non. J'espère que nous ne devons pas attendre aussi longtemps dans le cas du Régime de pensions. Nous n'avons pas encore reçu les derniers fascicules et ce comité a fini de siéger il y a 12 ou 13 jours.

C'est ce que je propose. J'espère que nous pourrions obtenir les comptes rendus.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Cantelon, tous les intéressés et d'autres seront les bienvenus au cours des séances du Comité et pourront se présenter devant le Comité. Nous avons déjà communiqué avec ceux qui ont manifesté le désir de le faire.

Quant à l'impression, vous connaissez le problème aussi bien que moi.

M. CANTELON: Je le connais.

M. LLOYD: Je voudrais appuyer M. Cantelon si je l'ai bien compris. On vient de nous faire des exposés généraux pour nous expliquer les principes sur lesquels reposent les recommandations de la Commission royale MacPherson; et on nous a également dit à quel stade le bill en était rendu par rapport à ces recommandations. Il me semble que le plus tôt nous aurons ces exposés explicatifs entre les mains le mieux ce sera. Si c'est possible, je voudrais que le Comité décide, ne serait-ce que pour la présente séance, que nous avons fini de siéger et que nous ajournons. Nous dirons ensuite au secrétaire que nous voulons avoir le compte rendu imprimé avant d'aller plus loin. Cela permettrait de procéder immédiatement à la transcription et à l'impression de ce fascicule des *Procès-Verbaux et Témoignages*.

M. WINCH: Vous ai-je bien compris? Vous désirez ajourner maintenant?

M. LLOYD: Je propose que nous ajournions pour quelques minutes et que nous reprenions ensuite la séance. Je pense qu'il faudrait commencer à imprimer ce qui s'est dit jusqu'ici.

Le PRÉSIDENT: Je vais demander au secrétaire s'il serait possible de le faire.

J'apprends qu'il faudrait au moins trois ou quatre heures pour dactylographier et reviser ces notes, mais le compte rendu imprimé ne serait pas encore entre les mains des membres du Comité.

M. LLOYD: Monsieur le président, je propose que nous laissions l'imprimerie commencer sans retard à imprimer le compte rendu. Autrement dit, nous ne devrions pas attendre d'avoir fini la présente séance avant d'envoyer cela à l'imprimerie. Je crois que nous devrions profiter de la période du déjeuner pour hâter l'impression.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Lloyd, il y a trois ou quatre autres comités qui siègent aujourd'hui.

M. ROCK: Monsieur le président, je n'ai jamais eu connaissance qu'un compte rendu soit imprimé et nous soit envoyé aussi rapidement.

M. LLOYD: Je parle d'abrégier le temps qu'on va mettre à nous livrer des exemplaires.

M. WINCH: Monsieur le président, je comprends que tous les membres du Comité voudraient avoir le compte rendu imprimé le plus tôt possible, mais cela est tout à fait impossible le même jour. Cependant, j'imagine que chaque membre du Comité a pris des notes au cours des deux importants exposés que nous avons entendus ce matin et que nous avons suffisamment de notes pour poser des questions quand nous reviendrons à 3 h. 30 cet après-midi. D'ici là, nous pouvons étudier et approfondir ce qui a été dit ce matin et il serait possible d'avoir une bonne période de questions cet après-midi.

J'espère que l'imprimeur de la Reine nous accordera une petite priorité afin que nous ayons le fascicule entre les mains le plus tôt possible.

Je propose que nous ajournions immédiatement afin d'avoir le temps d'étudier nos notes et de préparer nos questions.

Le PRÉSIDENT: Aviez-vous une observation à faire, monsieur Foy?

M. FOY: Monsieur le président, je crois qu'il est particulièrement important que nous ayons le compte rendu mardi prochain quand nous entendrons des témoins. Je crois que nous devrions avoir le fascicule imprimé lundi au plus tard afin que nous ayons toute une journée pour étudier ce qui s'est dit ce matin.

M. PRITTIE: Monsieur le président, je n'étais pas présent à l'ouverture de la séance ce matin, mais est-ce que j'ai raison de croire que nous entendrons des témoins mardi prochain?

Le PRÉSIDENT: Cela dépend des témoins. Comme vous le savez, nos séances sont ouvertes. Nous avons fait savoir à ceux qui ont manifesté le désir d'assister que nous tenions une séance aujourd'hui et que nous continuerions de siéger mardi et jeudi la semaine prochaine.

M. PRITTIE: Combien y a-t-il de témoins?

Le PRÉSIDENT: Je l'ignore; personne n'a répondu.

M. PRITTIE: Allons-nous tracer un programme pour établir l'ordre dans lequel les témoins se présenteront?

Le PRÉSIDENT: Nous pourrions le faire s'ils nous disent quand ils désirent se présenter. Mais, comme je l'ai dit, ils n'ont pas fait savoir qu'ils seraient présents et ne nous ont pas dit qu'ils viendraient ni à quel moment ils désiraient être entendus.

M. PRITTIE: Quand ont-ils été avisés?

M. FOY: Il pourrait en résulter que nous ne siégeons pas mardi prochain.

Le PRÉSIDENT: Ils ont été avisés il y a plus d'une semaine.

M. MACDONALD: Monsieur le président, quand nous avons étudié le traité du fleuve Columbia en comité, nous avons établi une règle qui obligeait les témoins à nous envoyer leur mémoire une semaine d'avance et qui limitait leur exposé à une demi-heure suivie de questions. Naturellement, cela offrait l'avantage de permettre aux traducteurs de s'attaquer d'avance aux mémoires, qui devaient faire partie du compte rendu, et nous pouvions ainsi réduire le temps

consacré aux témoignages oraux. De plus, en ayant le mémoire une semaine à l'avance, tous les membres du Comité avaient l'occasion de se familiariser avec son contenu.

Le PRÉSIDENT: Je dois vous faire observer que, dans ce cas-ci, nous n'avons vraiment pas de bill à examiner. Un des groupes intéressés m'a privément fait savoir qu'il allait suivre nos délibération au cours de la présente session, mais qu'il n'avait pas l'intention de présenter un mémoire avant que le bill ne soit présenté à la prochaine session. Je ne prévois donc pas que nous recevrons des témoins qui seront aussi bien préparés que s'ils avaient à se prononcer sur un projet de loi. Étant donné que nos délibérations seront limitées à la durée de la présente session, il sera très difficile de faire des arrangements d'avance et d'aviser les témoins qu'ils seront entendus à telle ou telle date.

M. MACDONALD: En somme, vous dites qu'il y a un groupe de gens sans opinions arrêtées, qui ne savent pas trop ce qu'ils vont dire, mais qui pourront se présenter et dire quelque chose.

Le PRÉSIDENT: C'est exact.

M. MACDONALD: Voilà une bien étrange façon de procéder.

Le PRÉSIDENT: Mais vous comprenez sans doute que nous ne pouvons pas procéder d'une façon très régulière. Nous ne savons pas combien de temps nous allons siéger au cours de la présente session. Nous ne savons pas si nous allons étudier cette question pendant deux mois; nous pouvons ne pas avoir plus qu'une semaine ou quelques jours à siéger.

M. WINCH: Monsieur le président, si quelqu'un veut m'appuyer, je propose que le Comité s'ajourne immédiatement afin que ceux qui ont pris des notes puissent se préparer à poser des questions à 3 h. 30 cet après-midi dans la salle du Comité des chemins de fer.

M. LLOYD: Monsieur le président, j'appuie la proposition sous réserve que, si un témoin doit se présenter et faire un exposé, des copies de cet exposé nous soient fournies afin que nous puissions suivre les idées qu'il avancera. De plus, le personnel aura le texte d'avance et cela devrait aider à abrégier le retard que met l'imprimerie à livrer des exemplaires du compte rendu aux membres du Comité.

La proposition est acceptée.

M. CANTELON: Monsieur le président, j'espère que M. Winch ne pense pas que nous sommes trop stupides pour avoir pu prendre des notes.

M. WINCH: Monsieur le président, je suis surpris que mon honorable ami fasse une supposition semblable. J'imagine qu'il a pris des notes tout comme nous l'avons tous fait.

CHAMBRE DES COMMUNES

Deuxième session de la vingt-sixième législature

1964-1965

---

COMITÉ PERMANENT

DES

# CHEMINS DE FER, CANAUX ET LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES

*Président:* JEAN-T. RICHARD

---

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule 13

---

SÉANCE DU MARDI 2 MARS 1965

---

Concernant le

Bill C-120, Loi modifiant la Loi sur les chemins de fer, la Loi sur les transports, ainsi que la Loi sur les chemins de fer Nationaux du Canada, et abrogeant la Loi sur le National-Canadien et le Pacifique-Canadien.

---

TÉMOINS:

L'honorable J. W. Pickersgill, ministre des Transports, M. J. R. Baldwin, sous-ministre des Transports, et tous du ministère des Transports, MM. H. J. Darling, directeur des études économiques, R. R. Cope, directeur, Direction des chemins de fer et des routes, H. B. Neilly, Économiste en chef, Direction des chemins de fer et des routes.

ROGER DUHAMEL, M.S.R.C.

IMPRIMEUR DE LA REINE ET CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE

OTTAWA, 1965

21820-1

COMITÉ PERMANENT  
DES  
CHEMINS DE FER, CANAUX ET LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES

Président: M. Jean-T. Richard

MM.

Addison	Grégoire	Millar
Armstrong	Guay	Mitchell
Balcer	Gundlock	Muir ( <i>Lisgar</i> )
Basford	Hahn	Nugent
Beaulé	Horner ( <i>Acadia</i> )	Olson
Berger	Howe ( <i>Wellington-</i> <i>Huron</i> )	Pascoe
Boulanger	Kindt	Prittie
Cadieu	Korchinski	Pugh
Cameron ( <i>Nanaïmo-</i> <i>Cowichan-les Îles</i> )	Lachance	Rapp
Cantelon	Laniel	Regan
Cantin	Latulippe	Rhémaume
Cowan	Leblanc	Rideout (M <sup>me</sup> )
Crossman	Lessard ( <i>Saint-Henri</i> )	Rock
Crouse	Lloyd	Southam
Deachman	Macaluso	Stenson
Fisher	Macdonald	Stewart
Forbes	MacEwan	Tucker
Foy	Marcoux	Watson ( <i>Assiniboïa</i> )
Godin	Matte	Winch—60
Granger	McBain	

(Quorum 12)

Le secrétaire du Comité,  
D.-É. Lévesque.

ORDRE DE RENVOI

CHAMBRE DES COMMUNES  
Le JEUDI 25 février 1965.

*Il est ordonné,—*Que les noms de MM. Deachman, Horner (*Acadia*), Watson (*Assiniboia*) et Forbes soient substitués à ceux de MM. Greene, Cooper, Kennedy et Irvine sur la liste des membres du comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques.

Attesté

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



## PROCÈS-VERBAUX

Le MARDI 2 mars 1965,  
(27)

Le Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques se réunit à 9 h. 40 du matin, sous la présidence de M. Jean-T. Richard.

*Présents:* M<sup>me</sup> Rideout et MM. Armstrong, Balcer, Cantin, Cowan, Crossman, Crouse, Deachman, Foy, Godin, Granger, Hahn, Horner (*Acadia*), Lachance, Lloyd, Macdonald, Regan, Richard, Stewart, Winch (20).

*Aussi présents:* MM. J. W. Channon, conseiller du ministre de l'Agriculture; K. D. M. Spence, c.r., avocat de la Compagnie des chemins de fer Pacifique-Canadien auprès de la Commission; J. J. Frawley, province d'Alberta; Craig S. Dickson, de la Commission des transports maritimes; Alastair MacDonald, c.r.; G. J. Gorman, Ottawa; Arthur V. Mauro, c.r., avocat de la province du Manitoba; John F. Cunningham, directeur du service de distribution de l'*Allied Chemical Canada Ltd.*, de Montréal; D. G. Blair, de la province de la Saskatchewan, et un représentant de la Compagnie des chemins de fer Nationaux du Canada.

Le Comité reprend l'étude du fond du bill C-120, Loi modifiant la Loi sur les chemins de fer, la Loi sur les transports, ainsi que la Loi sur les chemins de fer Nationaux du Canada et abrogeant la Loi sur le National-Canadien et le Pacifique-Canadien.

Le président communique au Comité la correspondance reçue au sujet des mémoires à soumettre par les témoins de l'extérieur.

Suivant débat, le Comité reprend l'interrogatoire des témoins du ministère des Transports.

Le président propose de poser des questions d'ordre général aux témoins, puisque le Comité étudie le fond du bill.

A midi et 21 minutes, l'interrogatoire des témoins est interrompu et le Comité s'ajourne à 4 heures de l'après-midi.

## SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI (28)

Le Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques se réunit à 4 h. 20 de l'après-midi, sous la présidence de M. Jean-T. Richard.

*Présents:* M<sup>me</sup> Rideout et MM. Addison, Berger, Cantin, Cowan, Crossman, Deachman, Forbes, Foy, Godin, Granger, Hahn, Howe (*Wellington-Huron*), Kindt, Lachance, Lloyd, Macaluso, MacEwan, Millar, Muir (*Lisgar*), Olson, Pascoe, Regan, Richard, Southam, Stewart, Watson (*Assiniboia*), Winch (28).

*Aussi présents:* MM. K. D. M. Spence, avocat de la Compagnie des chemins de fer du Pacifique-Canadien auprès de la Commission, d'Ottawa, et Alastair MacDonald, c.r., d'Ottawa.

Le Comité reprend l'étude du fond du bill C-120, Loi modifiant la Loi sur les chemins de fer, la Loi sur les transports, ainsi que la Loi sur les chemins de fer Nationaux du Canada, et abrogeant la Loi sur le National-Canadien et le Pacifique-Canadien.

Le ministre est interrogé.

M. Pickersgill propose que le président de la Commission des transports soit invité à comparaître comme témoin, et le Comité en convient.

A 5 h. 30, le ministre s'excuse et MM. Baldwin et Cope sont interrogés par le Comité.

A 5 h. 50, le Comité lève la séance pour se réunir de nouveau à 9 h. 30 du matin, le 4 mars 1965, pour entendre les mêmes témoins du ministère des Transports, le président de la Commission des transports et M. Whittaker, directeur général de la *Coal Operators' Association of Western Canada*.

*Le secrétaire du Comité,  
(à titre temporaire)  
Marcel Roussin.*

## TÉMOIGNAGES

Le MARDI 2 mars 1965.

Le PRÉSIDENT: A l'ordre, messieurs.

Vendredi dernier le secrétaire du Comité a expédié des télégrammes à plusieurs compagnies et sociétés, et à certaines personnes intéressées leur demandant de répondre immédiatement par télégramme si elles voulaient comparaître devant le Comité. Le secrétaire leur a demandé de lui faire connaître tout de suite leurs intentions, et de lui faire tenir à l'avance un nombre suffisant d'exemplaires de leurs mémoires, au moins dans une langue mais si possible en français et en anglais. Jusqu'à présent nous avons reçu quelques réponses. La *Canada Gulf and Railway Company* a l'intention de soumettre un mémoire. La *Northwest Line Elevators Association* a convenu de soumettre un mémoire et tient à comparaître. La compagnie du Pacifique-Canadien a fait savoir qu'elle n'a pas l'intention de soumettre de mémoire au Comité pour le moment. La Chambre de commerce canadienne a fait savoir qu'elle présenterait un mémoire lors de la prochaine session du Parlement. La *Branch Line Association* du Manitoba présentera un mémoire, mais les chemins de fer nationaux n'ont pas l'intention de soumettre de mémoire pour le moment.

Ce sont les seules réponses que nous ayons reçues jusqu'à présent, mais évidemment ce n'est que jeudi matin. J'ai voulu vous mettre au courant des événements, et d'après ces réponses vous vous rendrez compte que jusqu'à présent, peu de groupements nous ont fait savoir qu'ils voulaient comparaître devant le Comité.

M. MACDONALD: Monsieur le président, étant donné que le Pacifique-Canadien, la Chambre de commerce et d'autres nous ont fait savoir qu'ils ne veulent pas soumettre de mémoire pour le moment, je voudrais qu'il soit consigné au compte rendu que, selon moi, une des raisons pour lesquelles nous voulons étudier le fond du bill tout de suite est que nous pourrions ainsi réfléchir et tenir compte de leurs commentaires par rapport au bill dont nous sommes saisis. J'estime que c'est bien peu courtois de leur part de dire qu'ils ne tiennent pas à nous soumettre de mémoire pour le moment. S'ils veulent nous aider à faire adopter cette mesure ils pourraient bien saisir l'occasion qui leur est offerte de comparaître devant nous et de nous exprimer leurs opinions.

M. WINCH: J'appuie ce que M. Macdonald vient de dire. D'après ce que je comprends, d'après la déclaration que le ministre a faite à la Chambre et celle qu'il a faite devant nous lors de notre dernière réunion, notre Comité s'est réuni précisément pour entendre les opinions d'organismes tels que le National-Canadien et le Pacifique-Canadien sur certains principes d'ensemble. J'estime que cette situation est tout à fait regrettable.

Le PRÉSIDENT: En ce qui concerne le Pacifique-Canadien je dois ajouter, en toute justice, qu'après avoir déclaré qu'il n'avait pas l'intention de nous soumettre un mémoire, les représentants ont ajouté ceci:

Il est probable que des questions surgiront par suite des exposés que les autres intéressés feront pendant l'étude du nouveau bill quant aux renseignements que notre compagnie devrait fournir, mais en attendant, si le comité le permet, je me propose d'assister aux réunions simplement comme observateur.

Je ne sais pas si M. Spence a l'intention de comparaître comme témoin par la suite; peut-être pourrait-il nous expliquer son télégramme.

M. K. D. M. SPENCE, c.r. (*avocat auprès de la Commission, Pacifique-Canadien*): Monsieur le président, il nous a semblé que nous pourrions être beaucoup plus utiles par la suite, et qu'en assistant entretemps aux réunions je pourrai prendre note de toute question à laquelle nous pourrions peut-être répondre plus tard. Nous n'avons pas pensé qu'il serait bien utile de soumettre un mémoire tout de suite au Comité.

Les hauts fonctionnaires du ministère des Transports ont expliqué les principes du bill et nous voulons aider votre comité dans toute la mesure du possible. Nous estimons, cependant, que notre mémoire vous aidera davantage si nous vous le soumettons plus tard.

M. MACDONALD: Monsieur le président, sauf votre respect, permettez-moi de dire que les propositions fondées sur le rapport MacPherson ont été rassemblées sous forme d'un projet de loi et que notre comité se réunit pour voir si ces mesures législatives sont suffisantes, ou si d'autres modifications sont nécessaires. Il me semble que si ces entités ne comparaissent pas les parlementaires perdent leur temps. Je trouve que nous avons le droit d'entendre tout de suite les commentaires des parties qui s'intéressent au bill alors que nous étudions ce projet de loi, et pas à une réunion ultérieure quand nous serons très occupés par d'autres questions.

M. REGAN: J'appuie ce que M. Macdonald vient de dire. Je pense que les chemins de fer et les autres parties intéressées devraient se réserver le droit de revenir après que nous aurons entendu d'autres mémoires s'ils jugent bon, mais j'estime qu'ils devraient soumettre leurs mémoires maintenant afin que nous ayons une idée de leurs opinions sur cette loi. Cela nous aiderait lorsque nous arriverons au fond de la question. Rien n'empêcherait qu'ils reviennent plus tard pour ajouter quelque chose d'après ce qui pourrait surgir entre-temps des autres témoignages et délibérations. A mon avis, il nous serait beaucoup plus utile, et ce serait beaucoup plus courtois de leur part, que les chemins de fer nous soumettent leurs mémoires maintenant.

M. STEWARD: Il me semble que le porte-parole du Pacifique-Canadien a expliqué bien clairement l'attitude de la compagnie. Il n'a pas de commentaires à faire au sujet du document dont nous sommes saisis, et il n'a pas de questions à poser. Il me semble que lorsqu'il dit cela, nous devons admettre qu'il le dit de bonne foi. Il semble que tout ce qui l'intéresse, c'est de donner des renseignements par rapport aux questions posées.

Le PRÉSIDENT: M. Baldwin a peut-être quelque chose à dire à ce sujet.

M. J. R. BALDWIN (*sous-ministre des Transports*): Monsieur le président, messieurs les membres du Comité, je ne sais vraiment pas ce que je pourrais dire sans dépasser les limites permises aux fonctionnaires. A vrai dire, dans nos propres rapports avec les divers groupements, nous avons senti qu'ils ne tenaient pas à soumettre leurs mémoires maintenant. On a l'impression que chaque partie veut savoir ce que l'autre va dire avant de se prononcer.

D'après ce que je comprends, le secrétaire du Comité a expédié beaucoup de télégrammes. Il y a un point important à cet égard, soit, d'après ce que je comprends, certains gouvernements provinciaux voudront peut-être faire des représentations. Je crois que plusieurs autres groupements hésitent quelque peu à révéler leur attitude avant de savoir quelle forme ces représentations vont prendre.

C'est une des difficultés que nous avons rencontrées lorsque nous avons essayé de nous mettre en rapport avec divers groupements ces jours derniers, afin de découvrir officieusement leurs intentions. Je pense que le rôle de certaines provinces qui, d'après ce que je comprends, voudront peut-être exprimer leurs opinions, est assez important sous ce rapport.

M. WINCH: Puis-je demander si les chemins de fer Nationaux ont également envoyé un observateur aujourd'hui?

M. SPENCE: En ce qui concerne les chemins de fer Nationaux, je puis vous dire que M. MacDougall tenait beaucoup à assister à cette réunion. M. Bandine a assisté à dernière réunion, mais ni l'un ni l'autre n'ont pu venir aujourd'hui et ils m'ont demandé d'assister à la réunion pour eux également.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, M. Baldwin a parlé des provinces et je pense qu'elles s'intéressent beaucoup à ce projet de loi. Des télégrammes leur ont été envoyés également, mais elles n'ont pas proposé de soumettre des mémoires. Jusqu'à présent, aucune des parties importantes n'a signifié son intention de comparaître. Nous en aurons peut-être des nouvelles demain ou après demain, après tout, elles ont à peine eu le temps de nous répondre depuis vendredi.

M. WINCH: Il n'y a rien que nous puissions faire, semble-t-il. Je propose que nous procédions comme on l'a proposé, et que nous posions des questions au sujet de la déclaration faite à la dernière réunion.

M. MACDONALD: M. Baldwin a parlé des provinces. J'estime que les provinces tout autant que les chemins de fer devraient se mettre à l'œuvre. Le public est au courant du bill depuis le 14 septembre de l'année dernière; le pays se préoccupe de la question depuis 75 ans et la Commission royale a rédigé son rapport il y a déjà longtemps.

Je me rends compte que nous ne pouvons pas dicter à un autre gouvernement souverain ce qu'il doit faire, mais j'estime que notre Comité est en droit de s'attendre à ce qu'on le traite poliment. A mon avis il faudrait établir une date à laquelle nous terminerons notre travail et nous n'entendrons plus de représentations au delà de cette date. Au lieu d'attendre indéfiniment dans l'espoir que les intéressés vont comparaître devant nous, s'ils n'ont pas l'intention de venir étudier la question avec nous, j'estime que le Comité devrait établir une date limite et entendre les personnes qui sont prêtes à comparaître d'ici là. J'estime que nous devrions prendre des dispositions pour que les gens se présentent sans tarder.

M. FOY: Monsieur le président, d'après ce que je comprends, le ministre et ses hauts fonctionnaires étaient d'avis, puisque le bill avait, pour ainsi dire, été rejeté et devait être présenté de nouveau, que nous devrions tenir nos réunions maintenant, afin que les parties intéressées puissent soumettre leurs mémoires et faire des propositions. De cette façon lorsqu'un nouveau bill sera rédigé on ne pourra pas nous accuser de mener, pour ainsi dire, une attaque par surprise comme on l'a fait dans le cas du projet de loi sur la main-d'œuvre. Vous vous souviendrez que les parties intéressées ont prétendu qu'elles ne savaient même pas qu'il allait en être question. Elles ont prétendu, entre autres, choses, qu'elles n'aient pas eu le temps de se défendre.

D'après ce que je comprends, c'est pour cela que nous nous réunissons pour ainsi dire prématurément au sujet du présent bill. Nous essayons de découvrir en quoi consistent les divers exposés qu'on va nous faire et de voir ce que nous pouvons faire pour élaborer un bill qui sera favorable à tous. Je ne comprends absolument pas pourquoi les parties intéressées ne nous apportent pas leur collaboration.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, pour le moment, je propose que nous poursuivions notre travail de ce matin, qui consiste à poser des questions au sujet du mémoire que les hauts fonctionnaires du ministère des Transports ont soumis la semaine passée. Des exemplaires des procès-verbaux et témoignages ont été envoyés à vos bureaux.

Après tout, il n'y a pas eu beaucoup de temps depuis vendredi, mais deux ou trois des parties intéressées ont néanmoins fait savoir qu'elles ont l'intention de soumettre des mémoires. Nous pourrions décider ce qu'il y a lieu de faire au cours de la semaine. Si on ne nous soumet pas d'autres mémoires, je ne sais pas si les membres du comité estiment que nous ne devrions tenir d'autres réunions.

M. WINCH: Si vous en convenez, je voudrais poser quelques questions.

Le PRÉSIDENT: Oui.

M. WINCH: Monsieur le président, je voudrais poser plusieurs questions au sujet du mémoire que le ministre et les hauts fonctionnaires du ministère des Transports ont présenté lors de notre dernière réunion. Je ne poserai que deux questions pour le moment car je sais que d'autres membres ont également des questions à poser.

Tout d'abord, voici: d'après le mémoire qui nous a été soumis lors de notre dernière réunion, il me semble que les propositions qui seront faites pendant la prochaine session, et dont nous sommes déjà saisis jusqu'à un certain point avec le bill C-120, sont fondées sur l'idée d'obtenir une loi qui permettra aux deux principales compagnies ferroviaires de se trouver en bonne position pour ce qui est des frais et des modalités d'exploitation. Évidemment, on y traite de l'abandon de certains embranchements qui ne sont pas rentables, des taux des transports des marchandises et des voyageurs, et de toutes les subventions du gouvernement fédéral. Si c'est exact, et c'est ainsi que j'ai compris le mémoire après avoir lu le texte des témoignages, je vais poser ma première question à M. Baldwin.

En acceptant ce principe général, a-t-on tenu compte des terrains, des minéraux, et ainsi de suite, octroyés aux chemins de fer et qui représentent des dons que le peuple canadien a faits à même ses propres ressources? Si vous me permettez, je voudrais vous citer quelques exemples à ce sujet. J'ai remarqué, en ce qui concerne le Pacifique-Canadien, que cette compagnie et d'autres qui font maintenant partie du réseau, ont reçu, jusqu'au 31 décembre 1963, des subventions en espèces et des ouvrages se chiffrant à \$106,280,334. En outre, le gouvernement fédéral ou les gouvernements provinciaux, il s'agit surtout du gouvernement fédéral, ont accordé au seul Pacifique-Canadien 43,962,546 acres de terres. Ces terres sont parmi les plus riches en ressources naturelles, en minéraux et autres, du Canada. Il ne m'est malheureusement pas possible de vous fournir les mêmes données pour le National-Canadien, car lorsque j'ai cherché ces données à la bibliothèque, j'ai découvert que les renseignements sur les subventions en argent ou sous forme de terrains qu'on peut obtenir pour le Pacifique-Canadien n'existent pas pour le National-Canadien.

Il me semble qu'on ne saurait oublier que les terres, les ressources minérales, et ainsi de suite, octroyées aux chemins de fer leur ont rapporté non pas des millions, mais des centaines de millions de dollars, et je parle en connaissance de cause. On peut citer comme exemple la *Consolidated Mining and Smelting* qui appartient à raison d'environ 65 p. 100 au Pacifique-Canadien. Est-ce que l'on tient compte de cet aspect de la situation des compagnies ferroviaires lorsqu'elles parlent d'établir leur exploitation sur des bases rentables?

M. BALDWIN: Pour répondre à votre question: si ma mémoire est fidèle, la Commission royale d'enquête sur les transports, en faisant ses recommandations a tenu compte de cet aspect de la question et a décidé qu'il ne fallait pas tenir compte d'anciens contrats accordés au Pacifique-Canadien ou des avantages que cette compagnie en avait retirés. La question n'est pas nouvelle, car la Commission des transports en a été saisie bien des fois par le passé relativement à diverses causes au sujet du tarif-marchandises.

Lorsque la Commission royale a étudié la situation financière des chemins de fer, elle a conclu qu'il fallait les considérer comme un ensemble qui fonctionne actuellement. C'est sur cette base que la Commission a formulé ses recommandations et c'est aussi la base sur laquelle la loi a été formulée.

M. WINCH: C'était peut-être l'opinion de la Commission, mais quelle est l'opinion du gouvernement ou, plutôt, de votre ministère? Je vais vous citer un exemple, si vous voulez bien. Le Pacifique-Canadien a repris la compagnie

de chemins de fer Esquimalt-Nanaimo de l'île de Vancouver et, par conséquent, il a repris une vaste étendue de terres octroyées où se trouve le meilleur bois du Canada, donc le meilleur bois de la Colombie-Britannique sur l'île de Vancouver, et ce n'est que l'an passé que le Pacifique-Canadien a établi une société distincte qui en un an seulement a vendu pour 55 millions de dollars de terrains je crois bien. Ainsi, le Pacifique-Canadien s'est assuré une forte proportion des fonds de *MacMillan, Bloedel et Powell River Limited*. Par conséquent, est-ce que vous prétendez que, bien que ces recettes de la compagnie proviennent maintenant de terres octroyées, il ne faudrait pas en tenir compte par rapport à l'exploitation du Pacifique-Canadien?

M. BALDWIN: Je ne me propose pas d'exprimer des opinions. Je maintiens simplement que le rapport de la Commission royale de même que la loi, sont fondés sur la conclusion suivante: l'économie des chemins de fer devrait se rattacher à l'aspect du transport, non à l'aspect de l'entreprise elle-même.

M. WINCH: Malgré cet octroi à la compagnie de chemins de fer et même si elle en retire un profit on estime, officiellement, qu'il ne faudrait pas en tenir compte?

M. BALDWIN: Monsieur, je ne suis pas ici pour exprimer des opinions, mais seulement pour répondre aux questions au sujet des bases sur lesquelles la loi est fondée.

M. WINCH: D'après ce que je vois, monsieur le président, ce sera très intéressant, lorsque nous étudierons ce sujet.

Le PRÉSIDENT: Il conviendra de le faire lorsque nous aurons un témoin à qui nous pourrions poser des questions à cet égard.

M. WINCH: Je vais poser une seule question, bien que j'en aie beaucoup d'autres. Je suppose que M. Spence en prenne note pour les deux compagnies ferroviaires. La question se rapporte à l'abandon de certaines lignes. A la dernière réunion, on nous a dit qu'une administration chargée de la rationalisation des lignes d'embranchement s'occuperait de la question de l'abandon des lignes et que, si ma mémoire est fidèle, trois commissaires feraient partie de cette administration.

Les demandes d'abandon de lignes iront d'abord au ministère des Transports, donc au ministre, comme la question intéresse essentiellement les chemins de fer, or je suppose que toutes les données sur la ligne d'embranchement en question, les renseignements d'ordre économique pour ce qui est des chemins de fer et les mêmes renseignements pour ce qui est du public, des entreprises, des éleveurs, et ainsi de suite, desservis par la ligne, seront soumis au conseil des Transports, donc, en fin de compte, au ministre des Transports. Sur quoi se fonde-t-on pour énoncer cette nouvelle ligne de conduite selon laquelle ce seront l'Administration de l'organisation rationnelle des embranchements et le ministre de l'Agriculture qui rendront la décision définitive?

M. BALDWIN: La loi qu'on se propose d'adopter changera complètement la façon de procéder. Le ministre des transports ne s'occupera pas de ces questions, parce que la Commission des transports est un organisme quasi judiciaire autonome, bien qu'elle puisse en appeler au gouvernement. Si la loi est adoptée, l'Administration de l'organisation rationnelle relèvera du ministre de l'Agriculture, parce qu'on se rend compte que le problème de l'abandon des embranchements intéresse surtout les provinces des Prairies, et qu'il est étroitement lié à l'agriculture des provinces.

Je ne sais pas s'il est nécessaire d'ajouter autre chose. On ne procédera pas tout à fait comme vous l'avez indiqué, car les demandes seront adressées au nouvel organisme qui, après avoir décidé de la suite à donner aux demandes, s'assurera auprès de la Commission des transports si les embranchements visés sont exploités à perte. Si c'est le cas on les subventionnera.

M. WINCH: Il est dit aussi que les lignes qu'il est question d'abandonner devront l'être dans un délai de cinq ans.

M. BALDWIN: Le délai de cinq ans n'est pas définitif. On se propose de permettre que les cas d'abandon de lignes soient revus à intervalles réguliers.

M. WINCH: Selon la proposition, est-ce le ministre de l'Agriculture, le ministère des Transports ou la Commission des transports qui auront qualité pour décider?

M. BALDWIN: En ce qui concerne les mesures à prendre immédiatement, c'est l'Administration qui fera rapport au ministre de l'Agriculture qui aura qualité pour décider. L'Administration pourra en décider seule, bien qu'il y ait moyen d'en appeler au gouvernement.

M. WINCH: Ainsi, ce sera le ministre de l'Agriculture qui aura qualité pour décider de l'abandon des embranchements?

M. BALDWIN: Non, l'administration, mais on aura le droit d'en appeler au gouvernement.

M. WINCH: Au gouvernement ou à la Commission des transports?

M. BALDWIN: Non, pas à la Commission des transports. La Commission a uniquement pour rôle de déterminer si un embranchement est exploité à perte. La Commission calculera les frais.

M. WINCH: Donc, vous supprimez complètement l'autorité de la Commission des transports de décider si ces embranchements doivent être abandonnés?

M. BALDWIN: Oui.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, je crains que, si nous continuons de cette façon, nous allons sauter d'un sujet à l'autre.

J'ai écouté M. Winch au commencement, parce qu'il parlait plus ou moins des antécédents du bill tels que M. Darling les a expliqués jeudi. Je pense, toutefois, qu'il serait beaucoup plus utile que nous posions maintenant nos questions, d'après le mémoire de M. Darling sur les antécédents du bill, pour passer ensuite aux articles visant les taux, à ceux visant les embranchements, et ainsi de suite. Autrement, nous allons sauter d'un groupe d'articles à un autre. S'il y a d'autres questions sur le fond du bill, qu'on les pose tout de suite.

M. REGAN: Monsieur Darling, je voudrais vous poser une question d'ordre général. En ce qui concerne les solutions qu'apporte le bill et les problèmes que la commission royale a été chargée d'étudier, je remarque qu'au cours de votre témoignage de jeudi, c'est à la page 749 (*version anglaise*) du compte rendu, vous avez dit ceci:

...la Commission royale était chargée de trouver une explication ou une solution à apporter aux augmentations horizontales du tarif-marchandises qui ont lieu périodiquement et successivement. En accomplissant cette tâche, la Commission devait voir s'il ne serait pas possible de prendre des mesures qui mettraient d'aplomb les réseaux ferroviaires du Canada.

Voici ce que je voudrais vous demander: n'est-il pas vrai que la Commission a en réalité été constituée pour régler le problème des chemins de fer et pour étudier la possibilité de mettre fin ou de remédier aux inégalités qui existent dans le tarif-marchandises? Vous ne parlez pas de ce deuxième aspect de la question. Convenez-vous que c'est là un des objets du bill et, dans le cas de l'affirmative, quelles dispositions le bill renferme-t-il pour redresser les inégalités que la commission a décelées?

M. H. J. DARLING (*directeur des études économiques du ministère des Transports*): Je pense que c'est indiqué dans le mandat de la Commission là

où il est question des inégalités dans le tarif. La Commission royale a pensé qu'il s'agissait surtout des inégalités qui se produisent à cause de l'augmentation horizontale du pourcentage.

M. REGAN: Je m'excuse, mais je ne vous entends pas très bien.

M. DARLING: Dans l'ensemble, la Commission royale a compris, d'après son mandat, qu'il s'agissait des inégalités découlant de l'augmentation horizontale des pourcentages. En réalité, certaines régions du pays et certains genres de transport ne subissent nullement l'effet de ces augmentations. Ce sont les principales injustices.

M. REGAN: S'il y a des injustices envers les expéditeurs, à quel endroit du bill y a-t-il une disposition qui les redresse ou qui améliorerait la situation des expéditeurs relativement à ces injustices?

M. DARLING: La Commission royale visait avant tout à rendre les sociétés de chemins de fer capables de couvrir leurs frais en les soulageant des lignes non rentables et d'autres fardeaux et en leur accordant une certaine liberté dans la réorganisation de leurs services afin qu'elles puissent affronter efficacement la concurrence. De l'avis de la Commission, les chemins de fer pourraient en conséquence s'en tirer à l'avenir sans avoir recours à des augmentations générales de leurs tarifs. Naturellement, il faudrait augmenter certains tarifs, mais rien n'a été établi à ce sujet. Il s'agissait de rationaliser et de rendre plus rentable l'exploitation des chemins de fer, de manière à faire des économies qui mettraient effectivement les chemins de fer en mesure de faire leurs frais sans avoir recours à d'autres augmentations excessives de leurs tarifs.

M. REGAN: Vous dites que le bill ne vise effectivement qu'à prévenir toute nouvelle injustice ou que ne s'aggravent celles qui existent actuellement. Or, si le bill ne vise simplement qu'à prévenir les injustices en éliminant les services non rentables ou s'il n'aura pour résultat que d'éliminer le besoin d'autres augmentations uniformes, n'admettez-vous pas que le bill ne contribue en rien à faire disparaître les injustices qui existent actuellement et qui demeurent les mêmes?

M. DARLING: Je ne sais pas de quelles injustices vous voulez parler. Au sujet de la question que vous avez soulevée, je puis seulement vous dire, d'une façon générale, que le bill qui traite des chemins de fer ne semble rien prévoir pour l'expéditeur.

M. REGAN: C'est à peu près cela.

M. DARLING: Il semble y avoir à cela une réponse bien nette. On a commencé à s'occuper des expéditeurs en 1959 lorsqu'on a immobilisé les tarifs. Par la suite, les chemins de fer ont demandé une augmentation de tarifs. Le gouvernement est entré en cause et a absorbé une augmentation des tarifs, ce qu'il a continué de faire. Ainsi, depuis trois ou quatre ans, les expéditeurs ont bénéficié de 70 millions de dollars par année qu'ils auraient autrement dû prélever en tarif-marchandises. Il est à espérer que les recommandations de la Commission, tout en augmentant l'efficacité des chemins de fer, leur permettra de rentrer dans leurs frais supplémentaires parce qu'ils seront en mesure de fournir des services plus efficaces aux expéditeurs. En fait, les présents crédits les aident en ce sens depuis 5 ou 6 ans.

M. REGAN: Lorsque vous déclarez que nos expéditeurs ont reçu de l'aide depuis 5 ou 6 ans, il s'agit de mesures d'assistance générale et rien n'a été prévu pour aider les expéditeurs qui avaient au début été victimes d'une injustice ou qui ont été victimes d'une concurrence injuste par rapport à une catégorie de produits. L'aide accordée aux expéditeurs depuis 1959 était simplement une mesure uniforme en vue de prévenir toute autre augmentation du tarif. Autrement dit, elle n'aidait en rien un expéditeur qui est désavantagé par comparaison aux autres. N'est-il pas juste de dire cela?

M. DARLING: Je ne sais pas si je dirais qu'il y a là une injustice. Il peut y avoir des gens qui ont eu raison de temps à autre de se plaindre au sujet de leur tarif-marchandises. Mais il me semble que, les tarifs étant immobilisés depuis six ans, toutes les augmentations auraient été uniformes et d'application générale. Et donc, les expéditeurs auraient dû être en mesure de supporter ces augmentations comme dans le cas des augmentations de tarif antérieures, peu importe si certain tarif-marchandises a échappé à l'augmentation générale.

M. REGAN: Vous admettez avoir déclaré que le bill ne comporte aucune disposition visant à la réparation des injustices dont les expéditeurs ont été les victimes.

M. BALDWIN: Il faudrait, à mon sens, commencer par définir ce que l'on entend par injustice avant de pouvoir répondre à la question, à savoir comment l'injustice peut être réparée. Pour ce qui est de savoir ce qui constitue une injustice dans les conditions actuelles, la décision relève de la Commission des transports. La nouvelle mesure législative est établie sur des principes qui changent la façon d'aborder le problème. En plus d'essayer de trouver un moyen de soulager les chemins de fer de certains prétendus fardeaux qui les placent dans une situation désavantageuse au point de vue économique, le nouveau projet de loi avance le principe, à savoir qu'une augmentation de tarif uniforme est préjudiciable à certaines régions. La meilleure solution est de permettre que les tarifs atteignent le niveau voulu selon la concurrence, sous réserve d'un tarif minimum et d'un tarif maximum. Mais il vous faudra tout d'abord définir ce que l'on entend par injustice avant de pouvoir dire quelle est, s'il y a lieu, l'aide accordée.

M. WINCH: Puis-je vous demander pourquoi, dans bien des cas, les frais d'expédition à partir de Vancouver jusque dans l'Est sont plus élevés que dans le sens contraire? Si ce n'est pas une injustice, qu'est-ce donc?

M. STEWART: Monsieur le président, n'y aurait-il pas moyen de procéder de façon plus méthodique?

Le PRÉSIDENT: En effet. Monsieur Regan, vous avez la parole, et après cela, M. Lloyd, M. Stewart, M. Hahn et M. Horner.

M. REGAN: Vous venez de parler de la question d'injustice qui semble toucher une région plus qu'une autre en raison des conséquences de l'augmentation uniforme et vous admettez qu'il s'agit là d'une injustice. Or, si l'on parle de ce genre d'injustice, le bill ne comporte aucune disposition visant à réparer ces injustices qui sont le résultat des augmentations uniformes. Il comporte seulement une disposition visant, effectivement ou non, à empêcher que le nombre de ces injustices n'augmente à l'avenir. Est-ce exact?

M. BALDWIN: Si je vous comprends bien, le tarif maximum accordera une protection appréciable contre certaines catégories de tarifs qui, à votre avis, sont inéquitables. Nous ferons d'importantes mises au point des taux et nous adapterons les services aux conditions économiques de la concurrence, ce qui, nous l'espérons, aboutira à certains résultats. Si vous voulez me permettre de me reporter aux principes fondamentaux établis par la Commission royale, il s'agirait de dire, d'après moi, que si les injustices particulières ou premières que crée ou continue de créer la situation, selon le cas, il faudrait peut-être que le gouvernement apporte d'autres solutions pour les régler sans imposer un fardeau économique aux sociétés de chemins de fer elles-mêmes.

Vous avez sans doute remarqué que le nouveau projet de loi ne modifie en rien la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes, bien qu'il soit censé être un moyen de remédier à l'injustice que représente le tarif pour les provinces de l'Atlantique. Il y a lieu de se poser de nombreuses questions à ce sujet, à savoir si les mesures législatives en vigueur ou les mesures législatives proposées offrent une solution à cette injustice en

particulier. C'est pourquoi la Commission royale a recommandé d'étudier de nouveau le problème et que le gouvernement devrait entreprendre d'autres études sur le sujet.

M. REGAN: Je vous assure que nous sommes tous heureux d'apprendre que le gouvernement prendra probablement d'autres mesures législatives en vue de réparer cette injustice. Mais nous sommes intéressés à savoir en quoi le présent bill contribue à la faire disparaître. Pour ce qui est de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes, je constate qu'elle n'est pas modifiée; mais si le présent bill est adopté, est-ce que la loi en question n'en sera pas moins efficace?

M. BALDWIN: Je ne crois pas.

M. REGAN: Vous ne l'admettez pas. Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes vise à établir une différence entre le tarif-marchandises en vigueur dans les provinces Maritimes et celui qui est en vigueur dans les autres parties du Canada. Vous admettez sûrement que la loi en question comporte un problème, c'est-à-dire qu'il a été plus difficile de maintenir cette réduction de tarif à l'égard des Maritimes en raison de la concurrence qui existe dans les régions centrales du Canada. Mais vous n'admettez pas que l'efficacité de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes a diminué ces dernières années?

M. BALDWIN: Si vous voulez dire par suite des augmentations uniformes de tarif, je vous réponds que oui.

M. REGAN: Mais non par suite de la concurrence que représentent les entreprises de camionnage dans le Canada central, eu égard aux provinces Maritimes?

M. BALDWIN: Je crois vous avoir répondu là-dessus que l'industrie du camionnage, qui a pris un essor rapide, n'a pas été un facteur aussi important dans les provinces Maritimes que dans le Canada central.

M. COWAN: Avez-vous jamais vu les routes provinciales dans les Maritimes?

M. REGAN: Vous admettez qu'il existe bien des facteurs comme la question de situation géographique, le retour des cargos, et d'autres facteurs encore.

M. BALDWIN: En effet.

M. REGAN: Si le présent bill contribue à libérer les chemins de fer et à mettre plus d'insistance sur la concurrence, est-ce que, par le fait même, cela ne diminuera pas l'efficacité de la loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes qui vise à maintenir la position des chemins de fer parce que, dans les régions où il existe une concurrence, les taux continueront à diminuer, tandis que dans les régions où il n'y a pas de concurrence, les chemins de fer voudront naturellement porter leur revenu net au maximum et maintiendront le tarif à son niveau actuel ou l'augmenteront?

M. BALDWIN: La protection qu'offre le loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes subsistera toujours. Cette loi n'est pas modifiée par le présent bill. Je veux dire qu'avec le temps, on aura tendance dans les provinces Maritimes à protéger en général l'industrie contre la concurrence.

M. REGAN: La concurrence que représente actuellement l'industrie du camionnage pour les chemins de fer dans les Maritimes ne constitue certainement pas un facteur de tarification.

M. BALDWIN: Pas encore d'une façon sensible, mais je prévois que cela viendra. J'allais justement dire que la meilleure façon de régler cette affaire est d'affirmer bien franchement que le présent bill ne vise pas à régler la position spéciale où se trouvent les provinces de l'Atlantique autrement qu'en leur préservant les droits qu'elles possèdent déjà, tout en sachant que le gouvernement entreprendra une série d'études spéciales en vue de régler ce problème particulier.

M. REGAN: Je cherche seulement à établir que, entre-temps, si l'on adopte la présente mesure législative, elle aura un effet ailleurs, vu qu'elle influencera la concurrence dans le Canada central et qu'elle contribuera à diminuer encore l'aide accordée à l'économie des Maritimes en vertu de la loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes.

M. BALDWIN: Nous ne pouvons admettre cela. Nous ne croyons pas que ce soit nécessairement le cas.

M. REGAN: Si l'on accorde plus de liberté aux chemins de fer pour baisser leurs tarifs dans les régions où il existe une concurrence, ils le feront peut-être dans le Canada central, tandis que, dans le cas des Maritimes, la loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes maintient exactement la même situation qui existe actuellement. Au point où nous en sommes, les sociétés de chemins de fer auront toute liberté maintenant pour établir des tarifs qui pourront affronter la concurrence et le présent bill ne renferme rien qui puisse occasionner des réductions de tarif générales. Divers facteurs pourront jouer dans la concurrence en général. Il est certain que la situation des sociétés de chemins de fer leur permettra de réduire leurs taux plus librement qu'elles ne peuvent le faire à l'heure actuelle.

M. BALDWIN: Elles seront libres d'affronter certains genres de concurrence; mais cela ne veut pas dire que la présente mesure législative aura pour effet de changer tout le niveau des taux de concurrence. Je ne pense pas pour un instant qu'il en soit ainsi.

M. REGAN: Permettez-moi d'aller un peu plus loin et de vous demander quel contrôle ou quelle réglementation le gouvernement entend exercer sur les taux relatifs à l'exportation ou l'importation en vertu du nouveau bill?

M. BALDWIN: Ces taux seront établis par les sociétés de chemins de fer.

M. REGAN: De la même façon?

M. BALDWIN: Oui, je le pense.

M. REGAN: Alors, dans le cas des cargaisons de produits d'exportation ou d'importation, qui proviennent d'un point de l'intérieur ou de la région de l'Ontario, vous savez que la loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes ne s'applique pas. En outre, comme les ports atlantiques sont encore plus éloignés de l'intérieur, il se peut que les taux qui seront établis par suite de ce nouvel aspect de concurrence ou que les nouveaux taux qui seront établis à l'égard du transport des marchandises en passant par Montréal et par New York à destination des ports en question risquent de compromettre les opérations des ports de Saint-Jean et d'Halifax.

M. DARLING: Je ne crois pas que les sociétés de chemins de fer veulent changer un mode de trafic qu'elles ont tout intérêt à garder autant que possible tel qu'il est actuellement et même à augmenter leurs recettes à l'égard des produits d'exportation et d'importation. C'est un point qui n'est pas prévu dans les principes du bill et qui reste à étudier. L'article 9 du bill prévoit la tenue d'une enquête à l'égard de tout problème de ce genre qui pourrait se poser. Mais, d'après les principes du bill, en ce qui concerne les mesures prises par les sociétés de chemins de fer, leurs clients et les expéditeurs, la méthode de tarification est établie et ils insistent là-dessus. Cependant, comme nous l'avons déjà vu, il peut se produire des cas où l'on présentera certains faits sous un faux jour pour des motifs que l'on ne pourra expliquer au point de vue économique. Il pourra se produire d'autres situations qui ne seront pas économiquement avantageuses par rapport à la politique nationale. Mais nous n'essayons pas de tenir compte des cas de ce genre dans le présent bill.

Le bill traite la question d'une politique nationale en matière de transport et, s'il existe actuellement des cas qui donnent lieu à certaines injustices ou qui sont le résultat de l'application de ce programme et qui sont tenus pour contraires au programme national, la ligne de conduite à suivre est nettement

définie: ces cas devraient être prévus et l'entreprise de transport devrait être indemnisée pour toute insuffisance tarifaire qui en résulterait. Nous essayons de les prévoir.

M. REGAN: Nous estimons qu'il est de notre devoir, lorsque l'occasion nous est donnée de déterminer de façon précise l'objet du bill, de chercher à savoir où il existe des injustices et ce qui pourrait en arriver. Vous insinuez que les sociétés de chemins de fer ne s'opposeraient pas à porter au maximum leur revenu net. Par conséquent, si les sociétés de chemins de fer ont grand avantage à faire passer les cargaisons par Portland et New York, pourquoi ne le feraient-elles pas puisqu'il n'existe plus de règlement pour les en empêcher? Et, si elles le faisaient en vertu d'une mesure statutaire, le présent bill confère-t-il à quelqu'un le pouvoir de faire quelque chose pour les en empêcher?

M. DARLING: Si les taux dont il est présentement question rapportent bien aux sociétés de chemins de fer, il n'y a aucune raison pour qu'elles veuillent détourner leur trafic par Portland et New York.

M. REGAN: Hormis qu'elles puissent augmenter leur revenu en faisant cela.

M. DARLING: Si elles réalisent des profits sur les lignes qu'elles exploitent actuellement, il n'y a aucune raison pour qu'elles détournent le trafic.

M. REGAN: Croyez-vous qu'elles réaliseraient plus d'argent si elles détournaient le trafic vers d'autres lignes?

M. DARLING: Non, mais je n'en suis pas certain.

M. BALDWIN: Pourquoi voudraient-elles détourner le trafic, si elles réalisent un revenu suffisant dans les conditions actuelles?

M. REGAN: Pour revenir à la question, puisque vous ne savez pas si, oui ou non, les sociétés de chemins de fer pourraient juger qu'il vaut mieux passer par Portland ou New York, en admettant qu'elles voudraient le faire, il n'y a rien dans le présent bill pour les en empêcher et personne n'a le pouvoir de les en empêcher.

M. DARLING: En premier lieu, non. Évidemment, il faut considérer l'intérêt des chemins de fer eux-mêmes dans cette question. Dans un sens, ils peuvent adopter une telle ligne de conduite à l'heure actuelle. Ils pourraient détourner leur transport en vertu du régime actuel. Vous savez sans doute qu'un grand nombre de ces taux portuaires se rattachent tous à un régime tarifaire général concernant la région de l'Atlantique.

M. REGAN: Je le sais. Mais vous abandonnez ce programme.

M. DARLING: Non. ce sont les chemins de fer mêmes qui l'établissent, et nous ne nous en mêlons pas. Je ne vois pas pourquoi il serait de notre intérêt de nous en mêler.

M. REGAN: Mais si des problèmes semblables se présentent, c'est tout de suite qu'il faut les régler, au lieu d'essayer d'ajouter à cette loi plusieurs articles à l'encontre de mouvements hypothétiques. Ne vaudrait-il pas mieux inclure dans cette loi l'idée de quelque forme de protection, d'un organisme ou d'une personne qui aurait le droit d'opposer son veto ou d'annuler un règlement des chemins de fer en vue de telles actions, s'ils optaient dans ce sens?

M. DARLING: Agir de la sorte serait aller fondamentalement à l'encontre de cette loi, dont l'objet est de permettre aux chemins de fer de poursuivre leurs affaires, tout comme les autres entreprises. Je le répète, la loi prévoit, à l'article 9, une révision de ces questions. Il se peut que des obstacles surgissent au cours de la mise au point et que l'on juge nécessaire, en raison de politiques nationales, de prendre certaines mesures. Toutefois, si l'on n'agit pas de la façon mentionnée dans la loi, ce sera entièrement au détriment des

chemins de fer. Il suffira alors d'émettre une ordonnance. C'est ce point même que la commission a jugé des plus importants; c'est-à-dire que nous devrions éviter de mêler la politique nationale des transports à la politique nationale.

M. BALDWIN: Je ne suis pas un expert très compétent en matière de taux, comme vous pourrez vous en apercevoir; mais, si je comprends bien, le genre de situation dont vous avez parlé s'est présenté du fait même des mesures et de la décision prises par les chemins de fer et non à la suite d'une recommandation particulière du gouvernement. Ils peuvent donc la modifier dès maintenant, s'ils le désirent.

L'objet de vos préoccupations est, si je ne m'abuse, le droit de remédier à cette situation dans le cas d'une injustice quelconque. La difficulté que j'y vois, c'est comment définir l'injustice. C'est parfois très facile, mais parfois très difficile. Nous nous rendons compte, d'autre part, qu'à l'occasion, l'intérêt du public pourrait sembler menacé. Peut-être cette phrase l'emporte-t-elle sur le mot injustice, je l'ignore.

De toute façon, nous l'avons admis. Nous avons tenté de parer cette difficulté dans l'article 9 du projet de loi, par lequel une enquête est prévue. C'est un des points que nous ont signalé les auteurs de maintes recommandations, et à propos desquels le ministre a accepté de revoir plus à fond la question. S'il semble qu'une injustice (on peut employer une autre expression, si vous voulez) se manifeste, il y aurait lieu de prévoir un droit de révision et de prendre des mesures pour y remédier. Tel est d'ailleurs l'objet de l'article 9. Le ministre étudie actuellement cet article de plus près pour voir si, dans l'esprit du gouvernement, il est suffisant ou s'il est nécessaire de le rectifier.

M. REGAN: Je crois que cette discussion a du bon, vu que certains d'entre nous estiment peut-être que l'on accorde trop de liberté sur ces points dans l'ensemble du bill. Vous jugez que le pouvoir de l'Administration de l'organisation rationnelle des embranchements se limite à recommander qu'un chemin de fer donne droit de circulation à un autre chemin de fer, ou qu'ils échangent leurs lignes dans le cas d'un abandon d'embranchements de la part d'une compagnie, etc., etc.; mais cette Administration de l'organisation rationnelle ne peut rien faire de plus que recommander.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Regan, j'ai proposé que nous procédions par ordre, et c'est ce que nous avons fait jusqu'à présent. Sauf erreur, jusqu'ici vous avez parlé de la genèse du bill et de taux, en particulier. J'aimerais vous faire comprendre, à vous et aux autres membres du Comité, que je ne tiens pas pour le moment à ce qu'on saute des taux aux embranchements, et ainsi de suite. Je croyais que nous devions, pour le moment, limiter les questions à la genèse du bill.

M. REGAN: C'est bien. Je donnais simplement un exemple du principe à la base du bill, selon lequel on n'a pas le pouvoir de trancher sur de tels points. Je laisse la parole à quelqu'un d'autre, mais je reviendrai sur ce point un peu plus tard.

M. LLOYD: Monsieur le président, je vais m'efforcer de revenir sur ce que je crois être la question fondamentale de la politique à l'étude. Cette question se trouve dans les observations formulées tant dans le témoignage de M. Darling que dans les notes explicatives afférentes au premier article du bill. Si je puis revenir sur certains points fondamentaux afin de préparer le terrain pour deux ou trois questions que je voudrais poser, qu'il me soit permis de citer. La première citation se trouve à la fin du premier alinéa de la note explicative relative à l'article 1:

Ces recommandations dans l'ensemble se fondent sur une politique nationale en matière de transport, qui modifiera les attributions traditionnelles de la Commission des transports du Canada et les principes de tarification suivis jusqu'ici.

Cette clause fait allusion, de façon générale, à un changement. Puis, à la page 752 (*version anglaise*) des *Procès-verbaux et témoignages*, fascicule n° 12, en date du jeudi 25 février, nous trouvons la déclaration suivante, à l'alinéa 3:

La seule observation qu'il soit possible d'ajouter à cette explication générale du nouveau système, c'est qu'il rendra aux chemins de fer un degré considérable de liberté en matière de tarification.

Deux questions viennent ensuite:

Mais cette liberté est-elle à souhaiter? Quelles seront les conséquences probables? Tout dépend du point de vue.

Partant de ces deux observations, je suis d'avis que nous devrions essayer, à ce stade-ci, de déterminer la mesure dans laquelle le gouvernement a exercé, par le passé, son contrôle sur les politiques de tarification à l'égard des chemins de fer, ainsi que le mouvement des marchandises, tant au plan intérieur qu'au plan international. Il serait sage, je pense, que nous examinions le degré de contrôle que nous allons abandonner. Allons-nous trop abandonner? Jusqu'où la Commission des transports du Canada va-t-elle dans la régularisation des taux? dans quelle mesure ce contrôle était-il efficace? le personnel disponible suffisait-il à la tâche, par exemple? Obtenait-on des renseignements complets de toute sorte pour pouvoir assumer efficacement, au jour le jour, les tâches inhérentes à la tarification?

M. DARLING: Je peux répondre à ces questions en faisant remarquer que, eu égard aux clauses du bill relatives aux articles 317 et suivants, à partir de la page 16, on indique les articles à retirer de la loi actuelle. Ainsi, la publication des taux est plus libérale; le délai préalable à la publication est réduit; et, dans certains cas, on a retiré aux commissions le droit de suspendre les taux; le droit de prescrire différentes formes de tarifs, des taux de catégorie et autres, est supprimé. On laisse désormais aux chemins de fer le soin d'établir les taux en question.

M. REGAN: Jusqu'ici, les taux relevaient de la Commission.

M. DARLING: Selon la loi, les chemins de fer devraient comporter des taux de catégorie, des taux sur un produit désigné et des taux de concurrence.

Dans l'ensemble, c'est à la suite des audiences tenues par la Commission que l'on a déterminé les taux de catégorie. De fait, l'échelle de taux de catégorie la plus récente remonte à 1950, année où on l'adopta par suite de la péréquation. La Commission avait ordonné cette mesure.

M. LLOYD: La Commission d'enquête avait-elle eu des observations à faire quant aux moyens dont disposait le personnel de la Commission des transports du Canada pour assumer ses responsabilités? Le personnel a-t-il suffi à la tâche jusqu'à présent?

M. DARLING: Je le suppose. N'oublions pas, cependant, qu'à l'heure actuelle il existe un grand nombre de taux qui n'intéressent pas directement la Commission au plan de la concurrence. Je n'ai pas eu vent que la Commission eût été en retard sur son calendrier d'audiences. Il semble que le personnel est en mesure de s'occuper de ces objections.

M. LLOYD: Quelle statistique, quelles données financières ou relations au prix de revient les chemins de fer devront-ils déposer auprès d'une institution gouvernementale? Quelle sera cette institution?

M. DARLING: On exigera des données complètes sur le prix de revient et ces données devront être déposées auprès de la Commission. Cette formalité résulte de la nouvelle obligation en vertu de laquelle la Commission est appelée à stipuler que tous les taux doivent être compensatoires. En fait, ce n'est pas une nouvelle obligation; on la souligne et on l'exprime simplement sous une forme différente.

M. LLOYD: Si j'ai posé cette question, c'est parce que je ne vois pas comment l'on peut protéger efficacement l'intérêt public partout au Canada sans que soit présenté en permanence l'état détaillé de ce qu'on appelle des frais variables et des opérations financières actuelles des deux chemins de fer.

M. DARLING: Mais le bill y pourvoit. Le paragraphe (3), page 25, signale les facteurs dont la Commission doit tenir compte pour déterminer les frais. A la page 35, les articles 387A et 387B traitent des devoirs de la Commission eu égard à ces frais. Il en est question dans le menu détail. Il est certain que la Commission est nettement dans l'obligation permanente de se renseigner quant à la nature compensatoire des frais. Quant à l'autre aspect de sa tâche, elle devra savoir exactement quels sont les frais inhérents à l'abandon d'un embranchement et au déficit des services-voyageurs.

M. LLOYD: Cette disposition porte-t-elle que la Commission doit faire enquête et demander des rapports au sujet de toutes ces données statistiques en vue d'une évaluation complète de l'exploitation du réseau ferroviaire et de la tarification, choses qui, jusqu'ici relevaient, de la surveillance de la Commission?

M. BALDWIN: Il me semble que puisque diverses raisons sont susceptibles d'exiger l'établissement de prix de revient, la Commission va être appelée à établir beaucoup plus de relevés et d'états.

M. LLOYD: Je me réjouis de cette observation. A mon sens, souvent, l'examen des articles d'un bill ne permet pas de se faire réellement une idée juste de la manière dont les choses vont se passer dans la réalité, une fois le bill adopté. Si les demandes de renseignements sont expédiées avec diligence, on doit pouvoir se procurer rapidement une foule de données de grande portée. Sinon, ces demandes s'échelonnent, comme les travaux d'une commission royale, sur deux ou trois années; quand le rapport paraît, ces renseignements sont périmés et sans valeur.

Je m'en tiendrai à une dernière observation pour être satisfait sur ce point. Vous décidez que les chemins de fer ont le droit de déterminer les taux selon un maximum de 150 p. 100 de ce qu'on est convenu d'appeler les frais variables. Je présume toutefois que l'activité des compagnies de chemin de fer dans ce domaine restera sous l'observation constante de la Commission; il le faudra, s'ils recrutent davantage de personnel, et pour se procurer les données statistiques et financières voulues.

M. DARLING: Ils auront besoin d'une section très étendue en ce qui concerne le prix de revient.

M. LLOYD: Si M. Darling peut le faire, j'aimerais qu'il justifie devant le Comité, dans les grandes lignes, le choix de cette proportion de 150 p. 100. Pourquoi n'a-t-on pas pris 100 p. 100, 75 p. 100 ou 200 p. 100?

M. DARLING: Monsieur le président, je crois qu'on me demande vraiment de prononcer une brève allocution. Il s'agit là d'un des aspects du bill qui est des plus complexes. Je comprends parfaitement ce qui pousse les députés à s'y intéresser.

Le PRÉSIDENT: Croyez-vous que le moment soit bien choisi pour aborder une question aussi particulière?

M. LLOYD: Ce n'est peut-être pas le moment d'en parler.

Le PRÉSIDENT: Nous aborderons cette question lorsque nous en serons à l'étude d'un problème particulier. Pour le moment, nous nous occupons de la genèse du bill.

M. LLOYD: Je suis d'avis que nous pourrions demander à M. Darling de répondre à cette question un peu plus tard.

M. DARLING: Je suis tout disposé à le faire dès que le président le jugera bon.

M. STEWART: Monsieur le président, je voudrais que nous reprenions le point soulevé par M. Regan. Dans le témoignage qu'il a présenté la semaine dernière devant le Comité, M. Darling a fait mention du rapport de la commission royale et du document que nous avons en main. Parlant d'une série de majorations générales des taux, il poursuivait ainsi:

Ces majorations, d'une force croissante, avaient pesé sur les différentes parties du pays. Des tranches considérables des taux de concurrence n'avaient pas subi la même augmentation et le fardeau s'était trouvé rejeté sur les taux non de concurrence.

Or, il déclare, en substance, au paragraphe suivant que le problème de cette commission royale consistait à trouver une réponse ou une solution aux majorations périodiques, successives et horizontales du tarif-marchandises.

Monsieur le président, je présume que c'est à la suite d'une telle situation qu'on s'est empressé de former la commission dont parlait M. Regan quand il a parlé d'une « injustice ». Le document que nous avons en main, ce document qui deviendra probablement un bill à la prochaine session, tend-il à résoudre le problème particulier dont parlait M. Darling quand il laissait entendre qu'il s'agissait du problème déferé à la commission, ou ce document se proposait-il de régler une autre question mentionnée par M. Darling quand il poursuit en ces termes:

...la commission devait produire une formule destinée à assurer un régime de transport ferroviaire sain au Canada.

M. DARLING: Monsieur le président, je ne pense pas qu'il s'agisse de questions distinctes. La Commission, qui étudiait comment éviter des répercussions des majorations générales, a jugé que l'assainissement des réseaux de transport constituait une solution. Et, en effet, il est devenu possible de réduire continuellement les frais et d'absorber les majorations du prix de revient par une plus grande productivité. A mon avis, la première question résidait dans le problème du réseau et la solution consistait, de fait, à assainir le réseau de transport, en le libérant des questions accessoires qui en avaient fait plus ou moins un instrument de politique nationale et dont il fallait supporter la charge. La Commission a prévu le transfert des subventions en vigueur dans le domaine particulier où elles s'appliqueront directement; certaines devront être éliminées et d'autres resteront en vigueur pour des raisons de ligne de conduite de portée nationale.

M. STEWART: Monsieur le président, puis-je demander à M. Darling s'il est convaincu que le projet ou la mesure législative actuellement à l'étude, dont l'objet est probablement d'aboutir à un assainissement du réseau ferroviaire au Canada, est censé résoudre le problème à l'origine de l'institution de la Commission royale d'enquête sur les transports, ainsi qu'il a lui-même résumé ces problèmes à la dernière séance.

M. DARLING: Je crois qu'on peut répondre par l'affirmative. C'est ce qu'on peut généralement attendre de l'adoption de ce bill. Toutefois, comme je l'ai déjà mentionné, ce bill ne prévoit pas une stabilisation permanente. Naturellement, il porte que durant cinq ans certains tarifs ne seront pas assujétis au maximum, si on ne les majore pas. On s'attend certes que l'orientation différente ainsi prise par l'industrie aura pour résultat de faire disparaître progressivement la nécessité de ce genre de majorations. De fait, les chemins de fer feront face aux majorations à mesure qu'elles s'imposeront pour certains tarifs, et ainsi de suite.

M. STEWART: Dans le premier volume du rapport de la commission royale, à la page 13, on trouve le passage ci-après:

L'ambition d'être l'instrument de l'unité nationale n'avait pas causé d'embarras aux chemins de fer au cours de l'ère où ils avaient

exercé le monopole du transport, mais ceci devenait maintenant un fardeau qui les empêchait d'atteindre le degré d'adaptation qui leur permettrait d'évoluer avec succès dans ce nouveau climat de concurrence.

Mettons que les commissaires avaient raison de dire cela; j'aimerais savoir quel élément du programme national on abandonne par ce projet, par cette mesure législative, afin de libérer les chemins de fer de ce fardeau? Quel élément du programme national abandonne-t-on?

M. DARLING: On ne les abandonne pas entièrement. Il y a programme des taux de transport statutaires du grain. Maintenant, les chemins de fer recevront une compensation pour cela. Cela veut dire qu'ils ne seront pas obligés de maintenir les taux à ce niveau-là par leurs propres moyens; ils recevront un supplément sous forme de subvention pour le transport des grains.

M. BALDWIN: Pourrais-je ajouter qu'il y a deux aspects; d'abord, en général, la mesure n'abandonne rien; elle ajoute des éléments nouveaux d'envergure nationale, et peut-être l'un des éléments les plus importants est que là où le gouvernement trouve qu'il faut faire certaines choses sur le plan national, compte non tenu du programme de transport, il peut demander que ces choses soient faites qui ne sont peut-être pas rentables. Si elles ne le sont pas, les chemins de fer devraient être dédommagés par les contribuables pour la partie qui n'est pas rentable. Vous pourrez dire que c'est un élément nouveau, bien que nous pensions qu'il s'agit tout simplement d'une extension de ce qui existait déjà. Dans la mesure où c'est un abandon, je préfère en parler comme d'une façon différente d'aborder la fixation des taux.

M. STEWART: De même que M. Lloyd a demandé tantôt que M. Darling rédige une déclaration qui sera plus tard consignée au compte rendu, puis-je proposer que M. Darling ou M. Baldwin fassent exactement la même chose à ce sujet.

J'aimerais poser une dernière question. M. Regan a déjà fait beaucoup de chemin à ce sujet. Comment prévoit-on que ce projet de réglementation influera sur les taux réels de la région de l'Atlantique, tout particulièrement des provinces Maritimes? Quels changements de taux y aura-t-il, s'il y en a? C'est peut-être une question raisonnable?

M. DARLING: Je ne pense pas qu'il y aura des changements radicaux dans les taux. La concurrence s'accroît toujours dans les provinces Maritimes et elle continuera d'être un facteur.

M. STEWART: Lorsque vous parlez de la concurrence dans cette région, ne faut-il pas distinguer entre la concurrence à l'intérieur de ces provinces et la concurrence dans le transport entre ces provinces et le Québec et l'Ontario? Diriez-vous que, dans ces deux cas, la concurrence augmente à un tel rythme que les dispositions de cette mesure législative envisagée forment une base solide pour la structure des tarifs?

M. DARLING: Oui, je pense qu'il en sera ainsi. La concurrence se répand de plus en plus dans cette région et aussi pour les grandes distances.

M. STEWART: Quelle preuve en avez-vous?

M. DARLING: Eh bien! il y a l'augmentation du transport par camion.

M. STEWART: A-t-on étudié ce problème?

M. DARLING: Je ne connais pas d'ouvrage spécifique. Nous avons peut-être certaines données que nous pourrions préparer. J'ai devant moi l'analyse des lettres de voiture de 1963.

M. STEWART: Monsieur le président, pourrais-je encore une fois proposer qu'on adopte la même méthode à ce sujet. J'aimerais que plus tard on prépare

un rapport qui puisse être imprimé dans le procès-verbal sans être nécessairement consigné au compte rendu.

Le PRÉSIDENT: C'est une excellente idée.

M. HAHN: J'aimerais m'attacher à la question soulevée par M. Stewart. A mon avis, il serait très utile pour nous tous d'avoir des données assez précises afin que nous puissions mieux voir l'influence de ce bill sur la structure des tarifs. Je pense que beaucoup d'entre nous, comme moi-même, ne connaissent pas trop bien les taux en vigueur. Voilà pourquoi je me demande s'il serait possible d'avoir ce renseignement, prenant Toronto ou Montréal comme points de départ, indiquant les taux en vigueur depuis une de ces deux villes à Vancouver et à Halifax, par exemple, c'est-à-dire les taux de concurrence applicables à ces parcours, ainsi que les taux que pourraient fixer les chemins de fer si ce bill était adopté. En d'autres termes, j'aimerais savoir le taux maximum que pourraient demander les chemins de fer si ce bill était adopté.

M. DARLING: Je ne crois pas que ce renseignement serait très utile au Comité. Il y a d'innombrables taux, et ils sont presque aussi variés que nombreux. Je ne pense pas que personne puisse faire une déclaration sur ce que seraient les taux après l'adoption du bill. Nous n'imposons pas de taux. Cela dépendra des situations réelles. Le véritable sens du bill, c'est que les taux seront fixés par les chemins de fer et les expéditeurs. Personne ne sera capable de les prédire.

M. STEWART: Le problème, à mon avis, c'est que par ce bill nous faisons deux choses; nous permettons probablement aux chemins de fer de mieux faire face à la concurrence et, d'autre part, nous exercerons une influence sur les taux que devront payer les expéditeurs de deux points de départ. Or, si, en vertu de la disposition sur le maximum, le bill permet aux chemins de fer de faire monter les taux à un point où ils commencent à empiéter sur notre régime national et que nous dussions accorder une subvention afin d'offrir un nouveau transport complet entre deux points, je crois que nous devrions nous en rendre compte. En d'autres termes, que faisons-nous en réalité par ce bill? Quel sera l'effet réel du bill sur les taux de transport? A mon avis, c'est là le point capital du bill.

M. DARLING: Je crois que l'effet le plus prononcé de ce bill se fera sentir dans les régions où la concurrence paraît sous ses formes les plus nouvelles et les plus intenses. Il me semble que c'est là surtout qu'il y a manque de liberté. Évidemment dans certaines régions, les chemins de fer ont actuellement une grande latitude pour fixer les taux, soit qu'ils résultent du jeu normal de la concurrence, soit qu'ils se fondent sur une entente. Ces pouvoirs existeront toujours. C'est dans les autres régions, où il y a des possibilités d'améliorer la situation des chemins de fer, où il y a des mouvements spéciaux, du matériel spécial, des volumes et quantités spéciaux et des moyens de transport spécialisés, c'est dans ces régions-là que s'exercera l'effet du bill et que la différence sera la plus marquée entre l'adoption et le rejet du bill. Je ne suis pas capable de dire jusqu'où cela pourra aller.

M. BALDWIN: Je me demande s'il serait utile, après les questions que vous avez exposées, monsieur Hahn, que nous préparions un seul genre de déclaration. Ainsi que l'a dit M. Darling, nous ne pouvons expliquer quels seront les taux, parce qu'ils seront soumis à la concurrence, sauf là où il n'y a pas de concurrence. C'est là peut-être le point essentiel, parce que c'est là que jouera la formule du taux maximum. Il n'est pas facile de dire ce que signifiera cette formule de toute façon, à cause d'une ligne particulière ou d'un article particulier. Ce serait fondé sur un calcul assez détaillé des prix de revient établis par la Commission des transports du Canada; mais nous pourrions peut-être rédiger une déclaration un peu plus détaillée sur les effets prévus de cette formule, tenant compte de ce que MM. Stewart et Lloyd ont proposé.

M. HAHN: J'essaie aussi de me rendre compte de quelle manière nous avons actuellement un régime de taux réglementé.

M. BALDWIN: Oui, il est partiellement réglementé.

M. HAHN: Dans certaines régions, il y a d'autres moyens de transport qui concurrencent les chemins de fer; et si nous baissions les taux, la concurrence entrera en jeu. Le taux que peut demander le chemin de fer peut ne pas être le même que celui des autres transporteurs. Ils peuvent être forcés à baisser le taux en dessous du maximum; et il y aura des régions où la concurrence n'entrera pas en jeu. Là, les chemins de fer demanderont probablement le prix maximum. J'aimerais savoir s'il y a des régions où, en allant jusqu'au taux maximum, on augmentera ceux qui sont en vigueur maintenant.

M. BALDWIN: Je ne pense pas que, dans ces régions, on aille nécessairement jusqu'aux prix maximums. Selon moi, après l'adoption de cette mesure, si quelqu'un trouve qu'on lui fait trop payer, le chemin de fer offrira une méthode qui lui permettra d'en appeler et de faire adopter un taux dit maximum selon une formule spécifique. Mais cela ne veut pas dire nécessairement que dans ces régions les chemins de fer atteindront les taux dits maximums. Nous avons ici un moyen de protection, si vous le voulez, destiné à assurer que quelqu'un qui trouve qu'il ne reçoit pas un traitement équitable sache qu'il existe une formule destinée à sa protection. Cela lui donnera le taux maximum, mais je ne crois pas qu'il puisse tenir comme établi que ce même prix soit demandé par les chemins de fer dans les régions où il n'y a pas de concurrence. Il est possible qu'ils ne montent pas aussi haut du tout.

M. HAHN: Y a-t-il moyen d'apprendre ce que je voudrais savoir, c'est-à-dire quel sera l'effet de cette mesure législative sur le tarif-marchandises. Est-ce qu'elle supprimerait effectivement le tarif-marchandises? Qu'arrivera-t-il, selon la mesure, aux taux dans les régions où il n'y a pas de concurrence?

M. BALDWIN: J'aimerais réfléchir à cela. Nous pourrions peut-être préparer quelques exemples pour vous expliquer le principe et la structure des taux.

M. HAHN: Voici ce à quoi je veux en venir: si les chemins de fer augmentent leurs taux jusqu'au maximum et si vous décidez de les mettre en vigueur dans certaines régions où il n'y a pas de concurrence, ce tarif-marchandises des chemins de fer sera-t-il le double ou le triple du tarif actuel établi selon le règlement? Si c'était possible, cela pourrait avoir un effet assez grave dans certaines régions du pays.

M. COPE: Oui. Je crois qu'il serait fort possible que les chemins de fer établissent un taux maximum ou que le taux diminue.

M. HAHN: Je crois qu'il y a un autre problème. On pourrait laisser mon problème entre les mains de M. Darling, pour voir s'il peut revenir avec des renseignements qui nous donneraient la solution.

Le PRÉSIDENT: A vous, monsieur Horner.

M. HORNER (*Acadia*): De même que M. Hahn, je m'intéresse à l'effet que peut avoir cette mesure législative sur le tarif-marchandises. Voici ma première question: ai-je raison de penser que la Commission des transports du Canada acceptera ou utilisera la formule d'établissement du prix de revient qu'utilise le Pacifique-Canadien?

M. DARLING: Vous entendez celle que les chemins de fer du Pacifique-Canadien ont formulée?

M. HORNER (*Acadia*): Oui.

M. DARLING: Je ne le sais pas. La Commission calculera sa propre formule. Rien dans la loi ne stipule qu'elle doit utiliser cette formule particulière.

M. HORNER (*Acadia*): Le loi dit que les chemins de fer devront examiner si une ligne n'est pas rentable et ensuite faire une demande d'abandon. Ils se

serviront évidemment de leur propre aune. Ce que je veux savoir, c'est si la Commission des transports acceptera leur analyse des coûts, ou si elle aura sa propre comptabilité des prix de revient par rapport à ces abandons?

M. DARLING: Je pense que la Commission établira son propre calcul et se satisfera elle-même. Ce régime de calcul pourrait plus ou moins coïncider avec la formule existante; mais la Commission devra faire ses propres calculs.

M. HORNER (*Acadia*): Savez-vous si c'est cela qu'on a fait dans le passé?

M. DARLING: Vous voulez dire par rapport à l'abandon d'une ligne?

M. HORNER (*Acadia*): Oui, pour l'abandon de lignes et d'autres calculs des frais?

M. DARLING: La Commission a établi un régime.

M. HORNER (*Acadia*): N'est-il pas identique à celui des chemins de fer?

M. DARLING: Peut-être bien que oui, et peut-être bien que non. La Commission a de temps à autre modifié les prix de revient qu'on lui a soumis. Je me rappelle plusieurs cas spécifiques. En fin de compte, on a la formule de la Commission. Il n'est pas répréhensible en principe qu'il y ait un certain accord. Cela peut venir de la similitude des facteurs.

M. HORNER (*Acadia*): Dans les régions où il y a de la concurrence, cette concurrence ne force-t-elle pas les chemins de fer à baisser les tarifs en dessous du niveau compensatoire?

M. DARLING: Comme vous pouvez le constater, cette loi essaie de parer à une telle éventualité. Il faut maintenant que le taux soit compensatoire.

M. HORNER (*Acadia*): Aussi longtemps qu'on constate que dans les régions sans concurrence le taux couvre le majeure partie des frais généraux ou du coût, y a-t-il dans la nouvelle loi une disposition qui tend à sauvegarder cet état de choses?

M. DARLING: Je ne suis pas d'accord avec cette déclaration générale. Il n'est pas si simple de dire dans quels cas les frais généraux sont couverts. Il y a beaucoup de tarifs-marchandises qui couvrent une partie considérable des frais généraux à cause du volume des marchandises transportées. Il y a évidemment une grande variété de taux. Avec le même volume de marchandises transportées, vous pouvez avoir une douzaine de taux différents pour certaines des denrées transportées, de sorte que les frais généraux peuvent être plus élevés dans un cas que dans l'autre. Ou, dans l'ensemble, ces marchandises peuvent représenter une faible partie seulement et leur transport peut être peu important. On ne peut pas faire une déclaration générale.

M. HORNER (*Acadia*): Eh bien! dans les régions acceptées ou celles où il n'y a pas de concurrence, cela peut ne pas être accepté par vous ou par d'autres personnes; mais ce n'est pas le cas dans les régions sans concurrence, si vous posez la question, M. Baldwin a donné un exemple des répercussions de ce bill ou d'un bill analogue qu'on proposerait. Plus tôt, vous avez dit, en réponse à une question, que vous alliez abandonner une ligne de chemin de fer pour un seul expéditeur et faire transporter le grain plus loin par le producteur. Ensuite, vous dites que le grain ne couvre pas ses frais et que nous devons verser une subvention.

Étant donné ces deux points de vue sur la région sans concurrence, comment M. Baldwin peut-il prouver que les chemins de fer ont pu transporter la quantité de grain qu'ils ont transportée ces deux dernières années sans toutefois améliorer leur situation financière?

M. DARLING: Nous n'allons pas nous prononcer sur la question de savoir si oui ou non une subvention pour le grain est souhaitable. Si l'on voit les choses d'un point de vue purement mathématique et strictement logique, il y a eu des augmentations générales dans une certaine période d'années. Mais elles ne sont pas venues du grain. Cela pouvait avoir de très bonnes

raisons, mais cela ne voulait pas dire que d'autres taux rapportaient plus qu'ils n'auraient autrement rapporté. Il me semble donc que cela se démontre par un calcul mathématique et, de plus, s'il n'y a pas de subvention pour le grain, les chemins de fer devront certainement aller chercher le même revenu ailleurs.

M. HORNER (*Acadia*): En faisant cette déclaration, vous présumez que les chemins de fer ont perdu de l'argent au cours des années avec le transport des céréales.

M. DARLING: Le bill ne dit pas cela.

M. HORNER (*Acadia*): Vous venez de faire cette déclaration.

M. DARLING: Non, ce n'est pas ce que j'ai dit. J'ai dit que je laissais cette question neutre. Je dis que du fait que le transport des céréales n'accuse aucune augmentation, les chemins de fer ont dû combler leurs revenus par des taux autres que ceux des céréales.

M. HORNER (*Acadia*): C'est justement le point sur lequel j'éleve une objection. On dit que parce que les taux des chemins de fer sur les céréales étaient bas, d'autres personnes ont dû payer plus. Par conséquent, les chemins de fer ont perdu de l'argent.

M. DARLING: Je dis que les chemins de fer font peut-être de l'argent sur le grain, mais du fait que le taux des grains n'a pas augmenté, il me semble que les autres taux doivent avoir augmenté de beaucoup plus.

M. HORNER (*Acadia*): Considérons les taux de concurrence. Ont-ils augmenté?

M. DARLING: Ils ont accusé une certaine augmentation, non seulement l'augmentation générale, mais aussi quelques augmentations particulières. Mais ce n'est pas ce que vous essayez de faire valoir.

M. HORNER (*Acadia*): J'essaie de voir l'effet que cet abandon de contrôle des chemins de fer a eu en un sens, ou aura à l'avenir sur le tarif-marchandises. Abordant la zone extra-compétitive, je vois que vous limiterez le prix qui peut être demandé comme frais.

M. DARLING: Il existe un nombre considérable de taux de concurrence et de taux convenus applicables entre l'Est et l'Ouest du Canada; la concurrence est déjà un facteur dans le transport des céréales.

M. HORNER (*Acadia*): Cela est vrai dans certaines zones; mais ce n'est pas la concurrence qui existe en d'autres parties du Canada.

M. DARLING: Non. Mais si quelqu'un désire s'arrêter à un lieu il faut dire que, géographiquement, il n'existe pas d'endroits si petits ou si réduits soient-ils où il n'y a pas de concurrence. Dans presque tous les coins du pays s'infiltré partout la concurrence sur le transport à courte distance. C'est le cas de l'Alberta. Mais il y a certains mouvements à longue distance où la concurrence n'est pas un facteur et il y en a d'autres où la concurrence est très grande. Il est difficile de généraliser. Ce transport n'est pas restreint à une zone en particulier. Il peut exister en diverses parties du pays et ne s'appliquer qu'à certains produits ici et là.

M. HORNER (*Acadia*): Je crois que c'est généralement convenu dans l'Ouest du Canada et je sais que dans les provinces des Prairies trois gouvernements conviennent qu'ils sont dans une zone où il n'y a pas de concurrence quant aux taux de transport.

M. DARLING: J'y pensais au transport intérieur.

M. HORNER (*Acadia*): Peut-être pas tellement dans le cas du transport intérieur. Je parle plutôt du transport transcanadien.

M. DARLING: Il y a eu des augmentations dans le nombre de taux de concurrence et il y a aussi la concurrence des transporteurs routiers à travers le pays.

M. HORNER (*Acadia*): Ne croyez-vous pas qu'en retour, dans toute cette zone, comme je le comprends dans le bill C-120, vous donnez à l'expéditeur la responsabilité de justifier, que dans le cas des marchandises qu'il expédie en dehors de sa zone, c'est une zone de non concurrence et il doit prouver ce que les taux doivent être?

M. DARLING: Il doit établir qu'il n'y a aucun autre moyen de transport commode qui lui soit accessible.

M. HORNER (*Acadia*): La responsabilité ne peut-elle pas retomber sur les épaules des adversaires? Tout homme n'est-il pas innocent jusqu'à ce qu'il soit trouvé coupable?

M. DARLING: Ne serait-il pas mieux de le laisser parler en son propre nom? Si on laissait aux chemins de fer le soin de régler la question, ils trouveraient peut-être qu'il a subi la concurrence là où lui-même ne croit pas en avoir eue.

M. HORNER (*Acadia*): Je crois que c'est un des domaines où l'on devrait apporter des modifications, et aussi dans le cas des taux et des producteurs de céréales et de l'effet réuni de l'abandon d'embranchement et des subventions. Qu'en pensez-vous? Comment pouvez-vous faire ces réclamations à la lumière des chiffres et de l'expérience que j'ai eue en matière de manutention et de transport des céréales.

M. DARLING: Nous ne faisons pas de telles réclamations. Toute loi relative au transport du grain assure le paiement de toute insuffisance des revenus sur le coût. S'il n'y a pas d'insuffisance, alors il n'y a pas de paiement. Tout excédent des recettes sur les frais variables est crédité. Ce montant est déduit de la contribution aux frais généraux prévus par le bill. Si les chemins de fer peuvent rationaliser avec succès la manutention du grain, ils réduiront de beaucoup leurs frais et alors ils ne recevront aucune subvention; en raison d'une insuffisance des revenus inférieurs aux frais, le montant qu'ils recevraient en tant que contribution aux frais fixes serait grandement réduit. Le bill ne dit pas que cela existe, mais il assure les prestations quand cela existe.

M. HORNER (*Acadia*): Vous pouvez dire que le coût existe. Maintenant abordons la question des zones de non concurrence. L'augmentation de 17 p. 100 d'il y a quelques années a été ramenée à 10 p. 100. Mais une grosse partie est allée comme subvention sur les marchandises en provenance de l'Ouest du Canada.

M. DARLING: Je ne puis pas dire effectivement où cela est allé.

M. HORNER (*Acadia*): Je crois que le Comité a entendu des témoignages à ce sujet d'autres endroits et c'est un fait que les provinces des Prairies bénéficient de pourcentage en raison de la valeur peu élevée.

Le PRÉSIDENT: A vous, monsieur Crouse.

M. CROUSE: J'ai plusieurs questions à poser; mais une question qui m'intrigue en particulier concerne la façon dont vous déterminez qu'une ligne est rentable ou non; j'entends un embranchement.

Le PRÉSIDENT: Entrez-vous dans les détails ici? Nous discutons le fond du bill, et ensuite nous avons décidé d'aborder les taux, les embranchements et le service des voyageurs. Si vous avez une question au sujet de l'objet du bill, c'est très bien. Pourriez-vous énoncer votre question en gardant ce principe présent à votre esprit?

M. CROUSE: Oui, je crois bien. En ce moment, je pense à l'embranchement dans ma circonscription électorale.

Le PRÉSIDENT: Je le sais.

M. CROUSE: Ce qui m'intéresse, c'est la façon dont vous déterminez la rentabilité dans cette zone. Le faites-vous en calculant les marchandises qui

entrent dans une certaine zone ou les marchandises qui partent de cette zone ou en considérant les deux? Je pense actuellement à l'embranchement dans le comté de Queen's qui dessert la région de Caledonia. Elle s'étend de Bridgewater à Caledonia. L'abandon de cette ligne aurait un effet considérable sur le nombre de personnes qui viennent dans cette région, de même que sur les marchandises qui partent de cette zone. Cela aurait certainement un effet sur la ville de Caledonia. Où commencez-vous à calculer la rentabilité de ces embranchements? Si vous abandonnez l'embranchement de New Germany à Caledonia, par exemple, cela influencera l'expédition de produits minéraux aussi loin à l'ouest que Winnipeg et l'expédition de bois d'œuvre de Caledonia à Halifax, parce que les chemins de fer transportent actuellement le bois d'œuvre de Caledonia à Halifax. Si l'on abandonnait la ligne, le bois d'œuvre devrait être chargé sur des camions à Caledonia et ces camions n'arrêteraient certainement pas à Bridgewater pour recharger le bois d'œuvre sur des wagons. Ils le transporteraient directement à Halifax et cela affecterait votre transport de marchandises. Je voudrais savoir où vous commencez à calculer la rentabilité des embranchements. J'espère que ma question cadre avec les décisions du président.

M. COPE: Vous avez présenté une question précise et nous en disposerons peut-être maintenant.

Le PRÉSIDENT: Je n'aimerais pas que nous abordions dès maintenant la question des embranchements, parce que, jusqu'à présent, personne n'a traité de cas particuliers. Toutefois, si vous voulez en disposer maintenant, vous pouvez procéder, si c'est le désir du Comité.

M. STEWART: Il me semble que M. Crouse a soulevé un point très précis, et la question que nous devrions traiter devrait se rapporter à un régime compliqué qui pourrait s'appliquer à toutes les parties, ou dont les effets seraient évidents par tout le réseau. Si l'on peut présumer que toutes les questions concernant les embranchements sont pertinentes, alors certes cette question en est une.

Le PRÉSIDENT: Peut-être, sinon trop détaillée.

M. CROUSE: Si j'ai apporté des détails, c'était simplement pour m'aider à présenter le problème. J'admets que cela peut s'appliquer à tous les embranchements à travers le pays.

M. COPE: Premièrement, en évaluant la rentabilité des embranchements, on prend en considération les revenus, tous les revenus depuis le point d'origine jusqu'au point de destination de tout ce qui est transporté. Ils peuvent sans doute se rattacher aux revenus provenant du transport d'un produit en particulier. S'il y a un embranchement dans les Maritimes, et s'il y a un chargement dont la destination finale est l'Ouest du Canada, on peut prendre en considération le total des revenus de ce transport. Du point de vue des chemins de fer, le revenu total provenant du transport de toute marchandise du Canada central jusqu'à cet embranchement serait pris en considération. Pour ce qui est du coût, on prend en considération le coût total de l'exploitation de cet embranchement en particulier. De plus, il y a des frais variables pour le transport des marchandises du point d'origine au point de destination.

Dans un cas, vous avez des frais fixes plus des frais variables, et les frais de votre embranchement plus les frais variables sur le trafic se déplaçant en d'autres parties du réseau comme indication de la différence qui existe entre les revenus et les frais comme je les ai décrits.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions de portée générale?

M. BALDWIN: Cela ne veut pas dire qu'en calculant les frais de l'embranchement proprement dit vous prenez en considération les lignes secondaires. La formule est quelque peu en faveur des embranchements.

M. HAHN: J'ai une autre question qui peut être répondue à titre de renseignement. C'est au sujet du problème des subventions. Serait-il possible d'obtenir la répartition des subventions ordinairement payées et la répartition estimative des subventions en vertu des dispositions du projet de loi?

M. DARLING: Certainement.

Le PRÉSIDENT: Le prochain groupe d'articles concerne les taux. J'espère que pour un certain temps nous limiterons nos questions aux taux. Quels sont les articles, monsieur Darling?

M. DARLING: En gros, la question des taux commence avec l'article 17, à la page 23, et se continue jusqu'à la page 29 avec les articles 17, 18 et 19.

M. WINCH: Selon les renseignements donnés l'an dernier quand la question du tarif-marchandises a été abordée, les taux du pas du Nid-de-Corbeau embrassaient les articles 17 à 21. Allez-vous les inclure ensemble?

M. DARLING: Non, c'est un sujet à part.

M. COWAN: Quand M. Baldwin a témoigné l'autre jour, il a été interrompu à l'heure du déjeuner. Quand je suis revenu l'après-midi pour poser une question, il n'y avait que vous, monsieur le président, et M. Baldwin qui étiez présents. A la page 20 du bill, à l'alinéa a) de l'article 329 se trouve la définition suivante:

a) «port atlantique» désigne l'un quelconque des ports de Halifax, Saint-Jean, Saint-Jean-Ouest et Montréal ou des ports du fleuve Saint-Laurent à l'est de Montréal;

Montréal a-t-il déjà été appelé un port atlantique avant ce bill révisé?

M. DARLING: Il apparaît ici seulement en vue de grouper les taux qui sont de la même catégorie. Ce sont les taux touchés par le projet de loi. Le terme aurait pu être quelque chose d'autre que port atlantique.

M. COWAN: Je crois qu'il devrait l'être. Montréal a été classé comme un port des Grands lacs, sur la voie maritime du Saint-Laurent. Ce qui m'intéresse, c'est le niveau du lac Ontario; mais j'espère qu'Halifax ne nous demandera pas comme prochain projet de lever le niveau du bassin Bedford. Montréal est un port des Grands lacs actuellement.

M. BALDWIN: Nous cherchons une définition pour un groupe de ports aux fins du tarif, et non nécessairement à des fins géographiques.

M. WINCH: Le ministre sera-t-il avec nous cet après-midi?

Le PRÉSIDENT: C'est ce qu'il a indiqué, pourvu que nous puissions siéger cet après-midi.

M. WINCH: Maintenant que nous entrons dans les détails, me permettrez-vous de poser une question sur un principe ou une ligne de conduite se rattachant au bill ou seulement sur le bill même?

Le PRÉSIDENT: Je ne puis permettre que ce que vous me donnez le droit de permettre. Si le ministre est présent cet après-midi, je présume que vous voudrez alors lui poser quelques questions précises. Mais pour le moment, nous devons continuer avec le tarif.

M. COWAN: Si vous incluez Montréal et les provinces de l'Atlantique, est-ce à dire que Montréal et Halifax seront heureux de tout ce qui se passe?

M. DARLING: Pour ces ports, ce sont des taux d'hiver et le transport qui, de fait, mais au port de Montréal à ces taux est presque négligeable; mais on y a effectivement les mêmes prix de base que pour Halifax et Saint-Jean. Au lieu de les séparer, on pourrait les appeler, aux fins de la loi, ports de l'Atlantique et du Saint-Laurent.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions sur le tarif?

M. GRANGER: Le début du paragraphe 334(1) dans l'article 19, dit ce qui suit:

Sauf disposition contraire de la présente loi, tous les taux de marchandises doivent être compensatoires; . . .

Comment cela affectera-t-il le tarif actuel, dans les provinces de l'Atlantique et de Saint-Jean (Terre-Neuve), par exemple?

M. DARLING: Je ne crois pas qu'il existe maintenant des taux qui soient au-dessous du niveau compensatoire. D'un autre côté, le présent tarif continuera, il va de soi, là où cela est applicable, à englober la subvention relative aux taux de transport dans les provinces Maritimes. Le niveau compensatoire inclurait la subvention. Les taux bruts pourront comporter une compensation.

M. GRANGER: Je pense à la différence qui existe entre les taux de l'Est et les taux de l'Ouest. Peut-on en discuter?

Le PRÉSIDENT: Oui.

M. WINCH: Si c'est le cas, puis-je demander que cela comprenne aussi la Colombie-Britannique. Je veux savoir pourquoi on défavorise la Colombie-Britannique.

M. GRANGER: De la façon dont je comprends la chose, un des problèmes qui se présentent de temps à autre est l'écart qui existe entre le transport des marchandises vers l'Est et le transport des marchandises vers l'Ouest. Ces écarts existent. Pourriez-vous m'expliquer brièvement pourquoi cet écart existe et me dire s'il est possible ou non d'espérer un nivellement futur dans ce domaine.

M. DARLING: Il y a de bonnes raisons qui expliquent l'existence de ces conditions dans les provinces Maritimes. En fait, la loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes s'applique uniquement aux provinces Maritimes et au transport des marchandises en provenance de ces provinces vers le Canada central. Cette loi ne s'applique pas au transport des marchandises à l'intérieur des provinces Maritimes. Depuis toujours, je crois que la raison pour cela est le manque d'empressement des industries dans les provinces Maritimes à favoriser la concurrence des industries du Canada central sur leur propre marché par l'adoption de taux de transport peu élevés. La loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes est tout à l'avantage des provinces Maritimes et favorise le transport de leurs produits vers le Canada central.

M. GRANGER: Ainsi qu'à l'intérieur des provinces Maritimes?

M. DARLING: En effet.

M. GRANGER: Prévoyez-vous un remaniement éventuel des conditions actuelles, grâce à l'adoption du projet de loi? Par remaniement, je veux dire une revision des taux de transport tendant à une hausse générale dans les provinces Maritimes?

M. DARLING: Je ne pense pas qu'on puisse le prévoir d'une manière positive? Actuellement, les taux qu'on y applique sont des taux compensatoires; évidemment, ils ne sont pas immuables, mais il n'y a aucune raison d'établir une distinction.

M. GRANGER: Vous dites que les taux actuels sont des taux compensatoires, du moins qu'ils sont considérés comme tels?

M. DARLING: Il faut qu'ils le soient, en vertu de la loi actuelle; il s'agit, bien entendu, des taux d'ensemble pour lesquels la compensation est prévue.

M. GRANGER: L'adoption de cette loi ne réduirait-elle pas à l'avenir la fréquence et le nombre des demandes ou réclamations de rajustement des taux?

M. DARLING: Oui, en effet. Dans bien des cas, la nouvelle loi rendrait effectivement la situation plus aisée. A l'heure actuelle, les taux des chemins

de fer occupent, en somme, une position semblable au centre d'intersection d'une toile d'araignée: en réduisant les taux dans une région, des répercussions analogues auraient lieu dans les autres. Par conséquent, les chemins de fer ne sont pas en mesure de tenir compte des cas particuliers; autrement dit, ils doivent pour ainsi dire renoncer à tenir compte des demandes de l'expéditeur individuel à cet égard.

M. GRANGER: Nous nous intéressons tout spécialement à cette question parce que les provinces Maritimes constituent un débouché exclusif en matière de transport par chemin de fer, au moins pendant une partie de l'année, et, dans une large mesure, pendant toute l'année. Je n'ai rien d'autre à ajouter, pour le moment, monsieur le président.

M. WINCH: J'ai encore une question dans le même ordre d'idée. Ne croyez pas que vous allez me détourner du sujet de l'écart qui existe entre le transport en direction est-ouest et ouest-est. Dans toutes les propositions présentées ici, trouvons-nous seulement un élément qui pourrait nous apporter le remède à une situation qui, vous le savez et nous l'avons toujours soutenu, établit réellement à l'égard de la Colombie-Britannique un traitement défavorable pour son transport vers l'Est?

M. DARLING: Disons, tout d'abord, qu'il existe bien des variantes dans les taux. Le seul fait d'une distinction n'indique pas, en soi, une injustice. La raison pour laquelle le tarif-marchandises vers la Colombie-Britannique est si bas, c'est évidemment la situation très favorable à la concurrence du marché du transport dans cette direction.

M. WINCH: Vous dites que, en direction de l'ouest, soit vers la Colombie-Britannique, les taux sont favorables à la concurrence; néanmoins, les marchandises doivent encore faire un trajet vers l'est, car, qu'il s'agisse du transport de marchandises par wagons ou par camions, elles doivent encore être dirigées vers l'est.

M. DARLING: C'est exact. Naturellement, nous avons aussi des taux favorables à la concurrence pour le transport dans d'autres directions. Je n'en connais pas la proportion exacte, mais c'est l'état du marché qui les détermine.

M. WINCH: En vertu de cette clause, n'y a-t-il aucune possibilité d'égaliser les taux de transport de l'est vers l'ouest en Colombie-Britannique?

M. DARLING: Non, pas si on réclame uniquement pour cela une différence entre les taux. Si nous nous apercevons de certains facteurs indésirables dans toute notre structure de prix, la question doit alors être considérée par rapport au programme national.

M. WINCH: Le témoin ne pourrait-il me fournir une explication raisonnable et satisfaisante quant à la raison pour laquelle il devrait y avoir une différence entre les prix du transport de l'est vers l'ouest et ceux de l'ouest vers l'est, en Colombie-Britannique.

M. DARLING: Naturellement, il y a de nombreuses raisons pour cet écart. Je ne puis ici songer à d'autres explications que les impulsions et certains facteurs de la concurrence. A première vue, je n'en connais pas la cause.

M. WINCH: Je regrette, monsieur le président, mais je ne puis comprendre pourquoi il devrait y avoir une différence par rapport à la concurrence pour le transport d'est-ouest et d'ouest-est. Comme je viens de l'indiquer, le wagon de marchandises qui se rend en Colombie-Britannique doit encore en revenir et, de même, si un camion se rend à Vancouver, il doit faire le trajet de retour. Où donc intervient l'élément concurrence? Pourquoi est-il plus onéreux d'expédier des marchandises vers l'est que d'expédier ces mêmes marchandises vers la Colombie-Britannique? La Colombie-Britannique ne bénéficie d'aucun programme de subventions au transport.

M. DARLING: Le mouvement des marchandises est plus intense en direction de l'ouest et la concurrence entre les chemins de fer canadiens et américains est plus forte. Un des facteurs qui détermine cette concurrence accrue est la proximité de la Californie, qui est une source d'approvisionnement.

La raison qui pourrait déterminer cette différence dans chaque cas particulier devrait, à mon avis, être étudiée par rapport aux conditions de fait qui existent dans chacun de ces cas. En somme, je ne pense pas qu'il y ait une raison bien précise. Il se peut qu'il y ait plus de transport dans un sens que dans l'autre.

M. WINCH: Si cette situation persiste, je crois que nous pouvons prévoir l'éclosion d'un mouvement de séparatisme plus intense encore en Colombie-Britannique qu'au Québec.

M. STEWART: Puisque nous en sommes plus spécifiquement à l'étude des taux, je voudrais poser deux ou trois questions à ce sujet. Au bas de la page 28, dans l'article 335 remanié, le paragraphe (9) dit ce qui suit:

Le présent article est assujéti à la *Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes*.

L'un des témoins pourrait-il nous dire quelles sont les conséquences juridiques de ce paragraphe?

M. DARLING: En fait, il s'agirait des taux de faveur appliqués aux marchandises expédiées vers des territoires qui sont privilégiés, les provinces Maritimes, en vertu de la loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes. Actuellement, la Commission est chargée de veiller au maintien de ces taux, en conformité des conditions autorisées par la loi. Quand il y a des changements dans ces conditions, la Commission doit voir à l'exécution de la loi tout en adaptant les taux à ces changements.

M. STEWART: Je vais vous poser une autre question; j'essaie par là de voir quelles sont les conséquences des mesures législatives proposées: supposons qu'on décide, tout en se conformant au régime indiqué ici, que seul le taux maximum est applicable pour une marchandise donnée. Comment les dispositions de la loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes, qui ont été prévues pour établir et fixer ces prix par rapport à certains autres pourraient-elles s'appliquer et permettre d'imposer ce taux maximum, pour autant bien entendu que, par coïncidence, les chiffres n'en soient pas les mêmes. D'après moi, la loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes l'emporte sur notre projet de loi. Ne dites-vous pas qu'il faudra établir toute une série de calculs pour appliquer cette loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes? Il vous faudra connaître le taux auquel il faudrait comparer celui des provinces Maritimes, afin de pouvoir décider si c'est bien le taux maximum prévu par cette méthode qui doit être appliqué dans ce cas.

M. DARLING: Bien entendu, c'est ce qu'on fait à l'heure actuelle. On publie les taux et l'on indique qu'ils sont conformes à la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes, ce qui revient à dire que la Commission les a approuvés. Si je comprends bien votre question, vous dites que, si le taux maximum...

M. STEWART: Je vais tenter de poser ma question une seconde fois. Nous supposerons que, une fois décidé qu'il n'y a pas de concurrence sensible pour le transport de certaines marchandises,—pour employer des termes maladroits,—c'est le taux maximum qu'on appliquerait d'ordinaire.

M. DARLING: Oui, mais en vertu de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes, l'expéditeur payerait le taux net. C'est le taux brut qui doit être déterminé d'après les critères fixés par la Loi et l'expéditeur paie le taux net.

M. STEWART: Je pense que nous ne nous comprenons pas.

M. COPE: A mon avis, la réponse à votre question serait plutôt que l'expéditeur bénéficierait de la réduction de chacun de ces taux.

M. STEWART: Autrement dit, il deviendrait nécessaire de mettre continuellement à jour des tarifs calculés pour ces deux différents taux.

M. COPE: Je crois que vous confondez probablement cette question des tarifs. Certes, un tarif a été établi pour le transport dans les provinces Maritimes et il existe des listes qu'on pourrait appeler des tables. Mais je n'envisage pas la question des taux maximums de la même manière, car il s'agirait de cas assez rares, et pour appliquer ces taux maximums, il faudrait présenter une demande et, là encore, des circonstances particulières interviendraient. Ainsi, vous n'aurez pas deux tarifs compliqués. Il y en aurait un, sans doute, ainsi qu'un tarif établi d'après la formule du taux maximum.

M. STEWART: Monsieur le président, je désire réserver la possibilité de revenir sur cette question plus tard.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions concernant les taux?

M. REGAN: Monsieur le président, la question de l'écart en matière d'établissement de taux relève-t-elle de la question d'ensemble relative aux taux?

M. DARLING: Oui.

M. REGAN: Je voudrais poursuivre l'examen de cette question pendant quelques instants, s'il est possible. Il me semble que la Commission royale recommande que les chemins de fer devraient jouir d'une liberté plus grande pour l'application des taux. Le bill révoque les écarts pour autant que le taux appliqué ne tombe pas au-dessous du taux variable. Si les taux sont supérieurs aux frais variables, les chemins de fer ont toute liberté de faire certaines distinctions tant par expéditeur que par localité. Pour commencer, êtes-vous d'avis que les circonstances que je viens de décrire sont exactes?

M. DARLING: Oui, essentiellement.

M. REGAN: Ensuite, trouvez-vous qu'il y ait un danger quelconque si, pour établir leur tarif, les chemins de fer ne sont pas en mesure de faire des distinctions semblables à celles qui joueraient entre des expéditeurs concurrents, des produits similaires ou entre des localités différentes? Le bill permet une marge très vaste en matière de taux qu'ils peuvent exiger de la part de deux expéditeurs différents pour le transport de produits similaires? Cette liberté qu'on accorde aux chemins de fer pour l'application des taux ne leur permettrait-elle pas, dans les cas où ils auraient un intérêt particulier envers une société d'accorder à cette société un taux moindre qu'à un de ses concurrents pour le transport d'un produit identique?

M. DARLING: Théoriquement, cette possibilité existe. En fait, la Commission royale a fait une recommandation à ce sujet. Cette recommandation paraît dans le bill, à la clause où il est question des taux pour le transport rail-route; il s'agit de l'article 10, dont le texte figure aux pages 17 et 18. Le sous-alinéa (9) commence au dos de la page 17 et il porte que les chemins de fer doivent fournir des facilités égales aux compagnies de camionnage dans tous les cas où ils peuvent leur offrir leur propre service de camionnage. Je crois que c'est ici un des cas dont vous avez fait mention.

M. REGAN: En effet; par conséquent, en ce qui concerne les opérations de transport rail-route, cette clause protège contre l'inégalité de traitement dans ce cas particulier.

M. DARLING: Oui.

M. REGAN: Mais il y a toujours eu des interdictions contre cette inégalité par le passé; pensez-vous donc qu'il soit prudent maintenant de ne prévoir des mesures de protection que pour les expéditeurs de cette catégorie et de laisser tous les autres à la merci du bon vouloir des chemins de fer.

M. DARLING: Je pense qu'il faut prendre pour admis que le bill va être rédigé dans des termes neutres. Bien entendu, ce bill ne présuppose pas que tous les expéditeurs sont doués de vertus infuses, ni que les chemins de fer ont commis le péché originel. On peut toujours prévenir toutes sortes d'actes antisociaux au moyen de dispositions légales. Mais cela est-il bien nécessaire? A cet égard, si le cas se présentait, je crois qu'il serait bon de s'en occuper à titre individuel; sinon, toute la portée du bill va être compromise par la recherche d'échappatoires à des problèmes hypothétiques.

M. REGAN: Sûrement, monsieur Darling, vous n'allez pas prétendre que, si le bill comportait une clause interdisant aux chemins de fer de faire des distinctions, et, de même, si le bill donnait le droit d'appel à un expéditeur qui croit avoir été l'objet d'une mesure injuste, la liberté d'exploitation que ce bill envisage, en principe, d'accorder aux chemins de fer, serait en quelque sorte compromis?

M. DARLING: Je crois que cela se pourrait dans certains cas.

M. REGAN: Vous suggérez alors que les chemins de fer devraient avoir toute liberté de faire des distinctions entre les expéditeurs?

M. DARLING: Dans certains cas, oui.

M. REGAN: D'après vous, quel bien en résulterait?

M. DARLING: Je pense aux nouvelles méthodes de transport. Il existe de nouvelles industries qui emploient des méthodes de fabrication nouvelles, sur une échelle plus vaste. Ces industriels veulent disposer de moyens de transport multiples. Lorsqu'ils désirent examiner les différents moyens de transport routier que nous pouvons offrir, nous pouvons mettre à leur disposition tout un choix de services de transport. Ils peuvent louer des camions ordinaires, se servir de camions à transport combiné ou de leurs propres camions, ainsi que de différents types de camions. Tous ces différents moyens de transport sont à leur disposition. Si les chemins de fer veulent faire face à ce genre de concurrence et doivent s'en tenir strictement aux services que peut rendre le camion ordinaire, ils n'obtiendront pas la clientèle pour ce genre de transport.

M. REGAN: Vous suggérez, en somme, que lorsqu'une industrie déjà établie fabrique un produit dans des conditions favorables à la concurrence, afin d'attirer la clientèle, les chemins de fer devraient être en mesure d'offrir à cette industrie pour le transport de ses marchandises un taux plus bas que celui qu'ils exigent des industries déjà établies.

M. DARLING: Si cette industrie peut se charger de ce transport à un prix sensiblement plus bas, certes, les chemins de fer, afin d'obtenir du transport devraient également être en mesure de l'assurer.

M. REGAN: Je ne vous suis pas très bien.

M. DARLING: Nous parlons ici des possibilités qu'auraient les chemins de fer d'adapter leurs services à toutes les méthodes de transport.

M. REGAN: Je veux dire que ce bill donne aux chemins de fer la liberté d'exiger d'une société un certain prix, tandis qu'ils exigent un autre prix d'une autre société pour le même genre de service. N'est-ce pas cela?

M. DARLING: Oui, c'est cela.

M. REGAN: Il n'est pas question ici d'assurer un autre genre de service; il s'agit du même service, et puisque le Pacifique-Canadien s'étend et se ramifie et qu'il assure différents genres de transport, ne croyez-vous pas que c'est un danger, car il pourrait accorder, s'il le voulait, un prix plus intéressant à une société où il aurait des intérêts financiers qu'à une autre société concurrente et toujours pour assurer le même genre de service?

M. DARLING: Ici de nouveau je pense qu'il serait préférable de trouver une solution en étudiant le problème spécifique plutôt que par des dispositions de la loi.

M. REGAN: Même s'il n'y a pas de restrictions dans ce bill, à part celles en vertu des décrets législatifs complémentaires.

M. BALDWIN: Si nous essayons de marquer une différence dans l'article 8, c'est que nous avons reconnu la nécessité de rectifier ce qu'on pourrait qualifier d'inégalité de traitement. Cela devient très difficile légalement en vertu des nouvelles méthodes pour fixer les tarifs, qui donneraient assez de marge aux compagnies de chemin de fer pour faire face à la concurrence. Cela ne veut pas dire que nous refusons d'admettre qu'il est nécessaire de réviser certains problèmes particuliers. Et cela nous ramène à mes premiers commentaires sur l'article 9.

M. REGAN: Ne trouvez-vous pas que ce bill élimine ce que nous avons autrefois (c'est-à-dire l'interdiction de l'inégalité de traitement) et le remplace seulement avec l'autorité de faire tenir une enquête, si l'on est convaincu qu'il y va de l'intérêt public. Les enquêteurs n'ont aucun pouvoir; ils doivent seulement rendre compte des résultats de leur enquête. Est-ce exact?

M. COPE: Nous n'avions pas de restrictions contre l'inégalité de traitement. Maintenant, il y a plusieurs groupes de taux. Il y a les taux de catégories et les taux de concurrence, et entre ces groupes il peut y avoir des distinctions injustes.

M. REGAN: Vous dites que vous n'aviez pas de restrictions contre les distinctions injustes?

M. COPE: Non, pas dans l'ensemble.

M. REGAN: Peut-être pas en général (même si je voudrais étudier ce point), mais il est certain que le régime de fixation des taux est tel qu'en fait il empêche toute distinction injuste entre les expéditeurs. N'est-ce pas exact?

M. DARLING: Je pense qu'on doit étudier le contexte.

M. REGAN: Puis-je avoir une réponse?

M. COPE: Il faut que je réfléchisse un moment.

M. REGAN: Bien. Non seulement c'est une question de distinction injuste entre les expéditeurs, mais il me semble que cette liberté pour fixer les taux pour les expéditeurs commerciaux et individuels servira également aux compagnies de chemin de fer pour déterminer si un expéditeur peut, ou ne peut pas, faire des affaires; cela veut dire, par exemple, qu'Halifax peut, ou ne peut pas, faire concurrence en termes égaux avec les ports américains du Nord. Si vous pouvez citer des prix spécifiques, vous pouvez les forcer à utiliser n'importe quel port que vous voulez destiner à recevoir ces marchandises dans l'avenir. Est-ce qu'il n'y a pas là possibilité de distinction injuste également?

M. DARLING: Tout d'abord, il est certain que le but des compagnies de chemin de fer est d'augmenter le volume du transport. Elles n'agissent pas d'une manière à couper leur nez pour faire dépit à leur visage. Elles feront de leur mieux pour garder des taux qui provoqueront beaucoup de transport. N'oublions pas, étant donné le genre de la plainte, qu'on ne peut pas l'éliminer entièrement. Quel que soit le moyen adopté pour fixer les taux, il y a un moment où l'expéditeur ne peut plus faire d'expédition à cause de la hausse des prix. Cela se produit dans beaucoup de cas, et qui peut dire quel est le taux limite? Vous pouvez réduire le tarif de 50 p. 100 et élargir son marché; toutefois, le résultat est qu'il sera tenté par un autre marché bien proche, mais qu'il ne pourra atteindre. Il me semble que la ligne de conduite de la Commission est que c'est là un point qui ne peut être atteint que par les facteurs déterminants de concurrence entre les chemins de fer et les expéditeurs.

M. REGAN: Est-ce que vous ne vous trompez pas lorsque vous dites que les chemins de fer existent pour transporter des marchandises?

Leur but est certainement d'augmenter leurs revenus et, si, pour cela, il faut diriger tous les produits d'une certaine nature dans le même marché, ou

vers le même endroit d'embarquement, peut-être que du point de vue économique il est préférable de le faire, plutôt que d'expédier ces marchandises à des endroits plus éloignés. Je veux dire que, dans l'ensemble, ils obtiennent davantage de revenus et cela représente une économie importante et une concentration de denrées.

M. DARLING: Je dirais que pour leur permettre d'accomplir cela il faudrait qu'ils s'engagent dans une déformation de la structure des taux, qui serait évidente et donnerait lieu à une enquête aux termes de l'article 9. Je ne crois pas qu'il soit permis de supposer que les chemins de fer aient l'intention de commettre une telle déformation. Cela pourrait arriver pour différentes raisons et pourrait être jugé selon le cas. La Commission a beaucoup insisté sur le fait que ces propositions ne s'adapteraient pas aux règlements actuels. Dans le deuxième volume, à la page 105, on parle du taux maximum proposé «uniquement pour remplacer la réglementation du tarif et non pas pour l'amplifier. La vieille réglementation ne peut se marier à la nouvelle».

Je dois dire qu'en grande partie la raison qui a provoqué la distinction sera en fait éliminée par l'augmentation de la concurrence. La Commission a été d'avis que cela s'étendrait et deviendrait éventuellement un puissant agent contre la distinction injuste de certains types. Mais, de toute façon, je trouve difficile de supposer que des expéditeurs la permettraient.

M. REGAN: Supposons qu'il faille que nous ayons grande confiance dans les compagnies de chemins de fer si, en vertu des dispositions de cette loi, l'intérêt public n'est pas protégé. On pourrait douter de leur bonne foi en raison de leurs actions précédentes. Par exemple, en ce moment, plusieurs personnes nous ont dit avoir subi des pertes dans quelques transactions, lorsque la Commission royale a estimé les pertes s'élevant à un chiffre inférieur aux pertes réelles. Je veux parler en général des agissements des chemins de fer en ce qui concerne l'abandon de certains services. Naturellement, cela s'applique sans doute plus au Pacifique-Canadien qu'au National-Canadien, car je pense que ce dernier est revenu de ces erreurs à ce sujet.

Mais tenant compte des tactiques décevantes employées par le Pacifique-Canadien, ne trouvez-vous pas qu'on lui accorde une énorme confiance en espérant qu'il ne fera pas de distinctions injustes et n'abusera pas de la liberté d'action à laquelle il a droit, qu'il n'agira pas contre les intérêts d'une localité et que cette confiance entière, qui est accordée au chemin de fer, peut être bien mal placée?

M. DARLING: Je ne suis pas du tout d'accord avec l'exposé principal de votre question. Je pense que le but de la proposition faite par la Commission est de considérer les chemins de fer de la même manière que toute autre entreprise de transport, juste comme une autre affaire. Ces possibilités existent dans d'autres affaires. Dans ces affaires, l'intérêt public n'a pas eu autant de protection et, cependant, il n'y a pas eu de grands problèmes.

M. REGAN: Les autres entreprises ne sont pas des monopoles, pas dans le même sens que les chemins de fer sont des monopoles dans notre pays.

M. DARLING: De nos jours, les chemins de fer ne sont plus des monopoles. Il y a certaines industries qui sont en partie monopolisées tout autant que les chemins de fer. Simplement parce que le règlement relatif au tarif-marchandises est chose acceptée depuis longtemps, on a adopté une attitude de méfiance envers les chemins de fer. Cette attitude est-elle justifiée ou non, je ne le sais pas; mais je ne trouve pas qu'elle devrait apparaître dans la loi. Si des problèmes se présentent, on s'en occupera selon le cas.

M. HAHN: Je pourrais bien peut-être demander à M. Regan ce qui lui fait croire que le pays, le monde, les chemins de fer et le Pacifique-Canadien conspirent tous pour supprimer la ville d'Halifax? En ce qui concerne le tarif, autant que je puisse comprendre, la clause sur le taux maximum s'applique

quand un expéditeur se déclare lié, et qu'il n'a pas d'autres moyens accessibles de transport que les chemins de fer. Les chemins de fer ayant proposé le tarif disent qu'il devrait faire appel à la Commission pour fixer le taux maximum. Cependant, il sera alors obligé de faire toutes les expéditions par chemins de fer pendant un an.

M. DARLING: C'est exact, mais seulement pour les expéditeurs qui doivent payer le taux maximum.

M. HAHN: Est-ce que cela ne provoquera pas des problèmes dans la région des Grands lacs où les facteurs des saisons peuvent entrer en jeu? Les expéditions peuvent être faites en été, d'un lac à un autre ou bien jusqu'à la côte par voie d'eau, et cela peut bien être dans l'intérêt de l'expéditeur. Mais, en hiver, lorsque les transports fluviaux ne sont plus possibles, on peut se trouver forcé d'utiliser les chemins de fer comme seul moyen de transport. D'après les termes de ces dispositions, on serait forcé, je vois, de faire toutes ses expéditions par chemin de fer durant toute l'année ou bien on perdra l'avantage du taux maximum pour les quelques mois pendant lesquels il faut expédier par chemin de fer.

M. DARLING: Si votre expéditeur peut se servir de la concurrence des transports fluviaux pendant 6 à 8 mois de l'année, il possède une arme contre les chemins de fer. C'est en réalité ce qui arrive lorsque les chemins de fer sont forcés de discuter afin d'obtenir un taux pour toute l'année. L'expéditeur n'a pas les mains liées dans le vrai sens du mot.

M. HAHN: Je trouve que l'expéditeur doit avoir le droit de profiter pendant l'été du tarif fluvial bon marché et quand même d'être traité avec justice avec les taux des trains pendant l'hiver, alors qu'il n'a pas d'autres moyens de transport à sa disposition.

M. DARLING: Eh bien, il en a. Rien ne prouve que les chemins de fer ne sont pas obligés de lui accorder un prix avantageux, s'ils risquent de perdre sa clientèle. Il existe des taux d'été et d'hiver dans les régions des Grands lacs et en dehors de ces régions. Je ne pense pas que ces taux soient près du maximum, mais peut-être le sont-ils. Mais si les chemins de fer veulent lui accorder un taux pour six mois de l'année ou pour l'année entière, il me semble qu'il serait mieux disposé à faire marcher que d'une autre façon afin de faire affaire pour toute l'année. Chaque expéditeur a ses propres affaires à considérer. S'il veut profiter de la concurrence quand il y en a, il ne doit pas s'engager pour un an.

M. HAHN: Et pourquoi ne pourrait-il pas utiliser les moyens de transport les plus avantageux pendant la saison d'été, tout en étant sûr que, pendant les mois d'hiver, lorsqu'il s'adresse aux chemins de fer, ceux-ci ne vont pas être déraisonnables? Pourquoi les chemins de fer ne seraient-ils pas obligés de lui donner quand même 150 p. 100 de leur variante.

M. DARLING: Simplement parce qu'il utilise le transport par train pendant quelques mois de l'année. Je me demande cependant si ce ne sont pas les circonstances qui le dirigent. Si vous parlez de la concurrence fluviale, vous parlez surtout du transport en grosses quantités. Il peut en fait grouper ces expéditions afin que la majorité parte par bateau. Ainsi, si les chemins de fer désirent transporter ces marchandises, c'est à eux d'offrir un taux intéressant pour la saison d'hiver. C'est ce qui arrive aux États-Unis, où le prix du transport des minerais s'applique entre Duluth et Buffalo, seulement durant la saison d'été. Les chemins de fer ont toutes les raisons d'attirer le transport d'hiver au moyen de taux qui leur permettent d'en conserver pour l'été. Je ne trouve pas que l'expéditeur soit lié. C'est là mon opinion.

M. STEWART: Je voudrais revenir sur un point que nous avons effleuré plusieurs fois, et je voudrais aussi parler des dernières questions de M. Regan.

Je pense qu'il est clair qu'il y a possibilité de conflit entre ce qu'on peut appeler le programme national et les intérêts dans les affaires des compagnies de chemin de fer, et que l'article 9 de ce document ne résout pas le problème provenant de ces divergences de vue. La différence d'opinion dépend de la question de savoir s'il y a concurrence ou non. Je demande de quelle documentation le ministère des Transports dispose au sujet de la concurrence, et quelle attention on a donnée dans l'étude des régions du pays faciles à diriger? Connaissons-nous la situation dans les Prairies? Nous sommes censés connaître la situation dans le centre du Canada; mais a-t-on étudié les provinces des Maritimes?

M. DARLING: Eh bien! une source d'information est l'analyse relative aux bordereaux d'expédition de 1 p. 100 préparée chaque année par la Commission des transports. On les utilise dans trois régions: les Maritimes, l'Est et l'Ouest, pour tout le transport entre ces régions.

Quand on considère le transport en fonction des divers taux, par exemple, les taux de catégorie et les taux sur un produit désigné, les deux pouvant être des taux de concurrence, on tient compte du volume des denrées transportées, aux taux convenus et aux taux statutaires visant les céréales.

On indique, par région, la proportion du transport aux taux de concurrence, le détail étant donné pour chaque région et entre les régions. Par exemple, dans l'Ouest, on indique le changement des taux pour les marchandises transportées dans cette partie du Canada. Ainsi, le chiffre 1,615 constitue ce qu'on appelle un taux non de concurrence, alors que celui de 1,287 est un taux de concurrence.

On ne doit pas prendre cela dans un sens rigoureux. La concurrence peut exister, même si le taux n'est pas désigné comme taux de concurrence. On peut obtenir beaucoup de renseignements de ce genre en parcourant une analyse comme celle-ci.

M. STEWART: Cela m'intéresse particulièrement, parce que je sais qu'il y a des députés de toutes les autres régions qui sont au courant de la situation dans les Maritimes. La question que je veux poser concerne une opinion. En étudiant l'analyse de ces bordereaux, avez-vous conclu, ainsi qu'on l'a mentionné plus tôt, que l'accroissement de la concurrence dans les Maritimes était suffisante entre les Maritimes et le marché du centre du Canada pour que cette loi de vaste portée n'aille pas à l'encontre de ce qu'on considère dans l'intérêt national?

M. DARLING: Oui, je crois que c'est le cas.

Le PRÉSIDENT: Veut-on poser d'autres questions au sujet des taux?

M. REGAN: Il faudrait ajourner la séance selon moi.

Le PRÉSIDENT: Nous n'avons plus rien à dire sur les taux pour le moment et nous continuerons à 4 heures cet après-midi, après l'appel de l'ordre du jour.

M. BALDWIN: Un mot au sujet d'un point dont il faut faire mention. Il y a quelque chose que je n'avais pas pu voir plus tôt, lorsque M. Winch a soulevé la question de l'actif du Pacifique-Canadien qui est étranger aux installations ferroviaires. J'ai cherché dans le rapport de la Commission d'enquête pour trouver le passage que je désirais. Il y a dans le rapport de la Commission une section sur laquelle je veux attirer l'attention de tous les députés, qui pourront s'y reporter au besoin. Elle explique le raisonnement qui a amené à la conclusion à laquelle on est arrivé. C'est dans le volume II, aux pages 90 à 95.

M. CROUSE: Cela concerne-t-il la mise en œuvre du règlement proposé dans ce projet de loi et aurait-on un changement dans la façon d'exploiter le National-Canadien qui permettrait d'éliminer les pertes annuelles?

M. DARLING: Les pertes proviennent de plusieurs facteurs accumulés. Il y a évidemment la loi sur le remaniement du capital des chemins de fer Nationaux et qui est censée y pourvoir.

M. COWAN: De quelle année parlez-vous? Je n'ai que 62 ans.

Le PRÉSIDENT: M. Pickersgill sera ici à 4 heures. Ni vous ni moi ne pouvons savoir ce qui se passera à la Chambre cet après-midi, mais disons toujours 4 heures.

J'aimerais ajouter que, si nous n'avons pas encore commencé à 4 h. 30 de l'après-midi, je ne demanderai pas aux témoins de demeurer à notre disposition. Ne soyez donc pas surpris si vous arrivez à 5 heures moins le quart.

M. STEWART: Passerez-vous à l'autre partie de l'exposé?

Le PRÉSIDENT: Nous avons maintenant terminé l'étude des tarifs. M. Pickersgill répondra à quelques questions concernant les principes à la base du bill. Il a déjà fait un exposé.

### SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

Le PRÉSIDENT: Le ministre n'est pas encore arrivé. Il sera ici bientôt cependant et je suggérerais que nous passions pour le moment à l'étude du problème suivant du bill, principalement à la question des taux de transport du blé.

M. Darling répondra à toutes les questions que voudront lui poser les membres du Comité.

M. DARLING: Monsieur le président, je devrais dire que cela se trouve à l'article 16, de la page 19 à la page 23.

Le PRÉSIDENT: En effet. Cela a trait aux taux du pas du Nid-de-Corbeau.

M. FORBES: Monsieur le président, j'aimerais poser une question au sujet des chemins de fer de la baie d'Hudson. On réclame des frais pour dévier le blé de certaines lignes vers la ligne de la baie d'Hudson. J'aimerais savoir qui reçoit ces frais de détournement du blé; est-ce le National-Canadien ou les propriétaires d'élevateur?

M. DARLING: Monsieur le président, je pense qu'il s'agit là d'une question qui devra être posée aux autorités des chemins de fer; mais il nous serait possible d'obtenir certains renseignements à ce sujet.

M. FORBES: Dites-vous que la Commission des transports ne sait rien des taux exigés par les compagnies de chemins de fer?

M. DARLING: Je crois que cela va aux propriétaires des élevateurs.

M. FORBES: Les propriétaires des élevateurs reçoivent donc les frais de détournement du grain.

M. BALDWIN: On me dit qu'il s'agit de frais spéciaux imposés par la Commission du blé en faveur des propriétaires des élevateurs.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, le ministre est arrivé et peut-être que nous pourrions revenir au principal objet de notre étude, c'est-à-dire les principes à la base du bill. M. Winch a demandé qu'on étudie cette question rouverte cet après-midi, lorsque le ministre est revenu.

M. WINCH: Monsieur le président, j'aimerais poser une question pour obtenir une précision. Les principes fondamentaux sur lesquels le bill C-120 a été préparé et sur lesquels nous aurons un nouveau bill à la prochaine session, est-ce que le ministre expliquera si cela a été préparé uniquement pour les chemins de fer ou bien est-ce que cela a quelque relation ou quelque rapport avec un programme national de transport? Je veux formuler ainsi ma question, parce que, dans mon esprit, je ne puis concevoir que nous résoudrons un jour nos problèmes sans avoir un programme national de transport au Canada. Est-ce que cela a quelque rapport là aussi et, dans le cas de l'affirmative, de quelle façon?

M. PICKERSGILL: Si l'on me permet de citer le bill, le premier article actuellement devant nous se lit ainsi qu'il suit:

Il est par les présentes déclaré que la politique nationale du Canada en matière de transport tend à l'établissement de moyens de transport efficaces, équilibrés et pleinement satisfaisants, en permettant aux chemins de fer et à d'autres modes de transport d'entrer en concurrence dans des conditions garantissant, sauf dans les régions où il existe un monopole de l'industrie du transport...

J'attire l'attention en particulier sur ces mots: «Dans les régions où il existe un monopole de l'industrie du transport», ou bien si un authentique monopole de la part des chemins de fer existe, sur ce point nous sommes d'avis qu'il devrait y avoir des règlements sévères. Je poursuis:

- a) Que la réglementation du transport ferroviaire, compte tenu de l'intérêt national, ne sera pas de nature à limiter la possibilité pour les chemins de fer d'entrer en libre concurrence avec d'autres modes de transport;
- b) Que chaque mode de transport, dans la mesure où la chose est praticable, acquittera le coût réel des ressources, des facilités et des services fournis aux frais du public; et
- c) Que chaque mode de transport, dans la mesure où la chose est praticable, sera indemnisé pour les ressources, les facilités et les services qu'il est tenu de fournir aux termes d'une obligation imposée ou statutaire;

Et les dispositions de la présente loi sont édictées en fonction de l'aspect de la politique nationale en matière de transport qui a trait aux chemins de fer ressortissant au Parlement et en vue de sa réalisation.

Je sais qu'il s'agit d'une tâche plutôt gigantesque; cependant, de la façon dont je comprends cela, cela signifie que le gouvernement désire que, sauf dans les régions où les chemins de fer ont un régime qui s'apparente à un monopole,—il n'est pas nécessaire que le monopole soit complet, mais il faut qu'il soit réel,—alors que nous estimons que, dans l'intérêt du public, la seule façon de le protéger est d'édicter des règlements relativement sévères; d'autre part, les chemins de fer, qu'ils fassent concurrence au camionnage, au transport maritime ou au transport par avions,—et ils font concurrence à chacun d'entre eux, même aux automobiles,—devraient être aussi libres de concurrencer que les autres moyens de transport, et qu'autant que possible les usagers des chemins de fer ainsi que les usagers des autres moyens de transport devraient payer pour leur maintien au lieu d'exiger que ce soit les contribuables qui paient. C'est à peu près notre objectif et c'est, de la façon dont je le comprends, ce que le rapport MacPherson vise également. C'est le principal rapport qui a été fait et c'est ce que ce bill tente de faire. Bien entendu, il existe un très grande exception à cela, sauf ce qu'on appelle le transport de marchandises exclusives; l'autre grande exception consiste dans le transport du blé, où les taux du Nid-de-Corbeau doivent être maintenus. Je ne pense pas pouvoir ajouter beaucoup à cette réponse.

M. WINCH: Dans la préparation de ce que vous avez qualifié de tâche gigantesque, il y a quelques instants, puis-je demander si, dans l'énoncé des grands principes à la base de ce bill, vous avez énuméré les nombreux et puissants arguments qui ont été soumis à vous-même ainsi qu'au gouvernement par l'Association des camionneurs?

M. PICKERSGILL: Bien, je n'en suis par certain, parce que j'ai en quelque sorte hérité de ce bill, si je puis m'exprimer ainsi, alors qu'on y effectuait certaines modifications. Je l'ai présenté au Parlement et je pense que chacun sait que la majeure partie de ce bill était rédigée lorsque mon prédécesseur, M.

McIlraith, était titulaire de ce ministère. On a commencé la rédaction de ce bill lorsque M. Balcer était titulaire du ministère, et l'on en a pas sensiblement modifié les fins depuis l'administration antérieure de la façon dont je le comprends à l'heure actuelle. Cependant, lorsqu'on a exposé des prétentions au gouvernement, prétentions qui ont semblé avoir une puissance suffisante, nous avons procédé à certaines adaptations dans la rédaction que nous avons préparée en vue de soumettre au Parlement autant que possible un bill satisfaisant qu'on n'aurait pas à modifier plus tard. Il n'y a aucun doute que certaines des opinions de divers intérêts, non seulement les camionneurs, ont été prises en considération. Mais nous n'avons jamais présumé de cela que tous ses intérêts en jeu dans ce bill ne viendraient pas devant le Comité parlementaire, afin d'exposer leurs points de vue, et avancer certaines prétentions contre quoi que ce soit dans le bill qu'ils estiment devoir être modifié.

M. WINCH: Évidemment, une autre question doit suivre. Le gouvernement pense-t-il que toutes ces phases de l'exploitation de chemins de fer doivent être basées uniquement sur des opérations rentables, actuellement ou plus tard, sans tenir compte de toutes les centaines de millions de dollars de subventions accordées sous forme d'argent, de concessions de terrains, de ressources minières, et ainsi de suite?

M. PICKERSGILL: En répondant à la question de M. Winch, je voudrais attirer l'attention des membres du Comité sur ce paragraphe de la page 93 du volume II du rapport de la Commission royale, qui se lit comme il suit:

Par conséquent, en principe, et selon tout ce que comporte ce principe, ainsi que pour des raisons connexes à la politique nationale du transport, nous ne recommandons pas que les tarifs marchandises tiennent compte de l'actif et des revenus que touchent les compagnies de chemins de fer dans des entreprises étrangères à l'exploitation de chemins de fer.

M. WINCH: J'ai lu le rapport et je le comprends. Par conséquent, c'est uniquement une question de politique du gouvernement. Je ne dispose d'aucun renseignement concernant le National-Canadien, parce que ce renseignement n'est pas publié, mais, pour être bref, je m'aperçois qu'il y a des renseignements concernant le Pacifique-Canadien tel qu'on le voit dans le catalogue n° 52-202. A la fin de décembre 1963, les subventions versées en espèces, ainsi que les dépenses pour la construction, s'élevaient à \$106,280,334 et, pour ce qui est des concessions de terrains, \$43,962,546. Maintenant, pour ce qui est de la province de la Colombie-Britannique, j'ai une excellente connaissance de la valeur de ces subventions, comment on les utilise et de quelle façon le revenu va au Pacifique. Je me servirai de l'exemple du *E and N*, qui n'a pas été construit par le Pacifique-Canadien originairement, mais par la Dunsmuir. Le Pacifique-Canadien l'a pris, ainsi que tous les droits et privilèges afférents. L'an dernier même, sur l'octroi d'une seule concession forestière, on a fait un profit de quelque 55 millions de dollars. N'est-ce pas la politique du gouvernement de tenir compte des revenus?

M. PICKERSGILL: Bien, si je puis revenir au bill, ou y parle du coût réel des sources de revenu et des services. Quelle qu'ait pu être la situation dans le passé, je pense que la Commission a été d'avis, et je pense que nous avons accepté cet avis, que si nous devons maintenir les chemins de fer sur une base rentable, les revenus qui servent à l'exploitation des services dispensés par les chemins de fer sont ceux dont on doit tenir compte à l'heure actuelle.

M. WINCH: Le ministre sait-il que, presque chaque année, le Pacifique-Canadien constitue de nouvelles compagnies, et fait en sorte d'utiliser les subventions et à utiliser les concessions minières et forestières qu'il reçoit en cadeaux du peuple canadien? J'espère que vous savez que cela se fait. L'autonne dernier à peine, le Pacifique-Canadien a formé deux nouvelles com-

pagnies en Colombie-Britannique. Dites-vous que vous ne tiendrez pas compte de l'argent que le Pacifique-Canadien reçoit par ces compagnies, par des subventions payées par le peuple canadien qui permettent au Pacifique-Canadien d'obtenir des centaines de millions de dollars de profit.

M. PICKERSGILL: Concluriez-vous que le Pacifique-Canadien ne devrait rien exiger pour transporter des marchandises?

M. WINCH: Je vous demande pardon?

M. PICKERSGILL: Concluriez-vous que le Pacifique-Canadien dévie un revenu si considérable de ces autres capitaux qu'il devrait faire gratuitement tout le transport?

M. WINCH: Bien sûr que non; je ne suis pas fou. Cependant, selon moi, on devrait tenir compte de cela.

M. PICKERSGILL: Jusqu'à quel point estimez-vous qu'on devrait tenir compte de cela?

M. WINCH: En tant que revenus provenant de l'exploitation du Pacifique-Canadien.

M. PICKERSGILL: Autrement dit, s'il parvient à faire un revenu suffisant de ses autres capitaux, vous prétendez qu'il ne devrait rien tirer de l'exploitation des chemins de fer comme tels.

M. COWAN: M. Winch parle des subventions payées aux chemins de fer.

M. PICKERSGILL: Je ne pense pas qu'il ait parlé uniquement de cela.

M. COWAN: C'était très clair pour moi.

M. PICKERSGILL: Peut-être que je comprends passablement plus lentement que vous; cependant, j'arriverai à vous rejoindre.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous une question à poser, monsieur Muir?

M. MUIR (*Lisgar*): Monsieur le président, je veux poser une question complémentaire. Est-il vrai qu'on a fixé le tarif pour les Rocheuses pour un certain montant en espèces, plus quelques-unes de ces subventions dont M. Winch a parlé relativement aux taux du pas du Nid-de-Corbeau?

M. PICKERSGILL: Il serait possible, je pense, de rédiger une législation qui tiendrait compte de tous les avantages accordés au Pacifique-Canadien et de dire que tous les profits qu'il a tirés et tire présentement de chacun de ces autres capitaux devraient être enregistrés et compilés avec le revenu de cette compagnie tire des chemins de fer et que cette compagnie ne devrait pas pouvoir conserver plus qu'un certain montant du tout; ses taux devraient être fixés suffisamment bas pour que les profits ne dépassent pas ce chiffre; mais je vous demande de songer à ce que les camionneurs diraient d'une telle concurrence, si l'on fixait les taux sur une telle base. C'est pourquoi j'ai posé à M. Winch une question qu'il a qualifiée de folichonne. Je concède que c'était une question folichonne, mais elle montrait l'absurdité où cela conduit; si l'on est pour prendre toutes les espèces de facteurs en considération et pour forcer le Pacifique-Canadien à établir des taux qui tiennent compte de tous ces autres revenus, alors tous les autres transporteurs qui ne disposent pas de ces autres revenus pour ajouter à leur propre revenu pourraient être éliminés, et je pense qu'il serait très difficile d'avoir ainsi une politique nationale de transport.

M. KINDT: Monsieur le président, revenons à la question de M. Winch. Apparemment, il y a en cela plus que le ministre ne laisse entendre lorsqu'il parle de revenus étrangers. Je sais qu'il existe dans l'Ouest plusieurs baux relatifs au pétrole, sur lesquels le Pacifique-Canadien réserve encore des droits et touche des redevances.

M. PICKERSGILL: En effet.

M. KINDT: Il y a donc également d'autres capitaux qui rapportent des revenus tels que ceux que M. Winch a indiqués. Maintenant, on peut poursuivre

cette idée jusqu'au bout et vous vous rendrez compte que tous ces revenus proviennent de l'exploitation de l'entreprise. Pourquoi ne devrait-on pas les prendre en considération lorsqu'on tient compte des coûts, des revenus, et ainsi de suite.

M. PICKERSGILL: Monsieur Kindt, je crois que vous avez une vaste expérience de l'agriculture. J'ignore si oui ou non vous avez exploité vous-même une ferme; mais il y a de vieux hommes comme moi-même qui se souviennent encore de l'exploitation rurale, alors que, pour le prix de \$10, on pouvait obtenir un quart de section, comme mon père l'a fait en 1911. Je me souviens très bien de cela. Nous n'avons pas été très chanceux avec notre exploitation rurale en particulier; mais je crois qu'il y a quantité d'exploitations rurales où les cultivateurs ont eu des droits miniers; où on a trouvé du pétrole et cela leur a rapporté beaucoup d'argent. Il y avait d'autres cas où les droits miniers étaient réservés et les propriétaires de ces fermes n'ont pas fait d'argent. Mais diriez-vous qu'un cultivateur qui possédait les droits miniers n'aurait plus le droit de recevoir de l'argent pour son blé après qu'on aurait trouvé du pétrole dans le sous-sol de sa ferme?

M. FORBES: Mais cette question posée par M. Winch a trait aux subventions. C'est ce dont on a parlé.

M. WINCH: J'imagine qu'on ne modifiera pas sensiblement cette loi au cours de la prochaine session; mais pourriez-vous me dire sur quelle base les contribuables devraient subventionner les compagnies de chemins de fer lorsque ces entreprises, et le but de ce bill est d'en finir avec les subventions. par le peuple canadien.

M. PICKERSGILL: Je ne pense pas qu'on devrait subventionner du tout ces entreprises, et le but de ce bill est d'en finir avec les subventions.

M. WINCH: Vous avez des subventions ici.

M. PICKERSGILL: Uniquement pour des postes précis dont le coût est fixé. Ce bill ne contient aucune forme de subventions générales; le but dans l'ensemble est de savoir combien coûtent réellement ces services et s'il vaut la peine de les maintenir dans l'intérêt de la société; mais, s'ils ne sont pas rentables, nous sommes alors disposés à les subventionner; s'ils ne sont pas suffisamment utiles à la société et s'ils ne sont pas rentables, nous voulons les discontinuer. Donc, nous voulons établir tout le système sur une base rentable et nous ne voulons pas en faire un parasite des fonds publics.

M. WINCH: J'ai une question de plus à poser. Comme je l'ai fait remarquer, d'après le document n° 52-202, le Comité peut obtenir des renseignements concernant le Pacifique-Canadien.

Le Comité cherche à obtenir des renseignements des compagnies de chemins de fer en ce qui a trait à l'assistance, qu'elle soit accordée en concessions de terrains ou en espèces. Mais si l'on vérifie comme je l'ai fait, le catalogue n° 52-201 du National-Canadien, il n'y a aucun moyen d'obtenir ce renseignement; c'est le cas du National-Canadien. Dans la plupart des cas, on remonte au Grand Tronc, tout aussi bien qu'au *Canadian Northern*. Est-il possible d'obtenir ce renseignement en ce qui a trait aux concessions de terrains, aux subventions, et ainsi de suite?

M. PICKERSGILL: Je pense que ce serait possible. Il se pourrait que ce soit plutôt difficile, parce que plusieurs de ces compagnies ont disparu d'une façon ou d'une autre.

M. WINCH: Je puis vous assurer que, lorsque je prends connaissance de ce qui est écrit au sujet du Pacifique-Canadien, on en a beaucoup enlevé, et encore on a le renseignement pour chaque compagnie séparément.

M. PICKERSGILL: Je vais voir à ce qu'on s'occupe de cela, je serai heureux d'apprendre ce qu'on peut faire. De mémoire, j'ignore l'état de ces rapports; cela signifierait tout un programme de recherches historiques pour quelqu'un.

C'est un fait que le National-Canadien ne tire pas un revenu considérable de cela. J'ignore si cela constitue un grand apport pour le Pacifique-Canadien.

M. WINCH: Maintenant que le ministre est ici, puis-je répéter ma dernière question, c'est-à-dire que la Commission des Transports n'a pas la première autorité sur certains gestes, mais que la commission de trois membres relevant du ministre de l'Agriculture aura une autorité décisive. Pouvez-vous nous dire pourquoi la première autorité ne devrait pas revenir à la Commission des Transports.

M. PICKERSGILL: Bien, je pense qu'on a estimé,—de la façon dont je comprends le point de vue de ceux qui ont originairement préparé cette législation, et pour parler certainement pour moi-même, puis-je dire,—qu'on avait une très forte impression qu'étant donné que l'abandon de la plupart des embranchements qu'on projetait était concentré dans les prairies et concernait directement le transport du blé, on a estimé que les problèmes qu'on aurait eu à affronter là n'étaient pas du genre de ceux dont s'occupent habituellement la Commission des transports, mais un problème de nature très différente, tel que la question de savoir si l'on devait maintenir ces embranchements dans l'intérêt du public, même s'ils n'étaient pas rentables. Nous avons pensé qu'il fallait avoir une commission spéciale pour tenir compte de ces faits, une commission qui comprendrait peut-être mieux que les personnes qui sont ordinairement nommées à la Commission des transports.

M. WINCH: Cela n'a-t-il pas toujours été la responsabilité de la Commission des transports?

M. PICKERSGILL: En effet, il en a toujours été ainsi, et il y a toujours eu bon nombre de plaintes à ce sujet, particulièrement de la part des producteurs de blé de l'Ouest. On a estimé que, si nous tentions de rationaliser la structure des chemins de fer dans l'Ouest du Canada, afin de maintenir à un bas niveau le coût du transport du blé dans des proportions raisonnables et de nous assurer en même temps de ne pas priver les cultivateurs de l'Ouest des moyens de transport nécessaires, il nous fallait des personnes d'une habileté particulière pour s'occuper de ces problèmes. Ce n'est pas tellement pour s'occuper des problèmes des chemins de fer, dont la Commission des transports a la première responsabilité, mais pour s'occuper plutôt des problèmes des usagers de ces embranchements, et de leur importance dans l'ensemble de l'économie canadienne et dans l'économie des Prairies, en particulier.

Le PRÉSIDENT: Maintenant, monsieur Lloyd.

M. LLOYD: Monsieur le président, j'ai une question complémentaire à poser à la suite des remarques de M. Winch relativement aux subventions. Je veux parler des anciennes concessions de terrains aux chemins de fer pour leur permettre d'entreprendre la construction de leurs réseaux. Je ne connais de cela que ce que notre histoire économique nous en dit. J'ignore le rapport technique ou les responsabilités entre le gouvernement et le Pacifique-Canadien ou le National-Canadien. Il me semblerait que pour ce qui est de l'établissement des taux ce que vous dites est fondamentalement juste, que vous devez maintenir une structure des taux de façon à sauvegarder l'état de concurrence entre les divers moyens de transport à la disposition des usagers. La seule autre pensée que j'ai à l'esprit est la suivante: vous subventionnez ou serez encore exposés à subventionner des exploitations non rentables; et il y aura encore des cas où le gouvernement, au moyen d'une politique nationale, pourra désirer le maintien de certains services et sera disposé, c'est possible, à s'engager à payer plus de subventions à cause de cela.

Je pense qu'avant qu'on adopte ce bill une fois pour toutes, nous devrions savoir à quelles conditions les terrains ont été concédés dans le passé, afin de voir s'il n'y aurait pas quelque obligation explicite ou implicite de la part des

compagnies de chemins de fer d'assumer certaines responsabilités. Je pense qu'on devrait éclaircir cela. Peut-être l'a-t-on déjà fait. Je l'ignore, mais on devrait certainement éclaircir cela.

Les chemins de fer ont-ils quelque obligation explicite ou implicite, du moins à la suite des négociations concernant ces subventions auxquelles vous pourriez être exposés et qu'il vaudrait la peine d'étudier même si cela n'atteint pas les chemins de fer.

M. PICKERSGILL: Je pense que c'est une question qu'il faudrait discuter à fond, et sur laquelle il y aura des divergences d'opinions. D'ici le moment où le bill ira devant la Chambre des communes, à la prochaine session, j'étudierai cela pour vous. Je n'ai aucune idée de ce que nous pouvons faire des conditions implicites, parce que cela dépendrait des conséquences. Mais pour ce qui est des conditions explicites relatives à quelque subvention que ce soit, pas nécessairement les concessions de terrains ou n'importe quelle concession accordée au Pacifique-Canadien ou, en fait, à n'importe lequel des ancêtres, si je puis m'exprimer ainsi, du National-Canadien, on pourrait les examiner.

M. LLOYD: Il ne s'agit là que d'une suggestion, monsieur Pickersgill; comme une étape à franchir en vue d'une discussion, de sorte que la discussion portera du moins sur des questions de fait, non sur des hypothèses.

M. PICKERSGILL: Je préfère de beaucoup connaître les faits plutôt que de discuter ce qu'ils sont.

Le PRÉSIDENT: M. Muir maintenant.

M. MUIR (*Lisgar*): J'aimerais approfondir un peu plus la question de l'abandon des embranchements. Comme vous le savez, l'étendue des embranchements dont les deux compagnies de chemins de fer ont demandé l'abandon a été évaluée de façon diverse à partir de 3,000 milles en augmentant. **Maintenant, de toute évidence, un changement de cette importance aura des conséquences désastreuses, particulièrement sur nos exportations de blé.** Cependant, si je comprends bien, les chemins de fer estiment que c'est dans l'intérêt du pays et le gouvernement est prêt à payer une certaine subvention afin de maintenir ces lignes en activité. Avez-vous la moindre idée du montant total des subventions que vous êtes disposés à accorder aux chemins de fer?

M. PICKERSGILL: Le bill indique un montant de 13 millions de dollars par année.

M. MUIR (*Lisgar*): Leur payera-t-on ce montant en plus des subventions que nous leur payons déjà?

M. PICKERSGILL: Non. Les présumées subventions qui sont présentement versées (20 millions de dollars d'arrérages, je pense que c'est ainsi qu'on appelle cela habituellement), et les 50 millions de dollars qui sont venus s'ajouter plus tard, nous comptons éliminer ces quelque 70 millions de dollars lorsque le bill entrera en vigueur et les seules subventions qu'on payera alors sont celles qui sont incluses dans le bill.

M. MUIR (*Lisgar*): J'imagine qu'il est un peu trop tôt, particulièrement parce qu'on n'a pas constitué l'autorité qui s'occupera de cette situation; mais avez-vous une idée du nombre d'embranchements ferroviaires ou de milles qu'on pourrait maintenir en activité avec ces 13 millions de dollars par année?

M. PICKERSGILL: Non. Je pense tout simplement qu'il ne me serait pas très utile de risquer un chiffre, parce que je pense que quiconque peut affirmer de façon certaine qu'aucun gouvernement ne permettra l'abandon d'un embranchement sur lequel on transporte une vaste quantité de blé, quelle que soit la rentabilité ou la non rentabilité de cet embranchement. D'autre part, je pense que vous savez qu'il y a au Manitoba un cas typique où il y avait sur la rive sud de l'Assiniboine deux embranchements allant de Portage-la-Prairie à Winnipeg, qui parfois n'étaient séparés que par une distance de cent verges,

et que le gouvernement du Manitoba a demandé qu'on ne diffère même pas l'abandon d'un de ces embranchements; mais ce gouvernement a plus tard retiré cette demande. J'ignore pourquoi. Mais on voulait sûrement construire une route là. Il n'y a pas vraiment de justification pour avoir deux embranchements à cet endroit. Ce sont deux embranchements du National-Canadien situés côte à côte, et aucun agriculteur ne souffrirait de l'enlèvement de l'un d'eux.

M. MUIR (*Lisgar*): Une autre question me vient à l'esprit. Il faut prendre certaines mesures avant d'obtenir la permission d'abandonner un embranchement.

M. PICKERSGILL: C'est juste.

M. MUIR (*Lisgar*): Selon une de ces mesures, une fois qu'une compagnie de chemin de fer abandonne un embranchement, elle accorde immédiatement un prix pour le transport ou pour le moyen de transport, c'est-à-dire le réseau routier, au gouvernement de la province ou aux municipalités. Je voudrais espérer qu'on n'abandonne aucun embranchement avant que de tels moyens soient du moins suffisants pour suppléer dans une certaine mesure au rôle que l'embranchement avait à jouer.

M. PICKERSGILL: C'est précisément un des points dont l'Administration de l'organisation rationnelle devrait tenir compte.

M. FORBES: Puis-je poser une question complémentaire? Afin de trouver jusqu'où cette subvention de 13 millions de dollars irait, la subvention devrait-elle être payée à tant par boisseau ou à tant par mille?

M. PICKERSGILL: Ni à tant par boisseau ni à tant par mille. La subvention est destinée à couvrir la perte de l'embranchement, quelle qu'elle soit. Si une compagnie de chemin de fer soumet qu'elle veut abandonner un embranchement parce qu'elle y perd de l'argent, l'Administration répondra qu'elle doit le maintenir, parce que c'est dans l'intérêt public; alors, on vérifiera les comptes à la fin de l'année et on compensera la perte.

M. FORBES: Vous voulez dire la perte totale subie sur cet embranchement particulier?

M. PICKERSGILL: En effet, sur cet embranchement particulier.

M. PASCOE: On a posé ma question. Cependant, j'ai ici un tableau indiquant la plupart des embranchements dont le National-Canadien demande l'abandon.

M. PICKERSGILL: Vous savez à combien ils se sont élevés?

M. PASCOE: En effet. Maintenant qu'on va retirer ce bill et il se peut qu'il ne revienne pas l'an prochain, où en est-on avec ces demandes d'abandon?

M. PICKERSGILL: Ces demandes sont toutes gelées et elles demeureront ainsi. Les chemins de fer ont arrêté toutes ces demandes. Je ne pense pas que les compagnies de chemins de fer soient en train de procéder à l'abandon d'aucun embranchement des Prairies, bien que nous ayons presque procédé à l'abandon d'un embranchement dont j'ai parlé à M. Muir. Dans quelques autres régions du pays, il y a peut-être quelques cas où l'on procède à l'abandon, parce que personne n'estime l'embranchement nécessaire. Mais pour ce qui est de tous les embranchements très longs, les abandons sont tous en veilleuse.

Le PRÉSIDENT: M. Stewart maintenant.

M. STEWART: J'ai deux questions à poser. A la page 199 du volume II du rapport de la commission royale, on suggère la formation d'un conseil consultatif des transports. De toute évidence, on a estimé que la législation qu'on étudie présentement serait incomplète, c'est-à-dire qu'elle ne couvrirait pas tous les domaines du transport aussi bien qu'un comité consultatif. Les compagnies de chemins de fer prennent pour acquis qu'on ajoutera à la présente législation tôt ou tard, mais de préférence le plus tôt possible par l'application de cette recommandation.

M. PICKERSGILL: Je pense que je ne tenterai pas de répondre à cette question, parce que nous n'avons pas cru pouvoir faire cela en même temps que ce bill. Comme mon collègue, le ministre du Travail l'a dit à la Chambre, l'autre jour, je n'aime pas m'imposer moi-même un délai. Le gouvernement n'a pas encore résolu de faire cela maintenant.

M. STEWART: Mais on y a songé?

M. PICKERSGILL: Nous étudions cette possibilité. Ce bill ne tient pas compte d'un bon nombre d'aspects du rapport MacPherson. Pour autant que je puisse me rappeler, nous n'avons rejeté de façon catégorique aucune des suggestions de ce rapport.

M. STEWART: Évidemment, je pose cette question avec l'intention que nous ayons dans un sens un point de vue complet de certains problèmes de transport dans le rapport, encore qu'il y ait ici une suggestion que vous semblez présentement avoir mise de côté pour ce qui est de cette législation.

M. PICKERSGILL: C'est juste.

M. STEWART: Ma deuxième question passe du Pacifique à l'Atlantique. Je veux parler de la page 247 du volume II du rapport MacPherson où on parle de la loi de 1927 sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes. Voici ce qu'on dit:

L'augmentation de la concurrence a empêché d'atteindre pleinement les buts proposés en 1927 en vue de la réduction des taux de transport dans une région désignée des Maritimes.

Ensuite, au volume I, à la page 22, on nous dit ce qui suit:

...il semblerait qu'on cherche à conserver la structure traditionnelle du tarif ferroviaire reposant sur des différenciations des prix et des subventions internes, au moyen des profits obtenus par la hausse du niveau des tarifs dans les secteurs à monopole qui subsistent dans le régime des transports—

Ma question est celle-ci: le gouvernement estime-t-il sincèrement que la région précisément affectée par la loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes sera relativement en meilleure position après l'adoption de cette législation qu'elle ne se trouve présentement?

M. PICKERSGILL: Je pense que j'aimerais étudier cette question avant d'y répondre. Comme vous savez, monsieur Stewart, ce que nous avons fait à mon ministère ou ce que nous nous proposons de faire de façon plus générale avec d'autres organismes que mon ministère, c'est d'étudier tout le problème de transport dans les quatre provinces de l'Atlantique avec l'intention de nous assurer que les montants d'argent qu'on paie présentement pour le transport, —non seulement en vertu de la loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes, bien que cela en constitue une très grande partie, mais aussi les nombreuses autres sommes qui sont payées sur les fonds publics, —soient utilisés de la meilleure façon possible afin de fournir les meilleurs moyens de transport possibles. C'est un des motifs pour lesquels on ne traite ce problème d'aucune nouvelle façon dans la présente législation. Ce que nous tentons de faire présentement, c'est de sauvegarder tous les avantages déjà existants, pendant qu'on termine l'étude.

M. WINCH: J'ai une autre question à poser. Cela veut-il dire qu'en principe vous songez à la péréquation des tarifs de transport d'un bout à l'autre du Canada?

M. PICKERSGILL: Je crois que cela frapperait de terreur quiconque habite dans une circonscription électorale de n'importe quelle de ces quatre provinces car tout le principe de la charte de 1927 en vue d'une nouvelle confédération, il s'agit de la Commission Duncan, était établi sur le fait que les provinces en

question se trouvaient désavantagées par suite de leur position géographique par comparaison au reste du Canada et qu'elles devraient être indemnisées en conséquence.

M. WINCH: Est-ce que cela intéresse la Colombie-Britannique tout comme les Maritimes?

M. PICKERSGILL: La Commission Duncan s'est occupée des provinces Maritimes. Comme nous savons tous, la Colombie-Britannique est favorisée à bien des points de vue: le niveau de vie et le niveau des salaires sont si élevés que tout le monde veut aller vivre en Colombie-Britannique.

M. STEWART: Étant donné que nous sommes présentement saisis d'une partie seulement du programme que l'on doit éventuellement mettre en œuvre en matière de transport, j'aimerais demander au ministre s'il ne reconnaîtrait pas, dans le fond, que pour certains de la région de l'Atlantique cette partie du programme législatif ne leur sera guère applicable. J'aimerais entendre les observations du ministre là-dessus.

M. PICKERSGILL: Eh bien, à mon sens, pourvu que nous soyons certains qu'il ne soit fait aucun tort et qu'il ne soit retiré aucun avantage aux provinces Maritimes, elles auraient tout autant d'avantage que n'importe quelle autre province du Canada à voir soulager le Trésor du fardeau des subventions annuelles au montant de 70 millions de dollars que nous payons actuellement aux chemins de fer, car cet argent pourrait alors servir de façon plus constructive à régler des problèmes particuliers de transport dans les parties du Canada où ils requièrent particulièrement notre attention.

M. STEWART: Il y a un instant je posais une question et le ministre a dit qu'il voulait y penser. Cela veut dire, je suppose, que nous aurons une réponse tout comme dans le cas des questions que nous avons posées ce matin?

Le PRÉSIDENT: Je suppose que oui.

M. PICKERSGILL: J'espère que vous n'essaieriez pas trop d'interpréter ma pensée.

Le PRÉSIDENT: Maintenant, messieurs, nous étions à étudier le mémoire présenté par M. Darling et M. Cope et nous devons finir cet après-midi d'étudier les articles portant sur les tarifs et passer ensuite à l'article portant sur le tarif du pas du Nid-de-Corbeau.

M. WINCH: L'article portant sur les tarifs vise-t-il aussi les tarifs des voyageurs?

Le PRÉSIDENT: Non.

M. BALDWIN: Il s'agit là d'une question distincte sous la rubrique des subventions.

M. WINCH: Le ministre pourra-t-il assister à nos autres réunions? Sinon, je devrai peut-être poser des questions pendant que le ministre est ici.

Le PRÉSIDENT: Nous pourrions consacrer la prochaine demi-heure à cela.

M. PICKERSGILL: Si vous êtes consentants à me laisser partir à 5 h. 25 car je dois rencontrer les constructeurs de navires à 5 heures et demie et j'aimerais avoir cinq minutes pour me recueillir et changer de vêtements.

M. MUIR (*Lisgar*): Monsieur le président, je voudrais que le ministre nous donne l'assurance qu'il n'y aura pas de changement dans le tarif du pas du Nid-de-Corbeau en ce qui a trait au transport du grain.

M. PICKERSGILL: Je l'ai déjà dit et je le répète avec plaisir. J'ai été moi-même élevé dans les provinces des Prairies et le tarif du pas du Nid-de-Corbeau fait partie de la constitution.

M. WINCH: Monsieur le président, je veux poser une question tandis que le ministre est avec nous. Peut-être pourra-t-il nous donner des renseignements que nous ne saurions obtenir autrement. Je voudrais lui demander

s'il peut nous dire ce qu'il pense de toute cette question du service-voyageurs des chemins de fer. Si je demande cela, monsieur le président, c'est que, je l'admets, la question m'intéresse beaucoup. J'ai lu un tas de choses dans les journaux dernièrement voulant que le P.-C. et le N.-C. seraient intéressés à maintenir et à améliorer le service-voyageurs. Mais je ne crois pas cela et je mets la chose en doute. J'aimerais savoir si le ministre peut nous renseigner là-dessus. Si je dis que je mets une telle déclaration en doute, je vais vous dire pourquoi: c'est que depuis dix mois, indépendamment des dépenses et des déclarations qui ont été faites par les autorités des deux sociétés de chemins de fer, j'ai en quelque sorte l'impression qu'elles cherchent de propos délibéré à faire disparaître le service-voyageurs.

Permettez-moi de vous dire brièvement que j'ai fait téléphoner des gens de Vancouver pour demander à retenir une chambrette double ou une chambrette de luxe et on leur a toujours répondu qu'on n'en avait pas de disponible. J'ai alors téléphoné moi-même et j'ai obtenu la même réponse. Puis, j'ai téléphoné en disant: «C'est Harold Winch, député, qui appelle», et j'en ai obtenue une tout de suite. J'ai ensuite fait faire une vérification au sujet des wagons-lits pour les jours où les personnes à qui j'avais demandé de téléphoner n'avaient pu réserver des places et j'ai découvert que la moitié ou le quart seulement des places étaient prises dans les wagons-lits. J'ai fait cela pendant dix-mois. Je me demande simplement quelle est la position des deux sociétés de chemins de fer et je me demande si elles veulent vraiment maintenir le service-voyageurs ou si elles veulent essayer d'envoyer les gens à Air-Canada ou à la C.P.A. Voilà l'expérience que j'ai faite. Qu'est-ce que vous en savez vous-même? Êtes-vous convaincu que les deux sociétés de chemins de fer sont intéressées à améliorer le service-voyageurs?

M. OLSON: On vient de nous dire, il y a quelques minutes à peine, qu'il est question du service-voyageurs dans une autre partie du bill, avant d'y arriver, nous devrions tenir le débats sur les tarifs.

M. PICKERSGILL: Je crois, monsieur Olson, que c'était entendu, puisque je suis ici et que je ne pourrai peut-être pas assister à votre prochaine réunion, qu'il vaudrait mieux profiter de l'occasion pour me poser des questions sur le bill.

Bien franchement, monsieur Winch, je ne sais quoi vous répondre. Je ne cherche pas à assurer le service d'aucun chemin de fer. Cela dépasse les fonctions du ministère des Transport. De temps à autre, quelqu'un appelle à mon bureau pour dire: «je ne peux pas obtenir une couchette sur le train» ou quelque chose du genre et, monsieur le président, souvent ces personnes disent qu'elles ne peuvent obtenir une place à bord d'un avion Air-Canada et me demandent si je ne pourrais pas faire quelque chose pour elles. Nous essayons toujours de les aider autant que possible. Cependant, je ne peux pas croire que les sociétés de chemins de fer cherchent délibérément à faire circuler leurs wagons vides; c'est tout de même possible. Les autorités des chemins de fer doivent venir témoigner au Comité et, à mon avis, ce serait le moment de chercher à savoir. Vous pourrez citer votre cas et leur donner le plus de difficultés possible.

Je ne sais vraiment pas quelle est la réponse. Je ne crois réellement pas qu'il incombent au ministre des Transports de chercher à la connaître. Le gouvernement comme tel ne s'occupe pas du service-voyageurs. C'est la société des chemins de fer qui s'en occupe.

M. WINCH: Vous dites que cela n'incombe pas au ministre et, pour ce qui est de l'aspect technique de la question, je suis tout à fait d'accord. Mais la circulation des wagons constitue une partie des frais d'exploitation d'un chemin de fer.

M. PICKERSGILL: En effet.

M. WINCH: Si les chemins de fer ont adopté une ligne de conduite en vertu de laquelle ils mettent en service des wagons à moitié vides tout en déclarant qu'il n'y a pas de places disponibles, il faudrait alors sûrement étudier s'ils exploitent le chemin de fer profitablement.

M. PICKERSGILL: Tout ce que je puis dire, c'est que si le Parlement adopte le présent bill, nous serons en mesure de le savoir parce que ce sera alors notre affaire. Par la présente mesure législative, nous proposons d'accorder aux chemins de fer, c'est-à-dire à l'égard du service-voyageurs, une subvention qui diminuerait d'année en année. Si le service-voyageurs est exploité à perte, le déficit sera imputé aux expéditeurs de marchandises comme le pensent certains expéditeurs. Nous n'étions pas d'avis que les personnes qui expédient du blé, de l'acier, des matelas ou des meubles devraient avoir à payer les frais de transport des voyageurs. Nous proposons donc d'accorder une subvention au service-voyageurs d'après une échelle décroissante d'année en année jusqu'à cessation de la subvention en fin de compte. Une fois la mesure adoptée, nous examinerons tous les comptes relatifs à chacun de ces services, car nous aurons alors assumé une responsabilité que nous n'avons pas à l'heure actuelle. Si les chemins de fer exploitent certaines lignes tout en cherchant à dissuader les voyageurs de façon à obtenir une plus forte subvention, ils y perdront d'après l'échelle qui décroît d'année en année.

M. PASCOE: Le ministre aurait-il l'obligeance de nous dire en quoi consisteront les subventions afin que la chose soit consignée au dossier?

M. PICKERSGILL: Vous trouverez cela dans le bill.

M. GRANGER: J'ai été très intéressé d'entendre le ministre parler de façon si encourageante de la constitutionnalité du tarif du pas du Nid-de-Corbeau et je me demande s'il peut nous donner la même assurance que les taux de transport entre le port atlantique de Montréal et la province de Terre-Neuve demeureront inviolés en dépit de la nouvelle mesure législative?

M. PICKERSGILL: Vous voulez parler des tarifs de chemins de fer?

M. GRANGER: Oui.

M. PICKERSGILL: Eh bien! il me faudrait étudier sérieusement la question. S'il y avait possibilité de diminuer les taux, je suppose que vous ne voudriez plus qu'ils soient inviolés. Je puis vous assurer que le gouvernement a l'intention de maintenir pour les provinces de l'Atlantique et la partie est du Québec, tous les avantages qui leur reviennent en vertu de la loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes, mais cela ne veut pas dire que nous ne pourrions pas, un de ces jours, adopter une mesure législative qui augmentera ces avantages. D'autre part, il est décidé que dans aucune circonstance ces avantages ne seront diminués.

M. GRANGER: Les avantages ne seront pas diminués. Je dois dire que je ne considère pas une diminution des tarifs comme une violation.

Permettez-moi de faire une observation. Lorsque j'ai entendu parler de Montréal comme un port atlantique, je me suis senti bien près de chez moi.

M. REGAN: Monsieur le président, permettez-moi de demander au ministre s'il se rend compte du fait que bien des entreprises de transport de la région atlantique ne s'accordent pas avec les autorités du gouvernement pour dire que la protection accordée par la loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes ne sera pas diminuée après que le présent bill entrera en vigueur car, même si la loi précitée reste en vigueur pour protéger le niveau des tarifs dans les Maritimes, si elle a pour effet de diminuer la véritable concurrence dans les autres parties du pays, nous soutenons alors que les avantages tarifaires qu'offre la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes vont diminuer.

M. PICKERSGILL: Je suis certain que vous remuerez ciel et terre pour voir à ce qu'un tel désavantage n'échoue pas aux provinces Maritimes.

M. REGAN: Vos observations démontrent votre perspicacité, monsieur Pickersgill.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres questions à poser au ministre? Je vous remercie beaucoup, monsieur Pickersgill.

Si vous n'avez pas d'autres questions à poser, nous allons procéder avec le mémoire présenté par M. Darling et M. Cope. Nous en sommes aux tarifs applicables aux grains, le tarif du pas du Nid-de-Corbeau, dont il est question à l'article 16 du bill, aux pages 19 à 23. Quelqu'un a-t-il des questions à poser?

Quel est le sujet suivant?

M. DARLING: Le déficit du service-voyageurs.

Le PRÉSIDENT: Je vous renvoie pour cela aux pages 14 à 16. Quelqu'un a-t-il des questions à poser?

M. FOY: On a répondu à toutes les questions.

Le PRÉSIDENT: Quel est le prochain groupe?

M. DARLING: Il s'agira de l'organisation rationnelle des embranchements.

M. OLSON: A propos de cette question du déficit du service-voyageurs, le ministre ou la Commission des transports a-t-il ou a-t-elle examiné la procédure employée par le Pacifique-Canadien, notamment, et peut-être par les deux sociétés de chemins de fer, pour faire les réservations? Par rapport aux observations de M. Winch, je dois dire que, d'après mon expérience, et d'après l'expérience de certains de mes commettants, il y a du vrai là-dedans. Pendant des semaines et pendant des mois, dans certains cas, des gens qui essayaient de retenir des places sur les trains de voyageurs du Pacifique-Canadien, notamment sur le Dominion, n'y ont pas réussi. J'ai posé la question en Chambre et le ministre suppléant des Transports, M. McIlraith, a entrepris de renvoyer la question au Pacifique-Canadien en vue d'obtenir des précisions à ce sujet. Selon le rapport qui a été fait par l'intermédiaire de la Commission des Transports, tous les jours de la période en question, il y avait eu, de fait, des places libres sur les trains à l'égard desquels j'avais porté plainte. Si les sociétés de chemins de fer ont une façon si vieillotte de répondre à ceux qui veulent faire des réservations qu'elles n'ont aucun contrôle sur ce que les compagnies de navigation aérienne sont convenues d'appeler les «No show», dans le cas des voyageurs qui, sans décommander leur place réservée à bord d'un avion, ne se présentent pas au moment du départ de l'avion, je voudrais tout d'abord savoir si l'on a étudié le problème et, sinon, les autorités des chemins de fer ne pourraient-elles pas nous faire un rapport à ce sujet lorsqu'elles seront appelées à témoigner devant le Comité?

Les électeurs de ma circonscription sont absolument persuadés que les chemins de fer s'efforcent de propos délibéré de dissuader les gens d'utiliser les trains de voyageurs en vue de demander ensuite à discontinuer le service jusqu'à un certain endroit de l'embranchement.

M. WINCH: Vous avez donc eu la même expérience que moi?

M. OLSON: Exactement.

M. KINDT: Permettez-moi de corroborer, d'après ma propre expérience, le fait que les chemins de fer font tout en leur possible pour faire disparaître le trafic des trains de voyageurs. Si quelqu'un a des doutes là-dessus, il n'a qu'à voyager à bord d'un train et à s'adresser au chef de train ou à l'agent du train. Je ne veux pas blâmer ceux-ci pour avoir divulgué des renseignements mais ils ont leurs opinions et ils sont prêts à les exprimer. En plusieurs occasions, ils m'ont exprimé l'opinion que le Pacifique-Canadien s'efforce de propos délibéré de faire disparaître le service-voyageurs.

Quant à la question d'obtenir des couchettes, à l'occasion j'ai téléphoné et attendu une journée et demie avant que les gens de Calgary puissent me

dire si je pouvois obtenir une couchette à partir de Calgary jusqu'à Ottawa. Il est impardonnable d'avoir à attendre si longtemps pour obtenir le renseignement lorsqu'il s'agit simplement de téléphoner à Vancouver.

M. WINCH: Combien avez-vous trouvé de places libres lorsque vous êtes monté dans le train?

M. KINDT: Le train était à moitié vide.

M<sup>me</sup> RIDEOUT: Permettez-moi de faire une observation au sujet de la subvention au service-voyageurs. C'est une chose qui m'inquiète un peu, car il me semble que lorsqu'il s'agit d'adopter une nouvelle mesure, on commence toujours par la région des Maritimes; ce fut le cas pour les tarifs rouge, blanc et bleu. Je pense que c'est une honte que l'on ne sache pas, en général, que le service-voyageurs n'est pas déficitaire dans la région des Maritimes; les provinces Maritimes ne tirent pas de l'arrière financièrement mais, lorsqu'il s'agit de considérer la situation dans l'ensemble, nous sommes inclus dans tout le groupe. N'est-il pas vrai que, dans les provinces Maritimes, les chemins de fer n'ont pas besoin de subventions pour leur service-voyageurs?

M. COPE: A mon avis, ce sont les autorités des chemins de fer qui devraient vous répondre à ce sujet bien que je puisse vous dire que si les chemins de fer n'exploitent pas leur service-voyageurs à perte dans les Maritimes, il ne leur sera payé aucune subvention.

M. COWAN: Y a-t-il tant de gens à quitter les provinces Maritimes pour que cela explique l'absence de déficit de leur service-voyageurs?

M<sup>me</sup> RIDEOUT: Ils viennent tous dans nos provinces.

Le PRÉSIDENT: Nous avons des représentants des chemins de fer dans l'assemblée. Je suppose qu'ils prennent note de ces remarques et qu'à la reprise des séances lorsqu'ils viendront témoigner, ils seront en mesure de répondre à ces questions. Quoi qu'il en soit, je ne suis pas sûr que le ministre puisse fournir une réponse spécifique à ces questions.

M. OLSON: Je voudrais savoir si le ministre ou ses représentants officiels peuvent nous dire en ce moment s'ils ont demandé aux chemins de fer de leur fournir un rapport de leur régime de réservation des places, puisque les gens se voient refuser ces places et qu'il y en a cependant tous les jours dans les trains.

M. PICKERSGILL: Ici, je peux répondre catégoriquement que, durant les treize mois que j'ai été ministre des Transports, je ne l'ai jamais demandé. J'ignore si l'un des agents officiels du ministère en a fait la demande mais peut-être serait-il utile que M. Cope ou M. Darling nous dise quelle est exactement l'autorité de la Commission des transports en matière de trafic voyageurs. Je ne crois pas que mon ministère soit investi d'une autorité dans ce domaine. Peut-être devrions-nous demander à des représentants de la Commission des transports de comparaître et de nous expliquer l'économie de leur régie sur ce service car, très franchement, je ne pourrais répondre à cette question.

M. DARLING: Monsieur le président, l'un des objectifs de la Commission des transports est de recevoir les plaintes introduites au sujet des services des compagnies de chemins de fer. J'ignore si on leur a jamais soumis ce problème en particulier.

M. BALDWIN: Mais ils n'ont aucune compétence quant à la régie intérieure du service des réservations?

M. DARLING: Non, seulement sur la qualité des services offerts.

M. WINCH: Dites-vous bien la qualité des services offerts?

M. DARLING: Des services en général.

M. WINCH: Alors leur compétence ne s'étend pas aux possibilités offertes aux voyageurs de se servir des chemins de fer, pour bénéficier de ces services?

M. PICKERSGILL: Tout cela semble soulever beaucoup d'intérêt et de questions de la part des membres du Comité. Je dois avouer y être très intéressé moi-même et je serais heureux d'avoir des explications à ce sujet. Pourrions-nous convoquer le président de la Commission des transports et lui demander de nous dire quelle est exactement la situation dans ce domaine? Au fond, c'est lui qui est chargé de l'exécution de la loi. Je pense qu'il serait utile de savoir quelle est sa compétence dans ce domaine. Peut-être sera-t-il en mesure de nous éclairer au sujet de la question des indemnités de compensation au service-voyageurs, que nous allons devoir étudier à la lumière du nouveau bill.

Le PRÉSIDENT: Est-ce le souhait du Comité?

M. WINCH: Monsieur le président, c'est exactement mon point de vue. Je suis heureux qu'on ait soulevé la question et j'espère également que nous pourrions convoquer le président de la Commission. Si nous allons étudier la question de subvention au service-voyageur, ce n'est pas seulement la qualité de service qu'il faut considérer, mais aussi d'autres questions. On empêche les gens de louer des places, mais quand ils y réussissent, ils s'aperçoivent que la moitié du train est vide. Je voudrais savoir pourquoi on doit attendre un mois avant que les chemins de fer nous informent s'ils ont des places disponibles, alors que, lorsqu'on obtient finalement sa place, on constate qu'il y a plus de places libres que de places louées?

M. PICKERSGILL: Il faudrait poser cette question aux autorités du Pacifique-Canadien. Il serait intéressant de savoir quelle est actuellement l'autorité de la Commission des transports en la matière. Je ne crois pas que le témoin souhaite préciser ce point mais qu'il serait préférable d'obtenir cette information auprès de la Commission des transports, qui est chargée de l'application de la loi.

M. OLSON: Monsieur le président, j'ignore si la Commission des transports a jamais reçu des plaintes à ce sujet, mais cette question a été soulevée à la Chambre à maintes reprises. Je parle ici de ce que les gens doivent attendre 4 à 5 semaines pour qu'on leur confirme la réservation de leurs places et ce fait me paraît imputable à l'incompétence du personnel de ces services. A cet égard, la Commission des transports saura certainement dans quel domaine diriger ses recherches.

Le PRÉSIDENT: Désirez-vous poser une question, monsieur Hahn?

M. HAHN: Monsieur le président, j'ai une simple question concernant l'abandon des services-voyageurs.

Il est dit au paragraphe (5) de l'article 314r que, lorsqu'il existe un réseau routier convenable, la Commission peut donner son approbation à la suppression d'un service de trains de voyageurs, et ainsi de suite. D'après le bill, chaque fois qu'un service de transport convenable, que ce soit autobus ou voiture privée, est disponible on estime donc que le public est bien desservi et qu'on peut supprimer les trains de voyageurs.

M. PICKERSGILL: Vous connaissez tous, sans doute, la plaisanterie classique qu'on raconte au sujet d'une ligne de chemin de fer desservant la vallée d'Ottawa, je pense. Une enquête était en cours à la Commission des transports. Je ne sais pas exactement dans quelle localité se tenait la réunion des membres; quoi qu'il en soit, d'après l'histoire, le président déclara inopinément au beau milieu de la séance qu'il se voyait forcé d'ajourner pour permettre aux membres de prendre leur train de retour, et tous les plaignants de répondre avec empressement qu'il ne devait pas se soucier de ce problème, car ils étaient tous venus à la réunion en automobile. Autrement dit, il n'y avait aucun voyageur dans ce train, ce jour-là.

M. WINCH: M. Hahn a soulevé un point intéressant que j'ai l'intention d'envisager un peu plus tard. Le bill, semble-t-il, confère aux chemins de fer

certains droits de supprimer des trains de voyageurs. Depuis six mois, nous avons reçu bon nombre de suggestions concernant les grandes lignes de voyageurs et la question de l'accélération entre les points d'arrêt. C'est parfait si vous allez d'Edmonton à Calgary ou de Vancouver à Kamloops; mais si vous vous rendez de Vancouver à Ottawa, c'est une autre histoire. Bien entendu, on permet qu'il n'y aura pas d'abandon de grandes lignes transcontinentales; il est indispensable de maintenir la possibilité des trajets à longue distance, que ce soit de Vancouver à Ottawa ou de Vancouver à Regina. Mais on ne peut espérer un service de grands express et prendre un repas au comptoir. Le bill n'offre-t-il aucune protection à cet égard?

M. COPE: Deux conditions sont indispensables pour pouvoir supprimer un train de voyageurs. D'après la première, il faut qu'il existe un réseau routier convenable entre les principales régions desservies par cette ligne de chemin de fer et, en second lieu, cette ligne doit être exploitée à perte. Pour qu'une grande ligne remplisse les conditions permettant la suppression, elle doit également perdre de l'argent.

M. WINCH: Le réseau routier transcanadien est épatant entre Ottawa et Vancouver, c'est entendu; mais, quant à moi, je ne voudrais pas faire le trajet Vancouver-Ottawa en autobus, par exemple.

M. COPE: Vous avez probablement l'impression que les chemins de fer exploitent leurs grandes lignes à perte? Il faut qu'ils perdent de l'argent avant de pouvoir en proposer l'abandon.

M. WINCH: Je croyais que certaines dispositions de ce bill régleraient une partie des problèmes qui se posent à l'heure actuelle.

M. FOY: Certaines de ces lignes n'accuseraient aucun déficit si l'on voulait bien se donner la peine de réserver des places pour le public.

M. KINDT: Monsieur le président, pourrais-je demander à M. Pickersgill, avant son départ, de nous donner le détail des méthodes d'évaluation des frais, leur analyse, et nous dire également ce qu'ils comprennent, puisque c'est sur ces chiffres qu'on fonde les décisions d'abandon de lignes. Avant de pouvoir mesurer à sa juste valeur la loi que la Commission des transports devra appliquer, je crois que nous devrions être mieux informés quant à la façon d'établir ces frais, puisque les décisions d'abandon en dépendent. Prenons-nous assez de soin à régler les méthodes qu'il faut suivre?

M. PICKERSGILL: Nous n'allons pas organiser une nouvelle Commission pour les besoins du service-voyageurs. La Commission des transports s'en occupera; la nouvelle Commission sera chargée de l'abandon et de l'organisation rationnelle des lignes de chemins de fer, mais pas du service-voyageurs. Toutefois, je crois que votre point de vue se justifie et je suis sûr que l'un des témoins pourra expliquer les principes sur lesquels repose le calcul de ces frais.

M. WINCH: C'est très important quand on songe à la ligne qui dessert Kettle Valley, en Colombie-Britannique. Cette ligne a un service-voyageur tout le long du trajet vers Nelson et de là, en Alberta. Va-t-on le supprimer?

M. PICKERSGILL: Par égard aux personnes qui sont venues de tous les coins du Canada, je me demande si M. Darling et moi-même ne pourrions nous retirer?

Le PRÉSIDENT: M. Cope, je crois que vous n'aviez pas terminé votre réponse à la question qu'on avait posée au sujet des trains de voyageurs intercontinentaux.

M. COPE: Revenant donc à cette question, avant de pouvoir déposer une demande d'abandon d'une ligne quelconque, il faudrait que les chemins de fer soient certains qu'ils l'exploitent à perte et ils doivent en soumettre la preuve à la Commission des transports. Je pense que le but de l'organisation rationnelle des chemins de fer dont le bill fait mention est d'éliminer les secteurs non rentables. Il y a néanmoins des tronçons rentables et ceux-ci seraient maintenus assez longtemps.

M. WINCH: C'est le troisième point que je voudrais soulever, monsieur le président. Si nous savons que nous perdons de l'argent sur une ligne du service intercontinental, en vertu de la loi proposée, la Commission doit autoriser la cessation de ce service.

M. COPE: En se basant sur ce critère, la Commission des transports pourrait accorder un permis aux chemins de fer autorisant l'abandon d'une ligne.

M. WINCH: Les chemins de fer devraient-ils obtenir la permission de la Commission des transports de supprimer cette ligne?

M. COPE: Oui. Ils devraient aussi prouver tout d'abord que les principaux centres desservis par cette ligne sont reliés à un réseau routier convenable et, en deuxième lieu, que cette ligne est exploitée à perte.

M. WINCH: J'espère sincèrement que cela sera réalisé très bientôt, car tous les centres importants du Canada sont desservis par un bon réseau de routes et j'aurais horreur de faire le trajet entre Vancouver et Ottawa par la grand-route au lieu de voyager en train.

M. STEWART: Voici ma question: y a-t-il, dans la loi proposée, une disposition qui empêcherait les chemins de fer de subir délibérément des pertes sur ces lignes? Comment la loi règle-t-elle cette question?

M. COPE: La Commission des transports est investie de certains pouvoirs en vertu de l'article 315 de la loi sur les chemins de fer. M. Pickersgill n'a-t-il pas mentionné de demander au président de la Commission des transports de nous dire dans quelle mesure elle contrôle l'exploitation des différentes catégories de trains de voyageurs. A mon avis, nous pourrions étudier cette question plus explicitement à ce moment.

M. STEWART: Vous nous disiez que la loi actuelle contient sans doute certaines dispositions à cet égard.

M. BALDWIN: Je le crois. En premier lieu, personne ne va exiger le maintien d'une ligne, si l'on peut prouver qu'elle est exploitée à perte. Les chemins de fer ne sont pas tenus, en vertu de la loi, de maintenir un service à perte, puisque la subvention versée à cet égard serait perdue et qu'après cinq ans, la subvention est supprimée. Par contre, s'il y a quelque raison de croire que les chemins de fer exploitent un service avec un déficit, par suite de l'incompétence délibérée de leur personnel, on peut demander que la Commission institue une enquête et je suis certain que, dans pareil cas, il y a des dispositions applicables aux circonstances. Néanmoins, je crois qu'il serait préférable de demander ces précisions au président de la Commission en personne.

M. STEWART: Je voudrais que cette question soit consignée au dossier: à qui appartient-il de prouver que les chemins de fer font un usage judicieux ou non de leurs trains de voyageurs? A la société de chemins de fer ou au plaignant?

M. BALDWIN: La Commission qui fait l'enquête doit prendre la décision. Toutefois, le procédé habituel est de déposer une plainte et la Commission, qui doit dès lors établir les faits, prend une décision.

M. SOUTHAM: Monsieur le président, pour faire suite à la question posée par M. Kindt et concernant l'abandon de voies et, en particulier, les critères de déficit imposés par la loi, il serait bon de nous remettre en mémoire la discussion qui a surgi lorsque la Commission royale d'enquête a étudié cette question. Une compagnie de chemin de fer se fondait sur une formule à l'égard des abandons et lorsque la Commission royale a fait son enquête, on a adopté une autre formule et, si mes souvenirs sont justes, il s'est élevé beaucoup de désaccord au sujet de la nature exacte de la non-rentabilité d'une ligne. Je pense que le bill touche le nœud du problème, c'est-à-dire qu'il faut d'abord proposer une solution satisfaisante et ensuite adopter une formule que nous n'allons pas renier devant la Commission des transports. J'avais pensé que nous devrions conférer un certain pouvoir à l'Administration de l'organisation

rationnelle pour qu'elle soit en mesure de s'assurer si les principes de la loi ont été respectés avant d'autoriser l'abandon d'une ligne.

M. BALDWIN: Je crois que la loi nous donne la réponse, c'est-à-dire que la responsabilité de déterminer les frais reviendrait, en dernière analyse, à la Commission des transports.

M. PASCOE: Le bill C-120, qui ne va pas être approuvé, prévoit des subventions pour que le service-voyageurs ait désormais un régime payant, et le reste. Pensez-vous que le Dominion, les nos 7 et 8, va être supprimé à brève échéance? Se pourrait-il qu'on abandonne ces trains avant l'adoption du bill?

M. COPE: La Commission des transports étudie cette question à titre prioritaire.

M. PASCOE: Il faudrait prouver que les chemins de fer les exploitent à perte?

M. BALDWIN: Non. Avant l'adoption de la nouvelle loi, tous les cas d'abandons de trains doivent être étudiés par rapport à la loi actuellement en vigueur et cette loi stipule également qu'il faut demander l'autorisation de la Commission des transports.

M. PASCOE: Savez-vous si on en a fait la demande?

M. BALDWIN: Non, pas que je sache.

M. OLSON: Est-il exact que le Pacifique-Canadien peut réduire certains de ses services sans en faire la demande?

M. BALDWIN: Oui.

M. OLSON: Sont-ils tenus de présenter une demande pour les abandons de lignes?

M. BALDWIN: Oui; réduction de services et abandon de lignes sont deux choses différentes.

M. MACÉWAN: M. Baldwin ne vient-il pas de nous dire que la Commission des transports se charge de l'enquête et cette clause n'a pas été changée.

M. BALDWIN: Du fait que le bill prévoit deux critères pour l'abandon éventuel des lignes, on semble avoir adopté le principe selon lequel personne ne peut exiger qu'une ligne de chemin de fer soit exploitée à perte. Pour nous conformer à cette clause, nous allons verser, à titre temporaire, une subvention décroissante jusqu'à ce que cette situation soit réglée.

M. MACÉWAN: Les décisions que la Commission des transports a déjà prises ont-elles été consignées?

M. BALDWIN: Oui, dans un sens.

M. MACÉWAN: L'intérêt du public est ce qui importe.

Le PRÉSIDENT: Il est 6 h. moins 25. Désirez-vous poursuivre ou préférez-vous que nous ajournions la réunion jusqu'à jeudi, à 9 h. 30? Ces messieurs seront encore parmi nous. Pouvons-nous avoir l'assurance que le président de la Commission des transports pourra assister à la réunion.

M. COPE: Nous allons faire de notre mieux pour nous en assurer, monsieur.

Le PRÉSIDENT: Le ministre a reçu un télégramme de M. Whittaker de la *Coal Operator's Association*, de Calgary, qui voudrait présenter un mémoire jeudi. Le Comité souhaite-t-il lui donner audience jeudi?

M. STEWART: M. Whittaker va-t-il nous donner lecture de ce mémoire ou pourrions-nous en disposer d'avance?

Le PRÉSIDENT: Je crois savoir qu'il sera ici ce soir ou demain. Si a ce mémoire à son arrivée à Ottawa, j'en assurerai la distribution avant jeudi.

La séance est levée et reprendra jeudi, à 9 h. 30.

CHAMBRE DES COMMUNES

Deuxième session de la vingt-sixième législature

1964-1965

---

COMITÉ PERMANENT

DES

# CHEMINS DE FER, CANAUX ET LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES

*Président:* M. JEAN T. RICHARD

---

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule 14

---

SÉANCE DU JEUDI 4 MARS 1965

---

Concernant le

Bill C-120, Loi modifiant la Loi sur les chemins de fer, la Loi sur les transports ainsi que la Loi sur les chemins de fer Nationaux du Canada et abrogeant la Loi sur le National-Canadien et le Pacifique-Canadien.

---

TÉMOINS:

De la *Commission des transports du Canada*: MM. Rod Kerr, C.R., commissaire en chef; MM. R. M. MacDonald, Directeur des opérations. *Coal Operators' Association of Western Canada*; MM. William C. Whittaker, directeur exécutif, et Robert L. Banks. Aussi M. H. J. Darling, directeur des études économiques, ministère des Transports.

ROGER DUHAMEL, M.S.R.C.  
IMPRIMEUR DE LA REINE ET CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE  
OTTAWA, 1965

21822—1

COMITÉ PERMANENT  
DES  
CHEMINS DE FER, CANAUX ET LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES

Président M. Jean-T. Richard

MM.

Addison	Grégoire	Mitchell
Armstrong	Guay	Muir ( <i>Lisgar</i> )
Balcer	Gundlock	Nugent
Basford	Hahn	Olson
Beaulé	Horner ( <i>Acadia</i> )	Pascoe
Berger	Howe ( <i>Wellington-Huron</i> )	Prittie
Boulangier	Kindt	Pugh
Cadiou	Korchinski	Rapp
Cameron ( <i>Nanaimo- Cowichan-Les Iles</i> )	Lachance	Regan
Cantelon	Laniel	Rhéaume
Cantin	Latulippe	Rideout ( <i>M<sup>me</sup></i> )
Cowan	Leblanc	Rock
Crossman	Lessard ( <i>Saint-Henri</i> )	Southam
Crouse	Lloyd	Stenson
Deachman	Macaluso	Stewart <sup>(1)</sup>
Fisher	MacEwan	Tucker
Forbes	Macdonald	Watson ( <i>Assiniboia</i> )
Foy	Marcoux	Winch-60.
Godin	Matte	
Granger	McBain	
	Millar	

(Quorum 12)

Le secrétaire du Comité,  
Marcel Roussin.

<sup>1)</sup> Le 4 mars 1965, M. McNulty a remplacé M. Stewart.

ORDRE DE RENVOI

JEUDI 4 mars 1965

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

*Attesté.*

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



## PROCÈS-VERBAUX

JEUDI 4 mars 1965  
(29)

Le Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques se réunit aujourd'hui à 10 heures du matin, sous la présidence de M. Jean T. Richard.

*Présents:* M<sup>me</sup> Rideout et MM. Addison, Armstrong, Cantin, Cowan, Crossman, Deachman, Fisher, Foy, Godin, Granger, Macdonald, Marcoux, Matte, Regan, Richard, Rock, Stewart, Tucker et Winch.—(20).

*Aussi présents:* de la *Commission des transports du Canada:* MM. Rod Kerr, Q.C., commissaire en chef, et R. M. MacDonald, directeur des opérations. De la *Coal Operators' Association of Western Canada*, M. William C. Whittaker, directeur exécutif. De la *R. L. Banks & Associates, Inc.*, M. Robert L. Banks, président. De la *Commission des Transports*, MM. J. R. Baldwin, sous-ministre, H. J. Darling, directeur des recherches économiques, R. R. Cope, chef de la Direction des routes et chemins de fer, et K. D. M. Spence, économiste en chef à la commission. De la *Compagnie de chemins de fer du Pacifique-Canadien*, M. J. J. Frawley. De la *province d'Alberta*, M. Alastair MacDonald, Q.C. Un représentant des *Chemins de fer Nationaux du Canada*.

Le Comité reprend l'étude du bill C-120, loi modifiant la Loi sur les chemins de fer, la Loi sur les transports ainsi que la Loi sur les chemins de fer Nationaux du Canada et abrogeant la Loi sur le National-Canadien et le Pacifique-Canadien.

Présenté par le président, le commissaire en chef de la Commission des transports, M. Kerr, Q.C., est longuement interrogé par les membres du comité.

M. Whittaker, directeur exécutif de la *Coal Operators' Association of Western Canada*, lit un mémoire dont on avait auparavant distribué des exemplaires, en anglais, aux membres du Comité. Après interrogatoire, le président remercie le témoin.

Le président annonce aux membres du Comité que les témoins suivants seront invités à comparaître lors de la séance suivante, le 9 mars:

North-West Line Elevators Association,  
Winnipeg.

(M. R. H. Weir, secrétaire-trésorier)

Branch Line Association of Manitoba,  
Winnipeg.

(M. Remi Depape, président)

National Farmers Union,  
Saskatoon.

(M. James McCrorie)

A 11 heures 25 du matin, le Comité ajourne jusqu'au mardi 9 mars 1965, à 9 heures 30 du matin.

Le secrétaire du Comité,  
(par intérim)  
Marcel Roussin

PROCES VERBAUX

Année 1885

Le présent rapport est destiné à être lu par le conseil d'administration le 15 Mars 1885.

Le conseil d'administration a l'honneur de vous adresser, Messieurs, le rapport annuel de l'exercice 1884.

Le rapport expose les faits et gestes de la Compagnie pendant l'exercice qui vient de s'écouler. Il est divisé en deux parties, l'une relative aux opérations de commerce et l'autre relative aux opérations de banque. Les opérations de commerce ont été marquées par une certaine prospérité, mais elles ont été entravées par les difficultés de la situation internationale. Les opérations de banque ont été également satisfaisantes, mais elles ont été affectées par les fluctuations du marché financier.

Le conseil d'administration a l'honneur de vous adresser, Messieurs, le rapport annuel de l'exercice 1884.

Le conseil d'administration a l'honneur de vous adresser, Messieurs, le rapport annuel de l'exercice 1884.

Le conseil d'administration a l'honneur de vous adresser, Messieurs, le rapport annuel de l'exercice 1884.

Le conseil d'administration a l'honneur de vous adresser, Messieurs, le rapport annuel de l'exercice 1884.

Le conseil d'administration a l'honneur de vous adresser, Messieurs, le rapport annuel de l'exercice 1884.

Le conseil d'administration a l'honneur de vous adresser, Messieurs, le rapport annuel de l'exercice 1884.

Le conseil d'administration a l'honneur de vous adresser, Messieurs, le rapport annuel de l'exercice 1884.

Le conseil d'administration a l'honneur de vous adresser, Messieurs, le rapport annuel de l'exercice 1884.

Le conseil d'administration a l'honneur de vous adresser, Messieurs, le rapport annuel de l'exercice 1884.

## TÉMOIGNAGES

JEUDI 4 mars 1965

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous sommes en nombre. A la dernière séance, on nous a suggéré d'inviter le commissaire en chef de la Commission des transports du Canada à venir répondre à certaines questions sur les services-voyageurs des chemins de fer. Nous pourrions régler cette question tout de suite et donner ensuite la parole à M. Whittaker, le directeur exécutif de la *Coal Operators' Association of Western Canada*, qui désire nous présenter un mémoire ce matin.

Avez-vous des questions à poser à M. Kerr, qui est arrivé?

M. WINCH: Lors de la dernière séance, nous nous sommes interrogés sur les pouvoirs de la Commission des transports en matière de tarifs-voyageurs et de services-voyageurs; nous nous sommes demandés si la Commission a des pouvoirs et si elle s'en sert. C'est une question intéressante que nous nous sommes posée sur vos pouvoirs.

M. Rod Kerr, C.R. (*Commissaire en chef de la Commission des transports du Canada*): Eh bien, monsieur Winch, monsieur le président, comme les membres du Comité le savent probablement, les pouvoirs de la Commission sont d'abord des pouvoirs de réglementation. Pour ce qui est des services-voyageurs, je vous renvoie à l'article 315 de la Loi sur les chemins de fer qui prévoit que la compagnie doit, selon ses pouvoirs et conformément aux dispositions de la Loi sur les chemins de fer, fournir des installations adéquates pour le transport, le déchargement et la livraison de toutes les marchandises.

L'article est plus long, mais c'est là son sens général. Je vous renvoie également à l'article 33, qui accorde à la Commission les pleins pouvoirs pour entendre et étudier toute plainte à l'effet qu'une compagnie se serait soustraite aux dispositions de la Loi sur les chemins de fer ou d'une loi spéciale ou aux règlements de la Commission. Pour ce qui est des services-voyageurs par conséquent, notre droit de regard provient du fait que les compagnies de chemins de fer sont tenues de fournir les facilités nécessaires aux voyageurs. Il s'agit d'abord d'un travail de surveillance, car les compagnies décident du nombre et de l'horaire des trains.

La Commission ne peut intervenir que si on lui présente une plainte ou si on lui signale un fait portant à croire que les compagnies ne remplissent pas leurs obligations statutaires. Conséquemment, quand la Commission reçoit des plaintes ou quand son personnel prend connaissance de certaines choses, elle peut faire enquête pour chercher à découvrir si la compagnie a transgressé la Loi sur les chemins de fer ou manqué aux exigences de la Loi sur les chemins de fer qui l'obligent à fournir les installations nécessaires aux voyageurs.

M. WINCH: Voici maintenant ma deuxième question; je vous laisse le soin de décider si vous pouvez, en votre qualité de président de la Commission des transports, y répondre. Pouvez-vous nous donner des renseignements sur la politique impliquée dans le projet de transfert de certains pouvoirs de la Commission, en matière d'abandon d'embranchement, par exemple, à une autre commission de trois hommes, placée sous la juridiction d'un autre ministre, à savoir le ministre de l'Agriculture?

M. KERR: Nous avons naturellement discuté des recommandations de la Commission MacPherson entre nous et avec notre personnel, mais nous n'avons préparé aucune déclaration écrite. Le Comité des chemins de fer et le Parlement sont mieux placés que nous, avons-nous cru, pour décider de questions de politique nationale.

M. WINCH: Qui s'y connaît mieux que les membres de la Commission en matière de questions ferroviaires?

M. KERR: Vous êtes trop généreux. Je pensais aux objectifs généraux de la politique nationale. D'ailleurs, nous ne nous opposons nullement à ce transfert de pouvoirs.

M. WINCH: Puis-je vous poser une autre question? A-t-on cherché à connaître votre point de vue sur le sujet?

M. KERR: Non.

M. WINCH: Non!

Le PRÉSIDENT: A vous, monsieur Addison.

M. ADDISON: La Commission des transports a-t-elle juridiction sur les services de banlieue?

M. KERR: Oui, nous avons juridiction sur les services de banlieue.

M. ADDISON: Avez-vous étudié l'abandon de la ligne de banlieue qui allait à Toronto, en passant par Agincourt?

M. KERR: Je ne sais pas exactement de quel service vous parlez. Nous avons tenu des audiences publiques à Toronto, il y a quelques années, relativement aux services de banlieue assurés par le National-Canadien.

M. ADDISON: Il y a environ six mois.

M. KERR: Nous n'en avons pas eu connaissance. Il se peut que les compagnies aient modifié le parcours des trains de leur propre chef, comme elles peuvent le faire. Cependant, si la Commission reçoit des plaintes à la suite de certains changements, elle peut faire enquête pour décider s'il y a lieu d'autoriser ces changements.

M. ADDISON: Il me semble assez évident que les compagnies de chemins de fer s'opposent, pour diverses raisons, à la création de nouvelles lignes de banlieue. Pouvez-vous obliger les compagnies à assurer de tels services?

M. KERR: Sous la présidence du juge Kearney, au début des années 50, la Commission a étudié pendant quelques semaines les problèmes relatifs au transport métropolitain dans les deux principales villes du pays, Montréal et Toronto. Si je me rappelle bien, la Commission avait décidé qu'elle ne pouvait obliger une compagnie à créer une ligne de banlieue qui ne ferait pas ses frais.

M. WINCH: Puis-je poser une question supplémentaire?

Le PRÉSIDENT: Avez-vous terminé, monsieur Addison?

M. ADDISON: Je voudrais poser une dernière question à M. Kerr. Par conséquent, la seule façon d'obtenir l'établissement d'une ligne de banlieue entre une région moins peuplée et une région plus peuplée, c'est de convaincre les compagnies de chemins de fer de le faire. Il n'y a pas d'autres façons?

M. KERR: Je crois qu'en ce domaine l'initiative appartient aux compagnies de chemins de fer.

M. ADDISON: Ne croyez-vous pas que les compagnies de chemins de fer ont le devoir d'assurer le service-voyageurs dans de tels cas, même si elles s'y refusent ou s'il est prévu que le service ne fera pas ses frais?

M. KERR: Vous voudriez qu'elles assurent le service à perte?

M. ADDISON: Au début, peut-être, mais il est certain qu'il faudra en venir là un jour.

M. KERR: Je ne puis que vous répéter ce que j'ai dit plus tôt: la Commission a décidé il y a quelques années qu'elle ne pouvait obliger les compagnies de chemins de fer à établir des services-voyageurs de banlieue qui ne feraient pas leurs frais.

M. ADDISON: Qu'entendez-vous par «débours»?

M. KERR: C'est le coût à peine suffisant pour exploiter le service. Ce sont des services qui rapportent moins que le coût d'entretien, que le coût direct, comme on le dit parfois. Lors des audiences que nous avons tenues à Montréal l'an dernier et l'année précédente, auxquelles assistaient certains membres du Comité, on nous a remis un dossier très complet sur les frais que comporte un service-voyageurs de banlieue.

Le Pacifique-Canadien voulait alors obtenir l'autorisation d'augmenter ses tarifs pour le service Montréal-Vaudreuil-Rigaud, qui opérait à grande perte prétendait-on. L'autorisation lui fut refusée lors de l'audience, mais la Commission a étudié la situation à fond. Les augmentations finalement autorisées ne suffisaient pas à combler les dépenses des compagnies de chemins de fer; elles étaient en particulier de beaucoup inférieures aux augmentations demandées par le Pacifique-Canadien.

M. ADDISON: Vous dites que la Commission ne voit pas comment elle pourrait obliger une compagnie à établir un service qui ne ferait pas ses frais. Cependant, si une province consentait à combler le déficit de façon à permettre à une compagnie de joindre les deux bouts, pourrait-on demander à la Commission des transports d'autoriser l'établissement d'un tel service?

M. KERR: Oui, mais je crois que dans un tel cas une compagnie se rendrait aux désirs des autorités, si elle était certaine de ne pas y perdre. Lors de toutes les audiences où il a été question de services-voyageurs de banlieue, on a beaucoup parlé de subventions des villes ou d'autres gouvernements; d'ailleurs, il paraît que la chose se fait aux États-Unis ou, du moins, dans certaines régions des États-Unis. Présentement cependant, les compagnies ne reçoivent aucune subvention pour les aider à maintenir leurs services de banlieue.

M. ADDISON: Merci.

M. WINCH: Dois-je conclure de vos remarques antérieures que les compagnies peuvent faire des changements ou abandonner des services, de banlieue ou autres, sans obtenir au préalable l'autorisation de la Commission des transports?

M. KERR: C'est juste. Une compagnie pourrait apporter deux sortes de changements à ses services-voyageurs. Elle pourrait d'abord vouloir réduire le nombre des trains sur un parcours, sans abandonner tout à fait le service, faire fonctionner un service trois jours par semaine au lieu de six jours par semaine, par exemple. Une compagnie peut faire de tels changements sans obtenir au préalable l'autorisation de la Commission, mais elle doit en avertir la Commission à l'avance et afficher des avis dans les gares à cet effet. Si la Commission reçoit des plaintes, elle peut alors faire enquête et ordonner à la compagnie de maintenir le service pendant la durée des audiences ou de l'enquête. La chose s'est souvent produite.

Une compagnie pourrait aussi vouloir abandonner complètement les services-voyageurs qui assurent la liaison entre certains endroits. Dans ce cas, la compagnie devrait obtenir la permission de la Commission, non pas en vertu des dispositions de la Loi sur les chemins de fer, mais en vertu d'un règlement de la Commission.

M. WINCH: Que se produirait-il si, comme il en est question depuis un an, les compagnies voulaient remplacer par des services-autorail reliant diverses stations du parcours le système transcontinental direct, qui fonctionne à perte, selon elles? Pourraient-elles procéder à un tel changement sans votre permission?

M. KERR: Oui, elles le pourraient, mais la Commission pourrait faire enquête, si elle recevait des plaintes à la suite de ces changements.

M. WINCH: Je crois qu'il faudrait modifier la loi, de façon à ce que les compagnies ne puissent procéder à de tels changements sans votre autorisation.

Le PRÉSIDENT: A votre tour, monsieur Regan.

M. REGAN: J'ai plusieurs questions à poser au commissaire. Je voudrais d'abord savoir quels sont les pouvoirs de la Commission dans le domaine des services-voyageurs, des tarifs-voyageurs et des nombreuses échelles de tarifs-marchandises?

M. KERR: Eh bien, monsieur Regan, la Loi sur les chemins de fer prévoit en général la parité des tarifs dans des circonstances ou des conditions semblables; elle contient des dispositions sur l'uniformisation des tarifs-marchandises et des dispositions antidiscriminatoires, qui s'appliquent tant aux tarifs qu'aux facilités ou aux services. La loi stipule, en termes généraux, que les tarifs doivent être justes et raisonnables. En tant qu'avocat, vous savez que ces termes sont difficiles à définir, mais ils ont un certain sens là où ils sont utilisés.

M. REGAN: Voilà qui est bien, mais comment concevez-vous le rôle de la Commission dans l'application de ces dispositions antidiscriminatoires?

M. KERR: La Commission applique les dispositions de la loi, qui prohibe les distinctions injustes. Il peut y avoir des distinctions, c'est-à-dire des différences de traitement, car la loi ne prohibe que les distinctions injustes.

M. REGAN: A votre avis, en votre qualité de membre de la Commission, qu'est-ce qu'une distinction injuste?

M. KERR: Nos dossiers sont remplis d'accusations à cet effet. En fait, lors d'une audience dernièrement à Winnipeg et d'une autre audience, plus récente, à Ottawa, certains ont prétendu être victimes de distinctions injustes, parce que les tarifs qui leur étaient imposés à eux en particulier étaient plus élevés que les tarifs imposés à d'autres dans la même région.

M. REGAN: Si tel était le cas, s'agirait-il, selon vous, d'une distinction injuste?

M. KERR: Il faudrait que le transport des marchandises se fasse dans des circonstances ou des conditions à peu près semblables. Nos décisions en ce domaine se fondent sur certains principes de base: il faut d'abord que les parties en cause soient des concurrents et qu'ils se fassent effectivement concurrence et il est nécessaire ensuite que les circonstances soient substantiellement semblables.

M. REGAN: A-t-on souvent réussi à prouver qu'il y avait distinctions injustes?

M. KERR: Très rarement, au cours de ces dernières années. Quand il y a deux échelles de tarifs et que la compagnie qui paie les tarifs les plus élevés se plaint d'être victime de discrimination, parce que son concurrent bénéficie de tarifs plus avantageux, la Commission peut ordonner aux compagnies de chemins de fer de redresser la situation, si elle découvre qu'il y a en fait discrimination. Dans la plupart des cas, les compagnies de chemins de fer peuvent y arriver de deux façons; soit en abaissant les tarifs les plus élevés au niveau des tarifs les plus bas, soit en augmentant les tarifs les plus bas au niveau des tarifs les plus élevés.

M. REGAN: Vous est-il arrivé d'ordonner aux compagnies de chemins de fer de le faire?

M. KERR: Je ne m'en souviens pas très bien, mais il est certain que cela s'est produit très rarement, si jamais cela s'est produit.

M. REGAN: Si une plainte paraissait bien fondée, je suppose qu'une compagnie de chemins de fer n'attendrait pas la décision de la Commission pour redresser la situation. Y aurait-il une garantie?

M. KERR: Si une compagnie découvrait qu'on pourrait avec succès l'accuser de faire des distinctions injustes, il serait pour elle futile de forcer le plaignant à demander la tenue d'une audience.

M. REGAN: Comme les dispositions antidiscriminatoires de la loi ont déjà servi, vous croyez qu'elles ont joué un rôle utile. Je vous le fais dire, monsieur Kerr.

M. KERR: La loi a été adoptée, entre autres raisons, pour régler les cas de discrimination. Comme vous le savez peut-être, la Loi sur les chemins de fer a remplacé la Loi sur le commerce interprovincial, qui avait d'abord pour but d'empêcher les distinctions injustes. Dans l'ensemble, il semble qu'il y ait beaucoup moins de distinctions injustes aujourd'hui que jadis.

M. REGAN: Peut-être parce que les dispositions antidiscriminatoires de la loi vous évitent d'avoir à intenter une action dans chaque cas, une fois le précédent établi.

M. KERR: Peut-être. Les compagnies de chemins de fer seraient peu portées, je pense, à déroger aux dispositions antidiscriminatoires de la loi, si elles croyaient possible un recours à la Commission.

M. REGAN: Personnellement, voyez-vous un danger dans le fait que la nouvelle loi ne contiendra pas de dispositions antidiscriminatoires?

M. KERR: Je ne sais pas. Tout dépendra de l'usage que feront les compagnies de chemins de fer de la liberté qu'on leur laissera dans la détermination des tarifs. Personnellement, je ne crois pas qu'il puisse résulter beaucoup de mal de l'abandon de ces dispositions, mais tous ne sont pas de mon avis. J'ai lu des centaines d'articles sur le sujet, surtout dans des revues américaines, car la question est à la mode aux États-Unis. Les points de vue sont légion.

M. REGAN: Avant de passer à une autre aspect du bill, pourriez-vous me dire si l'existence de dispositions antidiscriminatoires constitue un gage de sécurité pour les expéditeurs, qui peuvent ainsi avoir quelque recours en cas de discrimination?

M. KERR: Ce serait certainement un gage de sécurité, comme vous dites, mais je ne sais pas si la chose est nécessaire dans les conditions actuelles. Seul l'avenir nous dira si ce besoin existe et si ces dispositions sont nécessaires.

M. REGAN: Je voudrais maintenant aborder un autre sujet, monsieur le commissaire. La Commission, avez-vous dit, doit veiller à ce que les tarifs soient justes et raisonnables. Étant donné la multitude des règlements relatifs aux tarifs-marchandises, vous est-il arrivé de penser que la Commission était dans une position désavantageuse par rapport aux compagnies de chemins de fer, qui emploient au calcul des tarifs un personnel beaucoup plus nombreux et des installations beaucoup plus complètes?

M. KERR: Je ne crois pas que la Commission soit dans une position désavantageuse sous ce rapport.

M. REGAN: Vous avez assez d'employés dans ce domaine?

M. KERR: Notre service du prix de revient dispose d'un très bon personnel de base, mais, comme vous le savez, la science du prix de revient n'est plus ce qu'elle était il y a quelques années; elle se développe rapidement. Quand les ententes tarifaires étaient sujettes à l'approbation de la Commission, avant 1955 je crois, les compagnies de transport et les expéditeurs pouvaient, en vertu de la Loi sur les transports, s'entendre sur des échelles de tarifs, sous approbation de la Commission. Cela n'est plus nécessaire maintenant. A l'époque cependant, la Commission devait, entre autres choses, veiller à ce que les tarifs convenus fussent en relation avec les frais réels de la compagnie de chemins de fer. C'est pourquoi le personnel de la Commission devait étudier le prix de revient du transport des marchandises en question. Nous avons par conséquent acquis beaucoup d'expérience à l'époque dans l'étude des prix de revient. Cependant, le gouvernement devra accroître nos effectifs, comme le recommande la Commission MacPherson, si nous devons faire les études de prix de revient que recommande la commission royale.

M. REGAN: Est-il vrai que la Commission royale a conclu que les compagnies de chemins de fer avaient de beaucoup exagéré leurs pertes dans le transport du blé, pertes estimées à 70 millions par les compagnies de chemins de fer et à 12 millions par la Commission?

M. KERR: Je n'en sais rien, monsieur Regan. C'est le personnel de la Commission qui a fait l'étude du prix de revient du transport d'une certaine quantité de blé de divers ports de l'Ontario aux ports du fleuve et de la côte de l'Atlantique, dont Halifax. Les compagnies de chemins de fer nous ont fourni leurs prix de revient en nous avons fait les études. A l'époque, nous avons découvert que les compagnies de chemins de fer travaillaient à perte. C'est pourquoi nous avons autorisé une augmentation, inférieure à l'augmentation demandée par les compagnies, mais suffisante pour combler le déficit. Vous connaissez très bien la suite: la décision de la Commission a été suspendue et elle le demeure.

M. REGAN: Vous n'êtes pas au courant alors des conclusions de la Commission, qui a découvert que les compagnies de chemins de fer avaient exagéré leurs pertes?

M. KERR: J'ai lu le rapport de la Commission royale. Je ne me souviens pas des chiffres, mais je me rappelle la teneur du rapport.

M. REGAN: A l'époque où vous avez fait cette enquête, vous en êtes venu à peu près à la même conclusion que les compagnies de chemins de fer sur le prix de revient du transport de cette quantité de blé?

M. KERR: Je ne me rappelle pas quelle était la différence.

M. REGAN: Vous ne vous en souvenez pas?

M. KERR: Non.

M. REGAN: Vous reconnaissez cependant qu'il vous faudra un plus grand nombre d'employés pour faire le travail que la Commission royale a recommandé au gouvernement de vous confier.

M. KERR: Très certainement.

M. REGAN: Je voudrais maintenant aborder la question des services-voyageurs, car nous en avons discuté plus tôt.

Comme vous le disiez, si une compagnie décide d'abandonner un service ou de procéder à des changements, après avis, et si la Commission reçoit par la suite des plaintes, elle peut retarder temporairement l'entrée en vigueur des changements, convoquer une audience publique et décider enfin de permettre ou de refuser aux compagnies de chemins de fer d'aller de l'avant?

M. KERR: C'est à peu près cela, mais nos pouvoirs ne sont pas tout à fait aussi restrictifs que vous les peignez. La loi nous accorde certains pouvoirs discrétionnaires. Il n'est pas nécessaire que nous attendions de recevoir des plaintes pour prendre des mesures, mais, en général, si le public n'apprécie pas certains changements proposés par une compagnie, nous en entendons très vite parler.

M. REGAN: Mais vous avez le pouvoir de les en empêcher.

M. KERR: Je le crois. Du moins, nous avons exercé ce pouvoir, sans qu'on le mette en doute.

M. REGAN: Avant de permettre ou de refuser à une compagnie d'abandonner un service-voyageurs ou de réduire le nombre des trains, tenez-vous compte de facteurs autres que monétaires?

M. KERR: Oui. Je pourrais peut-être vous résumer brièvement la question, en vous lisant un paragraphe d'une décision rendue par la Commission, en 1960, dans une cause relative au service-voyageurs reliant Newcastle et Frédéricton. Je me cite, car c'est moi qui ai rédigé le texte du jugement:

La loi sur les chemins de fer ne pose aucun principe de base qui doive guider les décisions de la Commission dans les causes de ce genre. La Commission a comme politique, pour l'ensemble du pays, d'étudier les besoins du public de façon à pouvoir juger si le fardeau que représente pour la compagnie le maintien du service-voyageurs dépasse suffisamment les désavantages qui résulteraient de l'abandon du service pour en justifier la discontinuation. C'est là une question de jugement. Il faut d'abord qu'une compagnie de chemins de fer prenne une décision, mais cette décision est sujette à révision par la Commission, soit sur réception d'une plainte, soit de son propre chef. Au moment de prendre une décision, la Commission tient compte de tous les facteurs pertinents, des désirs de la population et des besoins économiques de la région, des besoins du public en matière de service-voyageurs et du genre de service accordé, de l'encouragement du public et des perspectives d'avenir en ce domaine, des autres moyens de transport, des désavantages et des inconvénients que représente pour la compagnie l'abandon du service.

M. REGAN: Voilà qui résume bien la question. De quelle cause s'agit-il?

M. KERR: Il s'agit d'une cause relative au service-voyageurs reliant Newcastle et Frédéricton. Notons que le fascicule d'où j'ai extrait ce passage, qui porte la date du 15 décembre 1960, contient cinq autres jugements, relatifs à des abandons d'embranchements. Dans un cas, la Commission a débouté la demande; dans un autre, elle a autorisé certains changements et dans les autres, elle s'est rendue aux désirs des compagnies de

chemins de fer. Vous pouvez retrouver tous ces jugements dans le volume 50 des Jugements, ordonnances, règlements et décisions de la Commission. Dans un cas où la Commission a autorisé l'abandon, on en a appelé au gouverneur en conseil, qui a rejeté la demande en cassation. Ce fascicule donne les facteurs dont tient compte la Commission et les principes qui la guident dans les causes relatives au service-voyageurs ou à l'abandon de lignes.

M. REGAN: Dernièrement, les porte-parole de l'une des principales compagnies de chemins de fer du pays ont déclaré publiquement que la compagnie désirait abandonner ses services-voyageurs et qu'elle n'était pas intéressée à faire fonctionner des trains de voyageurs. Si cette compagnie vous demandait l'autorisation d'abandonner une ligne, scruteriez-vous cette déclaration avec plus de soin, de façon à savoir dans quel sens la compagnie désire orienter ses activités.

M. KERR: Chaque demande a ses particularités. Habituellement, quand une demande a trait à des trains de voyageurs, des hauts-fonctionnaires de la compagnie viennent nous exposer la politique de la compagnie, ses modalités d'application et les raisons qui ont motivé son application dans ce cas.

M. REGAN: Avant de décider si les pertes encourues par la compagnie de chemins de fer justifient l'abandon du service, cherchez-vous à savoir si la compagnie a tout fait pour augmenter ses revenus, en choisissant les heures les plus propices aux départs des trains? Tenez-vous compte de tels facteurs?

M. KERR: Le cas échéant, oui. Quand les trains quittent la gare le matin plutôt que le soir, quand les arrivées et départs sont à l'inverse de ce qu'ils devraient être en d'autres mots, nous demandons à la compagnie d'étudier la situation, de façon à savoir s'il serait possible d'effectuer des changements et à en connaître le coût et les répercussions sur le nombre des voyageurs. Il nous est arrivé d'accéder aux demandes du public et de demander à une compagnie de procéder à certains changements, soit en remplaçant un train ordinaire par un autorail, soit en modifiant l'horaire des trains.

M. REGAN: Pouvez-vous ordonner à une compagnie de modifier l'horaire de ses trains?

M. KERR: Oui, nous le pouvons, mais ce sont des prérogatives que nous n'utilisons qu'avec discernement, car il s'agit d'une décision administrative. Nous ne pouvons intervenir, je le répète, que si la compagnie déroge aux dispositions de la Loi sur les chemins de fer.

M. REGAN: La persuasion est meilleure conseillère que la contrainte, selon vous.

J'ai une autre question à vous poser, relativement à la réservation des billets. Depuis que j'ai fait en Chambre des remarques peu flatteuses pour le Pacifique-Canadien, de nombreuses personnes m'ont fait part d'expériences personnelles en ce domaine. Certaines personnes m'ont dit avoir été incapables de faire des réservations, plusieurs jours avant leur départ, mais d'autres ont découvert, après avoir finalement réussi à obtenir un billet, que les sièges n'étaient pas tous occupés. Avez-vous déjà reçu des plaintes à cet effet?

M. KERR: Oui, il nous arrive de recevoir des lettres à ce sujet.

M. WINCH: Si vous n'en avez pas assez, je puis vous en fournir plusieurs.

M. KERR: Sur réception de telles plaintes, nous nous enquérons des circonstances. En général, les compagnies de chemins de fer ont des raisons à nous donner. Quant à savoir si elles sont valables, c'est une question de point de vue. Cependant, nous étudions toutes les plaintes que nous recevons. Je n'ai pas lu les procès-verbaux des séances du Comité, mais je puis vous assurer que si les plaintes des membres du Comité figurent aux dossiers nous les étudierons.

M. WINCH: C'est ce que trois députés ont fait lors de la dernière séance.

M. REGAN: Je vous enverrai peut-être quelques lettres, pour examen. Vous est-il arrivé de découvrir que les raisons données étaient exactes?

M. KERR: La validité des explications fournies dépend toujours du point de vue. Par contre, toutes les fois où nous avons demandé aux compagnies de chemins de fer de procéder à certains changements, soit en modifiant l'horaire des trains, soit en utilisant d'autre matériel, l'expérience a été plutôt malheureuse. Le nombre des voyageurs n'en a pas pour autant augmenté. Nous découvrons, un an ou deux plus tard, que nous n'avions fait que perpétuer le déficit de la compagnie.

M. REGAN: Comme ces désagréments ont certainement tendance à pousser les gens à utiliser d'autres moyens de transport, avez-vous pensé à étudier le système de réservations, son efficacité et les moyens de l'améliorer, de façon à rendre les voyages par train plus agréables?

M. KERR: Je crois que les compagnies travaillent à modifier leur système. Depuis quelques mois, les compagnies ont tendance à étendre leur système de réservations aux voyages en voiture ordinaire. Nous n'avons pas étudié le système. Nous nous sommes penchés sur certaines plaintes, mais nous n'avons pas fait une étude d'ensemble du système. Nous ne savons pas si c'est un bon système ou s'il faudrait le remplacer par un meilleur.

M. REGAN: S'il vous arrivait de découvrir qu'on a plusieurs fois refusé de faire des réservations, alors que les sièges n'étaient pas tous occupés, concluriez-vous à la nécessité d'une étude du système de réservations?

M. KERR: Peut-être, si tel était le cas. Je ne vois pas comment nous pourrions juger de la valeur du système sur la foi de plaintes isolées. Cependant, si le nombre des plaintes était suffisant pour indiquer certains faits, nous nous pencherions certainement sur la question.

M. REGAN: C'était ma dernière question.

M. ROCK: Monsieur le président, je voudrais savoir s'il a été établi que les services de banlieue font partie des services-voyageurs mentionnés à l'article 314, si en d'autres mots les subventions accordées par le gouvernement aux deux compagnies de chemins de fer tiennent compte de ces services de banlieue. Je voudrais que vous me disiez, monsieur le président, si on a établi cela. Je n'assistais pas à la séance de mardi.

Le PRÉSIDENT: Je ne le crois pas.

M. ROCK: Dans ce cas, peut-être ne serait-il pas juste de poser cette question à M. Kerr.

Le PRÉSIDENT: M. Darling pourrait peut-être répondre à la question.

M. H. J. DARLING (*Directeur des recherches économiques au ministère des Transports*): Le paragraphe (6), à la page 16 du bill, stipule, relativement aux déficits des services-voyageurs, que les dispositions de l'article ne s'appliquent pas «à un service-voyageurs à l'usage principalement d'abonnés de banlieue qui vont et viennent entre des points situés sur la ligne de la compagnie qui assure ce service». En d'autres mots, les compagnies ne peuvent bénéficier de subventions pour les services de banlieue, qui ne sont pas des services-voyageurs au sens de l'article.

M. ROCK: On ne le dit pas directement. Comment juge-t-on qu'un service-voyageurs est un service de banlieue? Je ne comprends pas très bien les termes employés dans le paragraphe. Le bill ne dit pas clairement que les compagnies ne peuvent bénéficier de subventions pour les services de banlieue.

M. DARLING: Le texte de l'article me semble très précis. Je crois qu'on tente d'y définir les services de banlieue:

Le présente article ne s'applique pas à un service-voyageurs à l'usage principalement d'abonnés de banlieue qui vont et viennent entre les points situés sur la ligne de la compagnie qui assure ce service.

M. ROCK: Voici ce que dit le paragraphe (7):

Au présent article, l'expression «déficit du service-voyageurs» désigne le déficit attribuable au transport des voyageurs, des messageries ou du courrier ou

au transport combiné de voyageurs, de messageries et de courrier dans des wagons affectés au service-voyageurs sur les trains de la compagnie.

Le bill n'exclut aucunement les services de banlieue.

M. DARLING: Je vous ai lu le paragraphe précédent, le paragraphe (6).

M. ROCK: Il me semble injuste de remettre des subventions de 20 millions de dollars aux compagnies de chemins de fer, alors qu'elles veulent abandonner les services de banlieue à d'autres compagnies de transport.

Monsieur Kerr, la Commission a-t-elle contribué à la rédaction du bill?

M. KERR: Oui, je le crois. On nous a demandé des renseignements et nous avons pris connaissance des avant-projets. Nous n'étions pas d'accord sur certains détails d'ordre technique.

M. ROCK: M. Winch a posé à ce sujet une question, sur un point particulier. Je croyais possible que vous n'avez pas contribué à l'élaboration du bill.

M. KERR: Selon nous, notre rôle consistait à veiller à ce que la loi soit conforme aux recommandations de la Commission. Naturellement, quand il a fallu traduire les recommandations de la Commission en termes de loi, des représentants de notre service de la circulation, du contentieux et de notre service économique ont discuté des termes à utiliser, de leur conséquences sur les autres articles du bill et le reste. S'il manquait quelque chose au texte d'un avant-projet ou si quelque chose entraînait en conflit avec d'autres dispositions du bill, nous en avisons les rédacteurs du bill.

M. ROCK: Ma prochaine question a peu de rapports avec le bill; je voudrais vous poser une question sur le service de banlieue du National-Canadien qui relie Saint-Eustache à la gare centrale, en passant par Pierrefonds, Roxboro, Ville Mont-Royal et le tunnel du mont Royal. Le président du National-Canadien, je crois, a déclaré qu'il se pourrait que le National-Canadien vende ce tronçon à la compagnie du métro de Montréal. Avez-vous des renseignements à ce sujet? La compagnie vous a-t-elle avisé de son intention?

M. KERR: La Commission n'a reçu aucun avis officiel, je pense. Nous avons lu les mêmes articles que vous et, lors de discussions avec les représentants du National-Canadien, ou nous a parlé de projets d'avenir, en termes généraux.

M. ROCK: J'aimerais savoir ce qui se produirait dans le cas de la Caisse des passages à niveau et des dispositions relatives à l'élimination des passages à niveau? Qu'arriverait-il dans le cas d'un tronçon de ce genre, où il y a plusieurs passages à niveau à éliminer? Pourra-t-on encore bénéficier du secours de la Caisse des passages à niveau, si le National-Canadien vend le tronçon à la ville de Montréal ou à la compagnie du métro?

M. KERR: Je pense que si le tronçon tombait sous la juridiction provinciale les dispositions relatives à la Caisse des passages à niveau ne s'appliqueraient plus. Seules les compagnies de chemins de fer touchées par la Loi sur les chemins de fer et tombant sous la juridiction du Parlement fédéral peuvent bénéficier de ces dispositions. Si ce tronçon devenait une entreprise placée sous la juridiction provinciale, non touchée par les dispositions de la Loi sur les chemins de fer, on ne pourrait plus faire appel à la Caisse des passages à niveau pour entreprendre des travaux sur cette ligne.

M. ROCK: Quelle position adopteriez-vous si les municipalités de la région demandaient une subvention pour la construction de viaducs à tous les passages à niveau? Qu'arriverait-il si le National-Canadien avait manifesté l'intention de vendre le tronçon et que les négociations n'étaient pas terminées ou que la ville de Montréal n'avait pas encore accepté l'offre de la compagnie? Quelle position adopterait la Commission dans ce cas?

M. KERR: Il est bien établi, je pense, que la Commission devrait s'en tenir à la loi. En fait, c'est la Cour Suprême qui en a décidé ainsi il y a quelques années, alors qu'on

en avait appelé d'une décision de la Commission. S'il était prouvé qu'une transaction se prépare, il nous faudrait étudier les conséquences des changements proposés sur l'utilisation que pourrait faire la Commission des fonds de la Caisse.

M. ROCK: Supposons que le National-Canadien cède tous ses droits sur le tronçon mais veuille en conserver l'usage à certaines périodes. Pourrait-on alors faire appel à la Caisse des passages à niveau?

M. KERR: Vous m'entraînez un peu loin.

M. ROCK: J'espère que vous comprenez mon intérêt: j'ai reçu une lettre du maire de Roxboro, qui est aussi inquiet de la situation. Je suis également inquiet, car je représente cette région. J'aimerais connaître les réponses à ces questions, si possible. Dans ce cas, le National-Canadien continuerait à utiliser les voies à certaines périodes, même s'il n'avait plus la responsabilité complète de l'entretien: il louerait les voies. La compagnie pourra-t-elle ainsi laisser à d'autres le soin d'éliminer les passages à niveau?

M. KERR: Si, comme vous le dites, le National-Canadien voulait continuer à utiliser les voies pour certains trains, ce ne serait que l'un des aspects de la situation. Il nous faudrait étudier le projet de loi régissant la vente de la ligne. Il nous faudrait décider si la ligne répondrait, dans ces circonstances nouvelles, à la définition de la Loi sur les chemins de fer. Je ne puis juger de la question sans avoir pris connaissance de tous les éléments du problème. Vous m'avez résumé certains des faits, mais vous ne m'avez pas révélé la teneur du projet de loi, ce qui est très important.

M. ROCK: J'espère que vous comprenez mon intérêt.

M. KERR: Oui.

M. ROCK: Merci.

Le PRÉSIDENT: D'autres questions? Dans ce cas, nous allons prendre connaissance du mémoire de la *Coal Operators' Association of Western Canada*.

Merci beaucoup, monsieur Kerr.

M. W. C. WHITTAKER (*Directeur exécutif de la Coal Operators' Association of Western Canada*): Monsieur le président, messieurs, je suis le directeur exécutif de la *Coal Operators' Association of Western Canada* et je suis accompagné de M. R. L. Banks, de Washington.

La *Coal Operators' Association of Western Canada* groupe les trois compagnies suivantes:

*The Canmore Mines Limited*, Canmore (Alberta)

*Coleman Collieries Limited*, Coleman (Alberta)

*The Crow's Nest Pass Co. Ltd.*, Fernie (C-B.)

En 1964, ces compagnies ont produit environ 1,600,000 tonnes de charbon à coke et d'autres charbons à volatilité faible ou intermédiaire. Les trois mines sont situées en bordure des voies du Pacifique-Canadien et, comme les marchés ne sont pas assez rapprochés pour permettre l'emploi de camions, toute la production est expédiée par rail. Conséquemment, nous sommes à la merci du Pacifique-Canadien, au sens où l'entend le paragraphe (1) de l'article 335.

Au moins 60 p. 100 de la production est envoyée, avec l'aide de subventions gouvernementales, à des aciéries, à des compagnies de produits chimiques et à des producteurs de gaz du Japon, en passant par Port Moody, en Colombie-Britannique. Le reste est presque entièrement utilisé par des usines métallurgiques de l'Ouest du Canada et des États-Unis.

Aux fins de ce mémoire, nous limiterons nos remarques à l'article 335, qui porte sur le contrôle des taux.

Nous croyons à l'utilité de cet article, mais on y a ajouté tellement de restrictions qu'il perd à peu près toute valeur dans le cas des produits de grand volume, mais de peu de valeur. Sous ce rapport, nous avons quelques objections à formuler:

## Détermination des frais variables (paragraphe (3))

Voici ce que dit l'article:

Lorsqu'elle détermine les frais variables du transport des marchandises aux fins du présent article, la Commission doit

(a) .....

(b) .....

(c) calculer les frais de transport des marchandises en cause en se fondant sur des wagnées de trente mille livres lorsqu'il s'agit de matériel ferroviaire normal pour de telles marchandises.

Le production de nos compagnies est expédiée en grande partie dans des wagons à bascule d'une capacité maximum de 160,000 livres. Pour la période allant du 21 mai 1960 au 30 septembre 1963, le chargement moyen de ces wagons a été de 142,760 livres, parce que la compagnie nous a fourni des wagons plus petits ou plus vieux. Sur demande de l'acheteur, il nous arrive aussi d'expédier du charbon par fourgon, dont le chargement minimum est de 90,000 livres.

Par conséquent, il est évident qu'il serait très peu réaliste de calculer les frais variables à partir de wagnées de trente mille livres, comme le stipule le paragraphe 3 (c), même en procédant aux rajustements prévus par l'article 5 (b) (ii). Dans le cas des expéditions de charbon, les frais calculés de cette façon, de beaucoup exagérés, ne refléteraient pas les frais véritables.

Par conséquent, pour connaître avec exactitude les frais variables impliqués dans le transport de produits à grand volume, mais de peu de valeur, il faudrait à notre avis modifier le paragraphe (3), de façon à ce que la Commission puisse utiliser le poids réel des chargements pour le calcul des frais.

## Fixation du taux

Le paragraphe (2) stipule que...

... l'expéditeur peut demander à la Commission de fixer un taux pour le transport des marchandises, et cette dernière peut, après l'enquête qu'elle estime nécessaire, fixer un taux égal aux frais variables du transport des marchandises, plus cent cinquante pour cent de ces frais variables, à titre de taux fixe applicable au transport des marchandises...

Le charbon est un produit de grand volume, mais de peu de valeur. Nos profits moyens, à la mine, étaient en 1964 de \$6.42 la tonne.

Une étude portant sur l'année se terminant le 30 septembre 1963 a montré que les sommes payées à la compagnie couvraient non seulement les frais variables impliqués dans le transport du charbon, mais constituaient même un apport appréciable au paiement des frais fixes de la compagnie.

Dans le cas particulier de la mine Michel, cet apport aux frais fixes de la compagnie équivalait à 70 p. 100 des sommes payées. Si on avait ajouté 150 p. 100 de ces mêmes frais variables à la somme à payer, comme le prévoit le paragraphe (2), le tarif aurait été de \$7.45 la tonne, plutôt que de \$5.13. A \$7.45, il serait impossible d'expédier le charbon et il nous faudrait fermer nos mines. Même à \$5.13, il est extrêmement difficile de conserver une position concurrentielle.

Notons que les frais mentionnés sont calculés à partir du poids réel des chargements, soit 172,000 livres. Il n'est pas difficile d'imaginer ce que deviendraient ces frais si on fondait les calculs sur des wagnées imaginaires de 30,000 livres et si on ajoutait à ces frais déjà beaucoup trop élevés 150 p. 100 de ces mêmes frais.

Il faudrait, à notre avis, modifier ce paragraphe pour faciliter le transport des marchandises de grand volume et de faible valeur.

Maintien du niveau des taux en vigueur pendant une certaine période (paragraphe 10). Ce paragraphe stipule que l'article 335 ne s'applique pas aux taux en vigueur, à moins que la compagnie de transport n'augmente ces taux, même s'il devenait évident que ces taux sont injustes et déraisonnables, à la suite de conditions nouvelles.

Par exemple, le prix de transport d'une wagnée de charbon de Coleman, en Alberta, à Vancouver est de \$5.55 la tonne, que la compagnie n'expédie qu'une seule wagnée ou cent wagnées à la fois, qu'elle les expédie à un seul acheteur ou à cinquante acheteurs différents. Par contre, il n'en coûte que \$5.13 la tonne pour expédier le même charbon de Coleman à Port Moody, 13 milles à l'est de Vancouver. En 1965, plus de 400,000 tonnes de charbon seront expédiées par cette voie, dont une bonne partie par convois. De même, les mines Michel et Canmore expédieront respectivement cette année 400,000 et 165,000 tonnes de charbon destiné à l'exportation.

Nous tenons à faire remarquer que ces taux ne tiennent pas compte des économies réalisées, quand le charbon est expédié en grandes quantités, souvent par convois, d'un endroit à un autre. Aux termes du paragraphe (10), l'expéditeur qui a contracté un engagement ne peut demander à la Commission de déterminer les limites du taux fixé à moins d'une nouvelle augmentation du taux.

Au cours des cinq derniers mois, les producteurs de charbon ont cherché à connaître du Pacifique-Canadien les taux qui seront imposés pour le transport, par convois et par sections de convois, du charbon destiné à l'exportation à partir des mines jusqu'à Port Moody, quand on y aura terminé la construction des entrepôts.

Nous ne savons pas encore ce qui résultera des négociations. Les taux seront peut-être acceptables. Peut-être ne le seront-ils pas. Si les taux sont trop élevés et si le Parlement adopte l'article 335, tel quel, nous ne pourrions faire appel à la Commission et, comme nous avons contracté un engagement, il nous faudra tenter de survivre avec les taux que la compagnie décidera d'appliquer.

Les paragraphes (10) et (14) auront en fait comme conséquence d'empêcher, pendant cinq ans, les expéditeurs de recourir aux dispositions relatives à la détermination des limites du taux fixé.

Même si le paragraphe (10) est modifié, il ne nous servira à rien de pouvoir recourir à la Commission, tant que le calcul des frais variables sera fondé sur des wagnées de 30,000 livres et qu'on déterminera le taux maximum en ajoutant à la somme à payer 150 p. 100 des frais variables.

En résumé, nous recommandons

- (1) La modification du paragraphe (3), de façon à ce que le poids réel des chargements serve de base au calcul des frais variables.
- (2) De ramener, dans le cas de produits de fort volume et de peu de valeur, la contribution de l'expéditeur aux frais fixes de la compagnie à un pourcentage plus réaliste que les 150 p. 100 des frais variables que prévoit le paragraphe (2).
- (3) La modification du paragraphe (10), de façon à ce que l'expéditeur qui a contracté un engagement puisse demander en tout temps à la Commission de fixer un taux.

Le PRÉSIDENT: Merci, monsieur Whittaker. Avez-vous des remarques à faire, monsieur Banks? Avez-vous des questions à poser, messieurs? Est-ce que quelqu'un dans cette salle a des remarques à faire? Monsieur Darling, avez-vous des explications à nous donner? Peut-être pourriez-vous nous donner des explications, sans discuter du mémoire?

M. H. J. DARLING (*Directeur des recherches économiques au ministère des Transports*): J'allais dire que M. Stewart nous a demandé, à la dernière séance, de préparer une déclaration sur le choix de ce pourcentage de 150 p. 100.

Le PRÉSIDENT: Nous y viendrons plus tard. Avez-vous quelque chose à ajouter, monsieur Whittaker?

M. WHITTAKER: Non.

Le PRÉSIDENT: Merci beaucoup.

M. REGAN: Monsieur le président, je tiens à assurer M. Whittaker que son mémoire nous a tous intéressés. Nous en discuterons plus tard, après l'avoir étudié. Tous les membres du Comité, je pense, vous remercient d'être venu présenter ce mémoire.

M. WHITTAKER: Je regrette qu'il nous ait été impossible de vous en faire parvenir des exemplaires plus tôt.

Le PRÉSIDENT: Vous disposiez de très peu de temps, je le sais, et je suis heureux que vous ayez pu venir nous le présenter aujourd'hui.

M. COWAN: A quoi correspondent les subventions de l'État pour une tonne de charbon?

M. WHITTAKER: A deux dollars et soixante-treize cents.

M. COWAN: Pour le transport par terre et par mer ou seulement pour le transport par terre?

M. WHITTAKER: Pour le transport par terre seulement.

M. COWAN: Combien de personnes, dans la région de Canmore, vivent de la production du charbon?

M. WHITTAKER: Il est difficile de le dire. Aux 1,200 travailleurs syndiqués, il faut ajouter les autres travailleurs et les habitants des localités situées à l'extrémité est du Pas du Nid-de Corbeau, de Cranbrook à Macleod, qui en dépendent comme beaucoup d'autres au Canada.

M. DEACHMAN: Vous avez fait allusion aux installations d'entreposage de Port Moody. Il s'agit, je suppose, des quais à charbon du Pacifique-Canadien?

M. WHITTAKER: Oui, c'est juste.

M. DEACHMAN: Pouvez-vous nous en parler un peu plus longuement? Quand aura-t-on terminé la construction des installations? Quelles seront ces installations? Pouvez-vous nous en dire plus long?

M. WHITTAKER: Le problème résulte de l'emploi de navires de plus fort tonnage. Pour réduire les frais de transport, nous utilisons maintenant des navires de 25,000 à 35,000 tonneaux, dont le chargement exige au moins 500 wagnonnées. Comme nous ne pouvons régler l'arrivée des navires, qui ne sont pas toujours à temps, les wagons sont parfois immobilisés au port. On projette la construction d'installations à Port Moody, la tête-de-ligne sur la côte du Pacifique, où il n'y a qu'un seul convoyeur. On n'y trouve présentement aucun entrepôt.

M. DEACHMAN: Pour le chargement des navires?

M. WHITTAKER: C'est exact. On projette la construction d'un convoyeur pour le chargement des produits de fort volume, tels le charbon, la potasse, le soufre et le reste, et d'une grue qui ne servirait qu'au chargement du bois. Il faudrait aussi construire des entrepôts pour le charbon, le soufre et la potasse. On a dressé des plans et on nous a dit que la construction en serait terminée dans douze mois. Comme ils sont peut-être un peu trop optimistes, disons: douze à quinze mois.

M. DEACHMAN: Quand y construira-t-on des installations de chargement?

M. WHITTAKER: En même temps.

M. DEACHMAN: On y construira des installations de chargement en même temps que les entrepôts dont vous parlez?

M. WHITTAKER: Oui.

M. FISHER: Quelle différence y a-t-il entre les taux que vous payez et les taux imposés aux producteurs de lignite et d'autres produits à fort volume des Prairies?

M. WHITTAKER: Les Prairies n'exportent pas de lignite.

M. FISHER: Naturellement.

M. WHITTAKER: Il en coûte à peu près la même chose pour expédier des convois de Drumheller, par exemple, que pour expédier des wagnonnées simples de Canmore, soit \$5.55 la tonne.

M. FISHER: Si j'en juge d'après les remarques que vous avez faites sur vos engagements, vous croyez qu'une diminution des taux vous permettrait d'améliorer votre position concurrentielle?

M. WHITTAKER: S'il y avait de la concurrence, nous pourrions obtenir de meilleurs taux.

M. FISHER: Qu'advient-il dans 5, 10 ou 15 ans, en particulier sur le marché japonais? Vos perspectives d'avenir sont-elles brillantes?

M. WHITTAKER: Le contrat de trois ans que nous avons signé expire le 31 mars 1967 et nous savons que la concurrence sera bientôt plus serrée. L'Australie est présentement notre plus sérieux concurrent. L'ouverture de nouvelles mines au Queensland rendra notre position encore plus précaire. En fait, les frais de transport constituent le problème le plus important auquel doivent faire face les houillères et ce, non seulement pour l'exportation.

M. FISHER: En d'autres mots, même si votre mémoire est dépourvu de tout lyrisme, ce pourrait être pour vous une question de vie ou de mort, n'est-ce pas? C'est ce qui en ressort.

M. WHITTAKER: La marge de nos profits est très mince.

M. COWAN: Je voudrais poser à M. Whittaker une question ou deux. A la page 4, il déclare que le prix de transport d'une wagnonnée de charbon de Coleman, en Alberta, à Vancouver est de \$5.55 la tonne, que la compagnie n'expédie qu'une seule wagnonnée ou cent wagnonnées à la fois, qu'elle les expédie à un seul acheteur ou à cinquante acheteurs différents.

Au cours d'un voyage au Labrador, l'automne dernier, j'ai aperçu des trains d'un mille de longueur, qui apportaient le minerai de fer à Sept-Iles. Combien vous en coûterait-il, croyez-vous, si, au lieu de vous imposer un taux de \$5.55 la tonne, on tenait compte de la longueur du convoi? La compagnie de minerai de fer ne paie certainement pas \$5.55 la tonne pour expédier son minerai à la côte.

M. WHITTAKER: Plusieurs études sont présentement en cours sur le transport par convoi, directement des mines aux quais de chargement. Le charbon pourrait être chargé sur des navires ou emmagasiné, selon les circonstances. Il n'y aurait donc plus d'aiguillages ou de regroupements de wagons à faire en route, comme c'est le cas présentement.

M. DEACHMAN: Quelle importance ont les installations de Port Moody et les projets en vue dans tout cela?

M. WHITTAKER: Pour rendre possible l'expédition par convois, il faudrait expédier un grand nombre de wagons à la fois. Par conséquent, il devrait y avoir des entrepôts à Port Moody.

M. COWAN: Pouvez-vous nous donner un exemple des taux en vigueur pour le transport de produits de fort volume, c'est-à-dire des taux par tonne et des taux par convoi? Quelle différence y a-t-il entre les taux en vigueur pour le transport par convois du minerai de fer, du Labrador à Sept-Iles, et ce qu'il vous en coûte par wagnonnée pour expédier votre charbon en Ontario? Vous en avez certainement une bonne idée.

M. WHITTAKER: Pour le transport du minerai de fer jusqu'à Sept-Iles, paraît-il, le tarif est d'environ 4/10 de cent par tonne-mille, alors qu'il nous en coûte de 0.75 à 0.86 cent par tonne-mille environ. Aux États-Unis, où l'on a beaucoup d'expérience en ce domaine, l'expéditeur fournit habituellement ses propres wagons, ce qui a eu pour effet de réduire les taux du tiers au moins.

M. COWAN: Je me demande si M. Darling pourrait nous éclairer?

Le PRÉSIDENT: Avez-vous des renseignements à ce sujet, monsieur Darling?

M. DARLING: Pourriez-vous répéter votre question, monsieur Cowan?

M. COWAN: J'ai demandé à M. Whittaker s'il avait des statistiques sur les taux en vigueur pour le transport des produits à fort volume par wagnonnées et par convois? Je pense en particulier à la ligne qui va du Labrador à Sept-Iles. Le témoin nous a donné un chiffre intéressant. Il nous a dit qu'il en coûtait 4/10 de cent la tonne-mille, alors qu'il en coûte environ 0.86 dans l'Ouest.

M. DARLING: Je n'ai aucun chiffre, mais je sais que le taux est beaucoup moindre pour les expéditions par convois que pour les expéditions par wagonnées.

M. COWAN: Merci.

M. REGAN: Vous avez déclaré, monsieur Whittaker, que les revenus que la compagnie de chemins de fer retire du transport du charbon couvrent non seulement les frais variables, mais constituent un apport appréciable aux frais fixes de la compagnie. Si tel est le cas, je suppose que c'est une bonne affaire pour le Pacifique-Canadien. Je me demande si les dirigeants de la compagnie de chemins de fer sont d'accord ou s'ils recommanderaient qu'une augmentation des taux mettrait en danger votre existence.

M. WHITTAKER: Je crois que les dirigeants de la compagnie de chemins de fer et nos conseillers, je vous l'avoue très franchement, ne sont pas d'accord sur la rentabilité de nos opérations, dans les conditions actuelles.

M. FISHER: Le Pacifique-Canadien a investi beaucoup d'argent. Avez-vous des intérêts dans l'une ou l'autre des trois compagnies minières?

M. WHITTAKER: Pas à ma connaissance.

M. FISHER: En troisième lieu, je voudrais savoir si l'Alberta ou la Colombie-Britannique vous accorde des subventions, sous une forme ou sous une autre.

M. WHITTAKER: Non.

M. FISHER: La Commission fédérale du charbon est-elle au courant de tous les facteurs dont dépendent vos opérations et de votre position précaire? Ses économistes pourraient-ils corroborer en général le tableau que vous nous avez ébauché de votre position financière?

M. WHITTAKER: Oui, la Commission fédérale du charbon connaît tous les frais que nous devons encourir et tous les détails de nos opérations.

M. FISHER: Avez-vous discuté avec des représentants des gouvernements de l'Alberta ou de la Colombie-Britannique des tarifs de chemins de fer? Depuis quelques années, je pense, chaque province a un conseiller spécial en la matière ou bien s'intéresse de près à la question. Elles connaissent bien la question. Depuis quelques années, elles ont fait des représentations à la Commission et à des comités du Parlement. J'aimerais savoir si vous avez discuté de cette question en particulier avec les représentants de l'Alberta ou de la Colombie-Britannique.

M. WHITTAKER: Officieusement.

M. FISHER: En autant que vous le sachiez, ces provinces appuient la teneur de votre mémoire.

M. WHITTAKER: Je crois qu'elles voient notre mémoire d'un bon oeil et qu'elles nous appuient moralement.

Le PRÉSIDENT: C'est tout? Il est bon, je le répète, que nous ayons pu étudier quelque peu votre mémoire, même à si bref avis, car nous avons eu quelques questions à vous poser. Merci beaucoup. Monsieur Darling, pourriez-vous vous avancer, s'il vous plaît?

Lors de la dernière séance, nous avons demandé à M. Darling de nous fournir quelques renseignements, qu'il pourrait peut-être nous faire connaître maintenant.

M. DARLING: Je crois, monsieur le président, qu'il y avait sept ou huit questions différentes. M. Stewart et un ou deux autres membres du comité, peut-être, ont posé des questions. Nous faisons présentement des recherches et j'espère que nous pourrions vous fournir ces renseignements au début de la semaine. Dans un ou deux cas, il nous faudra compiler des statistiques, ce qui demandera plus de temps, mais nous tenterons de vous faire connaître ces renseignements le plus tôt possible. Je suppose que les membres du Comité voudront étudier ces renseignements, avant de poser des questions ou de faire des commentaires.

Le PRÉSIDENT: Dans ce cas, nous prendrons connaissance de ces renseignements lundi ou mardi.

M. DARLING: Oui.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous autre chose à nous communiquer ce matin?

M. DARLING: Non.

Le PRÉSIDENT: Dans ce cas, ce sera tout pour ce matin.

La *North-West Line Elevators Association*, de Winnipeg, et la *Branch Line Association of Manitoba* désirent comparaître mardi. Nous avons aussi invité la *National Farmers Union of Saskatchewan* à comparaître mardi.

Ce sera tout pour ce matin. Pourrait-on proposer l'ajournement?

M. TUCKER: Je le propose.

M. CANTIN: J'appuie la proposition.

La proposition est adoptée.

Le PRÉSIDENT: Nous allons ajourner jusqu'à mardi, à 9 heures 30 du matin. Nous nous réunirons dans cette salle.

CHAMBRE DES COMMUNES

Deuxième session de la vingt-sixième législature

1964-1965

---

COMITÉ PERMANENT

DES

# CHEMINS DE FER, CANAUX ET LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES

*Président:* JEAN-T RICHARD

---

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule 15

---

SÉANCE DU MARDI 9 MARS 1965

---

Concernant le

BILL C-120. Loi modifiant la Loi sur les chemins de fer, la Loi sur les transports, ainsi que la Loi sur les chemins de fer Nationaux du Canada et abrogeant la Loi sur le National-Canadien et le Pacifique-Canadien.

---

TÉMOINS:

De la *North-West Line Elevators Association*: MM. Cecil Lamont, président; R. H. Weir, secrétaire; D. H. Jones, conseiller juridique; G. H. Sellers, président de la *Federal Grain*; G. W. P. Heffelfinger, président de la *National Grain*.

ROGER DUHAMEL, M.S.R.C.  
IMPRIMEUR DE LA REINE ET CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE  
OTTAWA, 1965

21824-1

COMITÉ PERMANENT  
DES  
CHEMINS DE FER, CANAUX ET LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES

*Président:* M. Jean-T. Richard

*Vice-Président:* M. J. Macaluso

MM.

Addison	Granger	Matte
Armstrong	Grégoire	McBain
Balcer	Guay	McNulty
Basford	Gundlock	Millar
Beaulé	Hahn	Mitchell
Berger	Horner ( <i>Acadia</i> )	Muir ( <i>Lisgar</i> )
Boulangier	Howe ( <i>Wellington-Huron</i> )	Nugent
Cadieu	Kindt	Olson
Cameron ( <i>Nanaimo-Cowichan-Les-Iles</i> )	Korchinski	Pascoe
Cantelon	Lachance	Prittie
Cantin	Laniel	Pugh
Cowan	Latulippe	Rapp
Crossman	Leblanc	Regan
Crouse	Lessard ( <i>Saint-Henri</i> )	Rhéaume
Deachman	Lloyd	Rideout ( <i>Mme</i> )
Fisher	Macdonald	Rock
Forbes	Marcoux	Southam
Foy <sup>(1)</sup>		Stenson
Godin <sup>(2)</sup>		Tucker
		Watson ( <i>Assiniboia</i> )
		Winch-60

(Quorum 12)

*Le secrétaire du Comité*  
Marcel Roussin

(1) Le 8 mars 1965 M. Legault a remplacé M. Foy

(2) Le 8 mars 1965 M. Stewart a remplacé M. Godin

ORDRES DE RENVOI

LUNDI 8 mars 1965

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

*Attesté.*

LUNDI 8 mars 1965

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

*Attesté.*

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

REVUE DE LA REVUE

1883

Il est dit dans la Revue de la Revue que le Congrès de la Revue de la Revue a eu lieu à Paris le 15 mai 1883. On a vu dans la Revue de la Revue que le Congrès de la Revue de la Revue a eu lieu à Paris le 15 mai 1883. On a vu dans la Revue de la Revue que le Congrès de la Revue de la Revue a eu lieu à Paris le 15 mai 1883.

1884

Il est dit dans la Revue de la Revue que le Congrès de la Revue de la Revue a eu lieu à Paris le 15 mai 1884. On a vu dans la Revue de la Revue que le Congrès de la Revue de la Revue a eu lieu à Paris le 15 mai 1884. On a vu dans la Revue de la Revue que le Congrès de la Revue de la Revue a eu lieu à Paris le 15 mai 1884.

REVUE DE LA REVUE

## PROCÈS-VERBAL

MARDI 9 mars 1965

(30)

Le Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques se réunit à 9 h. 40 du matin sous la présidence de M. J.-T. Richard.

*Présents:* M<sup>me</sup> Riedout et MM. Cantin, Cowan, Crossman, Fisher, Forbes, Granger, Horner (*Acadia*), Legault, Macdonald, Macaluso, McNulty, Muir (*Lisgar*), Pascoe, Prittie, Rapp, Richard, Southam, Stewart, Tucker, Watson (*Assiniboia*) — 21.

*Aussi présents:* du ministère des Transports, MM. J. R. Baldwin, sous-ministre, H. J. Darling, directeur des études économiques; R. R. Cope, directeur des chemins de fer et des routes; H. B. Neilly, économiste en chef, chemins de fer et routes; M. K. D. M. Spence, Q.C., avocat de la Commission, Pacifique-Canadien; M. W. J. Parker, président des *Manitoba Pool Elevators*; M. A. M. Runciman, président des *United Grain Growers Limited*; M. J. W. Channon, conseiller du ministre de l'Agriculture pour l'organisation rationnelle des embranchements; M. Paul B. Tetro, avocat de *Clark Macdonald & Company*; M. Walter Smith, du National-Canadien; de la *North-West Line Elevators Association*, MM. Cecil Lamont, président; R. H. Weir, secrétaire; D. H. Jones, avocat; G. H. Sellers, président de la *Federal Grain*; G. W. P. Heffelfinger, président de la *National Grain*.

Le Comité reprend l'examen du sujet traité dans le bill C-120, loi modifiant la Loi sur les chemins de fer Nationaux du Canada et abrogeant la Loi sur le National-Canadien et le Pacifique-Canadien.

Le président présente M. Jones, qui donne lecture d'un résumé du mémoire dont le texte anglais a déjà été distribué aux membres du Comité.

Les représentants de la *North-West Line Elevators Association* sont appelés et le Comité les interroge.

Sur la proposition de M. Cantin, appuyé par M. Forbes.

*Il est décidé* — Que le mémoire de la *Canada and Gulf Terminal Railway Company* soit reproduit sous force d'appendice au compte rendu de la séance (*voir appendice «B»*).

Le Comité ayant fini d'interroger les témoins, le président annonce que, le jeudi 11 mars 1965, le Comité examinera le Bill S-42, Loi concernant l'*Interprovincial Pipe Line Company*.

Les groupes suivants seront invités à exprimer leurs opinions sur le Bill C-120:

Le 23 mars, la Commission du port de Halifax et la *National Farmers Union*, de Saskatoon (Saskatchewan).

Le 25 mars, la *Canadian Manufacturers' Association*, de Toronto, et la *Canadian Industrial Traffic League*, de Toronto.

Le président remercie les témoins de leur apport.

M. Brown ayant démissionné comme membre du Comité, il est devenu nécessaire d'élire un nouveau vice-président.

M. Stewart, appuyé par M. Crossman, propose que M. Macaluso soit élu vice-président.

Aucun autre nom n'ayant été proposé, le président déclare M. Macaluso élu vice-président du Comité.

A 11 h. 45 du matin, le Comité s'ajourne jusqu'à 10 heures du matin le jeudi 11 mars.

*Le secrétaire du Comité*  
Marcel Roussin



## TÉMOIGNAGES

MARDI 9 mars 1965

Le PRÉSIDENT: Silence, messieurs. Nous sommes en nombre.

Nous avons parmi nous ce matin des représentants de la *North-West Line Elevators Association*. Nos témoins seront M. Cecil Lamont, président; M. R. H. Weir, secrétaire; MM. D. H. Jones, avocat; M. G. H. Sellers, président de la *Federal Grain Limited*, et M. G. W. P. Heffelfinger, président de la *National Grain Company Limited*.

Je crois que l'avocat de l'association, M. Jones, va présenter un mémoire ce matin et je l'invite à prendre immédiatement la parole.

M. D. H. JONES (*avocat de la North-West Line Elevators Association, de Winnipeg, Manitoba*): Merci, monsieur le président. Vous avez déjà entre les mains un exemplaire du mémoire de l'association et je me contenterai donc de vous donner lecture d'un résumé.

Auparavant, monsieur le président, je dois mentionner que notre association se présente aussi ce matin devant le comité sénatorial de la banque et du commerce, et j'espère que le Comité ne se formalisera pas si deux des nôtres quittent la salle à 11 heures. Ce ne sera pas faute de vouloir rester; il leur faudra se rendre ailleurs. Je prie le Comité de bien vouloir les excuser d'avance.

La *North-West Line Elevators Association* représente le secteur privé de l'industrie de la manutention du grain dans l'Ouest canadien.

L'association est reconnaissante de l'occasion qui lui est fournie de faire part de ses vues au Comité sur le problème que suscitent les modifications qu'il est question d'apporter aux lois régissant les transports au Canada, particulièrement en ce qui concerne l'agriculture et la culture des céréales dans l'Ouest canadien.

Le rapport de la commission royale MacPherson portait sur deux aspects particuliers de la question du transport du grain depuis l'Ouest canadien jusqu'aux marchés. Il y a d'abord la politique que le gouvernement fédéral doit adopter en matière d'abandon d'embranchements et, ensuite, le prix du transport du grain jusqu'aux places d'exportation. Après mûre réflexion, l'association est arrivée à la conclusion — et elle l'a dit à la commission royale et vous le répète — que ce sont là les deux principaux problèmes que votre comité et le Parlement affronteront en décidant de la forme à donner à la nouvelle loi. L'association ne peut pas trop insister là-dessus. Si l'importance de ces deux principes est négligée quand on adoptera la nouvelle loi, l'économie agricole de l'Ouest du Canada en sera immédiatement et gravement atteinte.

La *North-West Line Elevators Association* se présente devant vous en compagnie de plusieurs autres personnes et groupes représentant à la fois les producteurs de grain et toute la population de l'Ouest canadien qui se joignent à elle pour vous conjurer d'étudier très sérieusement et avec le plus grand soin les effets à long terme que peut avoir une loi sur l'abandon des embranchements et sur le transport du grain destiné à l'exportation si les bonnes décisions ne sont pas prises lors de l'étude de cette loi par vous et par le Parlement. L'éleveur rural doit être situé sur une voie ferrée pour fonctionner. Si on le fait disparaître, le cultivateur sera financièrement incapable de livrer sa récolte à l'acheteur.

Il y a des vastes régions partout dans l'Ouest où l'abandon des embranchements, si les chemins de fer donnent suite à leurs intentions, aura pour effet de réduire la quantité d'espace disponible dans les campagnes pour ensiler le grain. Il en résultera un étirement des distances que les cultivateurs ont à franchir pour transporter leur grain

jusqu'aux points de livraison, et donc une augmentation automatique de leur frais d'exploitation à une époque où ils ne peuvent pas supporter pareille charge nouvelle. De plus, il faudra dépenser des millions de dollars pour établir de nouveaux et grands élévateurs aux points de livraison qui subsisteront dans les campagnes afin de recevoir le grain livré auparavant aux élévateurs situés sur les embranchements qu'on projette d'enlever.

Il faut reconnaître qu'au moins une partie de ces frais retombera inévitablement sur les producteurs de grain.

Comme solution au problème posé par l'abandon des embranchements, la commission MacPherson a recommandé l'établissement d'un organisme régulateur dont la fonction consisterait à «rationaliser» les abandons. Elle a proposé de diviser les embranchements en deux grandes catégories, ceux qui doivent disparaître et ceux qui, dans l'intérêt du public, doivent subsister. Dans le cas de la première catégorie, l'organisme régulateur aurait la responsabilité d'amortir le choc de l'abandon sur les collectivités touchées au moyen de subventions publiques accordées aux chemins de fer pour qu'ils prolongent le délai devant précéder l'abandon. Quant aux lignes dont l'intérêt public exige le maintien, la charge qu'elles constituent pour les chemins de fer dans la mesure où elles ne sont pas rentables sera transmise aux populations à l'avantage desquelles ces lignes continueront d'être exploitées.

Les déclarations faites par le gouvernement lors de la présentation du bill n° C-120, loi modifiant la Loi sur les chemins de fer, indiquent clairement que ce projet de loi découle des recommandations de la commission MacPherson et, plus particulièrement, que les dispositions de ce bill relatives à l'abandon d'embranchements sont fondées sur les conclusions de la commission royale à ce sujet.

L'association considère que le bill reconnaît l'existence du problème à l'étude, mais qu'il ne renferme malheureusement pas les dispositions nécessaires pour le résoudre.

Nous avons dit à maintes reprises déjà et nous n'hésitons pas à répéter pour quelle grande raison nous nous opposons au bill en ce qui concerne l'abandon des embranchements. Il ne faudrait pas que ce projet de loi permette de fonder la décision d'abandonner un embranchement uniquement sur l'état de profits et pertes relatif à l'exploitation de cette ligne.

Le bill prévoit l'établissement d'une administration chargée de l'organisation rationnelle des embranchements, mais le seul pouvoir qui pourrait rendre son travail efficace a été accordé, non pas à elle, mais à la Commission des transports. Le bill stipule que l'Administration de l'organisation rationnelle des embranchements doit transmettre à la Commission des transports toutes les demandes présentées par les chemins de fer pour abandonner des embranchements et c'est à la Commission des transports qu'il appartient de décider si telle ou telle ligne est rentable ou non.

En fait, la Commission des transports est chargée d'examiner les comptes d'exploitation de tout embranchement qu'un chemin de fer désire abandonner et, si elle constate que cette ligne n'est pas rentable, la permission de l'abandonner est automatiquement accordée. La Commission des transports n'est pas tenue de tenir des audiences publiques afin que les parties intéressées aient l'occasion d'examiner les états financiers présentés par les chemins de fer. De plus, rien dans le bill n'oblige la Commission des transports à tenir compte d'autres facteurs comme l'intérêt public et plus particulièrement l'intérêt de la population locale visée par une demande d'abandon. Au contraire, la Commission des transports doit examiner à huis clos les états financiers des chemins de fer et peut permettre ou ne pas permettre à ceux-ci de présenter d'autres arguments.

De l'avis de l'association, cette procédure ne tient pas parfaitement compte des droits de ceux qu'intéresse une demande d'abandon et elle ne convient pas pour l'examen de l'état des profits et pertes quand il y a en jeu beaucoup plus que les intérêts immédiats des chemins de fer. Il n'y a aucune disposition dans le bill qui oblige la Commission des transports à entendre ceux qui sont directement intéressés ou les représentants du public, et il n'y a aucune obligation pour elle de faire subir aux pré-

textes invoqués par les chemins de fer l'épreuve rigoureuse que seuls pourraient leur faire subir ceux dont les intérêts sont opposés s'ils étaient admis à se présenter, à se faire entendre et à présenter leurs propres arguments.

La population de l'Ouest canadien, à notre avis, n'admettra pas qu'on autorise les chemins de fer à abandonner des embranchements pour de simples raisons financières. Avant d'autoriser l'abandon d'une ligne, toutes les conséquences devraient être soigneusement pesées.

Il est insuffisant de laisser la Commission des transports se prononcer seulement d'après les états financiers sur la question capitale de l'abandon, puis de donner simplement à la nouvelle administration de l'organisation rationnelle des embranchements le pouvoir de fixer la date où la ligne sera démantelée.

L'intérêt public ne dépend qu'en partie de la posture financière des chemins de fer et c'est lui qui doit prévaloir dans toute décision. Dans la plupart des cas, les facteurs économiques et sociaux devraient l'emporter sur les résultats financiers des chemins de fer.

Le Comité n'ignore sans doute pas que la Commission des transports a étudié beaucoup de demandes d'abandon de lignes au cours des dernières années et, dans la plupart des cas, elle les a accordées. Cette série de demandes d'abandon a fait naître beaucoup d'inquiétude, surtout dans les provinces de la Prairie, et a suscité de violentes critiques contre ce qu'on appelle le programme tracé par les chemins de fer pour abandonner un à un leurs embranchements.

En continuant de s'attaquer ainsi ligne par ligne à l'ensemble du problème, on obtiendra des résultats diamétralement opposés à ceux que devait viser l'Administration de l'organisation rationnelle des embranchements d'après la commission royale MacPherson. Notre association est donc bien convaincue que toute loi ne donnant pas clairement pour directive à l'Administration de subordonner le problème de l'abandon des lignes à l'aspect régional sera entachée d'un grave défaut.

Nous en sommes fermement convaincus: aucune solution rationnelle du problème des embranchements ne sera possible aussi longtemps que le cas de chaque ligne sera considéré séparément. La formule qui consiste à isoler ainsi chaque cas est beaucoup trop restrictive et ne peut pas fournir la solution d'un problème qui est essentiellement régional. On ne peut pas étudier séparément une petite partie ou région d'une province sans tenir compte des régions environnantes. En examinant les besoins régionaux, il peut devenir manifeste que le bien-être de la région intéressée exige de continuer d'exploiter la ligne en question.

L'ensemble des besoins de la région intéressée doit faire partie des considérations dont il est tenu compte quand il est question d'abandonner une voie ferrée. Dans bien des cas, sinon dans la plupart des cas, l'existence de ces besoins est ce qui fera décider qu'une ligne doit demeurer. Il ne faut pas sous-estimer les besoins régionaux et il n'est pas bon d'attendre pour considérer les besoins régionaux que l'abandon ait été décidé.

Quand le bill n° C-120 a été présenté à la Chambre des communes, les membres de notre association et beaucoup d'autres ont noté avec plaisir l'assurance explicite que le ministre des Transports a donnée quand il a dit ceci à la Chambre le 14 septembre 1964:

Nous considérons, et chaque gouvernement a considéré — depuis au moins une génération — qu'un des intérêts nationaux du pays est de préserver le grand commerce d'exportation du grain, qui a été l'une des principales sources de revenu du peuple canadien pendant tout le vingtième siècle. Pour cette raison, il n'est pas question, et nous n'avons pas l'intention de toucher au tarif du défilé du Nid-de-Corbeau et aux autres tarifs de transport du grain qui se sont greffés sur le tarif du Nid-de-Corbeau.

Mais il faut reconnaître qu'en ce disant le gouvernement parlait seulement du coût du transport depuis l'élevateur rural jusqu'aux ports d'exportation. Bien que ce soit un élément très important du coût global du transport du grain, cela est loin d'être le seul élément ou d'être le seul qui importe.

Il est nécessaire de comprendre qu'il entre deux éléments dans le coût du transport pour le cultivateur:

1. Le coût du transport depuis la ferme jusqu'à l'élevateur rural; et
2. Le coût du transport par rail depuis l'élevateur rural jusqu'aux éleveurs terminus et aux ports d'expédition.

Avec le réseau d'embranchements qui existe actuellement, la distance moyenne à franchir depuis la ferme jusqu'à l'élevateur rural est d'une dizaine de milles. D'après un certain nombre d'études sérieuses, le transport local depuis la ferme jusqu'à l'élevateur rural, par pleins chargements de camions, coûte en moyenne un demi-cent le boisseau par mille; les frais de camionnage sont d'environ cinq cents par boisseau. Or, le transport par rail depuis Regina jusqu'à la tête des Lacs, une distance de 776 milles, coûte 12 cents le boisseau. Par conséquent, bien que les distances soient beaucoup plus petites pour le camionnage local, elles comptent pour beaucoup dans l'ensemble du coût du transport depuis la ferme jusqu'au port d'exportation.

Si l'abandon des embranchements oblige les producteurs à transporter leur grain, en moyenne, deux fois plus loin, les frais de transport passeront de 17 à 22 cents, soit une augmentation de 29 p. 100.

Nous prétendons qu'il ne suffit pas de maintenir les tarifs statutaires du grain pour que le coût du transport demeure raisonnable pour le producteur. Naturellement, il faut que les tarifs statutaires demeurent à leur niveau actuel, mais il est également important que la distance demeure la même depuis la moissonneuse-batteuse ou le silo de ferme pour que le coût du transport demeure le même pour le producteur. On ne se trouve pas à protéger le producteur si, pendant qu'on s'abstient de modifier les tarifs statutaires du grain, on l'oblige à majorer sensiblement les frais de transport qu'il doit supporter pour accéder à ces tarifs.

Depuis deux ans, la vente d'énormes quantités de blé à l'Union soviétique et à la Chine a de nouveau mis en vedette l'agriculture de l'Ouest canadien. On constate de nouveau l'importance de l'agriculture de l'Ouest dans l'économie canadienne. Toutes les entreprises ou groupements qui participent au transport du blé destiné à l'exportation ont raison d'être fiers du rôle qu'ils ont joué dans la livraison d'une si énorme quantité de blé. On n'a pas beaucoup parlé du rôle important qu'a joué notre réseau d'embranchements qui a permis aux chemins de fer de recueillir et de livrer la quantité voulue de blé. On n'a pas accordé assez d'attention au fait qu'il est plus important que jamais aujourd'hui, pour créer et pour étendre les marchés d'exportation du grain, de garder des réserves suffisantes de toutes les variétés de blé pour satisfaire les besoins des clients dans toutes les circonstances. Pour y parvenir, il faut que le blé se transporte aisément depuis les fermes jusqu'aux éleveurs ruraux. Il va de soi qu'on ne peut pas augmenter la production et les ventes de grain, tout en pratiquant des prix compétitifs sur les marchés d'exportation, sans avoir un système efficace de ramassage du grain. Nous accordons que certaines modifications peuvent être rendues nécessaires par des circonstances nouvelles, mais nous nous opposons à tout changement qui augmente sensiblement les frais ou qui impose des transformations pénibles ou nuisibles dans l'excellente façon dont s'effectuent les livraisons et les expéditions de grain à l'heure actuelle.

Les deux dernières années ont été très favorables pour l'agriculture dans l'Ouest et les chemins de fer ont participé à cette prospérité. Le Pacifique-Canadien a transporté en 1963 18,000 wagonnées de blé de plus qu'en 1962, ce qui, croyons-nous, a contribué à l'augmentation des bénéfices de la compagnie. Au cours de la campagne de 1964-1965, nous n'aurons probablement pas autant de grain à transporter, mais certains indices permettent de croire qu'à l'avenir le rendement des cultures s'accroîtra et qu'il y aura plus de grain à diriger vers les marchés. Les cultivateurs de l'Ouest canadien augmentent en effet le rendement de l'acre en faisant un plus grand usage des engrais et des herbicides. Les derniers développements dans les recherches en cours sur les blés hybrides permettent d'espérer une réussite prochaine.

Si l'on parvenait à créer un blé hybride et si l'emploi des engrais s'accroît, il n'est pas impossible qu'une récolte de 700 millions de boisseaux de blé devienne normale dans l'Ouest canadien. Étant donné que la demande de produits alimentaires dans le monde dépasse l'imagination, il n'est pas impossible que les chemins de fer soient appelés à transporter plus de blé que jamais dans l'Ouest canadien. Parlant à Winnipeg le 24 février, le ministre de l'Industrie et du Commerce, M. Sharp, a prédit que l'exportation pourrait atteindre les 400 millions de boisseaux par année au cours des prochaines campagnes agricoles. Un développement semblable augmenterait le trafic sur plusieurs lignes dont l'avenir semble douteux à l'heure actuelle.

Nous désirons terminer notre mémoire en vous faisant des recommandations sur les principes dont la nouvelle loi devrait s'inspirer, à notre avis, pour être applicable et pour satisfaire les besoins et les exigences de ceux qui auraient inévitablement à souffrir des abandons de lignes qu'on autorisera.

1. Aucun embranchement ne devrait être abandonné uniquement parce que son exploitation est déficitaire pour le chemin de fer et ce principe devrait revêtir une importance primordiale. Tout ce que nous avons dit dans le présent mémoire en découle: la méthode d'abandon graduel adoptée par les chemins de fer, l'effet que produira sur le cultivateur la disparition de ses points actuels de livraison, le besoin d'une enquête publique approfondie avant qu'un abandon ne soit autorisé, l'effet de l'abandon d'une ligne sur les villes, les villages et les municipalités rurales situés le long de la ligne et le désir exprimé par le gouvernement de ne pas alourdir les frais de transport actuellement à la charge du cultivateur.

2. Nous croyons que l'Administration de l'organisation rationnelle des embranchements devrait être le seul organisme à autoriser l'abandon d'un embranchement. C'est elle et non la Commission des transports qui devrait entendre les demandes d'abandon et prendre une décision. Devant ce tribunal des embranchements, toutes les charges, celles pesant sur les chemins de fer et celles pesant sur les populations intéressées, pourraient être examinées et l'on établirait ainsi l'effet global de l'abandon d'une ligne. L'Administration des embranchements devrait être seule à décider de l'abandon d'un embranchement et seule à fixer la date de l'abandon.

3. Nous considérons qu'il est absolument indispensable avant qu'une décision quelconque ne soit prise, soit en ce qui concerne la rentabilité, soit en ce qui concerne l'abandon d'une ligne, qu'il soit tenu des séances publiques où tous les intéressés, y compris les chemins de fer, les éleveurs, les cultivateurs et les collectivités, aient le droit imprescriptible de se présenter et d'être entendus, de témoigner et de soumettre les témoignages des autres à la sorte d'examen critique sans lequel aucun tribunal ne peut en arriver à une juste conclusion qui tienne compte des intérêts de tous. De plus, nous considérons qu'il est important, lors d'une instance d'abandon, de faire peser de tout le poids voulu sur la décision les effets sur les cultivateurs, les propriétaires d'éleveurs ruraux et sur les villes, les villages et les municipalités rurales.

Nous nous rendons compte de la difficulté que présente la tâche de faire entrer une telle directive dans une loi définissant les pouvoirs et les fonctions d'un tribunal comme l'Administration de l'organisation rationnelle des embranchements. Cependant, nous recommandons d'ajouter aux pouvoirs d'intervention que la loi sur les chemins de fer confère actuellement au gouverneur en conseil le pouvoir de révoquer tout décret d'abandon. Nous croyons que le gouverneur en conseil devrait être habilité à révoquer entièrement tout décret d'abandon si les circonstances justifient une mesure semblable, tout comme il a déjà le pouvoir de révoquer toute ordonnance de la Commission des transports s'il la juge contraire à l'intérêt public ou à l'intérêt des personnes directement visées par cette ordonnance.

4. L'administration de l'organisation rationnelle des embranchements, tout en étant plus puissante, devrait compter plus que les trois membres proposés par le bill C-120. Il faudrait en nommer sept, de façon que toutes les parties du pays y soient représen-

tées. Etant donné que la grande majorité des demandes d'abandon s'appliqueront à des lignes de l'Ouest canadien, nous recommandons que le siège de l'Administration soit établi dans l'Ouest.

5. Nous recommandons que la loi rende obligatoire pour l'Administration de l'organisation rationnelle des embranchements de considérer les demandes d'abandon d'embranchements en fonction des besoins de chaque région et non pas en fonction de chaque embranchement en particulier. Nous sommes convaincus qu'il est nécessaire de tenir compte de tous les moyens de transport existant dans une région donnée pour évaluer convenablement un ou plusieurs embranchements. Nous proposons aussi que toutes les lignes dont l'abandon est projeté dans une région soient considérées ensemble, afin qu'on se rende compte de l'effet global que produiraient ces abandons. Nous proposons que l'étendue des régions ainsi étudiées soit laissée à la discrétion de l'Administration.

6. Tous les propriétaires d'élévateurs ruraux se ressentiront des effets de l'abandon d'embranchements nombreux. Le propriétaire d'un élévateur qui cessera de servir par suite de l'abandon d'une ligne se trouvera à perdre à la fois cette installation et le revenu qu'il en tirait.

En plus de subir ces pertes, le propriétaire qui voudra remplacer la capacité d'ensilage perdue devra immobiliser de nouveaux capitaux pour construire un autre élévateur sur une voie ferrée continuant d'être exploitée. Une indemnité suffisante doit être prévue pour l'aider à supporter le lourd fardeau de la reconstruction de la capacité d'ensilage perdue.

7. Pour sauvegarder les intérêts de ceux qui dépendent d'un embranchement ou qui seraient lésés par son abandon, la loi devrait stipuler qu'advenant le cas où une demande d'abandon aura été rejetée aucune autre demande ne sera recevable à l'égard de cette ligne avant l'expiration d'une certaine période. L'association considère qu'une période de dix ans serait convenable.

8. Vu qu'il est tenu compte de «l'intérêt public» dans toute instance d'abandon de ligne, nous recommandons que le sens de cette expression soit restreint. Dans son acception la plus large, l'intérêt public peut s'assimiler à l'intérêt national, et l'on peut soutenir que l'abandon d'une ligne pour cause de non rentabilité servira mieux l'intérêt national que son maintien, même si le maintien de la ligne est une question de suprême importance au point de vue des intérêts économiques locaux directement touchés. Cette recommandation s'inspire du fait que, dans le passé, les chemins de fer ont toujours cherché à donner sa plus large acception à l'expression «l'intérêt public» quand ils demandaient l'autorisation d'abandonner une ligne. Jusqu'à présent, la Commission des chemins de fer n'a pas accepté cette interprétation, mais rien ne garantit qu'à l'avenir elle ne sera pas admise par l'organisme régulateur responsable.

Le tout respectueusement présenté.

Monsieur le président et messieurs les membres du Comité, tel est, en résumé, le mémoire de la *North-West Line Elevators Association*. On m'avait demandé d'être le porte-parole initial de la délégation. Si les membres du Comité ont des questions à poser, j'espère qu'ils permettront aussi à d'autres membres de la délégation d'y répondre.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Jones, vous pourriez peut-être indiquer quels délégués vont rester ici et les présenter de nouveau afin que les membres sachent à qui ils s'adressent.

M. JONES: A ma droite, voici M. G. H. Sellers, président de la *Federal Grain and Alberta Pacific*, puis M. Cecil Lamont, président de la *North-West Line Elevators Association*, M. George Heffelfinger, président de la *National Grain Company Limited*, et M. R. H. Weir, secrétaire de l'association. M. Lamont et M. Heffelfinger devront peut-être partir car il sera bientôt 11 heures. M. Weir, M. Sellers et moi-même nous resterons jusqu'à la fin de la séance.

Le PRÉSIDENT: Merci beaucoup, monsieur Jones. Monsieur Rapp.

M. RAPP: Monsieur le président, le mémoire m'a fort impressionné. Je crois qu'il exprime les vues des producteurs de grain des provinces de la Prairie. Je voudrais poser une question sur un point qui n'a pas été mentionné. Qu'advient-il des élévateurs à grain situés sur une ligne enlevée ou abandonnée? Ces élévateurs continueront-ils d'accepter du grain? Sous la loi actuelle, un élévateur qui n'est pas sur une voie ferrée n'est pas en mesure ou n'a pas le droit d'accepter du grain. Quelle est l'attitude de votre association à ce sujet?

M. G. H. SELLERS (*président de la Federal Grain Company Limited*): Monsieur le président, me permettez-vous de répondre à cette question?

Le PRÉSIDENT: Oui.

M. SELLERS: La réponse se divise en deux parties. En premier lieu, le règlement ne permet pas actuellement à la Commission des grains d'accorder un permis d'exploitation dans le cas d'un élévateur qui n'est pas établi sur une voie ferrée. Par conséquent, un tel élévateur se trouverait actuellement incapable de fonctionner. En second lieu, un tel règlement existe pour une bonne et suffisante raison, mais je présume qu'il pourrait être modifié. Pendant la guerre, cependant, la Commission canadienne du blé a payé loyer pour du blé entreposé dans des clubs de curling et dans divers autres bâtiments, ce qu'elle n'a pas trouvé pratique ni commode, mais il y aurait des raisons techniques pour ce changement. Cependant, il y aurait un autre facteur, économique celui-là. Dans la plupart des cas, le déchargement et la réexpédition par camion à un autre élévateur doubleraient la manutention et augmenteraient les frais. Il y aurait donc probablement un grand nombre de cas où l'utilisation de ces élévateurs coûterait trop cher, même s'il était possible d'obtenir un permis.

Il est arrivé à des compagnies de transporter des élévateurs sur des distances considérables. Le seul inconvénient, c'est que si tous les élévateurs situés le long d'un embranchement étaient transportés jusqu'au point le plus rapproché, il y aurait là un surcroît d'espace d'ensilage qui ne serait pas là où il devrait être.

Dans le cas des élévateurs anciens, il ne serait ni pratique ni possible de les déplacer. Par conséquent, l'exploitant d'une station-service pourra peut-être vendre plus d'essence qu'auparavant ou un hôtelier pourra voir sa clientèle augmenter ou diminuer, mais l'exploitant d'un élévateur placé sur une ligne abandonnée se trouve entièrement mis en inactivité et est en possession d'une installation valant tout juste ce que valent les matériaux récupérables et, à cause de la façon dont sont construits ces bâtiments, la démolition ne permet pas de récupérer grand-chose.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Horner, vous êtes le suivant.

M. HORNER (*Acadia*): Comme M. Rapp, je crois que c'est un très bon mémoire. Vous dites à la page 7 que la déclaration du ministre au sujet du tarif du Nid-de-Corbeau vous a plu. Pourtant, à la première page et dans tout le reste de votre mémoire, je pense, vous laissez entendre que le bill C-120 porte en grande partie sur l'abandon d'embranchements et sur le faible niveau des tarifs de transport du grain. Ces deux facteurs combinés ne se trouveront-ils pas à détruire en pratique l'ancien tarif du Nid-de-Corbeau ou à détruire l'effet du tarif du Nid-de-Corbeau tel que nous le connaissons dans l'Ouest?

M. R. H. WEIR (*secrétaire de la North-West Line Elevators Association*): Monsieur, pour que le tarif du Nid-de-Corbeau produise l'effet désiré par le gouvernement, désir réitéré par le ministre des Transports, je crois que ce tarif devrait pouvoir continuer de jouer dans les mêmes circonstances qu'il joue à l'heure actuelle pour le cultivateur. Autrement dit, si le cultivateur est obligé de transporter son grain à 10 ou 12 milles plus loin, ce sera une charge additionnelle pour lui, une charge considérable, et il n'en tirera pas le même bénéfice qu'à l'heure actuelle.

On ne peut pas isoler le tarif du Nid-de-Corbeau. Pour mesurer l'effet de ce tarif il faut tenir compte de la distance que le cultivateur doit franchir.

M. RAPP: Dans un sens, les frais du cultivateur vont augmenter.

M. WEIR: Oui.

M. RAPP: Par conséquent, l'effet produit par le tarif du Nid-de-Corbeau sera moindre puisque les frais de transport du cultivateur vont augmenter.

M. WEIR: Oui, c'est exact.

M. RAPP: Il y a un autre sujet que je voudrais traiter et dont vous n'avez pas parlé trop longuement. Quel effet l'abandon d'embranchements produira-t-il sur le stockage du grain de l'Ouest? Cette question a revêtu une grande importance au cours des quelques dernières années, alors que nous avons la bonne fortune d'avoir les quantités de blé voulues en stock.

M. SELLERS: Tout d'abord, je crois qu'il ne serait pas raisonnable de dire que nous avons actuellement une trop grande capacité d'ensilage au Canada, car il y a des millions de boisseaux à stocker même aujourd'hui et, à certaines époques, il a fallu stocker des récoltes entières sur les fermes. Or, cela veut dire que nous perdrons plus de 20 p. 100 de tous les points de stockage dans l'Ouest canadien si on abandonne toutes les lignes qu'il est actuellement question d'abandonner, et le Pacifique-Canadien songe peut-être à abandonner d'autres lignes en plus de celles qu'il a mentionnées. Incidemment, plus de 90 p. 100 de tous les abandons seront effectués dans l'Ouest canadien.

A elle seule, ma compagnie exploite plus de 750 élévateurs. Nous pourrions en perdre jusqu'à 150 ou plus. Pour les remplacer, nous n'en construirons pas nécessairement d'autres sur la voie ferrée la plus rapprochée, car cela peut ne pas être la meilleure solution. L'automne dernier, nous avons construit l'élévateur le plus au nord qu'il y ait au monde, à un endroit appelé High Level, à 170 milles au nord de Grimshaw, qui est au nord de la rivière à la Paix. Incidemment, cet endroit est au nord de Churchill. Il y a là une collectivité agricole qui grandit. S'il y a trop d'élévateurs à certains endroits dans le sud, il y a d'autres endroits où il faudrait logiquement de nouveaux élévateurs. Par conséquent, il faudra reconstituer la capacité d'entreposage à certains endroits afin que la Commission du blé puisse saisir les occasions de faire de grosses ventes et ce sera aussi dans l'intérêt du cultivateur. Or, j'ignore si je réponds à cette question de la bonne manière, mais voici les chiffres. Au Manitoba, en Saskatchewan et en Alberta, le Pacifique-Canadien a actuellement 23 instances d'abandon formant un total de 630 milles. Le National-Canadien en a 89 formant un total de 3,612 milles, 2,981, soit un total de 3,601. Le nombre des élévateurs menacés dans les trois provinces de la Prairie est de 891 avec une capacité totale de 56,714,000 boisseaux, sur quelque 5,000 élévateurs ruraux ayant une capacité globale de 300 millions de boisseaux. Tels sont les chiffres: une capacité de 56,700,000 boisseaux serait perdue.

M. HORNER (*Acadia*): En ce qui concerne encore le stockage, à la suite du rapport de la commission Bracken, les moyens d'ensilage n'ont-ils pas joué un grand rôle quand s'est posée la question de la répartition des wagons pour transporter le grain?

M. SELLERS: Oui, c'est vrai.

M. HORNER (*Acadia*): Et la capacité d'ensilage a joué un grand rôle en ce qui concerne l'obtention ou la conservation de la clientèle?

M. SELLERS: Oui, c'est vrai.

M. HORNER (*Acadia*): Par conséquent, toute cette question de l'abandon de lignes se ramène au cultivateur, qui est libre de choisir son point de livraison et la compagnie avec laquelle il traitera. Toutes ces questions se tiennent ensemble.

M. SELLERS: Oui, c'est également vrai.

M. HORNER (*Acadia*): J'ai une autre question à poser au sujet de l'abandon de lignes et du transport du grain. Vous êtes probablement bien au courant du discours que M. Gordon a prononcé en 1962 sur le transport du grain, alors qu'il a dit:

Aujourd'hui, sur un embranchement à faible densité, c'est-à-dire sur une voie servant à peu près entièrement au transport du grain et qui fournit au total dans l'année un trafic d'environ un millier de wagons sur une distance de 60 à 70 milles, il peut en coûter au chemin de fer 10 à 15 cents ou plus par tonne-

mille pour transporter le grain jusqu'à la voie principale, tandis que le transport de la même quantité par camion coûterait de 4 à 8 cents par tonne-mille, soit la moitié seulement.

Il explique ensuite combien il en coûterait au chemin de fer pour transporter cette quantité de grain.

Il soutient que des camions peuvent transporter la même quantité de grain sur la même distance pour moins que la moitié. Etes-vous d'accord avec lui?

M. SELLERS: Je suis carrément en désaccord avec lui. Je crois que ses faits et ses chiffres sont faux.

M. FISHER: C'est un sacrilège.

M. HORNER (*Acadia*): Je renonce à poser d'autres questions.

Le PRÉSIDENT: A votre tour, monsieur Muir.

M. MUIR (*Lisgar*): Je reconnais que ce mémoire est très complet. Vous y dites un certain nombre de choses qui intéressent non seulement les cultivateurs mais aussi tout l'ouest du Canada. Bien que le ministre des Transports nous ait donné l'assurance que la convention du défilé du Nid-de-Corbeau serait respectée, j'incline à croire que nous allons la perdre en grande partie à cause de l'augmentation de frais que les cultivateurs subiront pour transporter leur grain jusqu'aux points de livraison.

Il y a certains points concernant le stockage et votre attitude envers le stockage que je voudrais éclaircir. Advenant l'abandon d'une ligne où vous devrez fermer plusieurs petits élévateurs—chose qui va se produire partout—ne serait-il pas avantageux pour la compagnie d'ensilage de construire des élévateurs centraux plus grands? Quel sera à votre avis la façon la plus économique de stocker le grain après l'abandon?

M. SELLERS: Le plus grand problème que nous affrontons aujourd'hui, nous et les autres compagnies d'ensilage, c'est qu'il est impossible de planifier avec des facteurs inconnus et des abandons mal ordonnés. Nous admettons sans hésiter qu'il y a un certain nombre d'embranchements qui font double emploi et que l'intérêt de tous commande d'abandonner. Nous ne disons pas carrément qu'il ne faudrait abandonner aucune ligne et qu'il serait mauvais d'abandonner une seule ligne, mais nous croyons qu'il faudrait une politique d'ensemble, conçue pour servir l'intérêt public.

Nous faisons aussi ce que vous proposez dans la mesure où nous parvenons à situer les principaux points de livraison. Nous construisons de plus grands élévateurs. Cependant, il y a une limite où le rendement commence à décroître et il faut choisir les bonnes proportions. Mais aux endroits qui semblent être les endroits-clés, c'est ce qui se passe aujourd'hui.

M. MUIR (*Lisgar*): N'admettez-vous pas que cette façon de procéder détruira en grande partie le mode actuel de livraison du grain pendant la récolte? Je songe en particulier aux petits chargements que le cultivateur peut, avec le système actuel, transporter depuis ses champs jusqu'à l'élévateur; si l'embranchement qui lui permet cela est abandonné, il lui faudra se construire un silo et garder son grain chez lui jusqu'après la récolte.

M. SELLERS: Il est difficile de répondre à cette question. Le grain peut se transporter loin en camion. Nous avons construit un élévateur à High Level et les cultivateurs franchissaient presque 150 milles en camion pour livrer leur grain à l'élévateur le plus proche, à Manning. Incidemment, M. Heffelfinger a des élévateurs lui aussi à ces endroits-là. Après de longues études, nous sommes revenus à la conclusion qu'il nous faudrait de toute façon transporter le grain jusqu'à Manning et qu'il était contraire à l'intérêt des cultivateurs de les obliger de transporter leur grain aussi loin.

Dans certains cas, ce que vous dites est vrai. L'amélioration des routes induit les cultivateurs à sauter certains points de livraison. Mais ce n'est pas toujours vrai. Cela fait partie de l'étude générale des effets économiques de certaines lignes. Autrement dit, vous ne pouvez pas répondre oui ou non. Tout dépend de l'emplacement en question. On peut se contenter d'avoir un certain nombre de points de livraison.

M. MUIR (*Lisgar*): J'essaie de me placer au point de vue du cultivateur. Bien sûr qu'il peut livrer son grain à un point central en utilisant des camions. L'inconvénient, c'est qu'en attendant de transporter son grain à l'élévateur il lui faut l'ensiler.

M. SELLERS: Tout cela augmente les frais du cultivateur. Sans être un cultivateur expérimenté, je possède une ferme à quelque distance de Winnipeg et je pourrais transporter mon grain jusqu'à un élévateur de Winnipeg. Mais si, pendant la moisson, nous pouvons le transporter à un élévateur plus rapproché, je le fais plutôt que d'aller jusqu'à Winnipeg à cause de l'économie de temps et de main-d'oeuvre.

M. MUIR (*Lisgar*): Quand l'abandon d'une ligne a été autorisé, quelle est, selon vous, la durée de la période de transition nécessaire pour vous permettre de réorganiser vos affaires en rapport avec les élévateurs que vous allez perdre? Combien de temps aimeriez-vous avoir avant d'être obligé d'abandonner ou de démolir l'élévateur?

M. SELLERS: Si une nouvelle immobilisation doit servir les meilleurs intérêts du producteur—après tout la nouvelle installation ne sera pas profitable si elle ne sert pas les meilleurs intérêts du producteur et de l'économie du pays—nous ne pouvons pas prendre une décision si nous ne sommes renseignés qu'au sujet d'un seul embranchement. Nous aimerions savoir quelle série d'embranchements sera abandonnée afin que nous puissions préparer une utilisation rationnelle. Mais, en règle générale, je crois que l'industrie serait d'accord pour dire qu'une période d'environ cinq ans serait amplement suffisante pour tracer les plans et prendre des mesures.

M. MUIR (*Lisgar*): Vous fondez cette opinion sur le fait qu'il s'agit d'une question régionale plutôt que d'un abandon ligne par ligne.

M. G. W. P. HEFFELFINGER (*Président de la National Grain Company Limited*): Oui, nous pensons que c'est là un point important. Lorsque nous nous occupons d'une seule ligne d'embranchement à la fois, cela ne nous donne pas beaucoup d'indications et le facteur temps n'est pas important. Prenons par exemple la région du sud-est de la Saskatchewan. Si l'abandon y était décidé, je crois que, même dans une période de cinq ans, nous pourrions procéder à des ajustements ou préparer un nouveau système de mise en marché.

M. MUIR (*Lisgar*): Tandis que, si des embranchements sont éliminés un par un, votre situation serait rendue difficile.

M. HEFFELFINGER: Il y a environ quatre ou cinq ans, la ligne occidentale de Reston-Wolseley fut abandonnée et nous avons perdu deux ou trois silos. Afin de remédier à cela, nous avons construit un silo tout neuf à Kipling où nous avons investi un peu plus de \$100,000. Ce silo offrait une capacité agrandie. Mais, à notre stupeur, les Chemins de fer du National-Canadien annoncèrent, l'an dernier, qu'ils projetaient d'abandonner la ligne sur laquelle est situé Kipling. Ce genre d'abandon fragmentaire constitue tout simplement du gaspillage de notre argent.

M. MUIR (*Lisgar*): On hésiterait à moins de cela.

M. HEFFELFINGER: Oui, je le crois. Cela nous entraînerait tout simplement à nous enfoncer davantage dans une mauvaise affaire.

M. MUIR (*Lisgar*): Quelles statistiques seront utilisées afin de vérifier si un embranchement est rentable ou non? Serait-ce celles du chemin de fer? Il me semble qu'il y avait des contradictions entre les statistiques utilisées par la province de Manitoba et celles du Pacifique-Canadien, lorsqu'elles furent présentées à la Commission. Il y avait une grosse différence.

M. R. H. WEIR (*secrétaire-trésorier de la North-West Line Elevators Association*): Oui, je crois que l'évaluation du coût de services ferroviaires est extrêmement difficile. Ce qui nous inquiète dans ce bill, c'est de constater que les chemins de fer ont le droit de soumettre leurs chiffres sans qu'ils ne soient sujets à un contre-interrogatoire. Nous croyons que si des chiffres doivent être établis, ils doivent l'être à la suite d'un contre-interrogatoire. Ceci est confirmé par ce qui s'est passé au cours des témoignages devant la Commission MacPherson. Je crois que cette question a été discutée le jeudi, 2 mars,

lorsque M. Cope donnait des explications aux membres de ce Comité. La seule façon convenable de calculer le coût serait de laisser les chemins de fer soumettre leurs chiffres et de leur faire ensuite subir un examen rigoureux par les parties intéressées, et aussi par la Commission des transports du Canada. Je crois que le fait d'accepter tout simplement les coûts évalués par les chemins de fer constituerait une méthode erronée.

M. MUIR (*Lisgar*): J'aurais une dernière question. J'aimerais demander à l'un des messieurs ici présents si, à son avis, nous aurions pu solutionner cet immense problème d'exportation que nous avons eu avec la Chine et la Russie, dans le cas où l'un ou l'autre de ces plans avait été en vigueur; c'est-à-dire, si nous n'avions pas à notre disposition l'infrastructure présente, et le nombre actuel de silos locaux pour emmagasiner le grain? Croyez-vous qu'il eût été possible de le faire aussi efficacement, si nous n'avions pas eu ces embranchements?

M. HEFFELFINGER: L'année en question était une année exceptionnelle. Je puis dire avec certitude que cela n'eût pas été possible si 56 millions de boisseaux d'espace d'emmagasinage avait disparu. Je crois qu'il a été très difficile d'emmagasiner le volume que nous avons effectivement emmagasiné au cours de cette année-là, et la disparition d'espace d'emmagasinage intermédiaire au cours de cette année aurait eu un effet défavorable sur ce trafic.

M. PRITTIE: Nous avons parlé de l'aspect régional de l'abandon. J'ai devant moi des notes que j'ai faites la semaine dernière, sur la question de savoir si nous ferions cela sur une base régionale plutôt que sur la base d'une ligne d'embranchement individuelle.

M. WEIR: Je crois que M. Cope a dit qu'il était entendu qu'ils aimeraient mieux que cette disposition soit stipulée dans le bill, à savoir qu'une ligne était sujette à l'abandon, plutôt que d'attendre que l'administration de l'organisation rationnelle des embranchements prenne considération l'abandon de la ligne.

M. PRITTIE: Merci.

Le PRÉSIDENT: Au tour de M. Muir.

M. SELLERS: Je reviens à la question que vous avez posée à M. Muir, au sujet de la Commission du blé. A plusieurs reprises, M. Sharp a dit qu'ils auraient pu vendre plus de blé au cours de l'année en question, mais ils ont eu peur de le faire et craignaient de mettre en marché la quantité qu'ils ont effectivement vendue. Je pense, par conséquent, que ceci indique clairement qu'ils trouvaient qu'ils mettaient très durement à l'épreuve les ressources de l'industrie.

M. MUIR (*Lisgar*): Pensez-vous qu'en tant que groupe de compagnies de grains vous seriez plus efficaces si vous étiez plus centralisés, même si cela pouvait coûter plus cher aux fermiers?

M. SELLERS: Il y a deux aspects: l'un c'est qu'il serait préférable, si nous perdons 56 millions de boisseaux de capacité, que cet espace soit remplacé mais pas nécessairement au même endroit. Là encore, il s'agit d'une question qui est difficile à trancher quand on sait que le coût de remplacement de cet espace s'élèverait à un montant entre \$56 millions et \$75 millions, d'après la méthode suivie.

M. MUIR (*Lisgar*): L'un de ces messieurs a mentionné qu'à son avis cinq ans constitueraient la période de transition minimum dans laquelle on serait capable de préparer d'autres alternatives. Comment cela concerne-t-il les tiers, tels que les municipalités et les provinces lorsqu'il n'y a aucun doute au sujet de l'abandon de certaines lignes? Il faudra construire des routes et les routes coûtent cher. Et dans le cas des municipalités, celles-ci ne peuvent pas en construire un grand nombre au cours d'une année déterminée. C'est pourquoi, en ce qui concerne les municipalités, même une période d'abandon de cinq ans ne serait pas exagérée.

M. SELLERS: Le but de notre mémoire n'était vraiment pas égoïste. Son but était d'exposer les points de vue des producteurs ainsi que de 50 pour cent au moins des producteurs dans l'Ouest du Canada, qui font partie de l'organisation des silos appartenant à notre association. Nous tentons de présenter leurs points de vue, ainsi que

les nôtres, au moyen d'un seul mémoire. Et lorsque le nombre d'années fut discuté, il est évident que, plus vous avez de temps mieux cela vaut. Mais chaque problème a deux aspects, même s'il s'agit de poursuivre la tâche.

M. CECIL LAMONT (*Président de la North-West Line Elevators Association, Winnipeg, Manitoba*): Je crois qu'il ne fait pas l'ombre d'un doute qu'avant que les conseils locaux n'obtiennent leurs financements pour la construction des routes et que les lignes de camionnage ne soient établies, il vous faudrait une période de cinq ans.

M. MUIR (*Lisgar*): Je pense qu'il vous faudrait cinq ans.

Le PRÉSIDENT: Au tour de M. Southam.

M. SOUTHAM: J'aimerais féliciter la *North-West Line Elevators Association*, pour son mémoire qui me paraît très complet. Je crois qu'il dénonce des points faibles dans les clauses du Bill C-120 d'une manière très claire. Ce mémoire dirige notre attention, et celle du gouvernement, sur les modifications qu'il serait convenable d'y apporter. Ma question sera basée sur une question, déjà soulevée par M. Muir, et qui allait, à mon avis, au fond du problème. Lorsque nous aurons établi définitivement le principe de l'organisation rationnelle—et je crois que c'est là l'aspect important de tout le bill—ils n'auront pas seulement le nom mais également l'autorité d'instituer cette administration et d'examiner ce problème d'organisation rationnelle et d'éliminer ce qui nous semble être le problème le plus grave, c'est-à-dire l'abandon ligne par ligne. Lorsqu'ils examineront la question, comment arriveront-ils à établir une formule convenable d'évaluation du coût? Je crois que M. Muir a mis le doigt sur un point très important lorsque M. Cope était ici.

Quand ce sujet a été discuté devant la commission MacPherson, il y avait une grande divergence d'opinion entre les fonctionnaires et les commissaires quant à la question de savoir ce qui constituait un système de comptabilité des coûts convenables, et s'ils pouvaient accepter la comptabilité des coûts des chemins de fer. Ils se sont référés à une autre firme de comptables indépendants des États-Unis, dont les chiffres étaient totalement différents de ceux de la formule originale d'évaluation des coûts, et leurs chiffres étaient encore une fois discordants et n'ont pas satisfait tous ceux concernés dans la question. Ensuite, plus tard, un troisième groupe a semblé avoir trouvé quelque chose qui était acceptable pour les deux camps. Je crois que c'est là quelque chose qui devrait être incorporé dans ce bill. Je crois qu'il faudrait avoir dans ce bill quelque formule qui déterminerait la méthode à suivre dans cette comptabilité des coûts, un principe sur lequel tout le monde pourrait se mettre d'accord. Vous ne l'avez pas mentionné explicitement dans votre mémoire, mais je pense que c'était un point important qui a été souligné par M. Muir, et qui est d'une importance aussi capitale que n'importe quel autre point. Quelle est votre opinion à ce sujet?

M. LAMONT: Monsieur le président, à ce sujet nous suggérons une enquête ouverte. Nous sommes entièrement d'accord avec vous sur le fait que les méthodes de comptabilité des coûts ferroviaires sont plutôt mystérieuses, même aux yeux de comptables des coûts. Lorsque la commission MacPherson siégeait, l'organisation des syndicats du blé a retenu les services de comptables spécialistes des États-Unis et ainsi de suite, et si ma mémoire ne me trompe, ceux-ci n'ont pas pu se mettre d'accord avec les comptables des chemins de fer au sujet de l'évaluation des coûts. C'est pour cette raison que nous suggérons l'enquête de type ouvert, où les chiffres soumis par les chemins de fer peuvent être examinés. A présent, les gens opposés à l'abandon d'embranchements devraient se servir de la meilleure méthode disponible afin de vérifier si ces chiffres représentent oui ou non les faits tels que d'autres pourraient les concevoir.

M. SELLERS: Nous pensons pouvoir nous attendre à de plus grosses récoltes au cours des quelques prochaines années que celles que nous avons connues il y a quelques années et par conséquent, quelques-uns des barèmes et critères, même ceux en vigueur ces deux ou trois dernières années, pourraient changer d'une façon très significative.

M. SOUTHAM: Monsieur le président, j'ai été très intéressé par la déclaration de M. Heffelfinger au sujet du silo à grain ayant été construit à Kipling en Saskatchewan. Comme vous le savez, je suis originaire de la région sud-est de la Saskatchewan. La ligne Reston-Wolseley fut la première expérience que nous ayons eue dans le domaine de l'abandon d'embranchements ferroviaires. A ce moment-là, je me suis fortement opposé à l'abandon de cette ligne parce que cela se passait avant que la commission royale MacPherson n'ait publié son rapport. J'étais très surpris, et même très alarmé, à la nouvelle que les Chemins de fer du National-Canadien avaient fait la demande d'autorisation d'abandonner cette ligne. A mon avis, cela confirme très fortement l'indispensabilité d'un principe d'organisation rationnelle dans le présent bill. Il faudrait considérer la question d'un point de vue général, au niveau de la grande région économique plutôt que du point de vue strictement local, du moins en ce qui concerne l'abandon. J'ai été intéressé d'entendre les commentaires sur la question de l'évaluation des coûts; je pense que c'est là un des secteurs dans lesquels surgiront les plus grands désaccords, lorsque l'administration sera établie sous le régime de la nouvelle législation. Comme je l'ai dit, j'ai été très intéressé par vos observations.

Le PRÉSIDENT: Voulez-vous poser une question, monsieur Rapp?

M. RAPP: Monsieur le président, un des faits qui ont été clairement établis devant le comité, c'est que s'il y a des abandons d'embranchements tel que prévu au Bill C-120, plusieurs des structures d'emmagasinage existant actuellement dans les Prairies disparaîtront. Il ne fait pas de doute que les compagnies de grain seront obligées de construire certains de ces magasins afin de pouvoir entreposer les grains. Mais je crois qu'il existe actuellement un grand besoin d'une prise en considération par le gouvernement de la construction éventuelle de certains de ces magasins de grain dans les Prairies. Dans le passé, cette méthode n'a pas été beaucoup utilisée, mais je crois que le temps est venu maintenant pour que le gouvernement prenne en considération l'érection d'entrepôts dans les Prairies. J'ai recommandé cela depuis déjà quelque temps. Cette question mérite l'étude la plus soigneuse. Si ces abandons d'embranchements se réalisent vraiment, et je crois qu'en fin de compte ils se feront, les fermiers se trouveront dans une situation fort difficile; ils seront obligés de transporter leur grain sur une distance de cinquante à soixante milles jusqu'au silo prochain. Eu égard aux difficiles conditions dues à la neige, au cours de l'hiver, il est indispensable que le gouvernement construise ces structures d'emmagasinage. Je crois également que les compagnies devront prendre ces faits en considération et fournir leurs propres entrepôts.

M. LAMONT: Monsieur le président, au sujet de la proposition de M. Rapp selon laquelle un silo intermédiaire devrait être construit dans sa localité, j'aimerais dire que notre expérience a démontré que ce genre d'entrepôts était particulièrement peu rentable. Il a été prouvé que la façon la plus économique de fournir de l'espace d'emmagasinage est celle utilisant le type de silo en usage présentement. Nous commençons à utiliser des silos de plus en plus grands, construits en bois; mais, du moment que l'on entreprend la construction de ces entrepôts intermédiaires en béton, on constate que leur exploitation se fait à grande perte, car après tout il faut prévoir leur amortissement, et leurs frais d'exploitation sont très élevés surtout à cause des transbordements qui sont nécessaires. A moins que le gouvernement ne soit prêt à dépenser sans compter en vue de l'établissement d'un système non économique, je pense que l'on devrait éviter de construire ce genre de silos.

M. RAPP: Je regrette mais je ne puis pas être d'accord avec vous.

M. LAMONT: Je m'attendais un peu à cela.

M. PASCOE: Monsieur le président, pourrais-je dire que le mémoire présenté s'est révélé très intéressant. Les arguments exposés dans le mémoire sont du même genre que ceux que j'entends de temps à autre dans les Prairies. Je crois que le gouvernement sera obligé de reconnaître la validité de ces arguments dans l'élaboration du nouveau bill.

M. Sellers a répondu presque complètement à la question que j'avais l'intention de poser.

Je crois que treize compagnies de silos sont représentées par la *North-West Line Elevators Association*. Du moins, c'est là le nombre indiqué dans le mémoire.

M. LAMONT: J'espère que cela ne portera pas malheur.

M. PASCOE: Je crois que M. Sellers a dit qu'environ 50 pour 100 du grain est entreposé par les membres de cette association.

M. LAMONT: Monsieur le président, un peu moins de 50 pour 100 des silos sont la propriété des compagnies membres de l'association.

M. PASCOE: Je crois avoir compris qu'il y avait 5,000 silos avec une capacité totale de 300 millions de boisseaux.

M. LAMONT: Oui.

M. PASCOE: De quelle capacité votre association disposerait-elle?

M. LAMONT: Notre capacité serait d'environ 40 pour 100.

M. PASCOE: Quarante pour cent de ce chiffre

M. LAMONT: Oui.

M. PASCOE: Monsieur Sellers, ce mémoire dit également que vous exposez les points de vue des producteurs, ce qui veut évidemment dire des clients, qui utilisent vos services. Pourriez-vous me dire comment vous avez obtenu ces points de vue? Les avez-vous obtenus au cours de réunions ou à la suite de commentaires faits occasionnellement?

M. SELLERS: Ces commentaires nous sont normalement communiqués. Nos agents sont en rapport quotidien avec les fermiers. Ils font rapport à leurs bureaux principaux tous les jours, et de cette façon nous obtenons les opinions du fermier.

M. PASCOE: Ainsi, vous pourriez dire que les opinions exprimées dans votre mémoire sont assez bien conformes à celles de vos clients?

M. SELLERS: Oui.

M. PASCOE: Monsieur le président, j'aimerais encore souligner un autre point, à savoir le besoin d'embranchements et l'utilisation des chemins de fer dans l'exploitation des silos de campagne. Pourriez-vous nous indiquer le volume écoulé par les silos de campagne au cours d'une année? Je tente de vérifier si oui ou non vous utilisez beaucoup plus que votre capacité totale des silos au cours d'une même année.

M. HEFFELFINGER: Cela varie beaucoup d'un silo à l'autre. Si ma mémoire est bonne, l'écoulement était approximativement de 200 pour 100 dans le cas du silo exploité par notre compagnie.

M. PASCOE: Ainsi, le trafic ferroviaire sur les embranchements facilite effectivement la livraison à partir de la ferme.

M. HEFFELFINGER: Oui. Si vous me le permettez, j'aimerais faire un commentaire sur la question que vous posiez il y a un instant. Au sujet de la promptitude à réagir aux désirs des usagers, montrée par le secteur privé de l'industrie des silos à grain, nous serions probablement plus prêts à accepter des unités d'exploitation plus grandes, parce qu'il serait plus économique pour nous d'exploiter un gros silo plutôt que plusieurs petits silos, tels que nous exploitons à l'heure actuelle. Mais nous ne croyons pas que le producteur désire acheminer son grain sur une distance de 25, 30 ou 50 milles et en suite être obligé de faire affaire avec une organisation de mise en marché plus impersonnelle, à cause de sa taille.

M. Sellers a mentionné le fait que plusieurs de nos membres ont construit des silos à High Level pendant l'année écoulée. Ce trafic était desservi d'une manière adéquate à Manning, en Alberta, mais à cause du fait que les producteurs ne voulaient pas conduire leur récolte 50 ou 100 milles au silo de Manning, nous avons réagi à cette situation et, voulant assurer notre avenir, avons construit des silos à High Level, Alberta. Il ne sera pas rentable pour nous d'exploiter des entrepôts à High Level avant que le

trafic ne se développe davantage, mais les producteurs insistaient et nous les avons donc construits. Nous faisons très souvent ce genre de chose à cause du fait que nous sommes sensibles aux exigences des producteurs.

M. PASCOE: Eh bien, je suis d'accord avec cette partie-là.

M. MUIR (*Lisgar*): En ce qui concerne la plupart des silos locaux, je pense que leur pourcentage d'écoulement varie de 200 pour 100, comme vous l'avez indiqué, à 600 pour 100. Très souvent, un silo d'une capacité de 50,000 boisseaux écoule jusqu'à 400,000 boisseaux.

M. HEFFELFINGER: Oui, c'est exact. Je citais ce que je me rappelais être notre capacité totale certifiée, qui constitue un maximum théorique.

M. MUIR (*Lisgar*): Cela comprend-il votre entrepôt central?

M. HEFFELFINGER: Je ne parle que des silos de campagne.

M. SELLERS: Monsieur le président, j'étais sur le point de souligner la difficulté qui existe dans ce domaine à cause du fait que la situation change d'année en année. Lorsque les ventes ont été mauvaises et que les entrepôts centraux sont comblés, aussi bien que les silos de campagne, le taux d'écoulement dépendra de la capacité des entrepôts centraux d'absorber le grain en provenance des silos de campagne. A présent, nous avons effectivement des silos individuels qui ont écoulé un volume de 450,000 boisseaux l'année dernière alors que leur capacité n'est que de 150,000 boisseaux environ. Il est entendu que la situation idéale serait celle où le grain est emmagasiné dans les entrepôts centraux situés à l'amont des Grands Lacs ou sur la côte du Pacifique, et où les petits silos jouissent d'un écoulement rapide et régulier dans les campagnes. Afin de servir nos clients, nous sommes obligés de fournir plus de capacité d'entreposage en campagne que ce que recommandent certaines études comme étant l'espace optimum, à supposer que l'on puisse obtenir des wagons et des instructions d'envoi aussi souvent que nécessaire, auquel cas on obtiendrait un taux d'écoulement très constant. Mais vous ne pouvez pas faire ça.

M. LAMONT: Au sujet de ces chiffres, le bureau fédéral de la statistique publie des chiffres indiquant les arrivages totaux des silos de campagne pour la dernière année-récolte et, si je me souviens bien, il s'agissait d'environ 750,000 millions de boisseaux. Si l'on se rappelle que la capacité des silos de campagne est d'un peu plus de 300 millions de boisseaux, ceci confirme le fait que l'écoulement est d'un peu plus de deux fois et demie. L'année dernière il y a eu un très fort trafic.

M. PASCOE: Monsieur le président, je pense que ceci souligne l'importance des wagons et des instructions d'envoi, ainsi que le fait que les embranchements peuvent assurer l'écoulement du grain dans les silos de campagne.

Il y a une autre question que j'aurais aimé poser à M. Lamont au sujet des silos intermédiaires. Nous en avons un très grand à Moose Jaw, qui n'est pas utilisé sur une très grande échelle, ces temps-ci. Croyez-vous qu'il y ait des possibilités de développement pour un silo de ce genre sur une ligne principale?

M. LAMONT: Immédiatement, je pense à toutes les années où ce silo a été vide. Je ne voudrais pas investir d'argent dans un pareil silo.

M. PASCOE: Peut-être nous pourrions vous en vendre un.

M. LAMONT: Je ne crois pas que vous réussiriez à en faire cadeau.

Le PRÉSIDENT: Pourriez-vous procéder maintenant à votre interrogatoire, M. Watson?

M. WATSON (*Assiniboia*): Monsieur le président, j'aimerais féliciter ces messieurs pour leur excellent mémoire. Je pense qu'il expose très bien la situation générale dans le commerce du grain.

Je suis excessivement préoccupé par la question des abandons de lignes de chemin de fer. J'ai regardé la carte géographique de mon propre comté et j'ai fait des réflexions plus particulièrement au niveau d'une localité, Radville. J'ai noté les lignes qui doivent

être abandonnées dans cette région particulière. Cela ressemble à une toile d'araignée. J'ai fait certains calculs concernant plus spécialement cette circonscription électorale et, selon mes calculs, 77 silos doivent être abandonnés au cas où cette législation sur les embranchements ferroviaires serait adoptée. Cela affecterait plus de 6 millions de boisseaux en espace d'emmagasinage. Sur un total de 891 silos dans les trois provinces de l'Ouest, 547 seraient affectés dans la seule province de Saskatchewan. C'est là un grand nombre. Le fardeau qui serait imposé aux fermiers serait absolument intolérable. A mon avis, nous attachons trop d'importance à la possibilité d'abandonner des embranchements. Je crois que nous devrions adopter l'attitude qu'il ne pourra pas y avoir d'abandons, absolument pas d'abandons, à l'exception d'une ligne qui se dirige de Saskatoon vers l'Ouest, et où une autre ligne existe parallèlement à la première. Il se pourrait que, dans des cas comme celui-ci, on puisse en venir à quelque entente entre les chemins de fer et la Commission des transports du Canada. Il faut de la coopération dans ce genre de questions.

J'aimerais demander à ces messieurs comment ils envisagent l'avenir de l'industrie du camionnage, au cours des prochaines années, en ce qui a trait aux chemins de fer. Au cours de la fin de semaine, j'ai appris que la *Manitoba Truckers Association* a agréé en tant que membres cinq grandes compagnies de camionnage. Je fus consterné en voyant les noms de ces compagnies et le type de camions qu'elles utilisent car, lorsque je voyage dans l'Ouest, ce sont là les camions que je remarque sur les routes. A venir jusqu'à maintenant j'étais peut-être un peu ignorant dans ce domaine; je croyais qu'il s'agissait de compagnies privées. Cependant, je commence à me rendre compte qu'elles appartiennent aux compagnies ferroviaires. Qu'allons-nous faire si, après avoir abandonné toutes les lignes, ces compagnies finissaient par se trouver propriétaires de tous les camions circulant sur les routes. Les chemins de fer seront les dictateurs du transport au Canada et, de cette manière, les personnes utilisant ces services n'auront plus du tout voix au chapitre dans ce domaine.

J'aimerais entendre votre opinion sur ce qui pourrait arriver si l'on adoptait le principe que les chemins de fer devraient régir non seulement les lignes ferroviaires, les livraisons, la manutention du grain, mais également les services de camionnage, ce qui compléterait le tableau.

M. LAMONT: C'est pourquoi nous sommes obligés de venir à vous en quête de protection.

M. SELLERS: Tout d'abord, calculé sur la base d'un boisseau, le camion géant, conçu spécialement pour ce trafic, est moins coûteux qu'un camion plus petit. Là encore, l'un des meilleurs exemples possibles est fourni par le cas de High Level. Les fermiers y étaient forcés d'acheminer leur grain par camion sur une distance de quelque 150 milles et cela leur coûtait environ 30 à 40 cents le boisseau; et il ne leur était pratiquement pas possible de constituer les chargements des camions. Ils n'étaient pas en état de suivre le trafic, ni de vérifier le classement et la manutention, et en fin de compte, suite aux désirs très pressants de la part de nos clients, nous avons construit à cet endroit. Ceci signifie tout simplement que, si les municipalités vont payer pour un réseau étendu de routes demeurant ouvertes en toute température, et si de lourds camions sont utilisés, il y aura un fardeau de dépenses fortement augmenté à charge des municipalités. Il y aura également une augmentation dans les coûts à charge du producteur, et il n'est pas établi que cet état de choses sera accompagné d'une économie en faveur du pays en général. Encore une fois, je reviens à l'intention du mémoire, à savoir que des lignes qui ne sont pas dans l'intérêt public et qui sont déficitaires, méritent d'être considérées candidates à l'abandon. Personne désire jeter de l'argent par la fenêtre. Ces abandons doivent être étudiés conjointement et non pas l'un après l'autre afin qu'ils demeurent rationnels et afin de permettre l'élaboration de plans ultérieurs, non seulement en faveur d'intérêts particuliers mais aussi dans l'intérêt public, et dans celui des compagnies appartenant aux fermiers et de tous ceux qui sont concernés. Nous trouvons que c'était là un effet désastreux que le bill aurait pu avoir, tel qu'il avait été rédigé auparavant.

M. WATSON (*Assiniboia*): J'ai une autre question à poser. Est-ce possible que d'autres intérêts que le commerce du grain aient plus d'influence auprès des chemins de fer. Je reviens encore une fois à ma propre localité où je comprends que l'on n'envisage pas d'abandon. Or, je ne crois pas que nous expédions plus de grain que les embranchements rayonnant de cette jonction. Mais il y a deux usines de terre glaise qui expédient une grosse quantité de glaise. Serait-il possible que ces deux usines de produits argileux ont suffisamment d'influence auprès des chemins de fer pour que la décision soit prise de ne pas demander l'autorisation d'abandonner notre ligne?

M. SELLERS: Franchement, je ne m'occupe pas de l'administration des chemins de fer, mais je pense que s'il s'agit de bons clients il leur sied de discuter de la question avec les chemins de fer.

M. WATSON (*Assiniboia*): A mon avis, ces usines ne sont pas de si bons clients que ça. Il serait beaucoup plus facile à ces compagnies de charger leurs produits dans un camion et de les envoyer 40 milles à Moose Jaw qu'il ne serait d'envoyer le grain, parce qu'il y aurait 10 fois plus de voyages de grain que de voyages de briques.

M. HEFFELFINGER: Je me hasarde peut-être un peu en dehors de mon terrain de spécialiste, mais il me semble que le plus grand intérêt est montré présentement par les chemins de fer dans le domaine du développement récent de l'industrie de la potasse, en Saskatchewan. Je crois que les compagnies ferroviaires trouvent cela très attrayant et vont même jusqu'à contempler certains embranchements nouveaux, destinés à desservir cette industrie particulière. Il me semble que j'ai lu cela quelque par. Il y a sans aucun doute, par ci par là, d'autres industries qui sont attirées par les avantages procurés par les chemins de fer.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous une question, M. Fisher?

M. FISHER: Je ne suis pas en état de féliciter ces messieurs vu que je ne puis vraiment pas juger de la valeur de certains de leurs points, état donné que je ne suis pas un député des Prairies. Toutefois, j'ai très nettement l'impression que, dans la partie de votre mémoire traitant des tarifs du grain destiné à l'exportation, vous avez ou bien négligé de faire face au bill ou bien été extrêmement prudents. J'aimerais vous poser quelques questions à ce propos.

Il me semble que les articles nouveaux, 328 et 329, torpillent effectivement les tarifs du Col du Nid-de-Corbeau. Ils introduisent une alternative selon laquelle, par exemple, le National-Canadien et le Pacifique-Canadien reçoivent respectivement \$9 millions et \$7 millions de subsides, et il y a une subvention supplémentaire se rapportant aux coûts variables. Je suis quelque peu surpris de constater que votre organisation a été si générale dans son mémoire. Si vous regardez à la page 7, au sujet des tarifs du grain destiné à l'exportation et si vous lisez jusqu'aux recommandations, il y a très peu de points spécifiques, particulièrement en ce qui concerne ces articles. Ce qui arrive notamment lorsque l'on traite d'une législation compliquée comme celle-ci, c'est qu'on passe très rapidement de considérations générales à des considérations spécifiques. Je voudrais vous dire qu'à mon avis votre mémoire ne nous est pas d'une très grande utilité lorsque nous avons à juger des articles 328 et 329. Ceci me préoccupe assez bien. Il me reste seulement l'espoir que les syndicats de blé et les autres organisations ne manqueront pas tellement de recommandations spécifiques à cet égard. C'est là mon opinion, M. le Président. Je ne sais si vous désirez faire des commentaires à ce sujet avant que je ne pose des questions directes.

M. LAMONT: Je ne sais pas trop ce que vous vous attendez à ce que nous disions à ce stade de l'interrogatoire.

M. FISHER: Eh bien, en réponse à une question de M. Horner, vous avez dit qu'il y avait quelque chose de plutôt fondamental en ce qui concerne les tarifs du Col du Nid-de-Corbeau, dans ces articles. Vous faites appel à la déclaration du ministre, le genre d'assurance que les politiciens ont donnée depuis des générations. Je soumets à votre attention ma déclaration que les articles 328 et 329 tournent et déjouent, de fait, les tarifs du Col du Nid-de-Corbeau et sont de nature, en fait, à placer tout ce système dans une optique entièrement nouvelle.

M. SELLERS: Nous pouvons devenir excessivement compliqués lorsque nous observons des subventions, le fait de savoir si les chemins de fer en ont besoin, et ce qu'ils en font. Ceci se rapporte à une question légèrement différente, je l'admets, mais le gouvernement donne de fortes sommes d'argent aux compagnies ferroviaires, apparemment dans le but de les aider à surmonter les difficultés financières encourues au transport du grain. Il se fait que je suis intéressé dans une compagnie aérienne qui s'appelle Trans-Air et il paraît criminel de la part de M. Gordon d'utiliser sa subvention pour transporter des passagers à moins de la moitié du coût qu'ils devraient payer, se servant ainsi de sa subvention pour tuer la concurrence d'une honnête petite compagnie d'aviation. De cette façon, je suis capable de répondre à votre question se rapportant à vos besoins, comment vous vous en servez, comment vous arrivez à vos chiffres, et comment cela ne se fait pas.

M. FISHER: Ceci soulève une autre question. Par exemple, lorsque nous arriverons à ce point au cours de la session prochaine, pouvons-nous nous attendre à quelque chose de plus spécifique de votre part concernant les articles sur les tarifs de grain et les subventions?

M. LAMONT: Nous aimerions avoir le bill devant nous avant de faire nos commentaires; et il n'est pas encore devant nous.

M. FISHER: Je n'irai pas plus loin. Mais je suis d'avis que vous êtes demeurés quelque peu détachés en ce qui concerne votre opinion sur les tarifs de grain destiné à l'exportation.

M. LAMONT: Nous voulons que les fermiers jouissent des avantages des tarifs du Col du Nid-de-Corbeau et nous reconnaissons également que les chemins de fer sont obligés de faire face à certains coûts, parce qu'ils sont obligés par le Gouvernement de supporter ces coûts. Mais il faut qu'on reconnaisse aussi la situation des chemins de fer.

M. FISHER: Puis-je poser quelques questions au sujet de vos organisations et de leurs membres? Est-il exact que la plupart des ces organisations sont établies à Fort-William et à Port-Arthur?

M. LAMONT: Oui.

M. FISHER: C'est l'organisation qui traite, par exemple, avec le syndicat des manutentionneurs de grain, connu sous le nom de *Brotherhood of Railway and Steamship Clerks*.

M. LAMONT: Oui.

M. FISHER: J'ai vu une partie de la matière préparée par le syndicat au cours des années où il a négocié avec cette organisation, montrant la stabilité financière et le tableau des profits des compagnies. Je comprends qu'en règle générale la plupart de ces compagnies faisant partie de la *North-West Line Elevators Association* se trouvent dans une position de rentabilité relativement bonne.

M. SELLERS: Disons que les syndicats sont également concernés dans les syndicats de blé et dans les compagnies des fermiers, et je dirais que, selon les chiffres, qui sont publiés d'ailleurs, elles ne sont pas en voie de faire faillite.

M. LAMONT: Je puis dire que nos profits ne ressemblent en rien à ceux des autres utilités publiques où il y a un taux de profit reconnu de 6 pour cent. Comparé à notre situation d'actif net, notre profit est beaucoup moins élevé que celui de toute autre compagnie d'utilité publique.

M. FISHER: Vous n'êtes donc pas comme la Bell, qui vise le chiffre de 7 pour cent?

M. LAMONT: Non. Nous serions heureux d'obtenir un résultat comme celui-là, mais nous ne nous en approchons même pas.

M. FISHER: Je soulève cette question parce que l'effet de choc qui résultera de l'abandon, s'il est exécuté par exemple sur l'échelle proposée par les chemins de fer, serait considérable et l'on peut s'attendre à des questions au sujet du genre de rémunération reçue et du genre de protection offerte. La recommandation n° 6 se lit comme suit: «En plus de l'élément coût à supporter par le propriétaire de silo susmentionné, il y aura le besoin de nouveau capital à placer dans un autre silo situé sur une ligne

demeurant en service, chaque fois que le propriétaire décidera qu'il est souhaitable de remplacer la capacité qui a été perdue. Une assurance d'aide adéquate devra être donnée,» et ainsi de suite. En d'autres termes, vous concevez ce genre d'éventualités, et là vous vous aventurez sur un terrain très difficile car vous y voyez une organisation privée qui souffre des dommages ou requiert un allègement quelconque suite à une intervention publique ou à une activité gouvernementale. Comment arrivez-vous équitablement à une évaluation de l'aide à attribuer? Il me semble que certains de ces passages pourraient bien être plus spécifiques qu'ils ne le sont dans ce bill. Je me demandais tout simplement si vous aviez quelques suggestions à faire au sujet du genre d'aide que vous aimeriez obtenir et comment cette aide se rapporterait à votre situation financière et à vos profits?

M. LAMONT: Eh bien, tout d'abord, il a été fait mention du fait que quelque \$75 millions étaient en jeu en fait de propriétés, et je douterais fort que les compagnies, y compris les syndicats de la *United Grain Growers Association*, disposent de \$75 millions en fonds de roulement entre elles, et cela constitue une condition indispensable. Il serait excessivement difficile de placer des obligations auprès du public avec de pareils problèmes. C'est pourquoi, à moins de quelque sorte de compensation, les fermiers seraient obligés de se contenter d'un système de manutention de grain beaucoup moins efficace.

M. FISHER: Quelles suggestions pouvez-vous faire?

M. LAMONT: Voyez-vous, jusqu'à ce que nous connaissions l'envergure des abandons d'embranchements, nous ne pouvons pas encore indiquer de plan de compensation. C'est là quelque chose qui devrait être déterminé selon moi en collaboration avec le gouvernement, afin que l'on puisse décider comment cela pourrait être administré.

M. FISHER: La question qui se présente à mon esprit est que, lorsque l'on décide d'appliquer une solution d'aide générale — je présume que toutes les compagnies membres de votre association ne se trouvent pas dans une situation identique au point de vue financier et ainsi de suite — il s'agit de savoir comment traiter les organisations qui doivent être renforcées à même le fonds d'aide.

M. LAMONT: Certaines des plus petites compagnies pourraient se trouver dans une situation où elles perdraient jusqu'à 50 pour cent de leurs silos de moindre capacité et ces compagnies se verraient dans une situation impossible. D'autres pourraient être plus fortes mais elles perdraient quand même toutes une partie importante de leur actif, y compris les compagnies coopératives appartenant aux fermiers, le syndicat du blé et la *United Grain Growers Association*.

M. FISHER: Auriez-vous une suggestion générale à faire concernant la meilleure façon de faire face à ce problème d'assistance?

M. LAMONT: Il y a eu des discussions et cela serait possible au moyen d'une certaine forme d'allègement d'impôt. Lorsque vous en venez à une forme d'allègement d'impôt, la compagnie de taille réduite pourrait se trouver à perdre la moitié de son actif.

M. SELLERS: Si vous me permettez une petite interruption, j'aimerais faire remarquer également que les coopératives ne payent pas d'impôts, alors que nous contribuons fortement au soutien financier de l'Etat. Un allègement d'impôt ne leur profiterait guère vu qu'elles ne se préoccupent pas de payer des taxes. La vraie difficulté consiste à définir la manière dont ceci pourrait être organisé. Nous ne connaissons pas la période de temps sur laquelle cela devrait s'échelonner, car les moyens d'organisation du point de vue gouvernemental seraient plus efficaces si cela se préparait sur une certaine période plutôt que subitement, comme si l'on tranchait la question à la hache. Nous pensions bien que quelqu'un nous poserait cette question. Il était impossible de tracer une formule, mais si le Comité le désirait ultérieurement, nous serions prêts à revenir nantis de quelques idées plus spécifiques. C'est là une question à laquelle nous ne pouvons vraiment pas répondre aujourd'hui.

M. FISHER: Je comprends cela. Une question qui me vient à l'esprit, c'est que vous proposez une administration des embranchements qui, selon les termes de votre argu-

mentation, devrait se voir octroyer plus d'autorité qu'il n'en est prévu par le présent bill. Il me semble qu'une solution à proposer serait peut-être celle d'une agence qui prévoirait un genre d'allègement ou qui proposerait l'envergure d'une telle aide. Il me paraît que nous devrions peut-être aller un peu plus loin et prendre en considération la possibilité de lui donner une fonction encore plus importante, et j'aimerais entendre vos commentaires à ce sujet.

M. SELLERS: Eh bien, en toute simplicité, certaines personnes trouvent que les chemins de fer ont besoin d'une certaine compensation ou aide afin de pouvoir poursuivre économiquement leurs fonctions contemporaines. Nous nous trouverions dans une situation singulière à cause du fait que nous ne pouvons obtenir de permis. Je crois déjà avoir répondu à cette question. Nous sommes d'avis qu'il devrait y avoir une forme raisonnable d'arbitrage équitable, peut-être en combinant l'allègement d'impôt et quelque chose d'autre. La seule raison pour laquelle je crois que M. Lamont a penché vers l'allègement d'impôt, c'est que l'on en a permis un il y a quelques années.

Cependant, cette forme d'allègement était et demeure restrictive. Tout dépend. Si ma mémoire est bonne, on peut bénéficier d'un amortissement accéléré afin de remplacer un silo de ligne abandonnée, soit au même endroit soit à l'endroit le plus rapproché. Si quelqu'un d'autre venait construire un silo à l'endroit le plus rapproché, cela conduirait à du gaspillage et de l'extravagance, tandis qu'un silo abandonné devrait être placé là où il va faire le plus de bien sur le plan économique. Il se pourrait qu'il s'agisse de situer le silo dans un emplacement-clé, et de le concevoir de telle façon qu'il puisse être exploité d'une manière plus rentable et donner, si possible, un meilleur service.

M. FISHER: Vous faites des commentaires sur le fait de votre comparaison devant la Commission des transports du Canada. C'est là une proposition ultérieure, une sorte de décision finale. Cela permettrait aux chemins de fer de garder le secret. C'est-à-dire, il serait virtuellement impossible de vraiment découvrir leurs chiffres. Un des arguments que nous rencontrons souvent se rapporte à l'hésitation des compagnies ferroviaires, le National-Canadien en particulier, à révéler chiffres et détails sous prétexte que ceux-ci dévoilent leur position de concurrence. Je me demandais si vos compagnies sont des compagnies privées. Malgré le fait que vous vous trouvez à être coordonnés avec cette organisation, vous vous trouvez en état de concurrence avec certaines autres compagnies.

M. SELLERS: Je dirais que, à l'exception du fait que nous nous réunissons au sujet de ce genre de problème qui nous affecte tous — et, incidemment, nous en avons discuté avec le président de la *United Grain Growers Association* et avec le syndicat de grain du Manitoba avec lesquels nous pouvons toujours parler de nos problèmes mutuels — il existe la concurrence la plus vigoureuse entre ces compagnies privées, ma compagnie, soit dit en passant, est une compagnie publique — qui sont par ailleurs entre les mains de particuliers. Les rapports annuels et autres, publiés par ma compagnie, sont ouverts à tout le monde, tandis que ceux des autres compagnies ne le sont pas. Mais, cependant, il y a une très forte concurrence.

M. FISHER: Malgré le fait qu'en ce qui concerne la présentation de témoignages devant cette administration, vous ne pensez pas qu'il y ait un besoin de maintenir le secret à cause du fait que la concurrence est vraiment un facteur important, et que cela reviendrait à divulguer des statistiques et entraînerait une détérioration de votre situation ou quelque chose du genre; je vous demande, en fait, d'appuyer la thèse générale que j'avance, à savoir ce besoin de garder le secret. Franchement, je pense qu'il y a certaines choses qui demeurent secrètes mais, en même temps, je connais autant de secrets et de détails sur la situation de mes concurrents que n'importe qui d'autre.

M. SELLERS: En général, il y a très peu de choses dans notre exploitation que nous ne serions pas disposés à révéler à n'importe quelle commission, mais je ne puis parler au nom des autres membres de l'association.

M. FISHER: J'aimerais maintenant me tourner vers un sujet complètement différent, qui m'intéresse à titre de représentant de la région à l'amont des Grands Lacs, malgré que vous n'y faites aucune allusion dans votre mémoire.

Il y a un article dans la Loi sur les Chemins de fer se rapportant au magasinage. Si je comprends bien, une situation spéciale existe concernant la période de temps permise avant que le magasinage ne devienne exigible à Vancouver et à l'amont des Grands Lacs. Si je suis bien renseigné, c'est là plutôt un arrangement à l'amiable plutôt que quelque chose qui serait incorporé dans la Loi. Votre groupe a-t-il pris en considération l'incorporation dans la Loi d'une stipulation au sujet des dispositions de magasinage existant à l'amont des Grands Lacs et à d'autres points d'exportation?

M. SELLERS: Je crois que cela a un peu à voir avec un ordre en conseil. Ce qui est arrivé, en pratique, c'est que les chemins de fer ont pris des mesures afin de se protéger au moyen d'un système beaucoup plus précis d'identification de wagons à grain. Toute compagnie, y compris le syndicat du blé de la Saskatchewan ou notre propre organisation, qui semble avoir plus de wagons sur la voie ou en transit qu'elle n'est en état de décharger, se voit interdire l'usage d'autres wagons par les chemins de fer, au moyen d'un embargo. De cette manière, ils nous forcent à faire très fortement attention. Nous devons décharger les wagons sans délai dès qu'ils arrivent, sinon nous ne recevons pas de wagons. C'est là une solution intéressante au problème du magasinage. Aussi longtemps que les wagons sont utilisés de cette manière-là, il n'y a pas de frais de magasinage. Cela nous met dans une situation très pénible lorsque l'embargo est décidé contre nous en Alberta ou n'importe où ailleurs et que nos concurrents sont en état d'obtenir des wagons alors que nous ne le pouvons pas.

M. FISHER: Ceci m'intéresse parce qu'il y a un privilège spécial en faveur du grain à l'amont des Grands Lacs qui n'est pas étendu à d'autres produits destinés à l'exportation. Par conséquent, si quelqu'un expédie un produit autre que du grain à destination d'un marché d'outremer à partir des Grands Lacs, les frais de magasinage commencent à courir après 24 heures, alors que dans les ports de l'Atlantique ou du Pacifique, les règlements sont différents en ce sens que le magasinage ne commence qu'après quatre jours. La différence de temps est considérable. Je suis intéressé à voir prolonger cette période à l'amont des Grands Lacs. Si la période disponible accordée présentement en faveur du grain était également accordée à d'autres marchandises expédiées à l'étranger, le problème serait résolu.

J'aimerais voir l'une ou l'autre clause insérée dans la Loi, donnant une certaine protection contre les frais de magasinage à l'amont des Grands Lacs en tant que port d'exportation.

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

Il semble qu'il n'y a plus d'autres questions, et nous avons donc terminé les témoignages en rapport avec le mémoire de la *North-West Line Elevators Association*. Je vous remercie infiniment, M. Jones, M. Sellers, et M. Weir, et j'aimerais vous demander de transmettre les remerciements du Comité au gentilhomme qui a malheureusement dû partir.

Un mémoire a été reçu de la *Canada & Gulf Terminal Railway Company*. Je souhaiterais entendre une proposition tendant à incorporer ce mémoire dans le procès-verbal du Comité.

M. FISHER: Vont-ils paraître ici?

Le PRÉSIDENT: Non, la compagnie nous a avisé qu'elle ne sera pas représentée, mais elle a envoyé un mémoire.

M. CANTIN: Je propose que le mémoire soit incorporé dans les procès-verbaux, M. le Président.

M. FORBES: J'appuie la proposition.

Le PRÉSIDENT: Il a été proposé et appuyé que le mémoire de la *Canada & Gulf Terminal Railway Company* soit incorporé dans les procès-verbaux du Comité.

Tous en faveur? Il n'y a pas d'opposition?

Il en est ainsi décidé.

A l'exception d'un bill de l'*Interprovincial Pipe Line*, le Comité n'a plus rien à l'agenda pour cette semaine. Ce bill sera discuté lors de notre prochaine séance et je propose que celle-ci soit tenue à dix heures du matin, jeudi prochain.

Les seules personnes ayant indiqué leur intention de comparaître devant ce Comité dans un avenir rapproché — et n'oubliez pas que tout le monde a été pleinement tenu au courant de ces séances et a été prié de nous faire savoir s'ils étaient intéressés à paraître ici ou à nous envoyer des mémoires — sont les représentants du Port d'Halifax, la *Canadian Industrial Traffic League*, l'Association canadienne des Manufacturiers, et la *National Farmers' Union*. Des séances seront tenues les 23 et 25 mars afin d'entendre les représentants de ces organisations.

Je suggère que, lorsque ce Comité se réunira jeudi afin de s'occuper du bill privé concernant l'*Interprovincial Pipe Line*, toute question pouvant résulter de la déposition de certains documents par le ministère des Transports et des réponses aux questions soumises au Comité la semaine dernière, pourra être considérée.

Le Comité n'a jamais remplacé notre vice-président, M. Brown. J'aimerais recevoir une motion à cet égard.

M. FORBES: Le dernier rapport du comité de direction déclare que la *Branch Line Association of Manitoba* désire comparaître.

Le PRÉSIDENT: Non; ils nous ont avisés qu'ils ne pouvaient pas venir.

M. MUIR (*Lisgar*): Qu'ils ne pouvaient pas venir aujourd'hui ou qu'ils ne pouvaient pas venir du tout?

Le PRÉSIDENT: Ils ont dit qu'ils ne pouvaient pas venir. Mais, ainsi que je vous l'ai dit auparavant, la *National Farmer's Union* sera invitée à se présenter le 23 mars.

M. MUIR (*Lisgar*): Si je suis bien renseigné, M. le président, non seulement la *Branch Line Association of Manitoba* mais aussi les provinces de Saskatchewan, d'Alberta et de Manitoba présenteront des mémoires.

Le PRÉSIDENT: Ils ont tous été invités il y a deux semaines et ils n'ont montré aucun intérêt en date.

M. MUIR (*Lisgar*): M. Parker m'informe qu'ils présenteront leur mémoire après que les mémoires provinciaux auront été soumis, ce qui indique qu'ils ont l'intention de présenter des mémoires.

Le PRÉSIDENT: Les provinces ont été présentes la plupart du temps mais elles n'ont montré aucun intérêt à communiquer avec le Comité à cet égard, jusqu'à présent.

M. STEWART: J'aimerais proposer le nom de M. Macaluso à titre de vice-président.

M. CROSSMAN: J'appuie la proposition.

Le PRÉSIDENT: Il a été proposé par M. Stewart, avec l'appui de M. Crossman, que M. Macaluso soit nommé vice-président.

Ceux qui sont en faveur? Opposés?

Il en est ainsi décidé.

Le Comité s'ajourne maintenant à jeudi, 11 mars, à dix heures du matin.

## APPENDICE B

Mémoire respectueusement soumis au  
COMITÉ PERMANENT DES CHEMINS DE FER, CANAUX ET  
LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES

par

THE CANADA AND GULF TERMINAL RAILWAY COMPANY

en rapport avec le Bill C-120 (1964-65)  
(Rimouski, Qué.)

Pour les raisons suivantes, la Compagnie *Canada and Gulf Terminal Railway* prie instamment ce Comité de considérer l'importance de modifier le Bill C-120 présentement à l'étude. Une telle modification pourrait prendre la forme d'une clause légale spéciale, par laquelle notre compagnie bénéficierait d'un traitement spécifique à cause de sa situation particulière.

Ainsi:

- (1) La *Canada and Gulf Terminal Railway Company* pourrait être considérée;
  - (a) comme un «EMBRANCHEMENT» selon la définition de la loi, et être ainsi éligible pour un remboursement de ses déficits d'exploitation, à savoir la différence entre ses revenus et ses dépenses courantes, y compris l'amortissement calculé selon la méthode approuvée par le ministère du Revenu national; (b) ou comme une «LIGNE DE CHEMIN DE FER» et se voir octroyer des subventions spéciales à cause de sa nature spécifique.
- (2) En outre, il pourrait y avoir une aide équivalente à un rendement de 6% sur le capital émis et entièrement libéré.

1. *Historique du Chemin de fer:*

*The Canada and Gulf Terminal Railway Company* fut légalement incorporée par une loi de la Province de Québec (2-Éd. VII, chapitre 60) le 26 mars 1902 sous le nom de *The Matane and Gaspé Railway Company*. Le nom actuel fut substitué en 1909 par une autre loi de la Province de Québec (9-Éd. VII, chapitre 100). Le chemin de fer existant fut construit vers 1910 et, à cette occasion, la compagnie reçut une subvention fédérale de \$210,053.00 suite à l'adoption d'une loi sur les subventions fédérales (7-Éd. VII, chapitre 63).

Concernant l'exploitation et sous le régime des lois en vigueur, c'est-à-dire la «Loi sur les taux de transport des marchandises dans les Maritimes» promulguée en 1927, la «Loi sur la réduction des taux de transport des marchandises» de 1958, et la «Loi des subsides» de 1961, notre compagnie a reçu, sous la juridiction de la Commission des transports du Canada, de la part du gouvernement fédéral certaines sommes d'argent permettant le maintien de ce service public ainsi que l'offre à ses clients de tarifs préférentiels autorisés par la loi.

2. *Effets du Bill C-120:*

Le projet de loi intitulé «Bill C-120» aurait évidemment pour résultat de priver notre compagnie de l'aide dont elle a bénéficiée sous le régime de la Loi sur la réduction des taux de transport et de la Loi des subsides et, par d'autres moyens, de la priver de toute aide équivalente à cause du fait qu'elle est simultanément une «LIGNE DE CHEMIN DE FER» de propriété privée, et, selon son exploitation, un «EMBRANCHEMENT» si l'on considère les chemins de fer en tant que système.

Si l'on applique ce qui a été dit aux résultats de l'exercice 1964, en excluant les montants reçus sous le régime de la Loi sur la réduction des taux de transport et de la Loi des subsides, l'on obtient le déficit suivant:

Revenu d'exploitation brut .....	\$286,654
Dépenses d'exploitation brutes, y compris l'amortissement autorisé par le ministère du Revenu national .....	291,434
Déficit d'exploitation brut .....	\$ 4,680
<i>Plus:</i>	
Rendement normal de 6% sur un capital émis et entièrement libéré de \$600,000 .....	36,000
<i>Déficit total:</i> .....	\$ 40,680

En 1964, nous avons en fait reçu, sous le régime de la Loi sur la réduction des taux de transport des Marchandises et de la Loi des subsides, un montant total de \$36,402 réduisant ainsi le déficit final à \$4,278; ceci peut se traduire en un rendement de 5.28% sur le capital émis et entièrement libéré.

Vous comprendrez que l'application du Bill C-120, ayant pour résultat de nous menacer d'un déficit total de \$40,680, conduirait à une liquidation immédiate et inévitable de la compagnie ainsi qu'à l'abandon d'un service public essentiel dans une région, qui se trouve sur le point de connaître une reprise économique qui n'est pas étrangère aux efforts de votre gouvernement.

Un tel abandon découragerait l'implantation de nouvelles industries dans la région et, en outre, accentuerait le chômage existant et réduirait le potentiel de production régional.

### 3. Description sommaire de l'entreprise:

Le chemin de fer, connu sous le nom de *The Canada and Gulf Terminal Railway Company*, relie Mont-Joli à Matane, en longeant la côte sud du fleuve Saint-Laurent, une distance de 36 milles. En plus des deux villes déjà mentionnées, il sert les points intermédiaires suivants: Price, Métis-Beach, Les Boules, Baie-des-Sables, Rivière-Blanche.

Les services de marchandises et de messageries sont complétés au moyen de transports routiers depuis Matane vers des localités comme Cap-Chat et Ste-Anne-des-Monts, desservant une population totale d'environ 50,000 âmes. La loi fédérale connue sous le nom d'«ARDA» a, en outre, reconnu cette région comme faisant partie d'une «région déprimée» et les gouvernements fédéral et provincial s'efforcent conjointement de développer et de mettre en valeur les ressources de ce territoire, désigné «territoire-pilote.»

L'existence de notre compagnie et l'application des lois fédérales autorisant des taux de transport de marchandises préférentiels ont incité plusieurs industries de la région impliquée à accéder à des marchés extérieurs et cela grâce à cette jonction ferroviaire essentielle, unique, irremplaçable, qui les relie au système ferroviaire de l'Amérique-du-Nord (dont ils ont également été capables de bénéficier) et leur donne même l'occasion de faire une concurrence efficace aux entreprises semblables.

En outre, au terminus de Matane, il semblerait que le gouvernement mènera bientôt d'importants travaux portuaires qui offriront de nouveaux débouchés directs à notre chemin de fer sur le fleuve Saint-Laurent.

### 4. Conclusions:

Nous suggérons respectueusement à ce Comité que, eu égard à ce qui vient d'être exposé, une modification soit apportée par conséquent au Bill C-120 qui fait actuellement l'objet d'une étude. Considérant que ce service public doit continuer d'exister — et

ceci est d'autant plus impératif que son intégration paraît évidente dans les mesures à réaliser suite aux efforts conjoints des gouvernements fédéral et provincial en vue de promouvoir la mise en valeur des ressources de ce territoire déprimé — nous jugeons qu'il est essentiel que les modifications nécessaires soient apportées au projet de loi en tenant compte de l'existence de notre entreprise ainsi que de la prospérité de la région qu'elle dessert et pour laquelle de nouveaux horizons économiques devraient s'ouvrir dans un avenir très prochain.

Ce 5 mars 1965.



CHAMBRE DES COMMUNES

Deuxième session de la vingt-sixième législature

1964-1965

---

COMITÉ PERMANENT  
DES

# CHEMINS DE FER, CANAUX ET LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES

*Président: M. JEAN-T. RICHARD*

---

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule 16

---

SÉANCE DU JEUDI 11 MARS 1965

---

Concernant le

Bill S-42, Loi concernant l'*Interprovincial Pipe Line Company*.

---

TÉMOINS:

De l'*Interprovincial Pipe Line Company*: M. T. S. Johnston, président; M. R. B. Burgess, avocat général, et M. J. Blight, secrétaire-trésorier.

ROGER DUHAMEL, M.S.R.C.  
IMPRIMEUR DE LA REINE ET CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE  
OTTAWA, 1965

21826-1

COMITÉ PERMANENT  
DES  
CHEMINS DE FER, CANAUX ET LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES

Président: M. Jean-T. Richard

Vice-président: M. Joseph Macaluso

MM.

Addison	Gundlock	Millar
Armstrong	Hahn	Mitchell
Balcer	Horner ( <i>Acadia</i> )	Muir ( <i>Lisgar</i> )
Basford	Howe ( <i>Wellington-</i> <i>Huron</i> )	Nugent
Beaulé	Kindt	Olson
Berger	Korchinski	Pascoe
Boulangier	Lachance	Prittie
Cadieu	Laniel	Pugh
Cameron ( <i>Nanaimo-</i> <i>Cowichan-Les-Iles</i> )	Latulippe	Rapp
Cantelon	Leblanc	Regan
Cantin	Legault	Rhéaume
Cowan	Lessard ( <i>Saint-Henri</i> )	Rideout (M <sup>me</sup> )
Crossman	Lloyd	Rock
Crouse	Macdonald	Southam
Deachman	MacEwan	Stenson
Fisher	Marcoux	Stewart
Forbes	Matte	Tucker
Granger	McBain	Watson ( <i>Assiniboia</i> )
Grégoire	McNulty	Winch-60.
Guay		

(Quorum 12)

Le secrétaire du Comité,  
Marcel Roussin

ORDRES DE RENVOI

JEUDI 4 MARS 1965

*Il est ordonné,—* Que le Bill S-42, Loi concernant l'Interprovincial Pipe Line Company soit déferé au comité permanent des chemins de fer, des canaux et des lignes télégraphiques.

*Attesté.*

JEUDI 11 MARS 1965

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

*Attesté.*

*Le greffier de la chambre,*  
LÉON-J. RAYMOND

## RAPPORT À LA CHAMBRE

JEUDI 11 MARS 1965

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

### HUITIÈME RAPPORT

Votre Comité a étudié le Bill S-42, Loi concernant l'Interprovincial Pipe Line Company, et est convenu d'en faire rapport sans modification.

Un exemplaire des Procès-verbaux et Témoignages se rapportant audit bill est annexé au présent rapport.

Respectueusement soumis,

*Le président,*  
JEAN-T. RICHARD.

## PROCÈS-VERBAUX

JEUDI le 11 MARS 1965

(31)

Le Comité permanent des chemins de fer, des canaux et des lignes télégraphiques se réunit aujourd'hui à 10 heures 10 du matin, sous la présidence de M. Jean-T. Richard.

*Présents:* M<sup>me</sup> Rideout et MM. Cameron (*Nanaimo-Cowichan-Les Îles*), Cantelon Cantin, Cowan, Deachman, Fisher, Forbes, Horner (*Acadia*), Howe (*Wellington-Huron*), Kindt, Korchinski, Leblanc, Macdonald, McNulty, Pascoe, Prittie, Richard, Rock, Southam, Stewart, Tucker et Watson (*Assiniboia*).—(23)

*Également présents:* de l'*Interprovincial Pipe Line Company*: M.T.S. Johnston, président; M. R. B. Burgess, avocat général; et M. J. Blight, secrétaire-trésorier. *Egalement présent:* M. Ian Wahn, député, qui a présenté le bill.

Le président lit le préambule du bill et présente les témoins.

M. Burgess et les autres témoins sont appelés et interrogés.

Le préambule est adopté.

L'article 1 du bill est adopté sur un vote divisé.

L'article 2 du bill est adopté.

Le titre est adopté.

Le bill est adopté sur division.

Le président est prié de rapporter le bill à la Chambre sans amendement.

Le Comité demande, et M. Johnston convient, de déposer une liste des principaux actionnaires de la compagnie (la liste est reproduite sous le titre annexe «C» au procès-verbal d'aujourd'hui).

A 11 heures 50 du matin le Comité s'ajourne jusqu'au mardi 23 mars, date à laquelle il reprendra son étude au sujet du bill C-120.

*Le secrétaire du Comité,*  
Marcel Roussin.



## TÉMOIGNAGES

JEUDI LE 11 MARS 1965

Le PRÉSIDENT: A l'ordre. Messieurs, nous allons étudier le bill n° S-42, concernant l'Interprovincial Pipe Line Company, qui a été adopté par le Sénat le 14 décembre 1964 et qui nous a été déferé par la Chambre des communes. Je vais poser la question pour le préambule. Adoptons-nous le préambule?

Je voudrais tout d'abord vous présenter l'avocat de l'Interprovincial Pipe Line Company, M. Burgess; son président M. Johnston, et le secrétaire-trésorier, M. Blight.

Je suppose que les membres aimeraient que l'agent de la compagnie ou M. Burgess présente une explication. Voudriez-vous faire une déclaration, M. Burgess?

M. R. G. BURGESS (*Avocat de l'Interprovincial Pipe Line Company*): Oui, monsieur le président, j'en serais très heureux.

Monsieur le président, messieurs les membres du comité, en vous présentant ce bill j'aimerais simplement faire quelques remarques préliminaires.

Comme le montrent les notes explicatives du bill que vous avez maintenant en mains, l'objet de ce bill est de subdiviser chacune des 40 millions d'actions autorisées d'une valeur au pair de \$5, formant le capital social de la compagnie, en cinq actions d'une valeur au pair d'un dollar chacune. Je suis certain que tous les membres du comité sont bien au courant du fait que, pour une compagnie à lettres patentes ordinaires, une subdivision de ce genre se fait par demande au secrétaire d'Etat et est plus ou moins une simple formalité. Cette compagnie, ayant été constituée en corporation par loi spéciale du parlement du Canada, est obligée de s'adresser de nouveau au parlement pour opérer une subdivision de ce genre.

Le bill que vous avez devant vous est présenté en la forme qui a été fixée avec l'aide du personnel du parlement et qui est la forme ordinaire d'un bill à cette fin. Je préciserais que le bill, s'il est adopté, n'augmentera ni ne modifiera pas le total du capital autorisé de la compagnie qui est actuellement fixé à \$200,000,000. Comme il est indiqué plus haut, il ne fera que subdiviser les 40,000,000 d'actions d'une valeur au pair de \$5 chacune que nous avons actuellement en 200,000,000 d'actions d'une valeur au pair de \$1 chacune.

Je voudrais profiter de cette occasion pour souligner quelques faits pertinents au sujet de la compagnie requérante. Tout d'abord, c'est une compagnie entièrement canadienne; 89 p. 100 de ses 14,127 actionnaires enregistrés sont Canadiens, et sur les 5,087,282 actions actuellement émises 4,464,917 sont détenues par ces actionnaires canadiens. Tous les administrateurs et les fonctionnaires de la compagnie sont des résidents et des citoyens du Canada.

J'ai remis au secrétaire de ce comité un document qui s'intitule «Une carte du système» et, si les membres du comité désirent s'y reporter au cours de la discussion, cela leur donnera une certaine idée de l'importance des opérations de la compagnie en ce moment. Elle exploite un pipe-line de pétrole brut de 2,000 milles de longueur qui transporte du pétrole canadien de l'Ouest depuis les champs pétrolifères du Canada occidental jusqu'au Canada de l'Est et à quelques points le long de son itinéraire dans les États-Unis. Le pipe-line part des environs d'Edmonton, en Alberta, traverse les provinces de l'Alberta, de la Saskatchewan et du Manitoba, et par l'intermédiaire de sa filiale, la Lakehead Pipe Line Company, dont elle est propriétaire à cent pour cent, le pipe-line traverse les états du Nord Dakota, du Minnesota, du Wisconsin, du Michigan et entre de nouveau au Canada à Sarnia, Ontario. De Sarnia l'oléoduc se prolonge dans la région de Toronto-Clarkson-Bronte. Une ramification de l'oléoduc traverse la péninsule du Niagara et livre du pétrole brut du Canada de l'Ouest dans la région de Buffalo-New-York.

Il est à remarquer que tout le pétrole brut de l'Ouest canadien consommé en Ontario en vertu des dispositions de principe relatives au pétrole national est transporté par cet oléoduc. La compagnie fonctionne exactement comme un transporteur en commun. Elle n'achète ni ne possède ni ne vend jamais de pétrole. A cet égard, elle agit exactement comme un chemin de fer du fait qu'elle est uniquement un transporteur, une entreprise de transport; elle transporte tout le pétrole qui lui est offert à des tarifs publiés.

D'une façon générale, la compagnie est sous la juridiction du conseil national de l'énergie qui a pleins pouvoirs pour fixer les tarifs du transport. Il ne peut pas être transporté de pétrole au moyen de l'oléoduc sauf à des tarifs publiés et ces tarifs doivent être déposés au conseil national de l'énergie.

Après un début relativement modeste en 1950, lorsqu'on commença la construction de la première conduite, la compagnie a grandi au cours des 15 années qui ont suivi au point de transporter maintenant plus de 500,000 barils de pétrole brut de l'Ouest par jour.

Nous sommes fiers que cette entreprise canadienne exploite le plus long oléoduc de pétrole brut du monde. Par suite de l'expansion du système qui s'est produite au cours de ces 15 ans, le taux de transport par baril de pétrole a été diminué de plus de 42 p. cent depuis 1950. A notre tarif actuel, un baril de pétrole est maintenant livré d'Edmonton à Sarnia, Ontario, pour 48 cents.

Nous parlions des 2,000 milles de longueur de l'oléoduc, mais la longueur réelle des conduites souterraines, par suite de l'expansion et de l'installation d'une seconde ligne de conduites parallèles, est d'environ 3,500 milles. Pour en revenir au taux du transport par baril d'Edmonton à Sarnia, Ontario, nous pensons que ce tarif de transport de pétrole par pipe-line est aussi bas que n'importe lequel au monde aujourd'hui.

Messieurs, j'ai ici avec moi M. Johnston, notre président, et M. Blight, notre secrétaire-trésorier. Je vais maintenant vous présenter M. Johnston et lui demander d'indiquer la raison fondamentale de la subdivision proposée. En outre, il répondra à toutes les questions à ce sujet que pourront poser les membres du Comité.

M. T. JOHNSTON (*Président de l'Interprovincial Pipe Line Company*): Monsieur le président, mesdames et messieurs. Le but de ce bill est, comme on l'a indiqué, de subdiviser les actions du capital pour mettre leurs prix mieux à la portée du petit actionnaire. Au cours des années, cette action a monté parallèlement à la hausse générale du marché et aujourd'hui elle a atteint un prix d'environ \$93. C'était le prix de clôture de la bourse de Toronto hier.

La philosophie, en ce qui concerne le petit actionnaire, est qu'il préférerait de beaucoup placer son argent dans une action se vendant à un petit prix, disons, de \$15, \$20 ou \$25. Le petit actionnaire préférerait acheter des actions soit en lots de 100 actions ou en chiffres ronds de 50 actions. Maintenant, une action qui se vend dans les \$90 le décourage, étant donné cette philosophie, et s'il achetait 100 actions de l'Interprovincial aujourd'hui, cela lui coûterait environ \$9,300, ce qui est plutôt au-dessus des possibilités de l'actionnaire moyen. En ce qui concerne les actions que nous vendions en 1920 et 1930, il pourrait acheter 100 actions pour environ \$2,000.

En outre, il y a un style ou une tendance aujourd'hui sur le marché des actions. Une compagnie ne désire pas voir ses actions se vendre à trop bas prix, et elle ne désire pas les voir se vendre à un prix trop élevé. Des études faites à la bourse de New-York comme à celles de Toronto et de Montréal par des maisons de placement semblent indiquer qu'au Canada l'action recherchée par la plupart a un prix de l'ordre de \$20 à \$25. Cela encourage une large participation des actionnaires canadiens et du public canadien qui, à mon avis, est des plus souhaitables. Je pense que le public pourrait participer dans la plus large mesure possible à toute compagnie qui a réussi et a apporté quelque chose à l'économie canadienne. Avec cette idée à l'esprit, nous pensons, comme le conseil d'administration de la compagnie, qu'une division de notre action en cinq est des plus souhaitables en vue d'abaisser son prix aux environs de \$20, ce qui permettrait une plus large participation du public. Il n'y a pas de nouvelle émission d'actions.

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

M. ROCK: M. Johnston, je suis tout à fait d'accord avec votre philosophie que plus de Canadiens devraient participer à l'économie en achetant des actions. En fait, j'ai toujours trouvé que la majorité des Canadiens ne font pas de placements au Canada. Je pense qu'il est temps que le public canadien reçoive un encouragement de l'industrie canadienne.

Je remarque que l'oléoduc de votre compagnie a 3,500 milles de long. Il lui suffirait de 360 milles supplémentaires pour atteindre Montréal. J'aimerais savoir pourquoi cet oléoduc ne va pas jusqu'à la région de Montréal? Pourriez-vous expliquer cela?

M. JOHNSTON: C'était une question très débattue il y a deux ou trois ans.

M. ROCK: Je n'étais pas ici il y a deux ou trois ans.

M. JOHNSTON: Eh bien, il y a eu plusieurs propositions. L'une concernait une ligne de base de l'Alberta à Montréal. A ce moment-là, il y eut certaines discussions et on exprima certaines philosophies à l'effet qu'une ligne de base, une ligne complètement nouvelle, n'était pas la façon la plus économique de résoudre cette question. A ce moment-là nous avons présenté certaines études qui indiquaient que nous pourrions étendre notre système à Montréal et que ce serait la méthode la plus économique de transporter le pétrole brut de l'Ouest canadien dans la région de Montréal.

Évidemment, nous sommes concurrencés par le pétrole brut étranger. Je pense que la décision définitive sur toute la question fut qu'il n'était pas désirable, tout bien considéré, d'imposer des interdictions ou des restrictions, ou des droits de douane à l'égard du pétrole brut étranger importé dans le pays à ce moment là, et on a estimé que les exportations pourraient gêner les relations du Canada avec le Vénézuéla. Aussi ne fut-ce pas considéré souhaitable à ce moment-là.

Du point de vue de l'Interprovincial, la compagnie est une compagnie publique, et elle aborderait un sujet comme celui-là d'une manière absolument commerciale. Si cela était économiquement faisable et politiquement opportun, je pense qu'on pourrait le faire du point de vue de cette compagnie.

M. ROCK: N'y a-t-il pas eu de pressions de la part de gens et de compagnies pétrolières qui possèdent des intérêts au Vénézuéla et dans l'Ouest pour empêcher cela?

M. JOHNSTON: Non, Monsieur.

M. ROCK: Je suis plutôt surpris d'entendre ce genre de raisonnement alors qu'il n'y avait que 360 milles à aller.

M. JOHNSTON: C'était aussi une question de prix imposés du pétrole brut qui pouvait être livré en comparaison des prix du Moyen-Orient.

M. ROCK: Pouvez-vous donner une explication sur ce prix. Serait-il moins cher d'amener du pétrole de l'Ouest à Montréal que du Vénézuéla à Montréal?

M. JOHNSTON: Je pense qu'à ce point nous touchons au prix mondial du pétrole brut, et je ne me sens pas particulièrement qualifié pour en parler. Il y a un prix imposé du pétrole brut que vous paieriez au Moyen-Orient pour du pétrole livré à Montréal ou à Portland. D'autre part, si la compagnie produit son propre pétrole et le transporte dans ses propres puits, c'est naturellement une question qui relève plus de l'économie. Je ne connais pas moi-même le prix imposé du pétrole du Moyen-Orient à Montréal aujourd'hui. Tout ce que je puis dire, c'est que si jamais nous prolongeons notre pipe-line vers l'Est, nous pourrions livrer du pétrole en quantité. Vous comprenez qu'il faut avoir un marché vraiment important pour que cela soit intéressant, et cela coûterait environ 60 cents par baril, prix qui serait notre tarif depuis Edmonton. Ce prix serait-il concurrentiel ou non aujourd'hui, en réalité je l'ignore.

M. CAMERON (*Nanaimo-Cowichan-Les Îles*): Pouvez-vous me dire à quelle date on a su publiquement que la compagnie avait l'intention de faire cette demande?

M. JOHNSTON: La réunion de notre conseil d'administration a eu lieu le 10 juin, et nous avons fait une demande au parlement aussitôt après. Je pense que nous avons

satisfait à la formalité de publier le bill. Donc ce fut en juillet, probablement quatre semaines après le 10 juin. Nous avons annoncé évidemment que nous allions faire une pétition au parlement immédiatement après notre réunion du conseil du 10 juin.

M. CAMERON (*Nanaimo-Cowichan-Les Îles*): Quelle était la valeur marchande de vos actions avant l'annonce?

M. JOHNSTON: Elle était d'environ \$85.

M. CAMERON (*Nanaimo-Cowichan-Les Îles*): On nous a dit à la Chambre des communes qu'elles sont maintenant montées à \$93. Est-ce vrai?

M. JOHNSTON: Notre prix de clôture hier était de \$93 et quelque chose.

M. CAMERON (*Nanaimo-Cowichan-Les Îles*): Pourriez-vous me donner une idée du volume des transactions sur les actions de votre compagnie?

M. JOHNSTON: Oui, nous avons les chiffres. Je peux dire que d'une année à l'autre j'ai observé cela, et je dirais que les transactions ont porté sur un chiffre de 700 à 1,000 actions par jour. Je pense que c'est probablement une moyenne raisonnablement bonne. Un millier est peut-être un chiffre un peu élevé, parce que nos chiffres montrent qu'en juin les transactions ont porté sur 25,000 actions; en juillet sur 22,000; en août sur 19,000; en septembre sur 26,000; en octobre sur 14,000; en novembre sur 18,000; et en décembre sur 12,000. Donc, si vous comptez le nombre de jours, soit 20 ou à peu près dans un mois, moins de 1,000 actions par jour est un chiffre assez raisonnable, je dirais dans l'ensemble.

M. CAMERON (*Nanaimo-Cowichan-Les Îles*): Y aurait-il des actions que vous employez pour être achetées grâce au plan d'économies des employés?

M. JOHNSTON: Nos actions du plan d'économies des employés sont achetées sur le marché ouvert à intervalles de trois fois par mois, je pense. On ne le fait pas à intervalles déterminés, parce que nous ne voulons pas fixer les dates, mais nous faisons les achats deux ou trois fois par an.

M. CAMERON (*Nanaimo-Cowichan-Les Îles*): Merci.

M. PASCOE: Monsieur le président je suis arrivé un peu en retard et on a peut-être répondu à cette question. Je voudrais demander à M. Johnston, en ce qui concerne les employés, combien la compagnie a d'employés?

M. JOHNSTON: Nous avons un peu moins de 600 employés. Je crois que le chiffre exact est 598.

M. PASCOE: Ce plan d'économies des employés m'intéresse. Pourriez-vous nous dire comment il fonctionne; est-il facultatif?

M. JOHNSTON: Il est facultatif dans la mesure où l'employé désirant y contribuer est concerné. Evidemment, la théorie sur laquelle se fondent tous les plans d'économie est essentiellement l'économie, et nous voudrions encourager cela.

M. PASCOE: N'est-il pas indiscret de demander si le fonds est très important actuellement?

M. JOHNSTON: Pas du tout. Au cours des années, nos employés ont accumulé dans le fonds environ 11,000 actions, ce qui à mon avis est une quantité assez considérable.

M. PASCOE: Est-ce que les employés ont la pleine possession de ces actions, ou est-ce que la compagnie en possède une partie?

M. JOHNSTON: Non. Chaque année ils sont autorisés à retirer un tiers de leur contribution et de la contribution de la compagnie, l'idée étant que deux tiers resteront dans le plan. Cependant, lorsque son emploi prend fin, un employé peut retirer sa part et il reçoit entre temps les dividendes échus.

M. PASCOE: Cette carte montre les lignes qui viennent de la Saskatchewan, comme la Mid-Saskatchewan Pipe Lines Ltd., la South Saskatchewan Pipe Line Co., et la Trans-Prairie Pipelines Ltd.

M. JOHNSTON: Oui.

M. PASCOE: Le débit venant de la Saskatchewan est-il important?

M. JOHNSTON: Oui. Il entre à Cromer, Manitoba, qui est juste sur la frontière entre la Saskatchewan et le Manitoba. Tout le pétrole brut du sud de la Saskatchewan est amené là et il y a une petite ligne qui arrive de Virden au Nord. Le pétrole brut de la Saskatchewan nous est livré par les lignes du système de Régina en ce qui concerne le pétrole brut lourd et par les autres lignes du sud de la Saskatchewan à Cromer.

M. PASCOE: Est-il transporté au taux que vous avez mentionné précédemment?

M. JOHNSTON: Le taux que nous avons indiqué est notre taux. Il y a un tarif supplémentaire pour ces oléoducs. Ils ont un tarif à part.

M. KINDT: M. Johnston, à propos du prix, pouvez-vous indiquer brièvement comment est établi le prix du pétrole payé aux exploitants de puits—les prix à l'extraction—en Alberta où la livraison est faite à l'Interprovincial Pipe Line Company? Je me rends compte que votre corporation n'a rien à voir avec l'achat du pétrole; vous êtes une compagnie de transport. Cependant, je m'intéresse à la façon dont le prix est établi là, parce que vous avez un monopole.

M. JOHNSTON: Il ne faut pas oublier que je ne suis pas un producteur. Évidemment, il y a un prix à l'extraction. Il est établi par les compagnies productrices, avec ce résultat définitif qu'il faut que le pétrole ait un prix concurrentiel sur n'importe quel marché où le prix est imposé. Le prix du pétrole brut de l'ouest de l'Alberta et des autres pétroles bruts canadiens livrés à Sarnia doit être un prix concurrentiel ou sans cela le pétrole ne se vendrait tout simplement pas. En ce qui concerne notre fraction de ce prix imposé, les tarifs de l'Interprovincial sont fixés en toute indépendance. Nous avons régulièrement diminué notre tarif à mesure que le volume transporté s'est accru. Comme l'a indiqué M. Burgess, lorsque nous avons débuté en 1950 le chiffre était, je crois, d'environ 80 cents par baril. A ce moment-là, nous transportions une quantité relativement petite de pétrole. A mesure que le volume a augmenté nous avons eu la chance de pouvoir réduire le tarif, si bien que maintenant ce même baril d'huile est transporté pour 48 cents comparativement au coût original qui, je pense, était de 82 cents ou un prix de cet ordre.

M. PASCOE: Avez-vous dit que le coût est maintenant de 42 cents ou de 48 cents?

M. JOHNSTON: Il est maintenant de 48 cents. C'est une réduction de 42 pour cent.

M. PASCOE: En plus de ce qui est donné ici comme excuse—le fait que vous désirez obtenir une plus grande participation des petits actionnaires, ce qui est une chose souhaitable, et qui intéressera le public—quelle est la vraie raison? Venons-en au fait.

M. JOHNSTON: Absolument rien, monsieur. Je suis absolument honnête à ce sujet: il n'y a pas d'autre motif à cela. Ni la direction ni les administrateurs n'ont aucune intention de participer de quelque façon que ce soit à quelque affaire mirobolante, comme vous pourriez l'appeler, ou à quoi que ce soit d'autre. Si l'action est divisée, le prix en sera réduit proportionnellement. Le dividende en sera réduit proportionnellement. C'est en vérité aussi simple que cela. Je crois que souvent les gens s'imaginent à tort qu'un conseil d'administration ou de gros actionnaires profiteront dans une large mesure de la subdivision des actions. Je puis vous indiquer que je suis le plus gros actionnaire du conseil d'administration. Je détiens 3,637 actions du capital social, ce qui n'est pas une très grande quantité. Nous avons deux administrateurs qui détiennent 500 actions; un administrateur qui détient 250 actions, deux qui en ont 100, et un qui a 5 actions.

M. CAMERON (*Nanaimo-Cowichan-Les Îles*): Quelle était la dernière déclaration de dividende?

M. JOHNSTON: 85 cents le 1<sup>er</sup> mars.

M. CAMERON (*Nanaimo-Cowichan-Les Îles*): Est-ce trimestriel?

M. JOHNSTON: Oui monsieur, le paiement trimestriel est fait le 1<sup>er</sup> mars.

M. DEACHMAN: Je voudrais connaître la capacité de l'oléoduc. Je pense que vous avez dit qu'il livre 500,000 barils par jour?

M. JOHNSTON: C'est à peu près correct.

M. DEACHMAN: C'est la quantité livrée maintenant?

M. JOHNSTON: Oui.

M. DEACHMAN: Quelle est la capacité de l'oléoduc?

M. JOHNSTON: Il est difficile de répondre à cette question parce que l'oléoduc lui-même a des capacités différentes selon les sections. Par exemple, une grande quantité de pétrole est prise au milieu de notre oléoduc à Cromer, au Manitoba. Je dirais qu'en général nous estimons que nous devrions avoir une capacité de réserve de 15 p. 100 dans l'ensemble de notre système.

M. DEACHMAN: Dans les conditions actuelles avez-vous une réserve d'environ 15 p. 100?

M. JOHNSTON: Oui. Cela varierait entre 12 et 15 p. 100, mais 15 p. 100 est le chiffre que nous cherchons à obtenir et nous en tenons compte dans notre programme de construction.

M. DEACHMAN: Si vous augmentiez de 15 p. 100, vous transporteriez par l'oléoduc à peu près exactement votre capacité?

M. JOHNSTON: Oui, il serait complètement ouvert.

M. DEACHMAN: Que va-t-il se passer dans l'avenir si l'on veut livrer du pétrole dans l'Est? Arrivons-nous à un point où il sera nécessaire d'augmenter la capacité?

M. JOHNSTON: Oui.

M. DEACHMAN: Quelle est l'histoire de la progression en ce qui concerne la livraison de pétrole?

M. JOHNSTON: Cette année nous avons construit des boucles supplémentaires dans notre système en vue de notre augmentation de 1965. Cet été nous nous proposons de dépenser environ \$12,000,000 pour continuer à développer le système en vue de nos besoins de 1966 qui sont de l'ordre d'environ 5 p. 100 de plus. Ces augmentations se produisent. Il s'agit d'une étude hydraulique assez compliquée, comme vous pouvez l'imaginer, étant donné que nous transportons différents types de pétrole brut. L'augmentation est réalisée en des endroits stratégiques où la capacité est peut-être insuffisante. Nos plans de construction tiennent compte de la demande de l'année suivante. Il semble qu'en 1966 la demande sera d'environ 5 p. cent supérieure à celle de 1965.

M. DEACHMAN: Ainsi vous faites des plans pour deux ans d'avance environ et vous construisez pour un an d'avance environ?

M. JOHNSTON: C'est ce qui est regrettable; cela rend la chose difficile, mais en général c'est ce qui arrive.

M. DEACHMAN: Il y a une augmentation régulière des installations et les investissements ont augmenté.

M. JOHNSTON: Nous avons fait construire pour plus de \$90,000,000 d'installations matérielles dans les dix dernières années; nous avons pris cet argent sur nos propres réserves.

M. DEACHMAN: Si je ne gaspille pas le temps du comité, j'aimerais poser quelques autres questions. Dans quelle mesure le pétrole est-il utilisé à des fins industrielles; les fins industrielles constituent-elles un facteur d'augmentation dans le transport du pétrole?

M. JOHNSTON: Nos études du marché indiquent qu'il n'y a pas d'augmentation importante dans l'utilisation du pétrole brut canadien dans les provinces de l'Ouest; je ne parle pas de la Colombie Britannique parce nous n'allons pas aussi loin. Je parle de la Saskatchewan et du Manitoba. La demande dans ces provinces a augmenté très peu et l'augmentation n'est pas remarquable.

M. DEACHMAN: Voyez-vous une autre région importante d'accroissement dans les provinces des Prairies et au-delà?

M. JOHNSTON: Nos prévisions n'indiquent aucune augmentation remarquable. La plus importante augmentation que nous voyons se produit dans l'Est, sur le marché de l'Ontario en particulier, et dans la petite quantité que le marché des États-Unis peut prendre.

M. DEACHMAN: Donc, pour ce qu'on peut prévoir de l'avenir, la région d'accroissement du marché pour le pétrole canadien qui vient de l'Ouest est constituée par le marché canadien de l'Est?

M. JOHNSTON: C'est ce qu'indiquent nos études.

M. DEACHMAN: Est-ce qu'il y a un accroissement de la demande de pétrole dans le Sud, ou est-ce que le pétrole des États-Unis du Sud est en concurrence?

M. JOHNSTON: Non. Le pétrole brut canadien est concurrentiel sur certains marchés dans la région Toledo-Détroit. Évidemment, nous subissons certaines restrictions et des droits sur l'importation de pétrole brut canadien aux États-Unis. Pas plus tard qu'hier s'est tenue à Washington une assez importante réunion convoquée par le secrétaire de l'intérieur, M. Udall, pour étudier tout ce programme. Dans l'ensemble, l'exportation de pétrole brut canadien aux États-Unis a augmenté progressivement au cours des années. D'après ce que nous prévoyons, je pense qu'en 1965 cette exportation sera à peu près la même que l'année dernière. Je ne prévois aucune augmentation pour le moment. Évidemment, cela est contrôlé.

M. PASCOE: Puis-je poser une autre question? Votre carte indique que Moose Jaw est un marché tout à fait bon. Est-ce qu'une autre compagnie pourrait prendre cette ligne si elle voulait installer une raffinerie dans n'importe quel genre de monopole?

M. JOHNSTON: S'il y avait une autre raffinerie, je suis tout à fait certain que les producteurs seraient enchantés de lui vendre du pétrole.

M. PASCOE: Merci.

M. MACDONALD: Je crois comprendre que votre point de vue est que, sans un certain quota protégé, vous ne seriez pas capables de transporter du pétrole brut de l'Ouest sur le marché de Montréal?

M. JOHNSTON: Je ne crois pas que c'est tout à fait de cette façon-là que je l'ai dit.

M. MACDONALD: Je n'étais pas ici et un de mes collègues m'a fait savoir que c'est ce que vous avez dit. Je suppose qu'il n'y a pas d'espoir immédiat.

M. JOHNSTON: Je pense que le Canada ne tient pas du tout à imposer des droits de douane sur le pétrole brut étranger importé à Montréal; je pense que c'est un principe. Je ne pense pas qu'à leur point de vue ils estiment que ce soit une chose souhaitable de fermer ce marché.

M. MACDONALD: Est-ce que les produits de ce marché vont, disons, à l'Est de la raffinerie de Clarkson?

M. JOHNSTON: Il s'agit d'un oléoduc de pétrole brut.

M. MACDONALD: Est-ce que le pétrole brut est transporté à l'est de Clarkson?

M. JOHNSTON: C'est l'extrémité de notre système.

M. MACDONALD: Est-ce que les raffineries de Clarkson et d'autres lieux en Ontario comme Sarnia par exemple travaillent à pleine capacité?

M. JOHNSTON: Elles approchent de la pleine capacité.

M. MACDONALD: Je crois que vous avez dit qu'il vous manque moins de 15 p. 100 pour atteindre la pleine capacité et que toute augmentation de la demande rendrait nécessaire une augmentation de vos installations.

M. JOHNSTON: Oui. C'est très exactement ce que nous prévoyons. Nous avons un programme pour cet été.

M. MACDONALD: Cela peut-il être fait sans installer ce qui serait l'équivalent d'une seconde voie de chemin de fer?

M. JOHNSTON: Nous raccordons des boucles sur la ligne; autrement dit nous installons une autre conduite le long de la première dans les endroits où la capacité est insuffisante ce qui augmente la capacité de ces tronçons-là.

M. MACDONALD: Quel est le nombre des actions autorisées maintenant en circulation?

M. JOHNSTON: Il y a 5,047,000 actions autorisées maintenant en circulation.

M. MACDONALD: Donc vous n'auriez pas besoin d'une autorisation supplémentaire de capital si vous décidiez d'avoir une importante souscription.

M. JOHNSTON: Non monsieur. Nous ne prévoyons pas du tout une augmentation du capital-actions.

M. MACDONALD: Pouvez-vous dire qui contrôle la compagnie?

M. JOHNSTON: Oui monsieur. Cinquante-sept pour cent de la compagnie sont contrôlés par le public. Il y a trois actionnaires principaux qui ont 47 p. cent des actions.

M. MACDONALD: Pourriez-vous nommer ces actionnaires?

M. JOHNSTON: Oui monsieur. L'Imperial Oil, qui a été l'instigatrice du programme en 1949 possède 33 p. 100 des actions; la B.A. (Américaine) en possède environ 8 p. cent, constitués par les actions qui furent vendues à l'origine à la Gulf Oil, et la Shell, qui possède maintenant des pétroles canadiens, a 100,000 actions de la compagnie. La somme des actions de ces trois actionnaires représente 47 p. 100.

M. MACDONALD: En ce qui concerne les autres actions détenues par le public, savez-vous si un actionnaire quelconque possède plus de 10 p. 100 des actions?

M. JOHNSTON: Non.

M. MACDONALD: Cinq pour cent?

M. JOHNSTON: Nous avons une liste ici. La plupart sont détenues par des fiducies de placement.

M. MACDONALD: Les actionnaires sont-ils nombreux?

M. JOHNSTON: Oui. Il y a 14,000 actionnaires.

M. KINDT: Monsieur le président, je pense que ce bill devrait être ajourné jusqu'à ce que nous ayons devant nous des témoins que nous expliquent les tactiques monopolisatrices de cette compagnie. Comme on l'a indiqué, 33 p. 100 des actions sont détenues par l'Imperial Oil, 8 p. 100 par la British American et une certaine quantité par la Shell. J'aimerais savoir quel est l'effet de cela sur les producteurs de pétrole indépendants de l'Ouest.

Monsieur le président, il s'agit d'un monopole. Je connais ce genre de situation depuis un certain temps. On nous demande de justifier ou d'autoriser une subdivision des actions de cette compagnie et de faire cette subdivision sans connaître la situation. Ce comité n'est pas un endroit pour faire une telle proposition sans présenter des témoins pour répondre à certaines questions. Jusqu'ici, M. Johnston n'a pas répondu à certaines questions importantes. Cela m'amènerait à penser qu'il y a derrière l'opération de ces compagnies quelque chose d'autre qui aura un effet très important sur le développement de l'industrie du pétrole dans l'ouest du Canada. Maintenant, nous exigeons une déclaration claire sur cette question du monopole des opérations de l'industrie pétrolière de l'ouest du Canada afin d'être capables de savoir quels sont les facteurs économiques en cause.

Monsieur le président, je désire voter en faveur de ce bill; je désire le voir passer, mais je pense que les Canadiens ont le droit de savoir quels sont les faits au fond de cette affaire.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Kindt, je pense qu'il serait juste envers le témoin que vous énonciez la question qui à votre avis est restée sans réponse.

M. KINDT: Je l'ai déjà fait.

Le PRÉSIDENT: Voudriez-vous, s'il vous plait, la répéter. Je pense qu'il serait juste envers le témoin que vous le fassiez afin qu'il sache quel est le renseignement que vous demandez.

M. KINDT: Monsieur le président, je veux savoir quel est l'effet des tactiques monopolisatrices de cette compagnie de pipe-line sur le développement de l'industrie pétrolière dans l'ouest du Canada et sur le producteur indépendant.

M. HORNER (*Acadia*): Monsieur le président, ce que dit en substance M. Kindt, c'est que nous avons devant nous une compagnie qui est naturellement intéressée à appuyer ce bill. Mais, nous n'entendons qu'une version de l'histoire et je pense que M. Kindt veut dire que ce n'est pas suffisant, que peut-être nous devrions entendre d'autres parties intéressées afin d'évaluer convenablement la nécessité de ce bill.

M. STEWART: Est-on en train de suggérer que la compagnie devrait être nationalisée?

M. HORNER (*Acadia*): Monsieur Kindt ne propose rien de la sorte.

M. KINDT: Vous le savez très bien.

M. STEWART: Je n'arrive pas à voir quelle autre solution vous proposez.

M. DEACHMAN: Monsieur le président, M. Kindt a fait allusion à des tactiques monopolisatrices et je pense qu'il serait très utile aux membres du comité d'entendre ce qu'il veut dire par tactiques monopolisatrices, s'il veut bien nous l'expliquer, pour que nous sachions enfin quelle est sa pensée.

M. KINDT: Je le ferais avec plaisir pour l'information de M. Deachman.

Les tactiques monopolisatrices sont une politique de contrôle de toutes les corporations de telle manière qu'elles puissent contrôler les prix. C'est ce que j'entends par tactiques monopolisatrices; je dis que cet oléoduc est possédé, dans les conditions que nous avons vues, par l'Imperial Oil, la British American et la Shell, ces trois compagnies le contrôlent et elles jugulent en fait le développement de l'industrie pétrolière dans l'Ouest.

M. JOHNSTON: Monsieur le président, puis-je répondre à cette question. Tout d'abord, la Shell n'est pas représentée dans notre conseil d'administration. Les 100,000 actions qu'elle détient ne constituent pas une très grande quantité. Je pense qu'à votre idée ces compagnies peuvent contrôler nos tarifs publiés. Ces tarifs sont publiés et, comme je l'ai indiqué, nous avons régulièrement diminué les tarifs au cours des 12 dernières années, en proportion du volume que nous avons transporté, en rendant ainsi les livraisons de pétrole aux raffineries meilleur marché qu'elles ne l'ont jamais été. Il y a neuf administrateurs en tout. Quatre d'entre eux sont des expéditeurs, et cinq représentent les actionnaires de l'extérieur c'est-à-dire les 57 p. 100 d'actions de la compagnie détenues par le public. Lorsque les taux et les tarifs sont discutés dans ce conseil d'administration, la discussion est tout à fait raisonnable, je puis vous assurer qu'il n'y a absolument pas de pressions faites sur la direction pour essayer d'établir des tarifs qui seraient avantageux pour les expéditeurs. Comme je l'ai dit précédemment, nous n'avons pas de mobile ultérieur.

M. KINDT: Alors, pouvez-vous expliquer les pressions qui, à un moment donné, ont été faites dans la région de Bay City, aux États-Unis, qui ont eu un effet sur le prix.

M. JOHNSTON: Je regrette mais je n'ai pas entendu votre question.

M. KINDT: Certaines pressions ont été faites sur une compagnie à un moment donné par certains intérêts aux États-Unis.

M. JOHNSTON: Non, pas à ma connaissance. Nous n'avons aucun contrôle sur le prix du pétrole brut, nous n'avons rien à faire avec les frais de forage ou de découverte d'un puits; nous n'avons rien à voir dans la question du prix à l'extraction. Notre système est un système de transport absolument libre. Notre compagnie est une compagnie de transport en commun, et nos tarifs sont établis en toute indépendance. Évidemment, nous essayons de conserver cette façon de procéder.

M. KINDT: Diriez-vous que tous les producteurs de pétrole indépendants de l'Ouest qui désirent livrer leur pétrole grâce à votre oléoduc ont les mêmes possibilités de le faire.

M. JOHNSTON: Certes, absolument. Notre compagnie est une entreprise de transport en commun. Nos tarifs sont approuvés par le conseil national de l'énergie et si n'importe qui a une plainte quelconque à formuler à l'égard des tarifs de nos oléoducs il lui suffit de demander audience au conseil national de l'énergie.

Je ne pourrais pas vous dire combien de producteurs livrent leur pétrole grâce à notre système. Je ne connais pas la réponse à cela parce que le pétrole est livré dans ces autres pipe-lines qui débouchent dans le nôtre. Mais, je sais que nous avons quelque 23 points de livraison. Évidemment, toute restriction en ce qui concerne la réception du pétrole est absolument hors de question.

M. MACDONALD: Monsieur le président, j'ai une autre question à poser. En tant que transporteur en commun, vous n'avez aucun droit de refuser de livrer le pétrole de qui que ce soit.

M. JOHNSTON: Non, monsieur.

Le PRESIDENT: Avez-vous une question à poser, monsieur Cameron?

M. CAMERON (*Nanaimo-Cowichan-Les Îles*): Monsieur le président, j'aimerais continuer ma question de tout à l'heure au sujet de vos déclarations de dividende. Vous m'avez dit que votre dernière déclaration de dividende était une déclaration de 85 cents pour un trimestre.

M. JOHNSTON: Oui.

M. CAMERON (*Nanaimo-Cowichan-Les Îles*): Serait-il à peu près exact de dire que le dividende annuel serait d'environ \$3.40? Est-ce qu'il a atteint à peu près ce chiffre?

M. JOHNSTON: Oui, \$3.40.

M. BLIGHT: C'est ce qu'il serait maintenant.

M. JOHNSTON: Oui.

M. CAMERON (*Nanaimo-Cowichan-Les Îles*): C'est ce que vous prévoyez qu'il sera.

M. JOHNSTON: Oui. Je dirais que c'est ce que nous prévoirions pour 1965.

M. CAMERON (*Nanaimo-Cowichan-Les Îles*): Ainsi, il s'agirait de \$3.40 sur un placement de \$5?

M. JOHNSTON: Non.

M. CAMERON (*Nanaimo-Cowichan-Les Îles*): Par action? Attendez une minute; cela est basé sur votre capitalisation. Beaucoup de ces actions ont été vendues à \$5 à l'origine.

M. JOHNSTON: Oui.

M. CAMERON (*Nanaimo-Cowichan-Les Îles*): Pouvez-vous nous dire combien d'actions ont été vendues à \$5 et rapportent le dividende de \$3.40?

M. JOHNSTON: Actuellement il y a 5,087,000 actions en circulation. Sur ces 5 millions, 3,596,000 ont été émises à \$5 ou pour l'équivalent de \$5. Il y a eu 3,600 actions émises à \$5.20 en retard; lorsque les obligations convertibles ont été converties, certaines ne sont pas arrivées au moment voulu et nous avons permis de les convertir. Cela fait 3,600 de plus. Quelque 1,439,500 actions ont été émises en 1953 à \$18; la valeur au pair étant de \$5. Il y avait une prime de \$13 en plus de la valeur au pair.

M. WATSON (*Assiniboia*): En quelle année?

M. JOHNSTON: C'était en 1953, et 47,450 actions ont été émises en vertu des dispositions du plan d'option pour des actions de la compagnie.

M. CAMERON (*Nanaimo-Cowichan-Les Îles*): A quel prix?

M. JOHNSTON: Une minute s'il vous plaît. C'était de 1954 à 1964, et le prix de l'option a varié entre \$25.75 et \$53.23, et sur ces \$237,250 de valeur au pair la compagnie a reçu \$1,320,612, et cela fut payé au trésor de la compagnie. Le plan d'option pour des actions de la compagnie a expiré le 1<sup>er</sup> avril 1964.

M. CAMERON (*Nanaimo-Cowichan-Les Îles*): Vous convenez alors que les actions ont bien rapporté?

M. JOHNSTON: C'est mon avis, oui. Mais, puis-je dire que cette compagnie a fait de bonnes affaires. Elle a beaucoup contribué à l'économie canadienne, et elle a permis au Canada d'avoir l'un des plus grands oléoducs de pétrole brut du monde, et elle a livré du pétrole brut au tarif le plus économique.

M. CAMERON (*Nanaimo-Cowichan-Les Îles*): Allons-nous revenir à nos moutons? En plus de cette distribution de dividende, qui, vous en convenez, a été appréciable, vous nous avez dit il y a un moment que la compagnie a également investi \$90,000,000 de ses progrès gains au cours des dix dernières années.

M. JOHNSTON: Oui.

M. CAMERON (*Nanaimo-Cowichan-Les Îles*): Cela aussi est assez considérable.

M. JOHNSTON: C'est une très belle somme.

M. CAMERON (*Nanaimo-Cowichan-Les Îles*): Très belle en effet.

M. JOHNSTON: Sans financement supplémentaire.

M. CAMERON (*Nanaimo-Cowichan-Les Îles*): Précisément sans financement supplémentaire.

M. JOHNSTON: Oui.

M. CAMERON (*Nanaimo-Cowichan-Les Îles*): Maintenant, monsieur Johnston, est-il possible que ces magnifiques profits soient devenus embarrassants et qu'ils sembleraient moins embarrassants si chacune de vos actions était divisée en cinq.

M. JOHNSTON: Je n'ai pas été embarrassé du tout, monsieur.

M. CAMERON (*Nanaimo-Cowichan-Les Îles*): Mais vous pourriez l'être. Si vos clients, ou, quel que soit le nom que vous leur donniez —

M. JOHNSTON: Les expéditeurs.

M. CAMERON (*Nanaimo-Cowichan-Les Îles*): — avaient une idée claire de cela, il pourrait se faire qu'ils mettent en doute la valeur des tarifs que vous leur faites payer pour transporter leur pétrole dans l'est du Canada.

M. JOHNSTON: Je ne pense pas que cela se justifierait, non, monsieur. Le prix réclamé pour transporter le pétrole sur une distance de plus de 2,000 milles, à savoir 48 cents, est certainement concurrentiel.

M. CAMERON (*Nanaimo-Cowichan-Les Îles*): J'estime que les 48 cents ne peuvent être considérés qu'en tenant compte des gains de votre compagnie.

M. JOHNSTON: Nos gains peuvent être très clairement établis aux environs de 6 p. 100, ce qui n'est pas un gain exagéré pour une compagnie qui a un capital de cette importance.

M. CAMERON (*Nanaimo-Cowichan-Les Îles*): Comment calculez-vous les 6 p. 100? J'ai toujours été intéressé par cela.

M. JOHNSTON: Eh bien, c'est une chose très difficile à faire. Cela remonte au taux établi par la commission du commerce entre États lorsque le Canada n'avait pas de taux. Lorsque nous avons débuté ici, nous n'avions pas de base réelle pour établir un taux de gain. Il est basé sur les actifs fixes au prix coûtant.

M. BLIGHT: Pour en revenir au \$90,000,000, ce montant ne provient pas en totalité de nos gains. Nous avons réinvesti des fonds de dépréciation, des fonds d'impôts sur les revenus différés, qui nous ont fourni de l'argent comptant à investir dans des installations matérielles supplémentaires. Donc, la totalité des \$90,000,000 n'est pas venue de nos gains.

M. CAMERON (*Nanaimo-Cowichan-Les Îles*): Je suis content que vous ayez parlé de cela. J'allais ensuite poser une question au sujet des marges de dépréciation mais,

comme vous l'avez dit, pourriez-vous dire quelle proportion de vos \$90,000,000 proviendraient du placement de vos fonds de dépréciation?

M. BLIGHT: Notre dépréciation s'élève à quelque \$95,000,000 et nos impôts sur les revenus différés représentent quelque \$25,000,000 ou \$26,000,000. Vous pouvez vous rendre compte que cela nous donne des fonds liquides que nous pouvons investir dans des installations matérielles en plus des gains retenus que nous n'avons pas payés sous forme de dividende.

M. PRITTIE: Quelle forme de dépréciation utilisez-vous? Est-ce le genre de dépréciation utilisée par les compagnies de forage? Est-elle fondée sur l'utilisation estimative du pipe-line ou des installations connexes?

M. BLIGHT: Notre pipe-line est prévu pour trente ans de service, et certains de nos bâtiments pour 35 à 40 ans; une partie du matériel pour 30 ans et les réservoirs pour 35 ans. Chaque genre de matériel varie avec ce que nous pensons être sa durée d'utilité.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous terminé votre interrogatoire, M. Cameron?

M. CAMERON (*Nanaimo-Cowichan-Les Îles*): Il me reste juste une question, monsieur le président. Vous avez mentionné un chiffre de \$90,000,000. De quelle période s'agit-il?

M. BLIGHT: Depuis la création de la compagnie.

M. FORBES: Si je comprends bien, l'Imperial Oil, la B.A. et la Shell possèdent une majeure partie des actions. Cela leur donne-t-il la priorité pour l'utilisation de l'oléoduc?

M. JOHNSTON: Absolument pas.

M. FORBES: Comment fixez-vous leur quota?

M. JOHNSTON: N'importe qui peut nous offrir du pétrole à transporter. Il y a un système établi d'après lequel ils présentent chaque mois leurs besoins pour le mois suivant. Nous acceptons toutes les demandes. S'il arrivait un jour que les demandes dépassent la capacité du système — Dieu nous en préserve; nous sommes en affaires pour fournir le marché, et nous n'en sommes pas encore arrivés à cette situation — les demandes seraient toutes accordées au prorata.

M. FORBES: D'après un quota?

M. JOHNSTON: Sur une base proportionnelle à la quantité expédiée par chaque compagnie jusqu'à concurrence de la pleine capacité de notre système, et nous n'en sommes pas encore arrivés là. Nous acceptons le pétrole de n'importe qui. Notre compagnie est une entreprise de transport en commun et transporte tout le pétrole au même tarif.

M. FORBES: Est-ce que l'oléoduc est maintenant utilisé de façon continue ou est-ce qu'il y a des périodes creuses?

M. JOHNSTON: Il est utilisé 24 heures par jour, sept jours par semaine.

M. FORBES: Voilà où je voulais en venir. J'imagine que la personne qui possède le plus grand nombre d'actions aurait une priorité dans ces conditions.

M. JOHNSTON: Non, pas du tout. S'ils veulent offrir 100,000 barils de pétrole, c'est très bien, notre pipe-line les prendra si nous disposons de la capacité. Un petit expéditeur peut vouloir expédier seulement 40,000 barils par jour; nous prenons le tout. Non, il n'y a pas de traitement préférentiel sous aucune forme pour les expéditeurs.

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

M. LEBLANC: N'est-il pas vrai que si votre compagnie était constituée en corporation en vertu de la loi canadienne sur les compagnies il vous suffirait de vous adresser au secrétaire d'État pour obtenir la subdivision des actions que vous demandez ici?

M. JOHNSTON: C'est exact.

M. LEBLANC: Ainsi, la seule chose que vous auriez à faire est d'émettre certains documents et vous l'obtiendriez.

M. JOHNSTON: C'est une procédure très simple.

M. LEBLANC: A condition que vous soyez constitués en corporation en vertu de la loi nationale sur les compagnies?

M. JOHNSTON: Oui.

M. MACDONALD: Monsieur le président, je voulais poser une série de questions fondées sur une supposition que je pense déceler dans les remarques de M. Cameron, à savoir que si les expéditeurs connaissaient les gains ils pourraient demander des tarifs moins élevés. A titre de compagnie publique vos gains ont été communiqués au public tous les ans.

M. JOHNSTON: Oui.

M. MACDONALD: Et, en particulier, les gains retenus que vous avez réinvestis dans la compagnie ont été communiqués au public.

M. JOHNSTON: Oui.

M. MACDONALD: Ainsi, ces chiffres ont été connus du public?

M. JOHNSTON: Oui.

M. MACDONALD: Ils figurent dans votre rapport annuel.

M. JOHNSTON: Oui, ils sont communiqués au public.

M. MACDONALD: Combien de veuves et d'orphelins livrent du pétrole au pipe-line? Peut-être devrais-je poser la question d'une autre manière. Estimez-vous que la plupart de vos expéditeurs sont des hommes d'affaires qui s'y connaissent bien?

M. JOHNSTON: Je le pense. Ils font des affaires où la concurrence est serrée, et s'ils ne survivent pas dans ces conditions je ne pense pas qu'ils devraient être dans cette branche.

M. MACDONALD: D'après ce que je comprends, les expéditeurs sont absolument libres depuis 1960 de faire objection aux tarifs devant le conseil national de l'énergie.

M. JOHNSTON: Oui.

Oui, bien sûr, la commission des transports est compétente à ce sujet en vertu de la Loi sur les pipe-lines.

M. MACDONALD: Avez-vous eu des objections de la part des expéditeurs?

M. JOHNSTON: Non. Aux États-Unis il y a eu une raffinerie à Duluth, Minnesota, qui a prétendu que nous accordions des traitements préférentiels et ils ont d'abord fait appel à la commission du commerce entre États. Mais la commission du commerce entre États leur a dit qu'il n'y avait pas de motif de réclamation. Aussi ils ont soumis leur cas ici et il y a eu une audience devant la commission des transports, et leur demande a été rejetée.

M. MACDONALD: Sauf cette exception, il n'y a pas eu d'objection sérieuse. Au cours des années avez-vous jamais reçu des plaintes au sujet de ces gains?

M. JOHNSTON: Non.

M. HORNER (*Acadia*): Qu'est-ce qui détermine si vous devez ou non émettre plus d'actions? Dans cette affaire de subdivision des actions et d'émission d'actions il me semble que la compagnie préférerait subdiviser les actions plutôt que d'émettre d'autres actions. Je me rends compte que vous pouvez l'avoir déjà expliqué, mais cela ne me gêne pas. Il m'a fallu assister à une autre réunion, mais je suis ici maintenant. Je veux savoir sur quoi vous vous basez pour décider d'émettre ou non d'autres actions.

M. JOHNSTON: Je pense que le seul moment où nous examinerions s'il faut émettre plus d'actions serait un moment où nous aurions besoin de capitaux supplémentaires. Je pense, comme vous le savez bien, que lorsqu'on augmente le capital, on peut le prendre à n'importe quelle source. On peut avoir une combinaison d'actions ou d'obligations, ou les unes et les autres. Conformément à nos principes, nous n'avons ni désir d'émettre d'autres actions ordinaires ni intérêt à le faire. En ce qui concerne le

financement, nous pourrions être obligés avec le temps de financer sous forme d'obligations à fonds perdus, ou d'obligations sur première hypothèque. Je puis vous assurer qu'en ce moment nous ne pensons pas du tout à émettre des actions.

M. HORNER (*Acadia*): Le seul but de ce bill est d'encourager davantage le petit actionnaire canadien à faire des placements. Est-ce exact?

M. JOHNSTON: Oui.

M. HORNER (*Acadia*): Combien de petits actionnaires canadiens ont maintenant une partie des 57 p. cent de vos actions?

M. JOHNSTON: Nous avons environ 14,000 actionnaires.

M. HORNER (*Acadia*): Quel serait le nombre moyen des petits actionnaires de votre compagnie, et combien d'actions auraient-ils? Pourriez-vous nous en donner une idée?

M. JOHNSTON: La réponse à cette question est très difficile.

M. HORNER (*Acadia*): Après tout, nous sommes ici pour essayer d'aider la petite épargne, et nous devrions juger son cas.

M. JOHNSTON: Nous n'avons que 37 actionnaires qui ont plus de 10,000 actions.

M. HORNER (*Acadia*): Vous dites 37 actionnaires?

M. JOHNSTON: Oui, monsieur.

M. HORNER (*Acadia*): Qui ont plus de 10,000 actions?

M. JOHNSTON: Oui, monsieur.

M. HORNER (*Acadia*): Pouvez-vous nous donner d'autres détails à sujet? Combien d'actionnaires ont plus de 1,000 actions?

M. BLIGHT: Nous n'avons pas ce chiffre.

M. HORNER (*Acadia*): Vous dites que vous ne l'avez pas.

M. BLIGHT: Non, monsieur.

M. HORNER (*Acadia*): Je n'ai pas l'intention de faire des critiques exagérées, mais il me semble que vous devriez l'avoir. Nous sommes ici pour décider d'une subdivision d'actions. C'est un vieux truc que nous entendons de temps à autre lorsque diverses compagnies se présentent à ce comité. Nous sommes ici pour essayer d'aider le petit actionnaire canadien. Voilà le but de ce bill. Je pense que c'est un renseignement qui devrait être fourni au comité. Dans quelle mesure a-t-on besoin de cette loi? Voilà la question que je me pose. Dans quelle mesure cette loi est-elle indispensable? Le petit épargnant est-il réellement handicapé du fait que l'action coûte de \$85 à \$93? Voilà la question que je me pose. A moins que vous ne puissiez me fournir, du moins, des preuves indiquant que le petit actionnaire est gêné, il me faudra voter contre le bill.

M. JOHNSTON: Eh bien, je pense que je peux vous montrer ce qui est arrivé. Prenons pour exemple la Trans-Mountain. Lorsqu'ils ont subdivisé leurs actions, en 1956, ils avaient 5,521 actionnaires au 31 décembre 1956. Un an plus tard ils étaient 7,027, et aujourd'hui ils ont 17,363 actionnaires, au 30 novembre 1964. Donc le nombre des actionnaires de cette compagnie est passé de 5,521 à 17,363.

M. HORNER (*Acadia*): C'est une bonne preuve, mais je suppose, en ce qui concerne la Trans-Mountain, que dans la même période d'environ dix ans, leurs affaires ont peut-être doublé ou triplé, et ainsi de suite. Nous imaginons que le nombre de gens qui font des placements dans les actions de votre compagnie aurait augmenté de toute façon. Puis-je obtenir quelque preuve que le petit actionnaire réclame une action à plus bas prix? C'est toute la question du bill, comme je la vois. Y a-t-il une demande ou n'y en a-t-il pas? Nous n'avons pas obtenu cette preuve en ce qui me concerne, pas depuis que je suis arrivé ici en tout cas.

M. BLIGHT: Puis-je essayer de répondre à votre question sur le nombre des petits actionnaires que nous avons? Je n'ai pas une ventilation par milliers, mais nous avons environ 14,100 actionnaires qui possèdent un million neuf actions. Cela fait une moyenne de 136 actions pour chacun des petits actionnaires possédant moins de 10,000 actions.

M. HORNER (*Acadia*): Vous dites 136 actions?

M. BLIGHT: Détenués par chacun des 14,100 actionnaires.

M. HORNER (*Acadia*): Pourriez-vous nous donner le chiffre des actionnaires un peu plus importants?

M. BLIGHT: Les seuls chiffres que j'ai indiqués que 37 actionnaires ont plus de 10,000 actions.

M. HORNER (*Acadia*): Chacun?

M. BLIGHT: Excusez-moi, je devrais dire en excédent de 10,000; 37 actionnaires ont 3,000,000 d'actions; cela comprend l'Imperial Oil.

M. HORNER (*Acadia*): Sur cinq millions et quelques actions?

M. BLIGHT: Oui.

M. HORNER (*Acadia*): Cela laisse 1 million d'actions que vous n'avez pas comptées.

M. BLIGHT: Un million neuf actions c'est le chiffre que je vous ai donné d'abord.

M. JOHNSTON: Dans mes remarques fondamentales je crois que j'ai essayé d'indiquer ce qu'est le sentiment de l'épargnant. J'ai dit que le petit épargnant en général préfère acheter une action qui coûte de \$20 à \$25 ou une somme de cet ordre, lorsqu'il veut posséder des actions; alors qu'aujourd'hui pour acheter 100 actions de notre capital à \$90, cela lui coûterait \$9,000, ce qui je pense est au-dessus des possibilités du Canadien moyen. D'autre part, je pense que les gens qui ont \$2,000 à placer sont plus nombreux que les gens qui ont \$9,000; et sur cette base, étant donné la tendance ou l'allure générale, dans le domaine des placements, où les actions préférées par le public coûtent de \$20 à \$25, le marché est certainement meilleur pour les actions qui ont un prix de cet ordre.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous terminé?

M. HORNER (*Acadia*): Oui, pour le moment.

Le PRÉSIDENT: M. Deachman, M. Prittie, M. Watson, M. Pascoe, et M. Fisher ont demandé la parole;

A votre tour M. Deachman.

M. DEACHMAN: Je désire interroger M. Johnston au sujet des transactions faites sur ses actions. Dans ses remarques introductives, il a parlé du nombre de transactions sur les actions de la compagnie à la bourse. Considère-t-il que le nombre de ces transactions est faible pour des actions de cette nature?

M. JOHNSTON: Il n'a certainement pas été excessif un seul jour. Je n'ai pas besoin de classer cela dans la même catégorie que les actions minières à bas prix où vous obtenez plusieurs milliers d'actions. Mais je pense qu'il est relativement faible pour une grande compagnie.

M. DEACHMAN: Les actions de l'Imperial Oil se vendent aux environs de \$30 à \$35. Est-ce que les transactions sur ces actions ne sont pas considérablement plus nombreuses?

M. JOHNSTON: Les actions de l'Imperial se vendent dans les \$55 à \$57 aujourd'hui.

M. DEACHMAN: Comparativement, les transactions seraient plus nombreuses. Estimez-vous essentiel d'avoir une base plus précise pour les transactions à la bourse afin de financer la compagnie?

M. JOHNSTON: Nous pensons que c'est à souhaiter, oui.

M. DEACHMAN: Pensez-vous que le but général de ce bill est de créer un marché plus actif à la bourse?

M. JOHNSTON: Afin d'assurer une plus large participation.

M. DEACHMAN: Vous pensez que cela assurera une plus large participation.

M. JOHNSTON: Oui, monsieur.

M. HORNER (*Acadia*): J'ai une autre question à poser. Vous avez une affaire établie dans le domaine du transport. Les opérations de la compagnie n'ont rien de

spéculatif. Pourquoi ses transactions en bourse seraient-elles nécessairement actives? Elles ne seraient pas aussi actives que celles de l'Imperial Oil qui fait énormément de travaux d'exploration, ce qui rend cette affaire beaucoup plus spéculative qu'une affaire de transport de pétrole.

M. JOHNSTON: Je ne pense pas que le mot «spéculation» ait sa place dans cette compagnie.

M. HORNER (*Acadia*): Exactement. Je suis d'accord là-dessus.

M. JOHNSTON: Je pense que c'est une entreprise qui comporte des risques. Je pense qu'un actionnaire aimerait placer son argent dans une compagnie de ce genre.

M. HORNER (*Acadia*): Les transactions sur vos actions en bourse seraient bien moins nombreuses parce que ce n'est pas une compagnie spéculatrice?

M. JOHNSTON: Certainement pas. L'action dont le prix est élevé a des variations de prix d'une amplitude bien supérieure à l'action dont le prix est modeste. Tout est relatif. Avec une action à \$20 vous pouvez monter seulement d'un demi point alors que vous pouvez monter d'un point et demi avec une action qui se vend dans les \$100. Je pense que la compagnie I.B.M. en est un bon exemple. La moyenne de ses transactions est de 10 à 12 actions, mais l'action elle-même se vend \$300 ou quelque chose d'approchant.

Le PRÉSIDENT: A vous monsieur Deachman.

M. DEACHMAN: Il ne me reste plus qu'une question qui découle des questions supplémentaires posées par M. Horner. Prévoyez-vous que les Canadiens qui placeront de l'argent dans votre compagnie après la subdivision des actions seront bien plus nombreux qu'actuellement?

M. JOHNSTON: Nous pensons que cela est exact, et je crois que cela a été prouvé par l'histoire des compagnies qui ont subdivisé leurs actions.

M. KINDT: Pouvez-vous nous donner un chiffre de la participation des Canadiens dans la compagnie actuellement?

M. JOHNSTON: Oui. Nous l'avons mentionné.

M. BLIGHT: Voulez-vous les chiffres?

M. KINDT: Oui, si vous les avez, ou le pourcentage.

M. BLIGHT: De nouveau je parle des 4,465,000 actions détenues par des Canadiens.

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

M. BLIGHT: Cela représente 88 p. cent. En ce qui concerne les actionnaires, sur les 14,127 actionnaires, 12,617 sont Canadiens.

M. KINDT: Comment classez-vous les 33 p. 100 possédés par l'Imperial Oil, et les 8 p. 100 possédés par la British American, avec les 100,000 actions possédées par d'autres actionnaires?

M. BLIGHT: C'est compris dans les chiffres des actionnaires Canadiens que je possède. Si vous séparez les actions détenues par ces trois compagnies, vous obtenez 2,140,000 actions détenues par trois actionnaires.

Le PRÉSIDENT: A vous, M. Prittie.

M. PRITTIE: On a précédemment posé une question sur l'établissement des tarifs et le droit des expéditeurs de présenter des réclamations à la commission des transports.

M. JOHNSTON: Vous voulez dire au conseil de l'énergie.

M. PRITTIE: J'aimerais savoir qui sont les expéditeurs en réalité? Est-ce que ce sont les compagnies des oléoducs rattachés au votre?

M. JOHNSTON: Non. Les expéditeurs sont les propriétaires des raffineries, qui achètent ou possèdent d'une façon ou d'une autre le pétrole brut qui nous est livré et que nous livrons à notre tour aux raffineries; et ces raffineries sont situées d'un bout à l'autre de l'oléoduc, comme vous pouvez le voir sur la petite carte. Elles sont propriétaires du pétrole.

M. PRITTE: Combien avez-vous d'expéditeurs?

M. JOHNSTON: Je crois qu'il y en a environ 22 ou 23.

M. PRITTE: Combien d'entre eux ont une part importante ou une part quelconque dans votre compagnie?

M. JOHNSTON: Seulement 3 compagnies.

M. PRITTE: Êtes-vous propriétaire ou partiellement propriétaire de l'un ou plusieurs des oléoducs rattachés au vôtre? Il est évident que les expéditeurs sont propriétaires de certains de ces pipe-lines.

M. JOHNSTON: Je pense que c'est vrai dans certains cas.

M. PRITTE: Que possède la British American?

M. JOHNSTON: La British American est propriétaire de la petite ligne qui descend de Moose Jaw.

M. PRITTE: Mais la liste indique qu'elle a deux pipe-lines.

M. JOHNSTON: Oui; c'est le point de livraison en ce qui nous concerne. Nous livrons le pétrole à Stony Beach, et nous livrons à cette raffinerie de la British American à Moose Jaw qui a un pipe-line d'environ vingt milles de long.

M. SOUTHAM: D'après la légende de votre carte il y en a 27. Est-ce que cela fait une différence quelconque pour votre témoignage?

M. JOHNSTON: J'ai dit à peu près. Je n'avais pas le nombre exact à l'esprit.

M. PRITTE: Le nombre 27 indiqué est celui des pipe-lines rattachés. Il ne s'agit pas des expéditeurs?

M. JOHNSTON: Il y a un pipe-line à Buckeye, et un pipe-line dans le Michigan à Fort Huron. Nous livrons à Buckeye et ils transportent le pétrole dans la région de Tolédo pour alimenter la raffinerie Gulf, Mobile, et la Standard Oil. Aussi je crois qu'il y a trois expéditeurs de plus dans cette seule région, lorsque je dis que nous avons 25 expéditeurs.

M. CAMERON (*Nanaimo-Cowichan-Les Îles*): La question que je voulais poser a été posée précédemment.

Le PRÉSIDENT: Il y a un certain nombre de personnes qui ont exprimé leur désir de poser des questions; M. Watson, M. Pascoe, et M. Fisher.

M. WATSON (*Assiniboia*): Est-ce que c'est le seul pipe-line qui transporte du pétrole de l'Ouest du Canada? Je sais que le pipe-line de la Trans-Mountain est un pipe-line de gaz.

M. JOHNSTON: Absolument, et le nôtre est un oléoduc de pétrole brut.

M. WATSON (*Assiniboia*): C'est uniquement un pipe-line de pétrole brut.

M. JOHNSTON: De l'Ouest à l'Est.

M. WATSON (*Assiniboia*): Pour en revenir à l'une des premières questions posées par M. Cameron au sujet du prix des actions le 10 juin 1964, entre \$83 et \$85 et jusqu'à \$93, pouvez-vous nous donner une idée de ce qu'il était l'année précédente? Quel était le prix en juin 1963 et en juin 1964?

M. JOHNSTON: Juin 1963 dites-vous?

M. WATSON (*Assiniboia*): Oui, l'année antérieure au 10 juin 1964.

M. JOHNSTON: Je peux vous dire qu'en janvier 1964, nos actions sont montées à un maximum de \$85 et le prix minimum a été de \$80. Je n'ai pas les limites des variations pour 1963. Pour 1963 je puis vous donner le maximum qui était de \$87 et le minimum qui était de \$78.

M. WATSON (*Assiniboia*): Il s'agit de 1963?

M. JOHNSTON: Oui, monsieur: ce sont les chiffres pour l'année.

M. WATSON (*Assiniboia*): Vous nous avez dit précédemment combien chaque administrateur détenait d'actions.

M. JOHNSTON: Oui, monsieur.

M. WATSON (*Assiniboia*): Et le nombre n'était pas tellement grand. Pouvez-vous expliquer la différence entre les actions ordinaires—je ne m'y connais pas en matière d'actions—et les autres actions comme les actions assorties de conditions spéciales; est-ce qu'il y a d'autres actions détenues dans de telles conditions?

M. JOHNSTON: Non, monsieur. Nous avons seulement une catégorie d'actions qui a été émise, l'émission de cinq millions d'actions. Cela constitue la totalité des actions; il n'y a pas d'actions assorties de conditions spéciales. Il n'y a plus d'actions à option; c'est tout.

M. WATSON (*Assiniboia*): Vous avez parlé des anciennes actions à option qui étaient au nombre d'environ 47,000 à un prix variant de \$25 à \$53.

M. JOHNSTON: Oui, monsieur.

M. WATSON (*Assiniboia*): Et cela a existé jusqu'à 1964?

M. JOHNSTON: De 1954 à 1964.

M. WATSON (*Assiniboia*): Ai-je raison de penser que les gens qui ont acheté ces actions à option à ces prix, à ce moment-là, avaient jusqu'à 1964 pour exercer ces options?

M. JOHNSTON: Une option avait été accordée aux employés des cadres supérieurs et ils étaient peu nombreux. Cette option était accordée aux employés des cadres supérieurs et la période d'option était de dix ans. Ces options étaient accordées chaque année pour des quantités variables d'actions aux prix du marché au moment où l'option était accordée.

M. WATSON (*Assiniboia*): Il s'agissait uniquement des employés des cadres supérieurs.

M. JOHNSTON: Oui, monsieur.

M. WATSON (*Assiniboia*): Quelques-uns des 500 employés.

M. JOHNSTON: Les jeunes ingénieurs que nous voulions encourager et des personnes qui avaient contribué au développement de la compagnie.

M. PASCOE: Je pense qu'il a été dit que le pipe-line a 3,500 milles de longueur.

M. JOHNSTON: 2,000 milles, mais il y a environ 3,500 milles de conduites sur la ligne parce qu'elle est doublée ou triplée sur certains tronçons.

M. PASCOE: Quelle est, à votre avis, la durée utile des conduites?

M. JOHNSTON: Le chiffre n'est pas déterminé. Plusieurs études ont été faites sur la durée des pipe-lines souterrains. Diverses études ont été faites par les laboratoires d'essai. Tout dépend du genre de conduite, de la manière dont la conduite est protégée par son enveloppe, et du genre de terrain dans lequel la conduite est posée. Certains pipe-lines posés dans le sol depuis 40 ans ont été déterrés, nettoyés et on a constaté qu'ils étaient en très bon état; d'autres pipe-lines se sont détériorés en deux ou trois ans.

M. PASCOE: Quel genre de conduite utilisez-vous?

M. JOHNSTON: Des conduites d'une durée utile évaluée à 30 ans.

M. PASCOE: Sont-elles fabriquées au Canada?

M. JOHNSTON: Oui, monsieur. Nous utilisons des conduites canadiennes maintenant. Tout au début il nous a fallu acheter une certaine quantité de conduites aux États-Unis.

M. PASCOE: Où les conduites sont-elles fabriquées au Canada?

M. JOHNSTON: Par la compagnie Welland Tubes. Cette année nos conduites viendront de la compagnie Welland Tubes à Welland, ou de Camrose.

M. PASCOE: S'il vous fallait remplacer une partie des conduites ou si vous deviez poser des conduites supplémentaires, vous faudrait-il payer la taxe de 11 p. 100 sur les matériaux de construction et la machinerie de production?

M. JOHNSTON: Je ne pense pas que nous soyons dans cette catégorie.

M. PASCOE: Cela ne s'appliquerait pas?

M. JOHNSTON: Je ne le pense pas.

M. FISHER: Pour les années 1963 et 1964, pourriez-vous nous dire ce que les dividendes de la compagnie ont représenté en pourcentage de la valeur moyenne des actions?

M. JOHNSTON: Vous voulez dire quels seraient nos profits?

M. FISHER: Oui.

M. JOHNSTON: Il a été de 3.20 l'année dernière. En 1963 l'action se vendait dans les 80, aussi ce serait quelque chose de l'ordre d'environ 3.7 ou 3.4.

M. FISHER: Environ 4 p. 100. Comme vous pouvez vous en douter, de même qu'un certain nombre de mes collègues, je n'y connais pas grand-chose en matière d'actions. Cependant, d'après ce que je comprends, les personnes qui font des placements en actions recherchent ce qui les intéresse; en particulier le dividende.

M. JOHNSTON: Principalement.

M. FISHER: Et l'autre chose est la plus-value qui dérive de l'augmentation de la valeur des actions. Je me sentirais beaucoup mieux si vos notes explicatives étaient plus claires. On peut dire que le principe de la propagande est un peu comme ce que disent les capitalistes du peuple. L'une des conséquences les plus probables de la subdivision de l'action est que l'on s'intéressera beaucoup à ces actions si bien que leur valeur augmentera et, en conséquence, les gens qui actuellement possèdent les actions tireront probablement un avantage de la plus-value.

M. JOHNSTON: Évidemment, ce profit dépend du prix que vous payez l'action, que vous l'achetiez aujourd'hui ou dans dix ans, je suppose. Je pense que ces actions d'une compagnie réputée ne diffèrent pas d'un placement que vous pourriez faire dans des actions de la General Motors, de Massey-Harris, ou n'importe quoi d'autre; naturellement, on espère que la valeur de l'action augmenterait un peu, et si vous l'achetiez maintenant à \$10 et que dans dix ans elle se vende à \$20, votre profit serait considérablement différent.

M. FISHER: Permettez-moi de vous donner un exemple. Je suis plus grand, disons, que la moyenne des gens, et très souvent j'ai remarqué que je suis dans une situation de concurrence avec une personne plus petite. On a tendance à avoir le sentiment qu'il s'agit d'une concurrence entre la grande brute et le bon petit gars.

M. MACDONALD: Ce n'est pas vrai.

M. FISHER: Dans cette note explicative il semble qu'on suggère que le petit actionnaire est très bien et qu'il y a quelque chose de mal en ce qui concerne le grand actionnaire. J'aimerais qu'on voie les choses comme elles sont. Je ne pense pas qu'il importe le moins du monde que ce soit un grand ou un petit actionnaire; il me semble que l'une des raisons d'une subdivision d'actions est l'avantage qu'en retirent la compagnie et les gens qui ont actuellement les actions. J'aimerais que l'on présente cela d'une façon réaliste au lieu de parler de propagande des capitalistes du peuple. Je suis sûr que vous savez que certaines personnes dans notre parti aimeraient changer certaines des règles du jeu, mais puisque nous ne sommes pas au pouvoir je me contente de les laisser telles qu'elles sont actuellement. J'apprécie la franchise mais je pense que, si vous avez été franc dans l'introduction, la note explicative est trop pompeuse.

M. CAMERON (*Nanaimo-Cowichan-Les Iles*): Combien des 5,047,000 actions de votre compagnie sont encore aux mains des souscripteurs originaux?

M. JOHNSTON: Il nous serait impossible de retrouver quels ont été les échanges d'actions de chacun à moins d'avoir une liste d'actions pour chaque année.

M. CAMERON (*Nanaimo-Cowichan-Les Iles*): J'imagine que vous avez un registre et je pensais que vous aviez des chiffres assez précis à l'esprit, au moins en ce qui concerne les gros paquets d'actions.

M. JOHNSTON: Oh oui. Je n'avais pas compris votre question.

M. CAMERON (*Nanaimo-Cowichan-Les Iles*): C'est le tableau complet que je voudrais avoir, mais je crois bien que cela en représenterait une bonne partie.

M. JOHNSTON: En ce qui concerne les trois gros actionnaires il n'y a pas eu de changement.

M. CAMERON (*Nanaimo-Cowichan-Les Iles*): Combien ont-ils d'actions?

M. JOHNSTON: Deux millions une.

M. CAMERON (*Nanaimo-Cowichan-Les Iles*): Et les autres?

M. JOHNSTON: Il y a eu quelques fluctuations en ce qui concerne les 37 actionnaires qui possèdent plus de 10,000 actions.

M. CAMERON (*Nanaimo-Cowichan-Les Iles*): Il y a eu des fluctuations?

M. JOHNSTON: Il y a eu des augmentations et des diminutions. Dans ces 37, les actionnaires importants sont des fiduciaires de placement et des régimes de pensions. Par exemple, le fonds de pension du Chemin de fer canadien du Pacifique semble s'être récemment intéressé aux actions de l'Interprovincial et a acheté une assez grande quantité d'actions. Je dirais qu'il y a deux ans ce fonds ne possédait aucune action.

M. CAMERON (*Nanaimo-Cowichan-Les Iles*): Peut-on dire avec certitude que la majorité des cinq millions d'actions n'a pas changé de mains depuis la création de votre compagnie?

M. JOHNSTON: Oui.

M. CAMERON (*Nanaimo-Cowichan-Les Iles*): En conséquence les transactions en bourse sont des opérations périphériques, ce qui amène à penser qu'elles pourraient être stimulées.

M. KORCHINSKI: J'ai une question très semblable à celle posée par M. Fisher. Actuellement les actions ont une valeur de \$93. Ai-je raison de supposer que, si votre subdivision se réalisait, les actions se vendraient à \$18.60?

M. JOHNSTON: A un prix de cet ordre—\$18.90.

M. KORCHINSKI: Vous êtes également préoccupé par le fait qu'il n'y a pas assez d'échanges d'actions. Donc, si la participation était plus large, il serait naturel de supposer que la valeur des actions monterait très rapidement, pendant un certain temps au moins.

M. JOHNSTON: Je ne dirais pas cela.

M. KORCHINSKI: S'il y a une plus large participation, il faut qu'il y ait un plus large intérêt. Il y a peut-être des gens, comme moi-même, qui ne suivent pas les cours de la bourse de très près. Cependant, je me demanderais ce qui se passe. Je ne connais pas le président, mais je veux voir si c'est un endroit où je pourrais faire un peu d'argent. Donc si la valeur de l'action augmentait de \$2—ce n'est pas espérer trop n'est-ce pas—par suite de la participation active, on pourrait alors supposer, si l'action augmentait de \$2, qu'une personne qui détient actuellement des actions, parce que les transactions ne sont pas trop actives, pourrait gagner \$10 par action.

M. JOHNSTON: Si elle la vendait.

M. KORCHINSKI: C'est vrai, s'il voulait la vendre. Si l'action était à un prix commun en bourse, il y aurait une plus large participation et peut-être plus de spéculation.

M. JOHNSTON: Je n'aime pas particulièrement le mot «spéculation».

M. FISHER: Investissement est un mot plus agréable.

M. KORCHINSKI: Quelqu'un pourrait spéculer et d'autre part quelqu'un pourrait faire un placement.

M. JOHNSTON: Personnellement, je dirais que la réponse à votre question est l'offre et la demande. Si vos indices de prix en général, ou ce que vous voulez, augmentent—et autant que nous le sachions, cela a été le cas au cours de ces quelques dernières années—les actions ont monté avec le reste.

M. KORCHINSKI: S'il y avait une augmentation des actions, tous ceux qui possèdent actuellement des actions feraient un bénéfice.

M. JOHNSTON: Ce n'est certainement pas mon rôle de prédire les mouvements de la bourse des valeurs. Je n'ai jamais eu beaucoup de succès dans ce domaine.

M. KORCHINSKI: Je pense qu'il est raisonnable de dire que si les échanges sont plus nombreux les actions monteront.

M. KINDT: Une subdivision des actions faciliterait le travail des manipulateurs qui attireraient le public et se débarrasseraient de leurs actions en les lui vendant; cela ne fait aucun doute. La bourse a quelqu'un qui prendra ces actions en charge, si le marché est actif; vous savez cela. Sinon, vous ne savez pas grand-chose sur le marché des valeurs.

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

M. COWAN: En réponse à M. Pascoe, vous avez dit, je crois, précédemment que les employés détenaient le magnifique total de 11,000 actions actuellement.

M. JOHNSTON: C'est à peu près exact. J'ai le chiffre précis, si vous le désirez.

M. COWAN: Ce n'est pas nécessaire. J'ai aimé la déclaration de M. Fisher lorsqu'il a utilisé le mot «pompeux». Vous nous avez dit que les employés possédaient 11,000 actions et après vous avez dit que la Compagnie Shell Oil détient 100,000 actions, et que cela n'était pas exagéré pour un gros actionnaire.

M. JOHNSTON: Je pense qu'il a été démontré que la Shell a une importante participation dans cette compagnie. Je ne dirais pas qu'il s'agit d'une très grosse part.

M. COWAN: Du fait que 100,000 actions n'est pas un nombre excessif et que les employés ont ce magnifique total de 11,000 actions, il semblerait que les employés n'ont pas grand pouvoir dans cette compagnie qui a cinq millions de dollars d'actions. C'est tout ce que je voulais dire.

M. FISHER: Y a-t-il une autre compagnie, l'Imperial Oil par exemple, qui contrôle effectivement, disons, les nominations au conseil d'administration ou les nominations à la direction de l'Interprovincial?

M. JOHNSTON: Non. Comme je l'ai déclaré auparavant, 57 p. 100 des actions sont la propriété du public. La compagnie Imperial a trois administrateurs, ce qui équivaut à un tiers de l'ensemble du conseil d'administration.

M. FISHER: Vous avez parlé du Chemin de fer canadien du Pacifique. Y a-t-il eu un mouvement quelconque de la part des organismes de placement, comme la Mutual ou l'Investors Syndicate, en vue de faire des placements assez importants dans vos actions?

M. JOHNSTON: Oui, monsieur.

M. FISHER: J'ai toujours désiré savoir quel est le rôle joué par ces groupes financiers.

M. JOHNSTON: Ils ne jouent absolument aucun rôle, monsieur. Nous ne saurions même pas qu'ils sont actionnaires si nous n'examinions pas leurs états.

M. FISHER: Ils n'auraient absolument aucune influence sur les nominations au conseil d'administration ou rien de ce genre?

M. JOHNSTON: Absolument pas. Du moins, je peux dire qu'ils n'ont jamais réclamé un siège au conseil.

M. FISHER: Et ils ne donneraient pas procuration à un administrateur particulier en cas de vote.

M. JOHNSTON: Nous n'avons certainement jamais vu cela se produire.

M. FISHER: Pourriez-vous nous indiquer s'il y a eu ou non une tendance quelconque; vous avez parlé des placements récemment faits par le C.C.P. Y a-t-il eu une tendance quelconque de ces grosses compagnies ou agences de dépôt représentant des fonds mutuels à acquérir des actions de votre compagnie?

M. JOHNSTON: Oui, cela s'est produit. Comme vous le savez, au cours de ces dernières années ces fonds ont eu des sommes considérables. Ils ont fait des placements dans ces actions parce qu'ils ont indubitablement jugé qu'il s'agit d'un placement sûr et d'un rapport raisonnable. Dans certains cas ils ont placé un certain pourcentage de leurs effets lorsque leur portefeuille est devenu trop important. Je pense que c'est parfaitement normal dans toute fiducie de placement. Je crois que ce genre d'organisme financier a trouvé qu'il était intéressant de placer ses excédents de fonds dans des actions de l'Interprovincial.

M. FISHER: Je pose cette question en prévision, peut-on dire, d'une subdivision des actions. Lorsque se produit la subdivision des actions, il me semble que les principaux achats en bourse sont faits par des organismes et des groupes comme cela—je crois savoir que c'est le cas—plutôt que par des petits actionnaires.

M. CAMERON (*Nanaimo-Cowichan-Les Iles*): Ils n'auront pas grand-chose à prendre.

M. KINDT: Ils feront monter les actions et s'en débarrasseront ensuite sur le public, et il leur faut avoir le public là pour le faire.

M. FISHER: Monsieur le président, je ne veux pas jeter le discrédit sur cela.

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

M. PASCOE: Oui. M. Fisher a parlé du C.C.P. Ma question est probablement fondée sur une hypothèse. On a parlé de possibilités de transport par capsules se déplaçant dans les conduites de pipe-lines. Votre pipe-line pourrait-il assurer des livraisons de cette manière?

M. JOHNSTON: Voulez-vous parler de ce pipe-line?

M. PASCOE: Oui.

M. JOHNSTON: Non, pas au stade de développement actuel.

M. PASCOE: Je me rends compte que ma question se fondait sur une hypothèse.

M. JOHNSTON: Il y a une très intéressante et fascinante étude en cours en ce moment sur les expéditions par capsules grâce aux pipe-lines. Cela n'est pas encore bien au point mais j'imagine que dans quelques années on aura fait des progrès dans ce domaine.

M. PASCOE: Est-ce qu'on pourrait se servir du même pipe-line pour cela?

M. JOHNSTON: Non, monsieur.

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

M. HORNER (*Acadia*): Ce renseignement a peut-être déjà été fourni au comité mais, compte tenu du fait que le seul but de ce bill est d'encourager plus de petits épargnants Canadiens à participer à cette affaire, j'aimerais connaître quelle a été l'augmentation du nombre des actionnaires de cette compagnie au cours des cinq ou six dernières années. Les actions se vendent \$93 actuellement, mais elles ont été à \$85, et pendant un temps assez long.

M. BLIGHT: Je lis à rebours à partir de 1963. En 1963, il y en avait 12,700; en 1962, 12,600; en 1961, 12,300; en 1960, 11,800; en 1959, 11,900; en 1958, 12,100.

M. HORNER (*Acadia*): Cela n'indique absolument aucune augmentation du nombre des actionnaires et, pratiquement, cela n'appuie absolument pas votre demande.

M. BLIGHT: Le prix a été plutôt élevé, monsieur.

M. HORNER (*Acadia*): Eh bien, revenons à l'année où les prix étaient bas, sans remonter aux années de fondation de la compagnie.

M. BLIGHT: Eh bien, je crois qu'il vous faudrait remonter aux années de fondation.

M. HORNER (*Acadia*): Pourquoi ne pas remonter à 1954 ou 1955.

M. BLIGHT: En 1954 il y en avait 8,000 et en 1955, 8,700.

M. HORNER (*Acadia*): Quel était le prix moyen de l'action en 1954?

M. BLIGHT: En 1954, le prix a oscillé entre un maximum de 31% et un minimum de 20; en 1955 entre 30 et 25.

M. HORNER (*Acadia*): Et d'autres actions ont été émises après 1954?

M. BLIGHT: Non, en 1963.

H. HORNER (*Acadia*): Je suis en train de prouver mon argument plutôt que le vôtre; le nombre de 8,000 actionnaires en 1954 ne m'indique pas que le nombre des actionnaires ait augmenté dans de très grandes proportions au cours des dix dernières années.

Mon idée à ce sujet me fait hésiter à penser que cette subdivision des actions aura tendance à faire augmenter le nombre des actionnaires. Je pense que tout ce qui arrivera c'est que les actionnaires actuels seront les seuls à profiter des avantages de la subdivision des actions.

M. KINDT: Évidemment.

M. JOHNSTON: Puis-je mentionner l'histoire de l'Abitibi par exemple?

M. HORNER (*Acadia*): Oui.

M. JOHNSTON: A la fin de 1963, avant qu'on ait eu le temps d'effectuer la subdivision, l'Abitibi avait 19,488 actionnaires; après la subdivision ce chiffre était monté en 1964 à 25,476, soit une augmentation de 6,000 actionnaires.

M. HORNER (*Acadia*): Mais, si je comprends bien, l'Abitibi ne fournit pas une bonne comparaison parce que son champ d'activité est plus ou moins différent.

M. JOHNSTON: C'est vrai, mais cela donne une idée.

M. HORNER (*Acadia*): Il ne s'agit pas de transport.

M. JOHNSTON: La Trans-Mountain est un autre exemple que j'ai indiqué précédemment.

M. HORNER (*Acadia*): Eh bien, cela serait une meilleure comparaison que l'Abitibi.

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

M. COWAN: On a parlé de la Trans-Mountain et il y a des chiffres très intéressants en ce qui concerne les changements du nombre des actionnaires. Est-ce que le contrôle de la compagnie a changé pendant ce temps.

M. JOHNSTON: Pas autant que je sache.

M. COWAN: Ni autant qu je sache.

Le PRÉSIDENT: Voulez-vous que vos chiffres soient enregistrés en ce qui concerne la Trans-Mountain?

M. JOHNSTON: Monsieur le président, la subdivision a eu lieu en 1957 et en 1956; avant la subdivision il y avait 5,521 actionnaires; en 1957 le chiffre est à 7,027.

M. FISHER: Quel était le prix de l'action?

M. JOHNSTON: J'ai cela également. L'action oscillait entre un maximum de \$97 et un minimum de \$75 en novembre 1956; un an après elle était descendue à \$70 et \$57.

M. CAMERON (*Nanaimo-Cowichan-Les Îles*): C'était après la subdivision?

M. JOHNSTON: Non, c'était pendant la période intérimaire entre la demande et le moment où la subdivision a eu lieu en réalité. La subdivision a eu lieu en septembre 1958.

M. CAMERON (*Nanaimo-Cowichan-Les Îles*): C'est ce que je pensais.

M. JOHNSTON: A ce moment-là, le prix maximum était de \$64 et le prix minimum de \$59.

M. FISHER: C'était une subdivision en 5?

M. JOHNSTON: Oui. Le prix des nouvelles actions subdivisées était au début de \$13 environ, je pense, et en novembre il était descendu à \$9.

M. CAMERON (*Nanaimo-Cowichan-Les Îles*): Avez-vous quelque chose après cela?

M. JOHNSTON: Je n'ai rien ici.

M. CAMERON (*Nanaimo-Cowichan-Les Îles*): Je crois qu'elle est à \$21 maintenant.

M. JOHNSTON: Je pense qu'elle est à \$21 ou \$22.

M. WAHN: Elle est maintenant à \$21; elle était à \$14.

M. FISHER: Il y a un progrès mais rien de fantastique.

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

M. FISHER: Monsieur Johnston, j'aimerais vous demander si vous accepteriez de fournir pour nos procès-verbaux la liste des trente-sept principaux actionnaires.

M. JOHNSTON: Oui.

M. FISHER: De cette façon elle serait incluse dans notre procès-verbal.

Le PRÉSIDENT: S'il n'y a pas d'autres questions, adoptez-vous le préambule?

Le préambule est adopté.

Le PRÉSIDENT: Adoptez-vous l'article 1?

Au sujet de l'article 1 — *subdivision du capital social*.

M. HORNER (*Acadia*): Non, je ne crois pas qu'il passera.

M. FISHER: Le président est en train de poser la question.

M. HORNER (*Acadia*): Je m'y oppose.

M. FISHER: Monsieur le président, puis-je poser une question de plus avant que vous ne continuiez? Si je comprends bien, cela ne reviendra pas pour une troisième lecture avant que les témoignages aient été imprimés?

M. BURGESS: Monsieur le président, étant donné la situation au parlement en ce moment, nous proposons que le présentateur du bill demande une troisième lecture cet après-midi.

M. FISHER: On vous mettra sur la liste après la Bank of Western Canada, la Laurentide, etc.

M. JOHNSTON: Cela n'a rien de très nouveau, monsieur.

M. WAHN: Monsieur le président, permettez-moi de dire que, si ce bill est adopté par le comité, je propose, en tant que présentateur du bill, de demander le consentement unanime de la chambre pour qu'il soit étudié en comité plénier cet après-midi. Je pense que si ce consentement unanime était accordé, le bill passerait avant les autres qui sont actuellement à l'ordre du jour. Mais, évidemment, cela supposerait le consentement unanime de la chambre. Par suite de l'insuffisance des heures réservées aux députés, j'espère que le consentement unanime serait accordé si ce bill est adopté en comité.

M. FISHER: Je suis heureux d'apprendre cela.

Le PRÉSIDENT: L'article 1 est-il adopté?

M. HORNER (*Acadia*): Non.

M. KINDT: Non. Je pense que cela devrait être remis jusqu'à ce que nous ayons plus de renseignements.

Le PRÉSIDENT: Quelqu'un a-t-il une proposition à faire?

M. STEWART: Il s'agit sans doute d'une proposition présumée?

Monsieur le président, avant de passer au vote à ce sujet il me semble qu'un grand nombre de critiques adressées à cette compagnie sont en réalité des critiques dirigées contre les opérations boursières en général et contre l'entreprise privée.

M. HORNER (*Acadia*): Continuez.

Le PRÉSIDENT: A l'ordre.

M. HORNER (*Acadia*): Si vous lui permettez de faire un discours je vais en faire un aussi.

M. FISHER: Laissez parler monsieur Stewart; il n'a pas souvent la possibilité de le faire.

M. STEWART: Il se peut bien que ces critiques générales soient valables mais il me semble assez déraisonnable de les faire supporter spécialement à cette compagnie qui,

par suite de sa situation juridique, est obligée de se présenter au parlement pour une mesure particulière à cet égard. On a fait remarquer que, sans cette situation juridique particulière, elle aurait pu procéder par la voie administrative. Je pense que personne ne devrait voter contre cela à moins d'être disposé à aller, comme je crois que M. Cameron l'est, jusqu'aux conclusions logiques qu'implique un vote contre ce bill.

Le PRÉSIDENT: L'article 1 est-il adopté?

M. HORNER (*Acadia*): Monsieur le président, juste avant que vous posiez la question, je voudrais dire une ou deux choses. Je suis opposé à ce projet de loi, mais pas parce que je suis socialiste ou de tendance socialiste, comme l'a laissé entendre l'orateur précédent. Je suis pour la libre entreprise et j'y crois fermement. Mais, personne ne m'a convaincu que la subdivision des actions est une nécessité. Personne ici ne m'a convaincu que le petit Canadien dans la république populaire, comme l'a mentionné M. Fisher —

M. FISHER: Je n'ai pas employé cette expression; j'ai dit les capitalistes du peuple.

M. HORNER (*Acadia*): Je sais ce que vous avez dit, mais je l'ai appliqué dans l'autre sens. Personne ne m'a convaincu que la compagnie vise directement à essayer d'aider le petit Canadien; je pense que les actionnaires de la compagnie sont en train d'essayer de s'aider eux-mêmes. Il s'agit d'un monopole. Avec beaucoup de respect pour l'orateur précédent, j'ai le devoir de faire savoir ce que je pense. Les monopoles, c'est très bien, mais dans un système d'entreprise privée, nous qui croyons à la libre entreprise nous devons nous protéger contre les monopoles et les examiner très soigneusement. C'est ce que fais en votant contre le bill.

M. FORBES: Le principe qui est à la base de cette demande est-il d'encourager la participation des Canadiens dans cette compagnie?

M. HORNER (*Acadia*): Non, ce n'est pas du tout certain.

Le PRÉSIDENT: Je vais poser la question. Tout ceux qui sont en faveur de l'article 1? Tout ceux qui sont contre?

Je déclare l'article adopté.

L'article 2 est adopté.

Le titre est adopté.

Le PRÉSIDENT: Le bill est-il adopté?

M. HORNER (*Acadia*): Non.

Le PRÉSIDENT: Sur division?

M. HORNER (*Acadia*): Sur division.

Le PRÉSIDENT: Dois-je rapporter le bill?

Certains SÉNATEURS: D'accord.

## ANNEXE "C"

INTERPROVINCIAL PIPE LINE COMPANY  
Actionnaires et actions détenues au 31 décembre 1964

Pays	Actionnaires		Actions	
Canada .....	12,617	89%	4,464,917	88%
Etats-Unis .....	1,343	10	563,647	11
Autres .....	167	1	58,718	1
	<u>14,127</u>	<u>100%</u>	<u>5,087,282</u>	<u>100%</u>

PRINCIPAUX ACTIONNAIRES  
(Ceux qui détiennent 10,000 actions ou plus)

Imperial Oil Limited .....	Toronto	Ont.	1,680,000
British American Oil Company Limited .....	Toronto	Ont.	360,000
Gilbert Securities Limited .....	Montréal	P.Q.	183,218
Investors Mutual of Canada Limited .....	Winnipeg	Man.	126,500
Shell Canada Limited .....	Toronto	Ont.	100,000
Roycan & Co. No. 1 A/C .....	Montréal	P.Q.	65,968
Bankmont & Co. ....	Montréal	P.Q.	57,389
Monray & Co. ....	Montréal	P.Q.	50,496
Dif & Co. ....	Boston	Mass.	38,000
Brant Investments Limited .....	Toronto	Ont.	36,470
Compagnie du Chemin de fer canadien du Pacifique (Fonds de pension) .....	Montréal	P.Q.	32,720
Commonwealth International Corp. Ltd. ....	Montréal	P.Q.	30,000
Moncus & Co. ....	Montréal	P.Q.	28,398
Adams & Peck .....	New-York	N.Y.	28,106
Lake & Co. ....	Toronto	Ont.	28,000
Bessemer Securities Corpn. ....	New-York	N.Y.	25,788
Bear Stearns & Co. ....	New-York	N.Y.	23,420
Royjames & Co. ....	Montréal	P.Q.	20,937
Max Tanenbaum .....	Toronto	Ont.	20,720
Investors Growth Fund of Canada Limited .....	Winnipeg	Man.	18,715
Harward & Co. ....	Boston	Mass.	16,825
Hill & Company .....	Boston	Mass.	15,180
Calgary & Edmonton Corporation Limited .....	Calgary	Alb.	15,000
Jenkins & Co. ....	New-York	N.Y.	13,971
Haldor & Co. ....	Boston	Mass.	13,285
Roytor & Co. No. 1 A/C .....	Toronto	Ont.	13,128
The Canada Life Assurance Co. ....	Toronto	Ont.	13,000
Montreal Trust Company A/C T59 .....	Toronto	Ont.	13,000
Prescott & Co. ....	Boston	Mass.	12,000
Régime d'économies de l'Interprovincial .....	Edmonton	Alb.	11,820
Gee & Co. ....	Toronto	Ont.	11,740
Dominick Corporation of Canada .....	Montréal	P.Q.	11,734
McMullen & Hard .....	New-York	N.Y.	10,773
W. J. J. Butler .....	Toronto	Ont.	10,200
Canada Permanent Trust Company .....	Montréal	P.Q.	10,000
Canadian General Investments Limited .....	Toronto	Ont.	10,000
Lynn & Co. ....	New-York	N.Y.	10,000

CHAMBRE DES COMMUNES

Deuxième session de la vingt-sixième législature

1964-1965

---

COMITÉ PERMANENT

DES

CHEMINS DE FER, CANAUX  
ET LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES

*Président: M. JEAN-T. RICHARD*

---

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule 17

---

SÉANCE DU MARDI 23 MARS 1965

---

Concernant le

Bill C-120, Loi modifiant la Loi sur les chemins de fer, la Loi sur les transports ainsi que la Loi sur les chemins de fer Nationaux du Canada et abrogeant la Loi sur le National-Canadien et le Pacifique-Canadien.

---

TÉMOINS:

*De la Commission du Port de Halifax: M. J. W. E. Mingo, président, et M. Ray March, secrétaire exécutif; de l'Union nationale des cultivateurs du Canada: M. Roy Atkinson, président, et M. James N. McCrorie, directeur de la recherche.*

ROGER DUHAMEL, M.S.R.C.  
IMPRIMEUR DE LA REINE ET CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE  
OTTAWA, 1965

21828-1

COMITÉ PERMANENT  
DES  
CHEMINS DE FER, CANAUX ET LIGNES  
TÉLÉGRAPHIQUES

*Président:* M. Jean-T. Richard

*Vice-président:* M. J. Macaluso

MM.

Addison	Guay	McBain
Armstrong	Gundlock	McNulty
Balcer	Hahn	Millar
Basford	Hamilton <sup>(1)</sup>	Mitchell
Beaulé	Horner ( <i>Acadia</i> )	Muir ( <i>Lisgar</i> )
Berger	Howe ( <i>Wellington-</i>	Nugent
Boulanger	<i>Huron</i> )	Olson
Cadieu	Kindt	Orlikow <sup>(2)</sup>
Cameron ( <i>Nanaïmo-</i>	Korchinski	Pascoe
<i>Cowichan-Les-Îles</i> )	Lachance	Prittie
Cantelon	Laniel	Rapp
Cantin	Latulippe	Regan
Cowan	Leblanc	Rhéaume
Crossman	Legault	Rideout (M <sup>me</sup> )
Crouse	Lessard ( <i>Saint-Henri</i> )	Rock
Deachman	Lloyd	Southam
Fisher	MacEwan	Stenson
Forbes	Macdonald	Stewart
Granger	Marcoux	Tucker
Grégoire	Matte	Watson ( <i>Assiniboïa</i> )—60.

(Quorum 12)

*Le secrétaire du Comité,*  
Marcel Roussin.

<sup>(1)</sup> Le 19 mars 1965, M. Hamilton a remplacé M. Pugh.

<sup>(2)</sup> Le 11 mars 1965, M. Orlikow a remplacé M. Winch.

ORDRES DE RENVOI

JEUDI 11 mars 1965.

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

---

LUNDI 15 mars 1965.

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

Attesté.

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

CHAMBER OF DELEGATES

January 11, 1902

Dear Sir:—The Board of Directors of the Chamber of Delegates has the honor to acknowledge the receipt of your letter of the 10th inst. in relation to the proposed amendments to the Constitution of the Chamber of Delegates.

Very respectfully,  
The Secretary

January 11, 1902

Dear Sir:—The Board of Directors of the Chamber of Delegates has the honor to acknowledge the receipt of your letter of the 10th inst. in relation to the proposed amendments to the Constitution of the Chamber of Delegates.

The Board of Directors of the Chamber of Delegates has the honor to acknowledge the receipt of your letter of the 10th inst. in relation to the proposed amendments to the Constitution of the Chamber of Delegates. The Board has considered the same and has decided to refer the same to the Committee on Amendments to the Constitution for their consideration and report.

## PROCÈS-VERBAL

Le MARDI 23 mars 1965.

(32)

Le Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques se réunit ce matin à 9 heures 40 minutes, sous la présidence du vice-président, M. J. Macaluso.

*Présents:* M<sup>me</sup> Rideout et MM. Cameron (*Nanaimo-Cowichan-Les Îles*), Cantelon, Cantin, Cowan, Crouse, Forbes, Howe (*Wellington-Huron*), Legault, Lloyd, Lessard (*Saint-Henri*), Macaluso, MacEwan, Millar, Mitchell, Pascoe, Prittie, Regan, Rock, Southam, Stenson, Stewart, Tucker, Watson (*Assiniboia*)  
—24.

*Aussi présents:* De la *Commission du Port d'Halifax*, MM. J. W. E. Mingo, président; Ray March, secrétaire exécutif; de l'*Union nationale des fermiers*, MM. Roy Atkinson, président; James N. McCrorie, directeur des recherches; de la *Compagnie de chemin de fer Pacifique-Canadien*, M. K. D. Spence, c.r., avocat de la Commission; du *ministère des Transports*, M. H. B. Neuilly, chef économiste, division des chemins de fer et des routes; de la *Maritime Transportation Commission*, M. Craig, S. Dickson; du *ministère de l'Agriculture*, M. J. W. Channon.

Le Comité reprend son étude du Bill C-120.

Le président propose qu'une motion soit avancée selon laquelle tous les mémoires soumis au Comité seront imprimés comme appendices aux témoignages, que les témoins soient entendus ou non.

Sur ce, sur la proposition de M. Prittie, appuyé de M. Forbes,

*Il est résolu*—Que les textes des mémoires soumis par des particuliers ou des associations ayant été invités à comparaître devant le Comité et n'ayant pas eu l'occasion de comparaître, soient imprimés comme appendices aux procès-verbaux et aux témoignages de la dernière réunion régulière de ce Comité.

Le président présente M. Mingo, président de la Commission du Port d'Halifax ainsi que M. Ray March, secrétaire exécutif.

M. Mingo lit quelques extraits d'une déclaration préparée et distribuée en anglais aux membres du Comité. Il s'excuse du délai apporté à l'impression de la version française. (Cette version a été distribuée à la fin de la réunion.)

Les témoins sont interrogés.

Sur la proposition de M. Tucker, appuyée par M<sup>me</sup> Rideout,

*Il est résolu*—que le mémoire de la Commission du Port d'Halifax soit imprimé comme appendice aux délibérations d'aujourd'hui (*Voir Appendice «D»*).

Sur une proposition de M. Stewart, appuyée par M. MacEwan,

*Il est résolu*—que les documents I, II, III, IV, et V, soumis par le ministère des Transports soient imprimés comme appendices aux délibérations d'aujourd'hui (*Voir Appendice «E»*).

Les témoins se retirent et le président les remercie d'avoir comparu.

Le président présente M. Atkinson, président de l'Union nationale des fermiers et M. James N. McCrorie, directeur des recherches.

Comme le mémoire de l'Union nationale des fermiers venait tout juste d'être distribué au Comité, quelques membres proposent l'attermoiement de l'audience et de l'interrogatoire des témoins à plus tard aujourd'hui.

M. Howe (*Wellington-Huron*), appuyé de M. Forbes, propose que le Comité s'ajourne jusqu'à cet après-midi pour étudier le mémoire de l'Union nationale des fermiers.

Après discussion, on met la motion aux voix; le résultat est négatif, avec 6 votes affirmatifs et 7 votes négatifs.

M. McCrorie lit une déclaration préparée qui a auparavant été distribuée aux membres du Comité. Il s'excuse de ne pas pouvoir mettre à leur disposition une version française.

Sur une proposition de M. Tucker, appuyée de M. Southam,

Il est résolu—que le mémoire de l'Union nationale des fermiers du Canada soit reproduite comme appendice aux délibérations d'aujourd'hui (*Voir Appendice «F»*).

A midi, le président annonce que jeudi, le 25 mars, les témoins entendus seront l'Association des manufacturiers canadiens et la *Branch Line Association of Manitoba*, et le 30 mars, La *Canadian Industrial Traffic League* et la *Maritime Transportation Commission*, le Comité législatif national, la Fraternité internationale des employés du chemin de fer.

Comme il est midi, le Comité s'ajourne jusqu'à trois heures et demie, cet après-midi.

### SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

(33)

Le Comité permanent des chemins de fer, des canaux et des lignes télégraphiques se réunit de nouveau à 3 heures 55 minutes de l'après-midi, sous la présidence du vice-président, M. J. Macaluso.

*Membres présents:* M<sup>me</sup> Rideout et MM. Basford, Berger, Cadieu, Cameron (*Nanaimo-Cowichan-Les Îles*), Cantelon, Cantin, Cowan, Crossman, Crouse, Deachman, Forbes, Hahn, Hamilton, Kindt Korchinski, Legault, Lessard (*Saint-Henri*), Lloyd, Macaluso, Macdonald, MacEwan, Matte, McNulty, Millar, Mitchell, Muir (*Lisgar*), Pascoe, Prittie, Rapp, Regan, Southam, Stewart, Tucker, Watson (*Assiniboia*) (35).

*Aussi présents:* De l'Union nationale des fermiers, MM. Roy Atkinson, président, James N. McCrorie, directeur des recherches; de la *Compagnie de chemin de fer Pacifique-Canadien*, M. K. D. M. Spence, c.r., avocat de la Commission. Du *ministère des Transports*, M. H. B. Neuilly, chef économiste de la division des chemins de fer et des routes; M. D. C. Blair, province de la Saskatchewan et M. Alastair Macdonald, c.r.

Le Comité reprend son étude du Bill C-120.

M. Atkinson et M. McCrorie sont de nouveau interrogés.

Les témoins se retirent et le président annonce le programme des prochaines réunions.

Jeudi, 25 mars, l'Association des manufacturiers canadiens, Toronto (Ont.) (M. A. R. Treloard, (Man.) directeur du département des transports), la *Branch Line Association of Manitoba*, Winnipeg (Man.), (M. Remi Depape, président).

Mardi, 30 mars, la *Canadian Industrial Traffic League*, Toronto (Ont.), (M. R. Eric Gracey, gérant général). La *Maritime Transportation Commission* 25 Bedford Row, Halifax (N.-É.), (M. A. G. Cooper, c.r.). Le Comité législatif national de la Fraternité internationale des employés de chemins de fer, Salle 39, édifice CLC, 100 Argyle, Ottawa 4, (Ont.), (M. A. R. Gibbons, secrétaire).

A cinq heures et demie, le Comité s'ajourne jusqu'à jeudi matin 25 mars 1965, à neuf heures et demie.

Le secrétaire du Comité,  
Marcel Roussin.



## TÉMOIGNAGES

Le MARDI 23 mars 1965.

Le VICE-PRÉSIDENT: Madame et messieurs, nous sommes en nombre. Nous devrions peut-être commencer car nous avons avec nous ce matin deux délégations, une de la Commission du Port d'Halifax et l'autre de l'Union nationale des fermiers de la Saskatchewan. Toutefois, avant de commencer, j'aimerais vous soumettre une motion qui sera requise; elle se lit comme suit:

*Il est résolu*—que les textes des mémoires soumis par des particuliers ou des associations invités à comparaître devant ce Comité et qui n'ont pas eu l'occasion de comparaître, soient imprimés comme appendices aux procès-verbaux des délibérations et des témoignages de la dernière réunion régulière de ce Comité.

La motion devrait être ajoutée aux délibérations du Comité. Veut-on présenter une motion?

M. PRITTE: Je fais la proposition.

M. FORBES: J'appuie la motion.

La motion est acceptée.

Le VICE-PRÉSIDENT: Maintenant, messieurs, nous avons avec nous, en premier lieu, le président et le secrétaire exécutif de la Commission du Port d'Halifax; M. J. W. E. Mingo, président, et M. Ray March, secrétaire exécutif. La Commission du Port d'Halifax nous a présenté un mémoire en anglais et en français. La version française ne sera pas disponible avant cet après-midi, étant sous impression.

M<sup>me</sup> RIDEOUT: Procédons donc.

Le VICE-PRÉSIDENT: Nous allons donc commencer, messieurs, M. Mingo est à ma droite et M. March à la droite de celui-ci. Vous pouvez commencer, monsieur Mingo, avec votre mémoire.

M. J. W. MINGO (*président de la Commission du Port d'Halifax*): Merci beaucoup, monsieur le président. M<sup>me</sup> Rideout et messieurs, la Commission du Port d'Halifax, en guise d'explication, constitue un organisme corporatif financé par la cité d'Halifax et chargé de veiller aux intérêts du port. Il s'agit d'une petite commission. M. March est notre seul employé à plein temps. Tous les autres membres de la commission sont des amateurs et comme tels nous ne prétendons pas nous prononcer de façon experte sur la question des tarifs-marchandises. Je vous demande de ne pas oublier ce fait pendant la lecture de l'exposé. Nous avons des vues très formelles à ce sujet, comme nos propos le prouveront. Nous ferons de notre mieux pour répondre à toutes les questions qu'on nous posera et, certainement, si nous ne pouvons répondre aux questions maintenant, nous verrons à y répondre plus tard.

Je veux qu'il soit particulièrement clair dès le début que nous ne nous prétendons pas experts ni même renseignés sur la question des tarifs-marchandises. Toutefois, en qualité de citoyens des Maritimes, nous sommes fortement touchés par les tarifs-marchandises et nous nous y intéressons vivement.

Au nom de la Commission du Port d'Halifax, j'aimerais tout d'abord vous remercier de nous avoir offert l'occasion de présenter cet exposé. Nous sommes fortement impressionnés de la rapidité avec laquelle notre demande a été acceptée et, en fait, nous avons complété vendredi notre mémoire dans sa version anglaise et hier dans sa version française. Malheureusement, par suite des difficultés éprouvées avec le stencil, nous n'avons pas pu apporter avec nous

les exemplaires. On a travaillé toute la nuit sur ces exemplaires et nous avons appris ce matin que le nombre requis d'exemplaires français a été mis à bord d'un avion à huit heures ce matin et arrivera ici à Ottawa à onze heures ce matin. Nous avons pris des dispositions pour qu'un taxi les recueille à l'aéroport et le colis, nous l'espérons, sera ici avant midi et peut-être avant l'ajournement.

Avec votre permission, monsieur le président, j'aimerais commencer par la lecture d'un résumé du mémoire que nous voulons présenter, compléter de temps à autre le résumé de commentaires, et terminer par la lecture d'extraits choisis du mémoire. Je ne me propose pas de lire tout le mémoire vu que vous l'avez entre les mains. Toutefois, j'aimerais avoir l'occasion, si vous me le permettez, de procéder de cette façon pour que le compte rendu contienne en entier la présentation que nous voulons soumettre.

Notre premier point, en réalité un résumé de notre exposé, est celui-ci: tandis que le Bill C-120 porte aussi sur l'abandon des embranchements, sur le déficit des trains de voyageurs et sur le tarif d'expédition du grain, cet exposé traite uniquement des tarifs-marchandises et de la fixation du tarif. Nous n'entreprendrons la discussion d'aucun autre sujet.

La Commission royale MacPherson, dans son rapport, et le personnel du ministère des Transports, dans le témoignage qu'il a présenté devant ce Comité disent—et je cite maintenant un passage du Volume II du rapport de la Commission royale MacPherson, page 216:

nous faisons une distinction entre les buts de la politique nationale du transport, qui sont, à notre avis, l'efficiencce et l'économie dans le système de transport, et les buts d'une politique nationale qui se sert du transport pour arriver à certaines fins. Nous avons insisté sur le fait que l'évaluation des buts d'une politique nationale qui tend à l'expansion économique, à l'unité politique, au bien-être social ou à toute autre fin analogue.

La Commission et le personnel du ministère des Transports ont bien établi que la recommandation du rapport et la disposition du Bill C-120 se limitaient à la mise en œuvre de la politique nationale en matière de transport et ne visaient, du moins en ce qui concerne les Maritimes, à l'application d'aucune politique nationale que ce soit. Plusieurs points du bill, comme la préservation des tarifs du Pas du Nid-de-Corbeau, traduisent sans doute un désir d'unir les deux politiques en ce qui concerne les autres régions du pays. Relativement aux Maritimes, si nous comprenons bien, le bill ne vise à faire mettre en œuvre aucune prétendue politique nationale. Ce genre de politique nationale dans les Maritimes a été mise en œuvre en 1927 par suite de l'adoption de la Loi sur les taux de transport de la Commission royale Duncan. Pour plus de précision, la politique a été conçue au moment de la confédération et mise en œuvre à l'ouverture du chemin de fer international. Fondamentalement, cette politique propose que les tarifs des chemins de fer en vigueur dans les provinces Maritimes et les tarifs du transport par voie de terre des provinces Maritimes au Canada central soient moindres que les tarifs en vigueur dans la région centrale du pays.

La Commission du Port d'Halifax croit qu'on n'a pas suffisamment tenu compte de:

(1) la mesure dans laquelle on applique cette politique nationale aujourd'hui en vertu de la Loi sur les taux du transport des marchandises dans les provinces Maritimes, eu égard à l'évolution de l'économie des Maritimes et de l'industrie du transport depuis 1927.

(2) la mesure dans laquelle, compte tenu de ces changements, cette politique nationale, selon sa conception primitive, suffit aujourd'hui.

(3) la mesure dans laquelle les objectifs de cette politique nationale, tels qu'ils ont été établis en 1926 ou tels qu'ils devraient être révisés aujourd'hui, souffriraient d'une certaine façon de l'adoption du Bill C-120 sous sa forme présente.

Je fais remarquer que l'exposé relatif à ce sujet a été présenté à la Commission royale Gordon et à la Commission royale MacPherson. La Commission royale Gordon a recommandé que la question soit retenue et étudiée plus à fond. La Commission royale MacPherson a reconnu le problème et déclaré la question étrangère à ses attributions. Il est à noter que le sujet n'a pas été retenu et étudié plus à fond par ni l'une ni l'autre des deux commissions. La Commission du Port d'Halifax croit de plus que le développement des industries secondaires dans les provinces maritimes est la clé de la solution du chômage et des problèmes de subsistance normale éprouvés dans cette région. A notre avis, les frais de transport en direction et en provenance du centre du Canada constituent probablement le principal obstacle au développement de cette industrie. Le Port conclut donc qu'il faudrait nommer une Commission royale dès que possible et la charger de la même tâche que la Commission royale MacPherson jugeait étrangère à ses attributions, c'est-à-dire l'importance du transport dans l'évolution de l'économie actuelle des Maritimes, le programme national que le gouvernement fédéral devrait lancer dans cette région aujourd'hui et l'effet sur ce programme du Bill C-120. Jusqu'à ce que nous puissions étudier les constatations de cette Commission, l'application du Bill C-120 dans les maritimes devrait être réservée. Essentiellement, voilà ce que nous demandons.

Quelle est l'importance du transport pour les Maritimes? On en a beaucoup entendu parler et on a beaucoup fait dernièrement au sujet de ce qui a été appelé le sous-développement des provinces de l'Atlantique comparativement au reste du pays. De façon générale, on semble croire que tandis que nos industries primaires deviendront de plus en plus efficaces et productives, elles n'emploieront pas un nombre suffisamment plus élevé de gens; par conséquent, notre principal espoir d'employer et de retenir la grande majorité des gens qui grandissent et reçoivent une instruction dans les Maritimes aujourd'hui réside dans le perfectionnement des industries de fabrication secondaires.

Le coût du transport en direction et en provenance du centre du Canada est l'une des principales raisons pour lesquelles les industries secondaires de fabrication aux Maritimes n'ont pas évolué au même rythme qu'ailleurs. Tant que les conceptions du commerce et des tarifs de ce pays demeureront les mêmes, le coût du transport, à l'avis de la Commission du Port d'Halifax, continuera de constituer un problème économique important dans la région. C'est là, bien entendu, le principal problème du port d'Halifax. La navigation hivernale sur le Saint-Laurent, la voie du Saint-Laurent et tous les autres progrès en matière de transport accomplis dans les autres régions du pays n'auraient absolument aucun effet sur notre commerce d'exportation et d'importation si une réduction des tarifs-marchandises par chemin de fer pour les transports par voie de terre entre Halifax et le centre du Canada était possible. A ce propos, j'aimerais faire remarquer que la Loi sur les taux du transport des marchandises dans les provinces Maritimes ne s'applique en aucune façon à ce commerce.

Quelle est la situation générale? Les Maritimes sont ce que la Commission royale MacPherson appelle une région de monopole important pour les chemins de fer, avec le résultat que les nombreuses augmentations du tarif-marchandises pour transport horizontal autorisées pendant les quinze années suivant immédiatement la dernière guerre ont été appliquées avec plus de force ici que dans les autres parties du Canada où le transport soutient une concurrence plus serrée.

Permettez-moi de développer ce point pour un moment. Au cours de la période 1948-1958, les tarifs de catégories applicables en Nouvelle-Écosse ont été augmentés de plus de 157 p. 100. La Loi sur les taux du transport des marchandises dans les provinces Maritimes, telle qu'elle a été adoptée en 1927, prévoyait une réduction de 20 p. 100; selon une modification apportée en 1957,

cette réduction a été augmentée à 30 p. 100. Comme la réduction ne s'applique qu'aux tarifs de catégories, la philosophie de cette loi était de redonner aux expéditeurs des Maritimes l'avantage dont ils avaient joui sur la ligne de chemin de fer Intercolonial jusqu'en 1912 environ. Bref, on voulait que les tarifs soient inférieurs aux prix en vigueur ailleurs au Canada.

Toutefois, par suite de ces augmentations des tarifs-marchandises pour transport horizontal, par suite du trafic effectué ailleurs au Canada, et par suite des prix convenus ou des taux concurrentiels que les chemins de fer avaient le droit de donner, la différence a été entièrement dérangée; par conséquent, au lieu d'être inférieurs, dans les Maritimes, aux taux exigés ailleurs au Canada, ces taux étaient inférieurs aux taux de catégories partout ailleurs au Canada, mais non aux taux du trafic dirigé ailleurs au Canada; la différence est disparue.

Bien qu'aucune étude gouvernementale n'ait été entreprise à ce sujet, il est manifeste, d'après le travail effectué par la Commission des Transports des Maritimes que ce fait a de beaucoup contribué à briser et dans plusieurs cas à briser complètement les objectifs de la Loi sur les taux du transport des marchandises dans les provinces Maritimes. De nouveau, bien qu'aucune étude gouvernementale n'ait été poursuivie sur cette question, il est difficile de croire que les objectifs de la Loi sur les taux du transport des marchandises dans les provinces Maritimes et le programme national qu'elle prétend appliquer n'exige pas quelque recherche, eu égard à tout ce qui s'est passé depuis la conception primitive du programme en 1927.

Pour ces raisons, la Commission du Port d'Halifax est d'avis que ces deux questions devraient faire l'objet d'une enquête immédiate de la part d'une Commission royale fédérale et qu'à l'avenir ce genre d'enquête devrait être reprise à tous les dix ans, comme on le fait pour la Loi sur les banques.

Que craignons-nous au sujet du bill en général? Compte tenu de ce qui a été dit sur l'importance pour l'économie des Maritimes du coût du transport par voie de terre en direction et en provenance du Canada central, il ne devrait pas être difficile de comprendre l'appréhension avec laquelle les citoyens de cette région accueillent les modifications proposées de la Loi sur les chemins de fer, dispositions qui abrogent plusieurs des dispositions permettant à la Commission des transports du Canada de refuser des taux jugés injustes ou déraisonnables, et prévoyant que dorénavant tous les taux, en vertu de la loi, doivent être compensatoires et sujets à une classe très limitée d'appels interjetés à la Commission, laissant ce que nous considérons comme une décision hautement arbitraire et obscure, la responsabilité de décider quand un taux est compensatoire aux analystes des coûts et aux opérateurs de calculatrices au service des chemins de fer.

Comme je comprends le droit d'appel, si un expéditeur pense que les chemins de fer jouissent de conditions presque monopolisantes, il a le droit de faire appel à la Commission et s'il est prêt à accepter une entente d'un an pour expédier par chemin de fer, il a le droit de demander à la Commission de fixer un taux égal aux coûts variables, plus 150 p. 100. Comme la loi le définit, un taux compensatoire n'est rien de moins que les frais variables. La différence entre les limites, à mon avis et à celui de la Commission du Port d'Halifax, assure une marge très large et en fait annule l'utilité du droit d'appel à la Commission. A notre avis, il est peu probable que plusieurs taux vont jamais dépasser la marge assurée par la loi pour la Commission.

Maintenant, il est vrai qu'on ait assuré qu'en général, en vertu du bill, les taux des chemins de fer actuels sont compensatoires; qu'on n'envisage aucune augmentation et que les modifications proposées, si elles sont adoptées, ne toucheront pas aux objectifs de la Loi sur les taux du transport des marchandises dans les provinces Maritimes. Toutefois, il nous est venu à l'esprit que si les taux avaient été augmentés de 127 p. 100 de 1948 à 1958, il est difficile de croire que ces derniers sont encore compensatoires aujourd'hui. De

toutes façons, à notre connaissance, on ne s'est jamais prononcé avec autorité à cet effet. Même si ces taux sont compensatoires de façon générale, il demeure toujours possible que les taux pour Halifax et Sydney Nord soit ajustés en faveur de l'expéditeur envoyant des marchandises à Halifax.

Ou que les taux pour Saint-Jean et Halifax soient ajustés en faveur de trajets moins longs à Saint-Jean, la chose comportant dans chaque cas des effets désastreux pour les manœuvres au quai des trajets plus longs. A notre avis, ce genre d'écart ou d'opération ne devrait pas être permise sans une étude beaucoup plus poussée qu'on ne semble avoir effectuée de ses effets sur toute l'économie.

Et de nouveau, et c'est peut-être là le principal, même si les taux sont justifiables aujourd'hui, rien dans le bill ne semble prévenir une répétition des faits survenus entre 1945 et 1958; c'est-à-dire la compensation de la main-d'œuvre croissante et des autres frais d'exploitation par l'introduction d'augmentations de taux appliqués dans une plus grande mesure dans les régions de monopole remarquable, dans les provinces Maritimes, par exemple.

Finalement, comment savoir l'effet de ces changements de procédure sur la fixation des tarifs-marchandises de chemins de fer et sur la politique nationale par l'application de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes ou—et elle devrait être révisée aujourd'hui—si aucun Comité du gouvernement n'a effectué d'étude sur la question, ou même sur ce que devrait être cette politique nationale aujourd'hui?

En résumé, on n'a pas suffisamment étudié, à notre avis, au niveau gouvernemental, les effets du Bill C-120 sur l'économie des Maritimes pour permettre à quiconque de connaître ces effets ou de les évaluer, et la situation nous apparaît loin d'être rassurante.

Monsieur le président, j'aimerais lire maintenant des passages choisis du mémoire que nous avons déposé, et j'aimerais commencer en attirant votre attention sur les citations qui figurent au début du mémoire, citations prises dans les discours de Sir John A. Macdonald et de Sir Georges-Étienne Cartier à Halifax le 12 septembre 1864, il y a 100 ans. Il est très intéressant, à mon avis, de considérer les progrès du chemin de fer Intercolonial dans leur contexte historique, et avec votre permission, j'aimerais lire un ou deux paragraphes de ces extraits, en commençant par un extrait du discours de M. Macdonald.

On ne peut nier que les chemins de fer, en tant qu'entreprise commerciale, seraient d'un avantage commercial comparativement mince pour le peuple canadien.

«Avec le Saint-Laurent l'été, et les ports américains en temps de paix, nous avons tout ce dont nous avons besoin. Nous reconnaissons, toutefois, le fait que la paix peut cesser, et que nous devons trouver d'autres débouchés si nous ne voulons pas être coupés de l'océan pendant quelques mois de l'année. Nous voulons ressentir une plus grande sécurité—nous voulons savoir que nous pouvons recevoir de l'aide immédiatement en cas de danger.

«Dans le cas d'une union, ce chemin de fer doit être une entreprise nationale, et le Canada contribuera avec plaisir dans toute la mesure du possible à établir cet important lien sans lequel aucun rapport politique ne peut être complet.

«Quelle sera la conséquence pour cette cité, dans toute sa prospérité, de ce lien de communication? Montréal soutient en ce moment la concurrence avec New York pour le commerce du Grand Ouest. La construction de la route permettra vite à Halifax de devenir l'un des grands centres de commerce du monde.»

«J'ai entendu prononcer, depuis que je suis à Halifax, l'objection que vous risquez beaucoup d'être absorbé. Je puis très facilement dissiper ces craintes.

«Je réponds par une question: vous opposez-vous à vous faire absorber par le commerce? Halifax, par la route intercoloniale, sera l'entrepôt du commerce dont jouit actuellement Portland, Boston et New York. Si vous ne voulez pas faire tout en votre pouvoir pour amener à une fin satisfaisante cette grande question, vous nous forcerez à diriger tout ce commerce que vous devriez recevoir vers des canaux américains. Les gens de la Nouvelle-Écosse ou du Nouveau-Brunswick vont-ils être mieux de ce qu'ils ne sont pas absorbés par le commerce ou la prospérité?

«Il est aussi évident que le soleil brille à midi qu'après la construction du chemin de fer intercolonial—et cette construction est nécessaire si la confédération est adoptée—des navires à vapeur quitteront et aborderont presque quotidiennement, dans leur navette entre Halifax et Liverpool, cette première ville—en fait, on aura le service d'un transbordeur entre Halifax et Liverpool. (Applaudissements).»

Georges-Étienne Cartier

Le reporter ajoute entre parenthèses «applaudissements». Tous ceux qui ont vu le quai d'Halifax l'été apprécieront ce fait.

M. REGAN: Le transbordeur est en retard.

M. MINGO: Quel son pour les oreilles des gens d'Halifax aujourd'hui! Au bas de la page 2, je lis ce qui suit:

«A la veille de la confédération, notre région, qui jouissait d'une économie mûre et prospère, commençait à ressentir la pression d'une révolution dans l'industrie des transports. Après avoir comparé la promesse d'un chemin de fer intercolonial aux risques et aux obligations d'une union politique avec le Canada, on a décidé d'accepter l'union.

Voici maintenant ce qu'on peut lire à la page 3:

«Le chemin de fer Intercolonial a été complété en 1876. D'après les témoignages que nous avons recueillis, il semble qu'à partir de cette année jusqu'à 1912, les intérêts des provinces Maritimes furent assez bien sauvegardés, l'échelle des taux du fret étant fixée de manière à tenir compte des besoins du trafic. Le niveau peu élevé des taux qui prévalurent sur le réseau de l'Intercolonial avant 1912 doit être justement interprété à notre avis comme l'accomplissement par les gouvernements successifs de la politique et des engagements qui ont entouré le chemin de fer dès le commencement, quelles que soient les impressions créées par la forme de son administration.

«Alors qu'une analyse détaillée de la première structure des tarifs du chemin de fer intercolonial serait peut-être souhaitable, il est douteux que la chose contribuerait à préciser de façon importante les questions principales de politique en ce qui concerne les tarifs de la ligne. Qu'il suffise de dire que les tarifs réels de l'Intercolonial étaient fondés sur les tarifs des autres chemins de fer du Canada, mais qu'ils étaient généralement inférieurs, par suite, directement, de l'attitude du gouvernement vis-à-vis de l'exploitation de la ligne.» (Exposé soumis à la Commission royale des transports par la Commission des transports des Maritimes, 1961, page 7).

Vers 1912, l'Intercolonial a commencé à augmenter ses tarifs-marchandises par rapport aux autres compagnies de chemins de fer du Canada. Le programme est décrit dans l'exposé présenté par la Commission des transports des Maritimes à la Commission royale des transports (1960):

«On pourrait citer bien d'autres cas pour démontrer comment les tarifs de l'Intercolonial ont été augmentés pendant cette période (c'est-à-dire de 1912 à 1923), certains de plus de 200 p. 100, et que des tarifs spéciaux étaient parfois annulés et remplacés par des tarifs plus élevés, contrairement à la politique en matière de tarifs de la ligne avant 1912. Cette opération «d'égalisation» s'est complétée en 1923 lorsque l'Intercolonial s'est intégré au réseau de la compagnie de chemins de fer du National-Canadien et est ainsi tombé sous la juridiction de la Commission des transports du Canada. A cette époque, les tarifs de l'Intercolonial avaient atteint le niveau des tarifs en vigueur en Ontario et au Québec, et leur niveau inférieur auparavant prévu avait complètement disparu.»

La Commission royale Duncan sur les réclamations des Maritimes, en 1926, a déclaré ce qui suit au sujet des tarifs-marchandises augmentés:

Nous sommes arrivés définitivement à la conclusion que l'échelle des taux telle que modifiée depuis 1912 a imposé au commerce et à l'industrie des Provinces maritimes a) un fardeau qui, s'il faut en croire les obligations et les engagements contractés à la Confédération, ne devait pas être imposé à ces provinces et b) un fardeau qui, de fait, est la cause en grande partie de la dépression anormale qui existe aujourd'hui dans les Provinces maritimes du commerce et des entreprises qui ont pris naissance et ont progressé avant 1912 d'après la base sur laquelle l'échelle des taux fut établie à cette époque.

Les constatations et les recommandations de la Commission Duncan ont abouti à la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes qui conférait «certains avantages statutaires» en ce qui concerne les tarifs des chemins de fer dans les Maritimes. En pratique, ces avantages statutaires assuraient une réduction de 20 p. 100 sur tous les tarifs-marchandises à l'intérieur d'un «territoire choisi» (qui revenait à peu près aux provinces maritimes) et de 20 p. 100 pour la partie du trajet effectuée dans le territoire choisi à partir de points situés à l'intérieur de ce même territoire en direction de points situés à l'ouest du territoire, au Canada.

La réduction de 20 p. 100 est significative.

«Pour les besoins actuels, il est plus important de remarquer que le président de la compagnie de chemins de fer National-Canadien a admis en témoignage, que dans l'administration de la division de l'Atlantique (dont la plus grande partie est le réseau intercolonial) on ne tient pas compte dans la structure des tarifs actuelle, des considérations spéciales qui s'y rapportent, tel qu'il est indiqué dans les serments et déclarations déjà mentionnés.

A notre avis, l'augmentation résultant des changements qui sont survenus dans les taux fixes en 1912—en plus de l'augmentation générale remarquée dans les autres parties du réseau national—est aussi juste que possible, compte tenu de ces considérations spéciales, et conséquemment, devraient être transférées des Maritimes au Dominion pour que l'intention primitive soit respectée. Nous recommandons, par conséquent, une réduction immédiate de 20 p. 100....»

Le fait à noter ici, à mon avis, est que primitivement—l'intention—et cette intention a été observée jusqu'en 1912, négligée au cours de la période suivant cette année et reprise en 1926—était que les tarifs des chemins de fer dans les provinces maritimes, et en général des provinces maritimes au Canada central, soient inférieurs aux taux en vigueur ailleurs au Canada. Ce que nous voulons démontrer ce matin, c'est que la chose n'est plus vraie et que le Bill C-120, s'il est appliqué dans sa forme actuelle aux provinces maritimes, aggravera une situation déjà intolérable.

L'article 6 de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes prévoit que les tarifs ainsi réduits devaient être considérés comme tarifs statutaires et en tant que tels «aucunement fondés sur quelque principe que ce soit de remboursement juste envers la compagnie de chemin de fer pour le service rendu dans le transport de la marchandise.» L'article 8 de la loi prévoit que le gouvernement fédéral devrait payer à la compagnie de chemin de fer la différence entre les tarifs normaux et les tarifs réduits.

Au cours des années, on a pu remarquer une diminution relativement constante, causée en majeure partie par les diverses augmentations des tarifs-marchandises en ce qui concerne le transport horizontal, des bénéfices de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes. Le rapport préliminaire de la Commission royale sur les possibilités économiques du Canada, en 1956, reconnaissait que «les moyens de transport de la région de l'Atlantique demandent à être améliorés». Dans son rapport final, la Commission va même plus loin: elle recommande «une nouvelle étude des effets actuels de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes».

La Commission royale MacPherson en fait a déclaré que cette étude dépassait ses attributions et c'est réellement cette étude que nous demandons au Comité de recommander aujourd'hui.

Dans son discours du budget du 14 mars 1957, le ministre des Finances d'alors a répondu dans les termes suivants aux constatations de la Commission royale:

Il est possible d'agir immédiatement à l'égard d'une certaine question. Je veux parler des difficultés particulières qu'ont occasionnées à la région atlantique les majorations superposées du tarif-marchandises qu'on a décrétés depuis dix ans. Ces augmentations ont frappé plus lourdement le transport de denrées entre la région atlantique et le Canada central que le transport ferroviaire à l'intérieur des provinces centrales. En conséquence, elles ont nui, au point de vue concurrence, dans la région de Montréal et aux endroits situés plus à l'ouest, aux produits des provinces Maritimes.

Une étude de la hausse moyenne des taux de transport de ces marchandises depuis 1947, par comparaison avec la hausse qui a atteint le reste du Canada, révèle qu'une augmentation de la subvention versée au titre de la loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes est motivée. Autrement dit, un relèvement de la subvention, de son niveau actuel de 20 p. 100 à 30 p. 100, pour les marchandises partant des provinces Maritimes, redonnera à ces taux la valeur qu'ils avaient relativement à d'autres taux canadiens à la fin de la seconde Grande Guerre.

Le point important sur lequel je veux appuyer ici est celui-ci: si c'était l'intention, ce n'est pas là le résultat. La chose a rétabli la différence entre les taux de catégories, mais le trafic ailleurs au Canada a commencé à se faire à des taux de plus en plus bas que les taux fixés par des prix convenus ou des taux concurrentiels.

Pour récapituler, la loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes devait assurer certains avantages statutaires aux expéditeurs des Maritimes. Ces avantages sont, essentiellement, la différence centésimale en faveur des expéditeurs des Maritimes en vigueur avant 1912 entre le niveau général des tarifs du réseau Intercolonial et le niveau général des tarifs dans les autres parties du réseau national. Cette relation s'est vu confirmée et de nouveau établie par la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes en 1927, et supposément de nouveau établie en 1957 lorsque fut réaffirmée par implication le principe d'une différence favorable des tarifs de chemin de fer dans un territoire choisi et d'un territoire choisi en direction du Canada central, comparativement aux tarifs en vigueur pour le transport effectué entre différents points du Canada central.

Mais cette différence favorisant les expéditeurs des Maritimes n'est non seulement disparue; dans plusieurs cas, elle favorise maintenant de façon importante les expéditeurs du Canada central. Les expéditeurs des Maritimes ont non seulement perdu ces "certains avantages statutaires" qui leur auraient donné accès aux marchés du Canada central, mais plusieurs produits ne soutenant aucune concurrence avec les produits des maritimes sont dirigés sur les marchés centraux à un tarif-marchandises passablement différent qui les favorise. Outre cette situation, on veut maintenant imposer le Bill C-120.

Le Bill C-120 ne pourrait résulter qu'en augmentations des tarifs-marchandises. Les chemins de fer augmenteraient probablement leurs tarifs le plus radicalement là où leur concurrence est la plus faible et appliqueraient probablement des augmentations moindres et moins élevées là où leur concurrence est la plus forte.

La région de l'Atlantique pourrait ainsi s'attendre à des augmentations de tarifs relativement rapides et importantes, tandis que dans le centre du Canada, où le niveau général des tarifs de chemins de fer est déjà moindre que dans la région de l'Atlantique, les augmentations de taux seraient moins importantes et moins fréquentes.

Nous allons maintenant discuter l'importance du Bill C-120 pour le port d'Halifax. Le bill C-120 nuirait aussi au tarif des chemins de fer des marchandises destinées à l'importation et à l'exportation. Ces tarifs sont d'une grande importance pour l'économie des Maritimes en raison de l'apport soutenu qu'elle reçoit du transport par navire et de l'exportation et de l'importation effectuées aux ports d'Halifax et de Saint-Jean. La valeur des services rendus aux navires et aux cargos au port d'Halifax seul approche 20 millions de dollars par année. Si les frais du transport des marchandises en provenance du centre du Canada en direction et en provenance d'Halifax et de Saint-Jean devaient excéder les frais du transport en direction et en provenance des ports américains en hiver, on pourrait s'attendre à ce que les marchandises soient maintenant dirigées vers les ports des États-Unis. La chose nuirait aux débardeurs, aux manipulateurs des marchandises, aux agents en douanes, aux agents expéditeurs et aux employés des chemins de fer eux-mêmes des provinces de l'Atlantique.

Les tarifs du transport ferroviaire des marchandises destinées à l'exportation et à l'importation dans tous les ports (sur la côte est des États-Unis tout comme sur la côte canadienne) sont maintenant régis par une structure de parité entre les tarifs des ports qui assure indépendamment de la distance d'un point commun d'origine à deux ou plusieurs ports, que le tarif d'exportation sera le même ou presque le même comme il l'est entre divers ports. Halifax et Saint-Jean ont ainsi l'occasion d'attirer les marchandises en dépit de leur distance relativement importante des points d'origine.

La loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes, quelle que soit sa valeur dans l'amélioration des problèmes domestiques des tarifs de voie ferrée dans la région de l'Atlantique, ne s'applique

pas aux tarifs ferroviaires des importations et des exportations sauf en ce qui concerne quelques taux très peu nombreux d'exportation de marchandises provenant d'un territoire choisi, qui, de toutes façons, ne tomberaient pas sous le coup de la structure des taux paritaires des ports.

Le Bill C-120 pourrait signifier la divergence, en hiver, d'importants tonnages de marchandises en transit des ports du Canada aux ports des États-Unis ainsi qu'une perte correspondante d'emplois et d'affaires à Halifax et à Saint-Jean. Comme exemple de la gravité de notre problème, le port d'Halifax manipule maintenant quelque 800,000 tonnes de marchandises en transit par année, dont la valeur pour l'économie locale est estimée, en ce qui concerne la main-d'œuvre et les services, à au moins \$12 la tonne.

En vous soumettant ainsi un bref aperçu de ses principales objections au Bill C-120 dans sa forme actuelle, la Commission du port d'Halifax réitère son attitude qu'elle maintient de longue date: quelles que soient les mesures requises, et dès que celles-ci sont requises, pour assurer la région de l'Atlantique les tarifs-marchandises constamment concurrentiels qui lui ont été promis à la confédération, par des statuts subséquents et par des études effectuées par des commissions royales, le coût de cette mesure devrait être assumé par le trésor fédéral et non par la compagnie de chemins de fer.

En guise de conclusion, on a beaucoup accompli ces dernières années à tous les niveaux du gouvernement et dans les organisations privées et volontaires pour améliorer l'économie des provinces maritimes et pour équilibrer celle-ci avec le reste du Canada. Parmi les raisons données, l'aspect le plus sensible et le plus vulnérable de cette économie est le coût du transport à destination et en provenance du Canada central. Le Bill C-120 dans sa forme actuelle laisse entrevoir un effet préjudiciable très marqué sur cette économie. Dans ces circonstances, il serait peu sage, voire peu intelligent, d'appliquer le bill à cette économie, et de risquer ainsi d'annuler une bonne partie du bon travail accompli, jusqu'à ce que la politique nationale des Maritimes en matière de transport pour la région et l'effet du Bill C-120 sur cette politique puissent être évalués au niveau gouvernemental.

Cette tâche d'évaluation revient, à notre avis, à une commission royale fédérale et elle devrait être effectuée périodiquement, probablement à tous les dix ans.

Je vous remercie beaucoup. Voilà qui termine notre exposé officiel. Si vous avez des questions auxquelles nous pouvons répondre, nous serons très heureux d'essayer.

Le VICE-PRÉSIDENT: Avant qu'on ne pose de questions, j'aimerais signaler au Comité que M. Mingo et le secrétaire exécutif ont un rendez-vous avec le ministre du Travail à onze heures et demie. Si la période des questions se prolonge, nous devrions les laisser partir au plus tard à onze heures et quart. Ils pourront revenir cet après-midi dans la salle du Comité sur les chemins de fer. Toutefois, M. Mingo prévoit et je prévois aussi que ces questions ne se prolongeront pas.

Madame Rideout.

M<sup>me</sup> RIDEOUT: Messieurs, en qualité de citoyenne des Maritimes, je vous fais mes compliments sur votre mémoire. Je sais que nous, les membres du Comité sur les chemins de fer, sommes sympathiques à votre problème et, certainement, je ne pourrais être plus d'accord avec vous pour dire que les moyens de transport de la région de l'Atlantique ont besoin d'être améliorés.

Je ne vous pose pas cette question pour critiquer votre mémoire, mais plutôt pour élucider un point qui figure à la page 7. Il s'agit du deuxième paragraphe.

Et les compagnies de chemins de fer ne pourraient-elles pas déclarer arbitrairement, si le Bill C-120 devait être adopté dans sa forme actuelle,

qu'un des tarifs existant ou tous ceux-ci, entre les provinces de l'Atlantique et les points de destination du Canada central ne sont pas compensatoires et de mettre ensuite en cause l'obligation statutaire si comode de l'article 334 pour les augmenter?

Sûrement, monsieur le président, la Commission des transports du Canada va se renseigner pour savoir si les tarifs compensatoires ne sont pas déclarés non compensatoires par la compagnie de chemins de fer National-Canadien.

M. MINGO: Pour répondre à votre question, madame Rideout, le but de ce paragraphe, à mon avis, est de faire remarquer que, initialement de toutes façons, d'un point de vue pratique, l'intention primitive est le plus loin peut-être que la plupart des expéditeurs veulent aller. Qu'un tarif soit compensatoire ou non est une décision qui revient aux compagnies de chemins de fer elles-mêmes. Si un expéditeur n'est pas satisfait de cette détermination, et s'il est à même d'établir qu'il exploite dans des conditions presque monopolisantes, il peut faire appel à la Commission et lui demander, dans les conditions que j'ai énoncées plus tôt, de fixer un tarif pour lui. Mais le tarif que fixera la Commission est le coût variable tel que déterminé par la Commission plus 150 p. 100, taux, sauf erreur, beaucoup plus élevé que tout autre tarif; ce n'est pas un tarif pratique. De nouveau, comme je l'ai mentionné au début, je ne suis pas une autorité en la matière, mais c'est ce qu'on m'a dit et c'est ce que je crois comprendre.

M<sup>me</sup> RIDEOUT: Vous pensez que c'est vraiment là une façon juste d'en venir à une décision, en ce qui concerne le tarif?

M. MINGO: La chose n'est pas simple. Je comprends le problème des compagnies de chemins de fer et je reconnais l'avantage d'un réseau de transport sain dans les intérêts de l'économie générale.

Le point sur lequel nous insistons ici, c'est que la politique nationale en matière de transport telle qu'indiquée dans le Bill C-120, n'a pas été étudiée en fonction de son effet sur ce qui a été appelé le transport national dans les provinces maritimes, du moins nous n'avons pu voir la preuve de cet examen. A notre avis, jusqu'à ce que cette étude soit entreprise, et par une commission royale préférablement, le bill ne devrait pas s'appliquer aux Maritimes. S'il doit être appliqué aux Maritimes, nous ne trouvons rien dans le bill qui empêche l'usage de la politique nationale en matière de transport de se continuer dans les Maritimes, comme c'est le cas depuis la guerre; ce sera encore la même chose.

M<sup>me</sup> RIDEOUT: A votre avis, en raison de notre location géographique, les termes de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes fourniront une protection suffisante à notre région particulière?

M. MINGO: Les termes de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes tels qu'ils existent ne fournissent aucune protection du tout au sujet de la différence que la loi devait maintenir entre les taux de catégories dans les Maritimes et les tarifs du transport ailleurs au Canada. Ces prix ne sont pas parmi les tarifs de catégories principaux du tout mais sont des frais convenus et des tarifs concurrentiels dont la Commission, en vertu de la loi, ne peut tenir compte.

M<sup>me</sup> RIDEOUT: Vous croyez alors que les expéditeurs des Maritimes s'en ressentiraient durement si le bill était adopté sans une commission royale?

M. MINGO: Oui, nous croyons qu'une situation maintenant peu satisfaisante deviendra encore moins satisfaisante.

M. MACÉWAN: J'aimerais aussi souhaiter la bienvenue à M. Mingo. Je l'ai rencontré, pour la dernière fois, devant les tribunaux de la Nouvelle-Écosse. Nous n'étions ni l'un ni l'autre témoins, mais aujourd'hui, il est témoin. Toutefois, je promets d'être juste.

J'aimerais lire à M. Mingo un extrait d'un document que j'ai ici, et lui demander ses commentaires. Ce document porte sur le bill C-120 et se lit comme suit:

Les compagnies de chemin de fer, en vertu du programme maximum-minimum, seront libres de fixer des tarifs conformes aux exigences commerciales. Elles seront toutefois encore soumises à l'article précédent de la loi et devront voir si tel changement relatif aux tarifs adopté ailleurs va «détruire ou nuire» aux avantages accordés aux expéditeurs du territoire choisi «en faveur de personnes ou d'industries situées ailleurs.»

Voici la partie importance, monsieur le président.

Il s'agira d'une question de fait et même si la chose ne signifie pas que tous les tarifs des Maritimes doivent être maintenus 30 p. 100 au-dessous des autres tarifs ailleurs au Canada, elle signifie que les compagnies de chemin de fer devront s'assurer que leur tarification ne détruira pas les avantages tarifaires mentionnés à l'article 7. De toutes façons, les expéditeurs du territoire choisi seront libres de se plaindre à la Commission pour obtenir un rajustement si leur avantage est détruit ou touché de façon préjudiciable. Les expéditeurs des Maritimes seront ainsi sûrs de continuer à bénéficier de tarifs préférentiels.

M. MINGO: Mes commentaires à ce sujet se divisent en deux. Tout d'abord, puis-je commenter la réduction de 30 p. 100? On a calculé que de 1948 à 1958 les tarifs ont augmenté de plus de 150 p. 100; une réduction de 30 p. 100, importante à première vue, n'a donc aucune importance.

Je n'ai pas étudié la loi et par conséquent je ne puis donner une opinion légale même si le droit est ma profession. Si j'ai bien compris la loi, d'après ce que d'autres m'en ont dit, celle-ci n'accorde aucune juridiction à la Commission pour baisser les tarifs de catégories dans les Maritimes en vue de maintenir la différence relative aux prix convenus et aux tarifs concurrentiels du trafic ailleurs au Canada. De plus en plus, le trafic ailleurs au Canada se fait à des prix convenus et à des taux concurrentiels. Cette pratique date des années trente, mais elle s'est fait sentir plus fortement ces quinze dernières années. Par conséquent, la différence est maintenue en ce qui concerne un tarif hypothétique, ou du moins un tarif de catégorie qui devient hypothétique, vu que le trafic se fait de plus en plus rarement à ce tarif.

Voilà ce que je pense de l'extrait.

M. MACÉWAN: Dans votre mémoire, monsieur Mingo, vous mentionnez à la page 7 que tant qu'un tarif est prouvé compensatoire, le tarif minimum devrait être appliqué—mais non le tarif maximum—par la Commission, et que par conséquent les tarifs pourraient augmenter.

M. MINGO: C'est tout à fait vrai. Aucun doute à cet égard.

M. MACÉWAN: Comme on vient de l'annoncer, la question est à l'étude, mais si je comprends bien votre exposé, la Commission des transports des Maritimes croit que la chose n'a pas été suffisamment étudiée et qu'une commission royale devrait être instituée pour étudier la question.

M. MINGO: On devrait instituer une autre Commission royale comme la Commission Duncan, une commission royale fédérale. A notre avis, seule une étude poursuivie à ce niveau, revêtue de cette autorité, peut apporter des recommandations qui auront suffisamment de poids, le poids suffisant, à notre avis, pour engendrer une politique souhaitable en matière de transport dans les provinces Maritimes.

M. MACÉWAN: Et si le Bill C-120 ou quelque autre bill est présenté au cours de la prochaine session, vous demandez que les Maritimes soient exclues des dispositions de tout bill susceptible d'être adopté par le Parlement.

M. MINGO: Les détails varient; il se peut qu'elles devraient être exclues ou qu'une disposition du bill prévoit qu'aucun des tarifs actuellement applicables dans les Maritimes soient augmentés. Nous demandons certainement que les provinces Maritimes soient exclues de la portée du bill jusqu'à ce qu'une commission royale soient nommée et ait eu l'occasion de faire rapport et que ses constatations soient évaluées.

Le VICE-PRÉSIDENT: Avez-vous une question, monsieur Stewart?

M. STEWART: Monsieur le président, le mémoire sous sa forme officielle et résumé ici aujourd'hui couvre ce sujet de façon très complète. En ce moment, je vais simplement poser quelques questions destinées à m'assurer de façon absolue que je comprends en détail ce qu'on suggère au Comité.

Dois-je comprendre que la Commission du port d'Halifax craint fortement que pour la majeure partie du marché canadien, en ce qui concerne les tarifs-marchandises, pour ce que nous appelons parfois le Canada central, les marchandises seront expédiées à un tarif minimum ou à un prix approchant du tarif minimum, alors que dans les provinces de l'Atlantique, les marchandises seront transportées au tarif maximum, moins la réduction maintenant prescrite par la Loi sur les taux du transport des marchandises dans les provinces Maritimes?

M. MINGO: Théoriquement, rien n'empêche les marchandises dans le Canada central d'être transportées à des frais variables plus un cent et les marchandises des Maritimes d'être expédiées à un prix variable plus 150 p. 100 moins la réduction de 30 p. 100 prescrite par la Loi sur les taux du transport des marchandises dans les provinces Maritimes.

M. STEWART: Vous proposez que la concurrence à l'intérieur des Maritimes — nous pouvons mettre de côté Terre-Neuve, sachant assez bien que la Commission royale MacPherson a proposé qu'il s'agit là d'une circonstance spéciale — et entre les Maritimes et le Canada central ne suffit pas à rendre pertinente ce que vous aimez appeler la philosophie de cette loi.

M. MINGO: Ce fut l'avis, je pense, de toutes les commissions ou groupes qui se sont penchés sur le problème.

M. STEWART: Avez-vous examiné le témoignage donné devant ce Comité le mardi 2 mars par M. H. J. Darling, directeur des études économiques du ministère des Transports? A la page 796, je lui ai posé cette question:

Après avoir examiné ces analyses des feuilles de route, avez-vous conclu, comme la chose est mentionnée plus tôt, que le taux augmenté de concurrence à l'intérieur des provinces Maritimes et entre les marchés des provinces Maritimes et du Canada central suffit à rendre ce vaste programme de loi conforme à ce qu'on pourrait appeler l'intérêt national?

Voici la réponse de M. Darling:

Oui, c'est ce que je crois.

Et êtes-vous au courant des chiffres soumis à ce Comité par le ministère des Transports, comme pièce justificative n° 1, comparaison du transport ferroviaire, par voiturée, effectué selon différentes classifications de tarifs, de 1949 à 1963, à la page 1?

M. MINGO: Non, je ne connais pas ces chiffres. Je suis à lire la question que vous avez posée à M. Darling, ainsi que sa réponse.

Comme je l'ai dit dès le début, je ne prétends pas être expert ni même avoir étudié la question. Mais parmi les raisons pour lesquelles nous aimerions qu'une commission royale soit instituée, il y a le fait qu'il est non seulement important, vous savez, que M. Darling et le personnel du ministère des Transports aient entrepris les études; il est important que tout le monde ait l'occasion de voir comment se sont menées les études, de les examiner d'un œil critique et de présenter des contre-preuves, si la chose est nécessaire. Voilà pourquoi nous demandons qu'une commission royale soit nommée; les gens comme nous, de la Commission des Transports des Maritimes et tous les autres, auraient ainsi l'occasion d'examiner ce genre d'étude interministérielle, comme l'a fait le ministère des Transports, et de présenter des preuves, si ces preuves sont souhaitables.

M. STEWART: Vous admettez que les faits relatifs à la concurrence sont probablement le plus important critère pour déterminer si oui ou non le programme de cette loi devrait être mis en vigueur.

M. MINGO: Il s'agit certainement d'un très important critère.

M. PRITTE: Monsieur Stewart, voulez-vous parler de la concurrence dans le camionnage?

M. STEWART: Oui, vous pourriez dire qu'il s'agit de la concurrence dans le camionnage, bien que nous devons soutenir la concurrence du transport par voie d'eau pendant certains temps de l'année; ce qui nous préoccupe, entre autres choses, est le fait de savoir si oui ou non le trafic sera dirigé vers les ports océaniques des États-Unis pendant les mois de l'hiver alors que les voies maritimes sont fermées.

M. MINGO: D'après ce dont je me souviens du rapport MacPherson, jusqu'à ce que cette Commission ait terminé son étude, les Maritimes, à son avis, étaient une région de monopole étendu. C'est une des expressions qu'elle a utilisée. Faites-vous allusion à un fait survenu après cette date?

M. STEWART: Je fais allusion aux chiffres touchant la période de 1949 à 1963. J'ai effectué quelques calculs ici. Je vous fais remarquer que si vous étudiez le trafic à l'intérieur de la région des Maritimes en 1963, vous constaterez qu'un total de 45.8 p. 100 de ce trafic s'est fait à des taux de commodité concurrentiels ou à des prix convenus, tandis que 3 p. 100 seulement s'est fait à des taux de catégories et 51.2 p. 100 s'est fait à des taux de commodité non concurrentiels. En d'autres termes, 54.2 p. 100 du trafic se fait encore à des taux non concurrentiels à l'intérieur de la région des Maritimes.

M. MINGO: Oui.

M. STEWART: Maintenant, à la page 2 du même document, classés sous les mêmes catégories, les prix convenus plus les taux de commodité concurrentiels entre la région des Maritimes et la région de l'est en 1963 ont atteint 54.4 p. 100 tandis que si vous parlez des taux de catégories et des taux de commodité non concurrentiels, le total est de 45.6 p. 100. La concurrence est très serrée même pour les marchandises expédiées de la région des Maritimes à destination de la région de l'est, mais cette concurrence est beaucoup moins forte que la lutte remarquée sur les marchés du Canada central.

M. MINGO: A mon avis, une analyse plus poussée qu'on ne l'a fait jusqu'ici de ces chiffres peut nécessairement donner cette conclusion, en ce sens que vous devez considérer la différence qui existe entre les taux prétendus concurrentiels et les taux de catégories pour voir la marge de la différence. Si celle-ci n'est pas importante, vous obtenez peut-être une idée déformée en enregistrant tout sauf le taux de catégorie comme taux concurrentiel. Toutefois, c'est le genre de chose que nous voulons voir accomplir. Ce travail a peut-être été fait à la satisfaction de quelqu'un d'autres à l'emploi du ministère. Mais à notre avis on n'a pas suffisamment laissé aux autres l'occasion

d'explorer la question. Nous croyons que ce genre d'occasion ne peut être fourni que par l'institution d'une autre commission royale Duncan chargée d'étudier ce sujet spécifique.

M. STEWART: Considérez-vous l'existence d'un prix convenu comme un bon indice du degré de la concurrence qui existe à l'intérieur d'une région de transport?

M. MINGO: Je ne suis pas très bien placé pour répondre à cette question.

Le VICE-PRÉSIDENT: Je me permets de signaler au Comité que nous avons avec nous aujourd'hui un représentant du ministère des Transports, M. H. B. Neilly, économiste en chef du ministère des Transports. Si l'on veut poser d'autres questions, il est ici pour y répondre si la chose est nécessaire.

M. STEWART: Monsieur le président, nous ne nous intéressons pas aujourd'hui aux vues du ministère des Transports. Nous nous intéressons aux vues des témoins devant nous.

Le VICE-PRÉSIDENT: Je dis simplement qu'au cas où vous vous le demandez, il est ici.

M. STEWART: Je suis sûr que nous entendrons son témoignage en temps voulu. Je veux passer au passage mentionné plus tôt par M. MacEwan, passage selon lequel l'article 7 de la Loi sur les taux du transport des marchandises dans les provinces Maritimes, 1927, tel que cité, constitue une protection pour la région des Maritimes. Dois-je déduire de la réponse que vous avez donnée à M. MacEwan que vous ne retrouvez pas cette consolation dans l'article 7 de cette loi?

M. MINGO: C'est exact.

M. STEWART: Autrement dit, vous considérez cette déclaration préparée par le ministère des Transports comme une solution plutôt minable pour les expéditeurs?

M. MINGO: Vous dites la première déclaration préparée par le ministère des Transports. A quoi faites-vous allusion?

M. STEWART: Déclaration qui figure comme document 5.

M. MINGO: Elle figure dans quelle partie de la page?

M. STEWART: Au dernier paragraphe.

M. MINGO: Je maintiens ce que j'ai déjà dit; comme je comprends l'application de la loi, tandis que la différence a été maintenue en ce qui concerne les tarifs de catégories, un trafic de plus en plus important se fait à des taux autres que les taux de catégories ailleurs au Canada et la différence n'a pas été maintenue en ce qui concerne ce transport. La raison pour laquelle elle n'a pas été maintenue, c'est que la loi n'assure pas ce maintien.

M. STEWART: Connaissez-vous un cas que vous pourriez citer pour justifier vos doutes sur l'efficacité de l'article 7?

M. MINGO: J'ai vu certaines données sur ce point spécifique, données préparées par la Commission des transports des Maritimes et, sauf erreur, bon nombre de ces données seront présentées à ce Comité quand la Commission présentera son mémoire. Vous constaterez à ce moment-là, je crois, que le point que j'avance est bien fondé.

M. STEWART: Permettez-moi de poser une dernière question qui s'éloigne quelque peu de ce que vous avez bien voulu nous dire. Dois-je comprendre que vous considéreriez la concurrence comme un fondement solide pour la fixation des prix et des tarifs, pourvu que quelques autres considérations, la politique nationale, par exemple, ne viennent pas exiger de modification?

M. MINGO: Du point de vue des compagnies de chemin de fer, la concurrence peut bien être et est probablement le meilleur fondement pour la fixation des tarifs. Toutefois, l'intérêt des chemins de fer, comme il a été signalé dans un témoignage présenté devant ce Comité, n'est qu'un des points à considérer. Il est beaucoup plus important que nous ayons une saine économie; que nous n'ayons pas de déficit au National-Canadien.

Comme nous le signalons dans notre mémoire, tant que ce pays maintient sa politique actuelle en matière de tarif et de commerce, il est essentiel dans notre industrie de fabrication secondaire que les Maritimes expédient leurs marchandises vers le marché du Canada central. Les industries de fabrication secondaires des Maritimes ne peuvent soutenir la concurrence des marchés du Canada central à moins d'expédier leurs marchandises à un taux inférieur au tarif en vigueur dans le Canada central. Autrement dit, à moins que leurs frais de transport pour expédier ces marchandises vers ce marché ne soient comparables, elles ne peuvent en soutenir la concurrence et si elles ne peuvent soutenir cette concurrence, les gens ne vont pas installer leurs industries dans les Maritimes. C'est aussi simple que cela. La difficulté qu'engendre tout ce problème, c'est que de bien des façons le gouvernement encourage les industries à s'installer en cet endroit dans d'autres domaines, dans notre loi sur l'impôt sur le revenu, par le ministère de l'Industrie et ailleurs. Toutefois, à notre avis, la principale raison pour laquelle l'industrie ne s'installe pas en cet endroit au tarif qu'elle adopte ailleurs, vient du coût désavantageux du transport. Si vous ignorez ce problème, tous les efforts accomplis dans d'autres domaines ne valent rien.

M. STEWART: Monsieur le président, je me demande si je puis demander à M. Mingo si sa Commission a songé aux moyens de créer une concurrence pour les chemins de fer? Par exemple, la Commission a-t-elle étudié les effets possibles sur le port d'Halifax d'une grande route reliant les provinces Maritimes à partir de la ville de M<sup>me</sup> Rideout, Moncton, à Montréal?

M. MINGO: Nous étudions la question, particulièrement en ce qui concerne la question des contenants.

M. STEWART: Croyez-vous que c'est un problème qui devrait être étudié très sérieusement par cette commission royale?

M. MINGO: C'est là une des choses que devrait étudier la commission royale. Il n'y a pas de doute là-dessus.

M. STEWART: Merci, monsieur Mingo.

M. REGAN: Monsieur Mingo, j'aimerais élucider deux ou trois questions à l'intention de quelques membres du Comité qui ne connaissent pas aussi bien les problèmes en cause que certains d'entre nous peut-être venant de cette région particulière. Pourriez-vous expliquer un peu plus longuement pourquoi et comment les tarifs des chemins de fer dans le port de Montréal et vers Québec, partant des régions industrielles de l'Ontario pour les marchés d'exportation et, bien entendu, la même chose pour les marchés d'importation, tendent, par l'action des compagnies de chemins de fer, à devenir inférieurs en vertu de cette nouvelle loi, tandis que les chiffres demeurent passablement les mêmes ou plus élevés dans les ports des Maritimes?

M. MINGO: Pour répondre brièvement à cette question, la Loi sur les taux du transport des marchandises dans les provinces Maritimes ne s'applique pas dans ce cas. Par conséquent, nous exploitons un marché libre et plus le trajet est long, plus les frais sont élevés. Le trajet est plus long à destination d'Halifax qu'en direction de Montréal.

M. REGAN: Quel effet aurait la concurrence des camions sur ces tarifs?

M. MINGO: C'est là le deuxième facteur. Comme je le mentionnais, le premier facteur est que tant que les frais variables plus un p. 100 sont des tarifs admissibles, les frais variables du transport à destination de Montréal seraient moindres que les frais variables en direction d'Halifax. En outre, vous avez la pression exercée sur les compagnies de chemins de fer pour abaisser leurs tarifs. Je reconnais qu'elles diminuent ces tarifs à un prix moindre que les frais variables pour le trafic dirigé sur une route alternative. Voilà tout le problème, la pression exercée sur les chemins de fer pour abaisser les tarifs. Cette pression n'existe pas pour les trajets en direction d'Halifax.

M. REGAN: Vous dites, en réalité, que les camions ne peuvent soutenir la concurrence actuellement?

M. MINGO: Ils ne livrent aucune concurrence.

M. REGAN: Je vois. A la suite de cette déclaration, au même moment où M. Darling répondait à la question mentionnée plus tôt de M. Stewart si je me souviens bien, M. Darling a dit au Comité qu'à son avis le degré de la concurrence des camions pour les marchandises expédiées vers les marchés d'exportation ou d'importation par les ports des Maritimes, le montant de concurrence livrée par les compagnies de chemins de fer augmentait rapidement et serait bientôt semblable à la concurrence livrée dans les ports du Saint-Laurent à l'heure actuelle en provenance de l'Ontario.

Je comprends que vous n'avez pas entrepris d'étude statistique mais pouvez-vous nous dire si vous voyez un indice de cette augmentation, et si celle-ci promet d'avoir un effet important dans un avenir rapproché?

M. MINGO: Je n'ai pas vu les chiffres à cet égard. Je doute que ma réponse ne vous donne quelque chose. Toutefois, au cas où elle pourrait vous aider, notre impression est qu'une certaine augmentation s'est fait sentir à Saint-Jean, mais qu'elle n'est pas importante à Halifax.

M. REGAN: A propos de votre réponse donnée plus tôt, à savoir que les compagnies de chemins de fer pourraient commencer à abaisser les tarifs dans le port du Saint-Laurent où la concurrence des camions se fait sentir, gelant ainsi les affaires dans les régions comme Halifax où le tarif est plus élevé, pourriez-vous commenter une remarque faite par M. Darling devant ce Comité, remarque dans laquelle il prétendait que les compagnies de chemins de fer n'auraient pas intérêt à agir ainsi? Admettez-vous avec M. Darling qu'il est fort peu probable qu'elles feraient quoi que ce soit pour changer la méthode établie du trafic en direction des divers ports, ou croyez-vous que leur principal intérêt est de porter au maximum leur revenu net?

M. MINGO: A mon avis, il faut en connaître beaucoup plus long que moi sur la question qui existe entre les compagnies de chemins de fer. Je puis facilement voir que les chemins de fer ne vont pas couper leur prix sur le trafic à destination d'Halifax si cette mesure va soulever des protestations à Prince Rupert ou ailleurs. Les prix paritaires entre les ports ont été conçus pour empêcher ce genre de concurrence. Je ne puis que supposer que dans une certaine mesure les raisons qui l'ont amené en premier lieu existent encore. Théoriquement, il est certain que les compagnies de chemins de fer peuvent expédier des marchandises à Saint-Jean à un prix moins élevé qu'à Halifax. Si le Pacifique-Canadien décidait de réduire ses tarifs à Saint-Jean en vue de s'assurer une partie du trafic d'Halifax, le National-Canadien pourrait très bien être forcé de faire la même chose pour retenir le trafic passant par le port de Saint-Jean lui-même, ou peut-être de le diriger vers Portland. Comme je le faisais remarquer, en vertu de la loi, tout cela est théoriquement possible. Comme je le comprends, en toute probabilité, ce qui arrivera dépend de la façon que les compagnies de chemins de fer veulent se traiter. Je suis porté à croire que cette probabilité n'est pas très forte.

M. REGAN: A propos de la question des tarifs compensatoires, vous inquiétez-vous du fait que les compagnies de chemins de fer elles-mêmes, en vertu de ce bill, reçoivent la responsabilité de décider si dans le premier cas un tarif est ou n'est pas compensatoire? Vu la nature extrêmement compliquée des tarifs-marchandises dans ce pays-ci, et la large part de discrétion qui semble entourer les facteurs relatifs aux frais dont on tient compte pour déterminer si oui ou non un tarif est compensatoire, voyez-vous quelque danger à ce qu'un expéditeur ou une région soit très mal placée pour contester une déclaration émise par une compagnie de chemins de fer en ce qui concerne l'exactitude d'une décision voulant qu'un tarif soit ou ne soit pas compensatoire?

M. MINGO: D'un point de vue pratique, un petit expéditeur n'aurait pas l'occasion de contester cette décision du tout. Il ne comprend pas la politique des compagnies de chemins de fer et il n'est pas en mesure de se quereller avec ces compagnies ou de prendre le temps de se rendre à Ottawa pour régler la question avec le ministère des Transports ou la Commission des Transports du Canada. Il n'a pas le personnel ou l'importance suffisante pour régler la question. Tout ce que j'ai lu sur l'évaluation des prix des compagnies de chemins de fer indique que même les experts éprouvent énormément de difficultés à s'entendre sur la formule à utiliser. C'est un domaine dans lequel une personne qui n'y a pas passé sa vie est complètement perdue.

M. REGAN: Ma dernière question porte sur le fait que la nouvelle loi propose d'abandonner la défense du favoritisme. Rien n'empêche une compagnie de chemins de fer, dans les règlements que vous avez précédemment mentionnés, d'établir des tarifs discriminatoires. En annulant cette défense, voyez-vous le danger qu'une compagnie de chemins de fer décide de s'approprier le pouvoir de dire quel port devrait être utilisé pour divers types de produits et de favoriser, peut-être, certains fabricants aux dépens de d'autres, et plus particulièrement de déterminer que certains types de marchandises devraient être dirigés vers certains ports et que d'autres types devraient passer par d'autres ports?

M. MINGO: Je peux concevoir qu'ils en arrivent à ce genre de conclusion, mais ils ne la considéreraient pas comme de la discrimination même si en pratique, telle pourrait en être la conséquence. Je crois s'ils en sont arrivés à ces conclusions, ils l'ont fait pour des raisons qu'ils considèrent comme valables et exemplaires. Il n'y a aucun doute qu'en ce moment le Canadien national aimerait faire circuler des trains par North-Sydney plutôt que par Halifax. C'est là un facteur dans leur raisonnement. Il est bien possible que le même genre d'arguments puisse prévaloir dans d'autres situations semblables.

M. REGAN: Merci.

M. LLOYD: Monsieur le président, deux ou trois d'entre nous, membres venant des provinces Maritimes, avons posé des questions aux témoins. Nous sommes au courant du problème. Je crois parler pour eux tous en disant que nous encourageons les efforts qui ont été faits pour améliorer la situation des transports dans les Maritimes, et que nous endossons les buts généraux du mémoire. J'aimerais poser des questions au sujet de l'urgence de cette affaire, mais pour le moment, je vais laisser la chance à d'autres membres du Comité, représentant les autres parties du pays, de poser des questions.

M. FORBES: L'élément principal du mémoire présenté aujourd'hui concerne une commission spéciale dont le mandat serait de faire enquête sur la structure des taux des transports de marchandises dans les Maritimes. J'attire votre attention sur l'article 1a) du bill C-120:

- a) que la réglementation du transport ferroviaire, compte tenu de l'intérêt national, ne sera pas tenu de limiter la possibilité pour les

chemins de fer d'entrer en libre concurrence avec d'autres modes de transport;

- b) que chaque mode de transport, dans la mesure où la chose est praticable, acquittera le coût réel des ressources, des facilités et des services...

J'attire ici votre attention sur le mot «service»,

...fournis aux frais du public; et

- c) que chaque mode de transport, dans la mesure où la chose est praticable, sera indemnisé pour les ressources, les facilités et les services qu'il est tenu de fournir aux termes d'une obligation imposée ou statutaire.

Ne serait-il pas possible d'élargir les termes du mandat du Comité afin d'y inclure le genre d'enquête que vous suggérez dans votre mémoire?

M. MINGO: Oui. Je ne sais pas quel délai a été fixé pour l'adoption de ce bill. Je crois qu'il dépend beaucoup du temps disponible pour amender ce bill et pour approfondir le sujet dont il traite. A mon avis, ce qu'il nous faut envisager est une enquête publique qui durerait un certain temps. Pour cette raison, je doute qu'il serait possible d'incorporer au bill les conclusions d'une telle enquête publique ou qu'une enquête de ce genre serait suffisante.

M. FORBES: Ce que vous nous laissez entendre maintenant est que la direction du Bureau des commissaires des transports n'a pas été, jusqu'à présent, satisfaisante. Est-ce vrai?

M. MINGO: Nous avons prétendu que la loi sur les taux pour le transport des marchandises dans les Maritimes n'a pas donné les résultats attendus. Je crois que la raison en est que la loi n'a pas conféré au Bureau des commissaires des transports le pouvoir requis pour la mise en œuvre de la politique dont la loi se proposait de faciliter l'exécution.

M. FORBES: Si je comprends bien, vous ne faites aucune distinction entre les diverses catégories de taux pour le transport des marchandises; vous n'êtes satisfait d'aucun.

M. MINGO: Nous prétendons que la loi n'a pas réussi à maintenir la différence entre les taux pour les transports de marchandises entre les Maritimes et le centre du Canada et les taux pour le transport de marchandises dans le centre du Canada, pour les raisons que j'ai mentionnées. Cela ne veut pas dire que chaque taux pris individuellement n'est pas suffisant. Ce que nous disons est que la loi avait pour but de maintenir cette différence et elle n'a pas réussi à le faire en pratique.

M. FORBES: Merci.

M. LLOYD: Monsieur le président, j'aimerais faire la remarque suivante à l'adresse de M. Mingo; en effet, il m'a donné l'impression, lorsqu'il a fait allusion à ce qu'il est convenu d'appeler les liens de la Confédération et qu'il a cité Macdonald et Cartier, que c'est ce qu'il voulait réellement dire. Par contre, il a par la suite mis l'accent sur les chances de création d'une industrie secondaire et a laissé entrevoir certaines conséquences de nature sérieuse pour le port d'Halifax qui, selon lui, découlent de l'augmentation de la navigation hivernale sur le Saint-Laurent. Ses propos reviennent à dire que ce bill attire l'attention sur la nécessité d'une étude approfondie des futures possibilités de développement de la région des Maritimes et que, même si la structure des taux et la formation des taux de concurrence sont mentionnés dans le bill, le champ en est trop restreint. Il tente maintenant d'obtenir qu'une commission étudie à nouveau toute cette question des transports dans les provinces de l'Atlantique dans un contexte plus vaste.

M. MINGO: Nous allons même plus loin que cela.

M. LLOYD: Vous êtes d'avis que ce devrait être fait de toutes façons.

M. MINGO: Nous croyons que ce devrait être fait maintenant et qu'il est préférable de le faire d'une façon périodique. Le domaine des transports en est un qui évolue continuellement. Les transformations qui ont cours aujourd'hui ne seront pas nécessairement les mêmes dans dix ou vingt ans. Il n'est pas réaliste de penser que parce qu'une commission royale a étudié la situation en 1926 et a fait des recommandations, sa contribution doit nécessairement demeurer valable et utile pour toujours. Nous croyons que la question doit être étudiée maintenant. La commission MacPherson ne l'a pas étudiée; et la commission Gordon a affirmé qu'on devrait l'étudier. Mais en l'étudiant actuellement, nous ne pensons pas qu'on doive en conclure qu'on ne devrait pas l'étudier de nouveau. On devrait l'étudier de nouveau dans dix ans et de façon périodique.

M. LLOYD: En fait, ce que vous dites est que l'établissement d'une commission royale est très urgent.

M. MINGO: Cela ne fait aucun doute.

Le VICE-PRÉSIDENT: A-t-on d'autres questions à poser aux témoins? Sinon j'attire l'attention du Comité d'abord sur le fait que je suis prêt à ce qu'on fasse une proposition à l'effet que le mémoire soumis par la commission du port d'Halifax soit annexé au procès-verbal des débats d'aujourd'hui parce que M. Mingo en a cité certaines parties mais non pas en entier. De plus, certains membres ont posé des questions au sujet de certains aspects du mémoire qui n'ont pas été mentionnés par M. Mingo.

M. TUCKER: Je fais cette proposition.

M<sup>me</sup> RIDEOUT: J'appuie cette proposition.

La proposition est adoptée.

Le VICE-PRÉSIDENT: Merci beaucoup monsieur Mingo et monsieur March.

M. STEWART: J'aimerais soulever une autre question. M. Mingo et moi avons tous les deux fait allusion à certains documents à l'appui. Puis-je demander si des dispositions ont été prises pour faire en sorte que ces documents à l'appui soient reproduits à l'endroit approprié dans les procès-verbaux de ce Comité?

Le VICE-PRÉSIDENT: Je vais en parler à l'instant avec le secrétaire. Il me dit qu'il n'y a pas jusqu'à maintenant de proposition pour que ces pièces à l'appui, préparées par le ministère des Transports, soient reproduites sous forme d'annexe. Je serais prêt à ce qu'on fasse une telle proposition.

M. STEWART: Je fais cette proposition.

M. MACÉWAN: J'appuie cette proposition.

Le VICE-PRÉSIDENT: Vous avez tous entendu la proposition à l'effet que les documents à l'appui, contenant une étude comparative de la circulation ferroviaire et ainsi de suite, préparés pour le Comité permanent par le ministère des Transports, soient reproduits sous forme d'annexe au procès-verbal des débats de ce Comité. Êtes-vous tous d'accord?

La proposition est adoptée.

M. REGAN: Avant de laisser partir les témoins, je me demande s'il me serait permis de dire, maintenant que nous avons terminé l'interrogatoire de M. Mingo et de M. March, à quel point cette question est importante pour la ville d'Halifax; j'aimerais attirer l'attention sur le fait que le maire de notre ville, Charles Vaughn, est présent ici aujourd'hui pour entendre les témoignages qui ont été rendus, de même que le gérant de la ville, M. Peter Byers. Je me demande si ces messieurs seraient assez aimables de se lever.

Le VICE-PRÉSIDENT: Voulez-vous vous lever s'il vous plaît messieurs Vaughn et Byers. J'ai gardé un bon souvenir de monsieur le maire Vaughn puisque je porte aujourd'hui les boutons de manchette qu'il m'avait offerts à Halifax. Je l'en remercie.

M. COWAN: Puis-je poser une question aux témoins avant leur départ?

Le VICE-PRÉSIDENT: Oui.

M. COWAN: Nous avons devant nous un bill dans lequel le port de Montréal est classé comme étant un port de l'Atlantique. Je suis originaire de Toronto qui se trouve près des Grands Lacs. Montréal est appelé un port des Grands Lacs dans les règlements des Grands Lacs. Quel avantage particulier la ville de Montréal retire-t-elle à être classée comme un port de l'Atlantique?

M. MINGO: Je crois comprendre que cela lui permettrait d'être éligible à recevoir des subsides en vertu de ce bill «aux taux de l'Est» et que les chemins de fer seraient aussi éligibles à recevoir des subsides. Peut-être pourrait-on reclassifier Montréal comme port du Saint-Laurent.

M. COWAN: Nous n'aimons pas l'idée qu'elle soit appelée un port des Grands Lacs.

Le VICE-PRÉSIDENT: C'est là une question très intéressante. Je remercie M. Mingo et M. March de leur présence ici aujourd'hui et du mémoire qu'ils ont présenté à si court délai.

Je demande aux membres de ne pas partir parce que nous avons encore besoin d'un quorum pour la présentation du mémoire de l'Union nationale des cultivateurs du Canada qui va avoir lieu immédiatement. Je vais maintenant donner congé à M. Mingo et M. March pour leur permettre d'aller à leur rendez-vous avec le ministre du Travail.

Messieurs, nous avons avec nous des délégués de l'Union nationale des cultivateurs du Canada et je demanderais à M. Roy Atkinson, leur président, et à M. James McCrorie, le directeur des recherches, de prendre place à la table. MM. McEwan, Regan, Cowan et Lloyd, voulez-vous s'il vous plaît rester à vos places de sorte que nous puissions continuer la présentation du mémoire.

M. MILLAR: Oublions la politique et mettons-nous au travail.

Le VICE-PRÉSIDENT: Madame et messieurs, nous avons avec nous M. Roy Atkinson, le président de l'Union nationale des cultivateurs du Canada et à sa droite, M. James McCrorie, le directeur des recherches de l'Union nationale des cultivateurs du Canada. Ils ont apporté avec eux un mémoire dont une copie vous a été remise. Je vais demander à M. Atkinson d'en faire la lecture.

M. FORBES: Avant de commencer, monsieur le président, nous n'avons pas reçu d'avis que ce mémoire allait nous être présenté ce matin, du moins je n'en ai pas reçu. Il est plutôt regrettable qu'il n'y ait pas un plus grand nombre de membres de ce Comité de l'Ouest du Canada pour entendre le mémoire de M. Atkinson.

Le PRÉSIDENT: J'admets que nous n'avons pas eu ce mémoire très longtemps en notre possession. Nous l'avons reçu ce matin. Peut-être que M. Atkinson a eu quelque difficulté à préparer un mémoire à temps pour la réunion d'aujourd'hui. Nous avons convoqué une réunion spéciale cette semaine pour entendre la commission du port d'Halifax et l'Union nationale des cultivateurs du Canada. Je crois comprendre que la préparation du mémoire a été terminée au cours de la matinée de lundi pour qu'il puisse nous être remis aujourd'hui. Je crois aussi qu'un plus grand nombre de membres de l'Ouest du Canada devraient être présents; cependant il nous a été impossible de les aviser.

M. FORBES: Ne devrions-nous pas remettre à cet après-midi l'audition de ce mémoire?

Le PRÉSIDENT: Monsieur Forbes, la semaine dernière, comme il apparaît à la page 862 du procès-verbal, le Comité a été informé de ce qui suit:

Les seules personnes qui aient manifesté le désir de comparaître devant notre Comité dans le proche avenir,—et sachez que tout le monde a été informé pleinement de la tenue de nos réunions et nous avons demandé à tous de nous dire s'ils sont intéressés à comparaître ou à nous envoyer leur mémoire,—sont les représentants des organismes suivants: le port d'Halifax, la Ligue canadienne du trafic industriel, l'Association des manufacturiers canadiens et le syndicat national des cultivateurs. Il est entendu que nous recevrons ces gens aux réunions du 23 et du 25 mars.

Les membres du Comité ont reçu le procès-verbal de ces débats et doivent savoir qu'une délégation de l'Union nationale des cultivateurs du Canada serait ici aujourd'hui.

M. FORBES: Mais étant donné que nous n'avons reçu ce mémoire qu'hier soir et que nous n'avons aucune raison de croire qu'il nous serait soumis ce matin, peut-être pourrions-nous en remettre l'audition à plus tard.

Le VICE-PRÉSIDENT: On l'indiquait dans le procès-verbal. Nous préférons avoir les mémoires le plus tôt possible mais je crois comprendre que ce n'est pas sans difficulté qu'on a réussi ce mémoire pour aujourd'hui. A mon avis, ils ont fait du bon travail en réussissant à le préparer et à nous le soumettre.

M. STEWART: Nous savons qu'il n'est pas question ici d'un bill qui sera traité de la façon ordinaire. Maintenant que ces messieurs sont ici avec nous, je crois que par courtoisie pour eux nous devrions en discuter ce matin. Même si le nombre des membres de l'Ouest du Canada présents n'est pas très élevé, je suis sûr que ceux qui sont ici vont suffire.

Le VICE-PRÉSIDENT: J'avais l'intention de donner la parole à M. Atkinson et de lui demander de nous soumettre son mémoire parce que, comme l'a dit M. Stewart, nous allons traiter ici du sujet du bill mais nous ne le discuterons pas article par article. Je crois que les membres de l'Ouest sont particulièrement au courant du sujet de ce bill et des principes en jeu et seront en conséquence tout à fait en mesure de discuter du contenu du mémoire qui nous sera présenté par M. Atkinson et M. McCrorie.

M. FORBES: Puis-je faire une autre suggestion? M. Atkinson pourrait faire la lecture de son mémoire très lentement de sorte qu'il n'aurait pas terminé à midi et qu'il devrait ainsi continuer cet après-midi.

Le VICE-PRÉSIDENT: J'aimerais attirer l'attention du Comité sur le fait qu'il serait peut-être préférable de prolonger la séance jusqu'à 12.30 heures ou une heure, si le Comité le désire, parce que nous sommes censés reprendre la séance de cet après-midi à 3.30 heures ou après la période de questions dans la salle du comité des chemins de fer dans l'édifice du centre. Si nous terminons ce matin, alors il ne sera pas nécessaire de tenir une séance cet après-midi. Je vais demander à M. Atkinson de commencer et nous allons voir jusqu'où nous pouvons aller ce matin.

M. HOWE (*Wellington-Huron*): Je ne crois pas que ce soit juste pour les membres de l'Ouest du Canada qui font partie de ce Comité. Nous avons été avisés des autres choses dont le Comité allait traiter ce matin, mais il y a un grand nombre de membres de ce Comité qui s'intéressent beaucoup à l'Union nationale des cultivateurs et à leur mémoire.

J'aimerais proposer que le Comité s'ajourne jusqu'à cet après-midi pour donner la chance aux membres du Comité de l'Ouest d'être ici lorsque le mémoire sera lu.

Le VICE-PRÉSIDENT: Je suis entièrement d'accord avec cette demande, monsieur Howe. D'après M. Atkinson, je crois comprendre que lui et M. McCrorie seront ici cet après-midi. Ils ont l'intention de partir demain matin. Nous pourrions donc traiter de cette question cet après-midi.

M. FORBES: J'appuie la proposition de M. Howe.

M. REGAN: Monsieur le président, j'aimerais prendre la parole au sujet de cette proposition. Je crois qu'il sera probablement utile de continuer la discussion pendant un certain temps et d'obtenir tout au moins un aperçu général de la question ce matin, parce que plusieurs d'entre nous avons organisé notre journée pour être ici ce matin. Je crois que peut-être un plus grand nombre de membres de l'Ouest devraient imiter l'exemple de M. Forbes et essayer d'être présents tout le temps. Cependant je comprends certainement la position adoptée par M. Forbes. Je crois que tous les membres de ce Comité de l'Ouest devraient avoir la chance d'assister à cette réunion tout comme nous tous qui ne sommes pas de l'Ouest mais qui sommes quand même intéressés à la question. Puisque nous sommes ici, il serait peut-être utile de permettre aux témoins d'aborder le sujet ce matin et nous pourrions alors passer aux questions cet après-midi. Entre-temps, les membres de l'Ouest pourraient obtenir une copie du mémoire et l'étudier. Serait-ce acceptable?

M. MACÉWAN: Je suis d'accord avec M.M. Forbes et Howe. Tout cela est une question d'agencement. Nous savons qu'il ne nous faut pas oublier nos témoins, mais on a donné la chance à tout le monde ce matin d'étudier les questions concernant la Commission du port d'Halifax et qui intéressent cette région. Je crois donc qu'on devrait accorder une opportunité suffisante pour étudier les questions concernant l'Union nationale des cultivateurs. Je suppose que certains des membres de l'Ouest ont aussi des programmes bien remplis et on devrait leur donner la chance d'étudier ce mémoire.

Le VICE-PRÉSIDENT: Puis-je soumettre la proposition que j'ai devant moi? Elle a été faite par M. Howe, appuyée par M. Forbes, qui suggèrent que le Comité s'ajourne jusqu'à cet après-midi pour étudier le mémoire de l'Union nationale des cultivateurs du Canada.

Je vous signale que MM. Atkinson et McCrorie sont en faveur de commencer ce matin. La décision appartient au Comité.

S'il y a une discussion, je voudrais l'entendre avant de demander le vote.

M. HOWE (*Wellington-Huron*): Les avis qui ont été envoyés indiquaient qu'il y aurait une séance à 3.30 heures cet après-midi. En ce qui concerne votre programme, monsieur Regan, si vous aviez l'intention d'y être présent, ceci était déjà prévu.

M. REGAN: Je parlais de ce matin.

M. TUCKER: J'aimerais savoir monsieur le président quelle garantie vous pouvez nous donner que nous pourrions nous réunir à trois heures ou à n'importe quelle autre heure cet après-midi.

Le VICE-PRÉSIDENT: Je ne peux vous donner une telle garantie.

M. TUCKER: Je crois que nous devrions continuer, ne serait-ce que jusqu'à midi.

M. STEWART: Monsieur le président, je crois qu'en toute justice pour nos témoins, nous devrions éclaircir un point. Je crois qu'ils devraient savoir si leur mémoire sera imprimé en annexe aux procès-verbaux de la journée car cela influencera beaucoup leur façon de procéder, soit maintenant, soit plus tard aujourd'hui. Ceci a vraiment un rapport avec le fait que nous devrions ou non continuer. S'ils savent que leur texte sera imprimé, ils commenceront sans doute par faire une courte déclaration à propos du mémoire. Si nous n'avions que cela ce matin, ce serait alors un inconvénient pour les membres de l'Ouest qui seront peut-être ici cet après-midi de ne pas avoir entendu la déclaration à propos du mémoire.

Le VICE-PRÉSIDENT: Puis-je vous dire que l'intention de M. Atkinson est de lire le mémoire jusqu'à la page 21 qui est la conclusion des recommandations. Les annexes ne seront pas lues par M. Atkinson. Mon intention était d'accepter une proposition à l'effet que le mémoire et les pièces jointes soient imprimés comme annexe aux procès-verbaux d'aujourd'hui. Le mémoire de l'Union nationale des cultivateurs du Canada sera lu jusqu'à la page 21.

M. STEWART: Alors monsieur le président, si la seule chose qui est pour se produire pendant la première partie de la séance est simplement la lecture du mémoire, ne pourrions-nous pas commencer maintenant? Les autres membres du Comité auront le mémoire devant eux. Nous épargnerions du temps en procédant de cette façon. Nous pourrions alors cet après-midi faire la lecture du reste du mémoire et poser des questions à son sujet. Les membres sont au courant du problème. Je ne crois pas qu'il leur soit nécessaire d'entendre la lecture du mémoire au complet.

M<sup>me</sup> RIDEOUT: Monsieur le président, j'ai une suggestion à faire. Je me demande si nous pourrions donner cinq minutes à l'un des honorables membres pour qu'il téléphone à certains membres du Comité de l'Ouest. Nous avons tous été avisés de cette assemblée. Ceci est une assemblée du Comité des chemins de fer; ce n'est pas seulement une assemblée pour entendre le mémoire des Maritimes. C'est une assemblée de tous les membres du Comité. Est-ce que l'un des membres pourrait réunir ici les membres de l'Ouest?

Le VICE-PRÉSIDENT: Nous avons ici certains membres de l'Ouest ce matin. L'Union nationale des cultivateurs avait peut-être pris des engagements préalables et il leur faudra peut-être partir. Je crois que si celui qui a fait la proposition et celui qui l'a appuyée sont d'accord, on pourrait commencer la lecture du mémoire jusqu'à la page 21 et passer ensuite à l'interrogatoire de nos témoins cet après-midi. D'ici là nous aurions sans doute tous les membres ici présents.

M. HOWE (*Wellington-Huron*): Monsieur le président, j'ai fait une proposition.

Le VICE-PRÉSIDENT: Êtes-vous tous prêts pour le vote?

Que ceux qui sont en faveur de la proposition lèvent la main.

La proposition est rejetée, sept contre six.

M. REGAN: Monsieur le président, une proposition est-elle nécessaire pour procéder comme vous l'avez suggéré?

Le VICE-PRÉSIDENT: Non. Je crois que M. Atkinson pourrait commencer la lecture de son mémoire maintenant et nous verrons jusqu'où nous pouvons aller. Pendant ce temps, je crois qu'on devrait téléphoner aux membres de l'Ouest qui s'intéressent à la question pour qu'ils puissent être présents cet après-midi.

M. HOWE (*Wellington-Huron*): Je crois qu'on devrait faire circuler un autre avis. Les avis que nous avons reçus n'indiquent d'aucune façon qu'il est censé y avoir la présentation d'un mémoire de l'Union des cultivateurs.

Le VICE-PRÉSIDENT: Il n'est jamais fait mention des témoins sur les avis, seulement sur les résumés que nous recevons.

M. HOWE (*Wellington-Huron*): Auparavant, il en était fait mention sur les avis.

Le VICE-PRÉSIDENT: Il était prévu dans le procès-verbal qu'il en serait ainsi.

M. TUCKER: Cela devait être fait cet après-midi.

Le VICE-PRÉSIDENT: Continuons. Nous perdons notre temps.

Monsieur Atkinson.

M. ROY ATKINSON (président de l'Union nationale des cultivateurs du Canada): Monsieur le président, madame Rideout, membres du Comité, je voudrais dire tout d'abord qu'à cause d'autres obligations et faute de personnel et de temps, il nous a été impossible de terminer la préparation de notre mémoire avant lundi matin. Notre intention était de faire faire une traduction par un historien et économiste de l'Université de Saskatchewan. Mais nous n'en avons pas eu le temps.

Je veux qu'il ne fasse aucun doute que l'Union nationale des cultivateurs croit que des traductions doivent être faites. D'abord nous croyons que les membres du Parlement de langue française ont le droit de s'attendre à ce que des mémoires de ce genre soient présentés aussi bien en français qu'en anglais. En second lieu, nous croyons que les associations du genre de la nôtre doivent se faire un devoir de présenter de tels mémoires en français et en anglais. Et troisièmement, cette omission de notre part n'a pas été voulue; le temps nous a manqué. Nous nous excusons des inconvénients qui peuvent en avoir résulté.

Il a été question tantôt de la présence ici de membres venus de l'Ouest. Nous croyons que notre exposé est de nature à servir les intérêts de tous les Canadiens.

Nous sommes heureux d'avoir l'occasion de nous présenter devant votre comité afin de vous faire part de nos vues sur la question des transports nationaux au Canada. La *National Farmers' Union* est une fédération qui groupe l'*Ontario Farmers Union*, la *Manitoba Farmers' Union*, la *Saskatchewan Farmers Union*, la *Farmers' Union of Alberta* et la *Farmers' Union of British Columbia*. Nous représentons environ 60,000 familles rurales canadiennes.

Nous désirons féliciter le gouvernement du Canada et le ministre des Transports d'avoir déferé l'objet du bill C-120 au Comité avant la deuxième lecture. C'est ce que la *Saskatchewan Farmers Union* avait demandé au ministre des Transports le 5 octobre 1964.<sup>1</sup> Nous sommes heureux de constater que le ministre a accédé à cette demande.

#### L'ordre de renvoi

Deux déclarations du gouvernement à la Chambre des communes renferment des précisions sur l'ordre de renvoi pour l'enquête du Comité. Le mardi 16 février 1965, le ministre des Transports disait notamment ceci:

... Je voulais m'assurer s'il serait possible d'en arriver à une entente qui permettrait de déferer à peu près immédiatement, non pas le bill même, mais l'objet du bill... au Comité des chemins de fer afin de profiter du temps qui reste avant la fin de la session pour entendre les nombreuses personnes qui désirent faire des observations au sujet de ce bill...<sup>2</sup>

Le ministre a pris soin de spécifier que le renvoi de l'objet du bill C-120 ne voulait pas dire qu'on avait souscrit au principe du bill. Il a dit:

Personne ne se trouve ainsi à souscrire au principe du bill, et le bill se trouvera simplement livré à l'étude...<sup>3</sup>

Le jeudi 18 février, le ministre a proposé la deuxième lecture du bill C-120, la motion ayant été modifiée toutefois et portant qu'au lieu de la deuxième lecture la Chambre défère au Comité toute la matière du bill.

<sup>1</sup> Cette lettre est reproduite à l'Appendice «A».

<sup>2</sup> Les *Débats* du 16 février 1965 (Ottawa, l'Imprimeur de la Reine, 1965), p. 11380.

<sup>3</sup> *Ibid.*

Il y a lieu de se demander ce qu'on entend par «l'objet» du bill. L'article 1 du bill C-120 se lit actuellement ainsi:

Il est par les présentes déclaré que la politique nationale du Canada en matière de transport tend à l'établissement de moyens de transport efficaces, équilibrés et pleinement satisfaisants, en permettant aux chemins de fer et à d'autres modes de transport d'entrer en concurrence...<sup>1</sup>

Sans commenter le principe énoncé à l'article 1, nous constatons que cette déclaration de politique mentionne des «moyens de transport pleinement efficaces» et des «chemins de fer et à d'autres modes de transport». Les articles suivants du bill traitent à peu près exclusivement de transport ferroviaire, mais il est clair que les auteurs du projet de loi se préoccupaient des rapports entre le rail et les autres moyens de transport interprovincial. Nous en tirons la conclusion que «l'objet du bill» c'est toute la question des transports interprovinciaux même si les chemins de fer font l'objet d'une attention spéciale.

Ayant donné cette interprétation à l'ordre de renvoi, nous avons décidé de limiter nos remarques et nos observations aux principes d'une politique nationale de transport, surtout en ce qui concerne les chemins de fer.

### PRINCIPES D'UNE POLITIQUE NATIONALE DE TRANSPORT

Les principes d'une politique nationale de transport doivent être examinés à la lumière du rôle historique et de l'importance du transport dans le développement politique et économique du pays. Dans la présente partie du mémoire, nous traiterons donc du rôle historique du transport au Canada, de l'importance du transport et de l'objectif que doit viser, selon nous, une politique nationale en matière de transport interprovincial.

#### Rôle historique du transport au Canada

Depuis le début du 19<sup>e</sup> siècle, les moyens de transport ont contribué à la création d'une nation industrielle et politiquement indépendante.<sup>2</sup> Le creusement des canaux qui ont relié le Saint-Laurent et les Grands Lacs, la construction du Chemin de fer Intercolonial jusqu'aux Maritimes (1876), et du Pacifique-Canadien jusqu'à la côte occidentale étaient indispensables à la naissance d'un complexe industriel politiquement indépendant des États-Unis. Innis fait observer:

Dans l'Acte d'Union, dans la construction et l'approfondissement des canaux, dans l'aide donnée au Chemin de fer du Grand Tronc, dans la Confédération, dans la construction de l'Intercolonial, dans la politique nationale ainsi que dans l'aide accordée au Pacifique-Canadien, au *Grand Trunk Pacific*, au *National Transcontinental* et au *Canadian Northern*, il faut voir les effets de la nécessité de contrecarrer la concurrence des États-Unis, d'obvier à l'obstruction saisonnière du Saint-Laurent et de franchir les obstacles posés par la formation précambrienne et les montagnes Rocheuses. Pour construire des canaux et améliorer la voie maritime du Saint-Laurent, et pour construire des chemins de fer jusqu'aux Maritimes et à travers la formation précambrienne au nord du lac Supérieur jusqu'en Colombie-Britannique, depuis Montréal, Québec et Toronto, il a été nécessaire de réorganiser les structures nationales, de concéder des terres, d'accorder des subventions et des protections douanières au moyen du tarif général et des préférences impériales.<sup>3</sup>

<sup>1</sup> Bill C-120, 14 septembre 1964.

<sup>2</sup> Voir V. Fowke, *National Policy and the Wheat Economy* (Toronto: les Presses de l'Université de Toronto, 1957).

<sup>3</sup> H. A. Innis, *Essays in Canadian Economic History*, (Toronto: les Presses de l'Université de Toronto, 1962, p. 229).

Autrement dit, l'établissement d'un réseau interprovincial de transport n'a jamais été considéré comme une fin en soi. Le réseau de canaux creusés au début du 19<sup>e</sup> siècle était destiné à améliorer et faciliter le commerce de produits comme les fourrures, le bois de construction et les céréales.<sup>1</sup> Le réseau de canaux était lui-même subordonné à d'autres objectifs économiques.

La construction de l'Intercolonial et des chemins de fer de l'Ouest visait à réaliser l'unité économique et politique au nord du 49<sup>e</sup> parallèle. Et même, le tracé choisi pour l'Intercolonial répondait beaucoup plus aux besoins militaires et commerciaux qu'aux exigences économiques.<sup>2</sup> On peut en dire autant du tracé des voies ferrées de l'Ouest. Fowke le fait observer :

On aurait tort de présumer . . . que les provinces de la Prairie ne seraient pas suffisamment pourvues de liaisons ferroviaires si les transcontinentaux canadiens et leurs embranchements n'avaient pas été construits. L'un des principaux objectifs de la première politique ferroviaire du gouvernement canadien était d'exclure les chemins de fer américains du territoire canadien à l'ouest des Grands Lacs . . . La politique nationale appliquée en matière de tarif douanier et de voies ferrées a réussi à empêcher cette absorption. Dans les provinces de l'Ouest par conséquent, les chemins de fer canadiens sont une coûteuse façon d'éviter d'avoir des chemins de fer américains et d'éviter aussi de ne pas avoir de chemins de fer.<sup>3</sup>

Et Innis écrit :

La naissance d'un commerce lucratif avec l'Ouest canadien après le tournant du siècle inspira de grandes ambitions au Grand Tronc et lui fit concevoir le projet de pousser sa ligne depuis Chicago jusqu'à Winnipeg. De nouveau le tarif douanier et le refus du gouvernement canadien de favoriser la construction d'une ligne passant en territoire américain devinrent des obstacles, et le Grand Tronc dut consentir à collaborer à la construction du Chemin de fer transcontinental national depuis Québec jusqu'à Winnipeg dans l'Ouest et jusqu'à Moncton dans l'est cependant qu'une filiale, le *Grand Trunk Pacific*, établissait une ligne depuis Winnipeg jusqu'à Prince-Rupert. Il en est résulté une ligne transcontinentale depuis Moncton jusqu'à Prince-Rupert, dépourvue de liaisons étroites avec le réseau principal et mal conçue comme voie de pénétration directe dans l'Ouest canadien.<sup>4</sup>

Le financement de la construction d'un réseau interprovincial au cours du 19<sup>e</sup> siècle et au début du 20<sup>e</sup> siècle retomba en grande partie sur les épaules du contribuable canadien. La construction du Chemin de fer intercolonial fut défrayée par le gouvernement fédéral.<sup>5</sup> La construction du Pacifique-Canadien fut rendue possible en grande partie par des subventions publiques, des concessions de terres et des emprunts garantis par le gouvernement canadien.<sup>6</sup> Le *Canadian Northern* obtint des subventions et des terres, le *Grand Trunk Pacific* obtint la garantie de l'État pour émettre des obligations et contracter des emprunts et le *National Transcontinental Railway*, construit par le gouvernement fédéral, fut transféré au *Grand Trunk Pacific*<sup>7</sup>. Plus tard, le *Canadian Northern*, le *Grand Trunk*, le *Grand Trunk Pacific*, le *National Transcontinental* et l'*Intercolonial* furent réunis et leur exploitation fut confiée aux Chemins de fer nationaux du Canada, un établissement public.

<sup>1</sup> Voir G. P. deT. Glazebrook, *A History of Transportation in Canada*, (Toronto: McLelland and Stewart Limited, 1964, Vol. 1).

<sup>2</sup> *Ibid.*, Vol. II, Chap VI.

<sup>3</sup> Fowke, *op. cit.*, pp. 68-69.

<sup>4</sup> Innis, *op. cit.*, p. 236.

<sup>5</sup> Glazebrook, *op. cit.*

<sup>6</sup> Voir «An Historical Analysis of the Crowsnest Pass Agreement and Grain Rates», mémoire présenté par la province de Saskatchewan à la Commission royale d'enquête sur les transports en 1960; chap. V et appendices «A» et «B»; Glazebrook, *op. cit.*, chap. VII-IX.

<sup>7</sup> Glazebrook, *op. cit.*, chap. X; C. Martin, «Dominion Lands Policy», *Canadian Frontiers of Settlement*, éd. W.A. MacIntosh & W. Joerg (Toronto: The MacMillan Co., 1938), chap. IV et V.

Si les chemins de fer, de même que les canaux, étaient des instruments de politique nationale, il faut mentionner aussi que le public canadien avait assumé sa pleine part de responsabilités dans la création, le financement et, plus tard, dans l'exploitation de ces instruments.

Nous pouvons maintenant résumer le rôle historique des moyens de transport au Canada. Le transport interprovincial a été un instrument indispensable de la politique nationale. Dans la plupart des cas, le contribuable a fait les frais de l'établissement et de l'exploitation du service, quel qu'il fût; dans d'autres cas, le public a subventionné des sociétés privées pour leur permettre d'établir et d'exploiter un service de transport. Dans tous les cas, le public—c'est-à-dire le gouvernement fédéral—a pris la responsabilité de réglementer et de régir au moins un mode de transport interprovincial.

#### La fonction des transports nationaux

L'industrie, agricole ou autre, continue de dépendre du transport des marchandises et des services. Les transports continuent donc de concourir au développement et à la croissance de l'industrie.

Depuis un siècle, le Canada a établi divers modes de transport, y compris:

- a) Des navires
- b) Des chemins de fer
- c) Des véhicules automobiles
- d) Des avions
- e) Des pipelines

Pour être utilisé avec succès, chacun de ces moyens de transport a eu besoin de l'intervention et de l'aide financière du gouvernement. La navigation, intérieure ou océanique, a besoin de canaux, de ports, de repères, de chenaux convenablement dragués, de rapports météorologiques, etc. Tous ces services indispensables sont fournis grâce aux dépenses et à la prévoyance du gouvernement.

Les chemins de fer canadiens ont besoin de l'argent du public pour leur construction et leur exploitation. De plus, à titre de propriétaire du National-Canadien, le gouvernement fournit directement un service de transport ferroviaire.

Les transports automobiles ont besoin de routes, de stations de pesage, de services d'entretien et de surveillance, etc., et le tout est à la charge du gouvernement fédéral et des provinces.

Le premier service national de transport aérien au Canada a été fourni par une société d'État; et l'établissement et l'entretien des aérogares, des cartes météorologiques et la réglementation des services aériens relèvent du gouvernement fédéral.

Somme toute, le bon fonctionnement et le bien-être de l'économie canadienne exigent qu'on lui fournisse des services interprovinciaux de transport, quels qu'ils soient. Et à leur tour ces services doivent être, en partie, et entièrement dans certains cas, réglementés, financés et dirigés par les pouvoirs publics.

#### Les objectifs de la politique nationale.

Nous nous sommes efforcés de démontrer que nos services nationaux de transport ont été l'instrument essentiel et indispensable qui a servi à modeler nos destinées nationales. Bien mieux, l'utilisation du transport comme instrument de politique nationale a été à la fois consciente et délibérée.

De plus, nous prétendons que le rôle du transport interprovincial dans notre développement national n'a pas changé au fond. Fournir des services nationaux de transport demeure un moyen d'atteindre nos objectifs économiques et politiques.

Étant donné ce rôle historique et primordial que le transport joue dans le développement économique et politique du Canada, nous prétendons aussi que les services interprovinciaux de transport doivent être considérés comme nécessaires à l'avenir économique et politique de notre nation. Aussi la fourniture de services interprovinciaux de transport doit-elle être considérée comme moyen d'atteindre une fin et non comme une fin en soi.

Ici, nous désirons attirer votre attention sur le rapport de la Commission royale d'enquête sur le transport. Dans le volume II de son rapport, la Commission MacPherson dit:

Presque toute transaction effectuée au cours de l'existence d'un pays comporte des frais de transport parmi les éléments du prix de revient. Ainsi, la situation matérielle d'un pays s'améliore quand les marchandises sont fabriquées et les services rendus dans des conditions telles que le coût réel du transport est maintenu au minimum nécessaire pour assurer des services tout à fait suffisants.<sup>1</sup>

Cependant, les commissaires ne considèrent pas que l'objectif d'une politique nationale de transport doit être de fournir «des services pleinement satisfaisants». Ils voient plutôt dans une politique nationale de transport le moyen de fournir des services pleinement satisfaisants; selon leurs propres mots, ils se préoccupent de «l'efficacité du transport même». Leurs arguments et leurs recommandations pivotent sur un double concept central: économie et efficacité. Une politique nationale de transport, aux yeux de la commission, doit être orientée vers l'établissement d'un réseau de transport efficace et économique.

Nous constatons que la commission a élevé le moyen au rang d'une fin, soit le moyen de fournir un réseau de transport pleinement suffisant. Ce n'est plus la fourniture, mais ce sont les fournisseurs de services interprovinciaux de transport qui deviennent l'objectif de la politique nationale. Le critère n'est plus le besoin, mais la rentabilité, la question de savoir si le service est économique, donc rentable et profitable et par conséquent économique.

Les commissaires expriment autrement la même idée:

Il doit être évident que, tant que le système de transport devra rendre des services qui ne comportent aucun encouragement du point de vue commercial, l'aide financière de l'État devra constituer un élément nécessaire de toute politique de transport.<sup>2</sup>

Autrement dit, les fournisseurs du transport ne doivent être tenus de fournir que les services leur permettant de réaliser un bénéfice. Si l'intérêt national exige la fourniture de services qui ne correspondent pas aux critères commerciaux, le coût de la fourniture de ces services doit retomber sur les épaules du contribuable canadien. Nous retenons qu'il n'est pas question dans ce cas-là d'amoinrir le fardeau infligé au contribuable en appliquant les bénéfices des services rentables aux pertes des services déficitaires. L'argent du public devra plutôt servir, au besoin, à garantir un bon rendement aux fournisseurs des services de transport.

Nous rejetons ce point de vue. La politique nationale doit viser d'abord et avant tout l'objectif du transport national, et, nous le répétons, cet objectif a été et demeure de faire du transport interprovincial un instrument pour développer notre nation et la rendre viable du double point de vue économique et politique. Les moyens à prendre pour fournir des services de transport ont été et doivent continuer d'être adaptés à cet objectif. Ils ne sont pas devenus et ne doivent pas devenir eux-mêmes une fin.

<sup>1</sup> Rapport de la Commission royale d'enquête sur les transports. Déc. 1961. Vol. II, chap. 1, p. 9.

<sup>2</sup> *Ibid.*, chap. VII, p. 195.

## L'application de la politique nationale

Ayant défini le transport national comme étant une industrie auxiliaire qui doit servir à développer notre nation et à la rendre viable du double point de vue économique et politique, nous allons maintenant exposer les moyens qu'il convient de prendre à notre avis pour appliquer la politique nationale.

Nous traiterons trois questions: (1) comment le service sera-t-il fourni; (2) où le service sera-t-il fourni et (3) comment sera défrayée la fourniture du service. Autrement dit, nous allons considérer de quelle façon le service sera fourni, où le besoin du service existe et comment le service sera financé.

## La nature du service.

L'industrie du transport au Canada n'a pas échappé à la révolution technique des décennies cinquante et soixante. Des innovations se sont produites dans les anciens modes de transport. Par exemple, depuis 1945, le National-Canadien et le Pacifique-Canadien ont introduit des innovations radicales dans l'industrie ferroviaire. L'adoption de la locomotive diesel, la modernisation et l'augmentation de la capacité du matériel roulant, l'adoption du télécontrôle central, l'automatisation des triages, le système d'agence maîtresse, le recul des limites des sections et la mécanisation de l'entretien des voies, l'abandon d'embranchements, la simplification du passage des trains aux gares terminus, la centralisation des services de réparation des wagons et la mécanisation des écritures, telles sont quelques-unes des innovations qui ont transformé les transports ferroviaires au Canada.

Des innovations ont aussi augmenté le rayon d'action et la capacité d'autres modes de transport. Par exemple, l'amélioration des routes, la construction de routes interprovinciales, le programme de construction de routes vers les ressources naturelles et l'amélioration ainsi que l'augmentation de la puissance des véhicules automobiles ont permis aux camions d'entrer dans le domaine du transport à distance, qui était auparavant monopolisé par les chemins de fer. L'invention du moteur à réaction et d'autres raffinements ont accru la capacité et allongé le rayon d'action des avions.

Des innovations ont également fait apparaître de nouveaux modes de transport, comme les pipelines. Jusqu'ici, les pipelines ont servi à transporter seulement des liquides et des gaz sur de longues distances. Cependant, nos recherches nous inclinent à croire que des pipelines pourraient aussi servir à transporter des matières solides comme le grain.

Le problème de fournir des services suffisants de transport interprovincial ne réside pas dans l'absence d'un certain nombre de moyens convenables de transport. Au contraire, l'expérience que nous avons acquise au cours des vingt dernières années nous fait croire que l'avenir nous réserve une variété encore plus grande de services de transport. Le problème réside plutôt dans la tâche d'harmoniser, coordonner, planifier et réglementer les divers modes de transport à l'échelle nationale pour servir l'intérêt national. Jusqu'ici, aucun organisme fédéral n'a été créé pour répondre à ce besoin et aucun n'est promis pour l'avenir.

En 1938, le Parlement a adopté la Loi sur les transports, qui a établi la Commission des transports du Canada. L'objet initial de cette loi était d'établir un organisme gouvernemental chargé de coordonner et d'harmoniser toutes les opérations des entreprises faisant du transport maritime, ferroviaire ou aérien.

En 1944, le Parlement a modifié la politique nationale du transport. La Loi sur les transports a donné à la Commission des transports le pouvoir de réglementer la construction, l'entretien, l'exploitation et les tarifs des chemins de fer, les tarifs de téléphone et de télégraphie, les tarifs des compagnies de

messageries, les péages des ponts et des tunnels internationaux, les permis et les tarifs des navires des Grand lacs et toutes les autres questions mentionnées par cette loi ou d'autres lois spéciales relatives au transport.

Les transports aériens ont été placés sous l'autorité de la Commission des transports aériens (1944), qui a été autorisée à réglementer les transports aériens sans en référer à la Commission des transports.

En 1947, le Parlement a adopté une loi créant la Commission maritime canadienne. Cette commission n'a pas le pouvoir de réglementation de la Commission des transports. Cependant, elle tient un registre des services de transport maritime et administre les crédits que le Parlement vote chaque année pour subventionner la navigation côtière.

En 1961, la Commission royale MacPherson a recommandé l'établissement d'un conseil consultatif du transport qui étudierait constamment les immobilisations dans le domaine des transports et de faire des recommandations au ministre des Transports sur les questions de principe.

En 1964, le gouvernement a présenté le bill C-120 à la Chambre des communes. Les dispositions de ce bill fractionnent encore plus la politique fédérale en matière de transport. L'article 72A du bill prévoit l'établissement d'une administration de l'organisation rationnelle des embranchements, qui relèverait du ministre de l'Agriculture.

Il saute aux yeux que le gouvernement fédéral, ou plutôt le Parlement lui-même, se trouve à négliger de créer un organisme fédéral qui soit chargé d'organiser les services de transport à l'échelle nationale pour servir l'intérêt national, ce qui nous déconcerte. Pourtant, le besoin d'un tel organisme n'est plus à démontrer.

Nous recommandons donc au Comité d'étudier le projet d'établir une régie fédérale qui aurait pour mission d'harmoniser et de coordonner tous les modes de transport sur une base nationale.

Un tel organisme devrait avoir des attributions semblables à celles que possède actuellement la Commission des transports. Plus particulièrement, il devrait avoir le pouvoir d'établir et réglementer les prix du transport des marchandises et des voyageurs, de régir les immobilisations, de déterminer les besoins en matière de transport, de voir à ce que des services suffisants soient fournis et, d'une manière générale, d'harmoniser le fonctionnement de tous les modes de transport. Cet organisme devrait relever du ministre des Transports.

#### Déterminer les besoins

Le besoin de services de transport peut à la fois être régional et manifeste et être local et discutable. La Commission royale MacPherson a recommandé qu'on laisse le marché du transport trancher librement la question de savoir si tel service réclamé à tel endroit sera fourni.

Les commissaires reconnaissent, cependant, que le marché du transport ne garantit pas toujours l'établissement d'un service de transport dans les zones ou régions qui en ont besoin. Le besoin d'un service est mesuré, en effet, d'après la probabilité de réaliser un bénéfice en exploitant ce service. Un service «non rentable» est, par définition, un service dont on n'a pas besoin. Rien ne saurait être plus loin de la vérité.

Nous prétendons qu'il est possible de substituer au jeu du marché une méthode intelligente et par conséquent acceptable, une méthode qui répond aux exigences de la politique nationale du transport définie dans la première partie du présent mémoire.

Il faudrait établir une commission de l'organisation rationnelle des embranchements dont la mission consisterait à établir et évaluer les besoins en fait de moyens de transport, quels qu'ils soient. Cet organisme serait subordonné à l'administration fédérale des transports décrite ci-dessus.

Cet organisme devrait être pourvu d'un personnel de recherche, composé de spécialistes en transport, d'économistes et de sociologues. Le personnel de recherche pourrait aider à établir les besoins sociaux et économiques en matière de services de transport.

Les demandes présentées par les expéditeurs et les collectivités pour obtenir des services de transport, et les demandes présentées par les fournisseurs de services de transport pour obtenir la permission de fournir ou d'abandonner un service devraient être soumises à la commission fédérale des transports. Celle-ci les transmettrait à l'organisme de rationalisation pour étude et recommandation.

L'étude d'une demande prendrait deux formes: (1) l'organisme chargé de l'organisation rationnelle des transports entreprendrait des études régionales qu'elle garderait continuellement à jour et dont elle se servirait pour juger d'un besoin. De plus, il pourrait faire faire par son personnel de recherche les études additionnelles qu'une demande donnée pourrait justifier; (2) le même organisme tiendrait des séances publiques pour fournir aux parties intéressées l'occasion d'exposer et de défendre leur cause. A la suite de ces séances publiques et des études mentionnées, l'organisme évaluerait le besoin d'un service de transport et ferait part de sa recommandation à la commission fédérale.

Il serait à prévoir que, dans la plupart des cas, la commission accepterait la recommandation de l'organisme subordonné. En rendant sa décision, toutefois, la commission serait en mesure de juger la recommandation en rapport avec tout le tableau des transports au Canada.

Une disposition devrait aussi permettre d'en appeler de la recommandation de l'organisme responsable de l'organisation rationnelle, ces appels étant logés auprès de la commission fédérale des transports.

A notre avis, trois importantes considérations doivent servir à décider si un service est requis:

- 1) Les exigences économiques du fournisseur du service;
- 2) Les besoins économiques de l'expéditeur ou de la collectivité;
- 3) Les données sociales connexes touchant la collectivité.

#### Financement du service

Il faut payer pour un service de transport. Nous proposons la formule suivante:

Les fournisseurs du service de transport devraient établir les prix qu'ils jugent raisonnables pour le transport des marchandises.

Ce tarif devrait être approuvé par la nouvelle régie fédérale des transports, à peu près de la même manière que la Commission des transports approuve actuellement les tarifs-marchandises. Nous répétons que la régie devrait en tout temps avoir le pouvoir de fixer, modifier et approuver les tarifs-marchandises.

Les déficits annuels subis par les services de transport devraient être comblés par des subventions fédérales. Le candidat à une subvention devrait être requis de démontrer qu'il a exploité son service de la façon la plus efficace et la plus économique possible.

Le coût des subventions fédérales versées aux compagnies ferroviaires qui subissent annuellement des déficits en contribuant à réaliser l'objectif de la politique nationale du transport devrait être mis à la charge de toute la nation plutôt que d'un secteur particulier de l'économie.

#### Le cas des chemins de fer canadiens

Dans les deux premières parties du présent mémoire, nous nous sommes efforcés de définir l'objectif de la politique nationale en matière de transport,

puis de chercher les moyens d'appliquer cette politique. Dans cette dernière partie, nous allons relier en partie le principe et les mécanismes dont il a été question ci-dessus à l'exploitation des chemins de fer canadiens.

Les transports forment un tout

Si les services de transport doivent être considérés et traités comme un tout, il devient impossible d'isoler les chemins de fer des autres moyens de transport. Les lois actuelles devraient être mises à jour et révisées, de façon à établir un organisme dont l'autorité s'étendrait à tous les modes de transport, y compris les chemins de fer.

Il y a un certain nombre de questions qui pourraient servir à illustrer ce point. Les chemins de fer doivent-ils être requis de desservir une collectivité donnée quand des camions ou un pipe-line pourraient fournir la même gamme de services d'une façon plus efficace et plus économique? Il y a manifestement là une question de jugement. Les avancés des entreprises de pipe-line et de camionnage sont-ils raisonnables et légitimes? Est-ce qu'un service ferroviaire est encore nécessaire, mise à part la question d'économie et de rendement? Les questions de ce genre devraient être réglées par une autorité neutre et impartiale, une autorité ayant des responsabilités et des pouvoirs de portée nationale et une autorité capable de comprendre et de servir l'intérêt national. Il est particulièrement nécessaire que les questions et les décisions de ce genre, quand elles se rapportent à la prestation d'un service ferroviaire, tiennent toujours compte des autres modes de transport.

Comment établir le besoin d'un service ferroviaire

A l'heure actuelle, la Commission des transports réglemente ou autorise la construction ou l'abandon de voies ferrées et d'embranchements. En général, ce principe est bon et nous rejetons sans réserve les dispositions que renferme actuellement le bill C-120 au sujet de l'abandon d'embranchements (*voir appendice «B»*).

Cependant, nous croyons que le mécanisme actuel de réglementation et d'autorisation touchant la construction ou l'abandon de voies ferrées et d'embranchements pourrait être raffermi de deux façons:

Premièrement, la Commission des transports devrait être remplacée par la régie fédérale proposée ci-dessus, ce qui placerait toute la question des services ferroviaires dans un cadre plus vaste et plus significatif.

Deuxièmement, cette régie fédérale devrait être secondée dans ses fonctions par un organisme chargé de l'organisation rationnelle des transports, que nous proposons aussi au chapitre précédent. Cet organisme étudierait les demandes d'établissement ou d'abandon de services ou d'embranchements. De cette façon, les fonctions judiciaires de la régie seraient complétées par les fonctions d'investigation du deuxième organisme.

Tarifs-marchandises

Nous proposons que les pouvoirs de réglementation actuellement exercés par la Commission des transports soient donnés à la régie fédérale des transports dont nous recommandons la formation. Nous rejetons celles des dispositions du bill C-120 qui affaiblissent ces pouvoirs et qui se trouvent dans l'article 15 du bill. Nous considérons que la responsabilité d'établir les tarifs-marchandises est trop importante pour être laissée à la discrétion des compagnies ferroviaires.

Une fois de plus nous approuvons les tarifs du Nid-de-Corbeau pour la farine et le grain.

Économies et rentabilité dans l'exploitation des chemins de fer

Nous sommes convaincus qu'il y aura des cas où l'intérêt national exigera le maintien de services ferroviaires considérés comme non rentables. Nous avons déjà recommandé que les pertes subies soient compensées par des subventions fédérales.

Nous tenons à préciser, cependant, qu'un chemin de fer ne devrait avoir droit à une subvention que si l'ensemble de ses résultats financiers accuse un déficit. Les chemins de fer devraient être tenus de couvrir les pertes des services dits non rentables avec les bénéfices de services rentables. Il ne devrait être question d'une subvention fédérale que s'il résulte un déficit de tous les résultats d'exploitation.

De plus, il serait d'une importance capitale que la régie fédérale des transports ne néglige rien pour s'assurer que les services ferroviaires sont exploités d'une façon efficace et économique. Par là, nous voulons dire que les compagnies ferroviaires devraient être tenues de fonctionner avec autant d'efficacité et d'une façon aussi économique que possible, avec l'entente qu'elles pourront être appelées, à l'occasion, dans l'intérêt national, à fournir des services dont l'exploitation sera déficitaire. Il ne faudrait pas que l'intérêt national, en exigeant le maintien de services non rentables, ouvre la porte à la gabegie et aux abus dans l'emploi des fonds publics.

C'est pourquoi nous recommandons la nationalisation du Pacifique-Canadien et l'intégration de son réseau au réseau du National-Canadien. Les raisons que nous invoquons peuvent se résumer ainsi:

- 1) Ouvertement et publiquement, le Pacifique-Canadien a déclaré qu'il ne voulait et ne pouvait exploiter que des services ferroviaires offrant des avantages commerciaux.
- 2) Le Pacifique-Canadien n'est pas disposé à couvrir les pertes de services dits non rentables au moyen des bénéfices réalisés avec les services rentables, ni des bénéfices qu'il tire de ses nombreux placements dans une grande variété d'autres industries.
- 3) L'existence de deux réseaux ferroviaires nationaux comporte un dédoublement inutile de voies, de matériel et de ressources.
- 4) Il serait possible de réaliser des économies en intégrant les deux réseaux et en les plaçant sous une direction unique.

#### Conclusions et recommandations

Les transports interprovinciaux ont été et continuent d'être indispensables à l'avenir économique et politique de notre nation. Ils constituent une industrie auxiliaire qui doit être considérée et traitée comme telle.

Toute décision d'établir un service de transport doit être fondée sur les besoins sociaux et économiques, locaux ou nationaux, des expéditeurs et des collectivités. Le coût est une considération importante mais secondaire.

Nous livrons les recommandations suivantes à votre examen:

- 1) Qu'il soit établi une seule régie fédérale des transports autorisée à harmoniser, réglementer, régir et coordonner tous les moyens nationaux de transport.
- 2) Que la régie proposée traite les transports nationaux comme formant un tout.
- 3) Que la régie proposée relève du ministre des Transports et que celui-ci en soit responsable.
- 4) Qu'il soit créé un organisme relevant de la régie et chargé d'aider à déterminer les besoins en matière de services de transport.
- 5) Que le Pacifique-Canadien soit nationalisé et que son réseau soit intégré dans un seul établissement public.

Le tout respectueusement présenté par

*The National Farmers Union of Canada*

Le VICE-PRÉSIDENT: Avant d'aller plus loin, messieurs les membres du Comité, j'invite l'un de vous à proposer que les appendices joints au mémoire de la *National Farmers Union of Canada* soient annexés au compte rendu de la présente séance. On vous a donné lecture du mémoire que jusqu'à la page 21 comprise, mais on ne vous a pas donné lecture des appendices.

La proposition est faite par M. Tucker, appuyé par M. Southam.

La proposition est acceptée.

M. PRITTE: L'heure est assez avancée, je crois, pour que nous suspendions la séance jusqu'à 3 h. 30 ou jusqu'après la période des questions en Chambre, et nous pourrions alors interroger les témoins.

Le VICE-PRÉSIDENT: Le mémoire présenté ce matin a maintenant été distribué à tous les membres du Comité et vous l'aurez donc cet après-midi. Je crois que l'idée de M. Prittie est bonne; si le Comité y consent, nous allons ajourner jusqu'à 3 h. 30 cet après-midi ou jusqu'après la période des questions. Nous nous réunirons dans la salle du Comité des chemins de fer dans l'édifice central.

Je désire annoncer aux membres que, le jeudi 25 mars, nous entendrons l'Association des manufacturiers. Tous les membres ont reçu un exemplaire de son mémoire. Ce jour-là, nous entendrons aussi la *Branch Line Association of Manitoba*, dont nous n'avons pas reçu le mémoire. Le mardi 30 mars, nous recevrons trois délégations: la *Canadian Industrial Traffic League*, la *Maritime Transportation Commission*, de Halifax, et, enfin, le comité législatif national de l'*International Railway Brotherhoods*. Nous avons reçu des exemplaires des mémoires et ils seront distribués avant la séance.

La séance est maintenant suspendue jusqu'à 3 h. 30 cet après-midi ou jusqu'après la période des questions.

#### SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

Le VICE-PRÉSIDENT: Madame et messieurs, nous sommes en nombre. Nous pouvons donc continuer notre séance. Avant que nous ne commençons à interroger M. Atkinson et M. McCrorie, je désire répéter ce que j'ai dit ce matin. C'est la *National Farmers' Union of Canada* qui nous présente un mémoire aujourd'hui; le président, M. Atkinson, est assis à ma droite et, à sa droite, se trouve M. McCrorie, le directeur des recherches.

La prochaine séance du Comité aura lieu le jeudi 25 mars, cette semaine, et nous aurons alors deux délégations, une de l'Association des manufacturiers canadiens et l'autre de la *Branch Line Association of Manitoba*.

Le mardi 30 mars, nous recevrons trois délégations, une de la *Canadian Industrial Traffic League*, de Toronto, une de la *Maritime Transportation Commission*, de Halifax, et une du comité législatif national de l'*International Railway Brotherhoods*, d'Ottawa.

Des exemplaires du mémoire présenté par la *National Farmers' Union of Canada* ont été distribués ce midi aux bureaux des membres qui n'étaient pas présents ce matin. Ce matin, M. Atkinson a donné lecture de ce mémoire, s'arrêtant à la page 21. Le Comité a décidé d'ajouter tout le reste du mémoire au compte rendu de la séance sous forme d'appendice. Nous pouvons donc maintenant commencer d'interroger M. Atkinson.

M. ATKINSON: Monsieur le président, comme nous l'avons laissé entendre ce matin, il nous a fallu faire vite pour compléter ce travail. Au sommet de la page 4 de notre mémoire, il y a une faute de frappe. Là où vous lisez «la construction de l'International», il faudrait lire «la construction de l'Inter-colonial».

Le VICE-PRÉSIDENT: C'est à la page 4. Dans la troisième ligne, il faut substituer le mot «Intercolonial» au mot «International».

M. ATKINSON: Oui, et à la page 12 j'ai cité la mauvaise année ce matin. Au deuxième paragraphe, il faut lire 1938. J'ai dit 1933, je crois, ce matin, mais il faut lire: «En 1938, le Parlement a adopté la Loi sur les transports».

Le VICE-PRÉSIDENT: Avez-vous des questions à poser? Nous devons sûrement avoir certaines questions à poser à M. Atkinson et à M. McCrorie.

M. PASCOE: Dans votre préambule, vous dites que vous exprimez les vues de l'*Ontario Farmers' Union*, de la *Manitoba Farmers' Union*, de la *Saskatchewan Farmers' Union*, etc. Avez-vous eu des rencontres avec leurs membres?

M. ATKINSON: Notre mémoire est en réalité un exemple de la façon dont a évolué au cours des années le processus de consultation avec les différentes unions. Autrement dit, c'est l'opinion commune.

M. PASCOE: Direz-vous que cela représente les vues de quelque 60,000 familles rurales canadiennes?

M. ATKINSON: Oui, c'est l'opinion prépondérante.

M. PASCOE: C'est tout ce que j'avais à demander pour le moment.

M. KORCHINSKI: Les unions ont-elles discuté ce bill dans toutes les régions agricoles?

M. ATKINSON: Oui.

M. KORCHINSKI: Au cours d'assemblées?

M. MUIR (*Lisgar*): A moins que j'aie lu le mémoire un peu trop vite comme le vice-président, je constate que le mémoire ne mentionne pas en particulier la question de l'abandon d'embranchements, du point de vue régional ou du point de vue local. Étant donné que cela intéresse beaucoup les cultivateurs de l'Ouest, je m'étonne que vous n'ayez pas traité ce problème plus à fond.

M. JAMES N. McCRORIE (*directeur des recherches de la National Farmers' Union of Canada*): Si vous me le permettez, monsieur le président, je voudrais vous reporter à la page 14 et au chapitre intitulé «Comment établir le besoin d'un service ferroviaire». Nous exposons là ce que nous considérons comme une méthode acceptable de décider si un service doit être maintenu ou abandonné. Quant à la question même de l'abandon d'embranchements, nous avons fait entrer dans l'appendice «B» une critique récapitulative du bill C-120. Je crois que nos vues se trouvent exposées là avec force.

M. MUIR (*Lisgar*): Vous dites l'appendice «B»?

M. McCRORIE: Oui.

M. ATKINSON: C'est en réalité un mémoire que nous avons présenté au gouvernement provincial de la Saskatchewan. Mais vous y trouvez quand même nos vues et nos opinions touchant le bill C-120.

M. McCRORIE: De nouveau, je vous réfère à la page 8 de l'appendice «B».

M. ATKINSON: Permettez-moi de répondre plus longuement à la question de M. Muir. Nous avons cru comprendre que le Comité était chargé d'étudier une question sortant des cadres du bill C-120. Autrement dit, il est fait mention de l'objet du bill, mais nous croyons que pour en arriver à un programme national d'ensemble, il nous faut aborder toute la question du point de vue national. Nous avons donc énoncé les principes sur lesquels nous croyons que doit reposer une politique de transport. Cela comprend des questions comme l'abandon d'embranchements.

M. MUIR (*Lisgar*): Autrement dit, vous considérez l'ensemble de la question du transport plutôt que son aspect régional.

M. ATKINSON: Cela se trouve compris, mais dans l'ensemble de la question.

M. MUIR (*Lisgar*): J'ai été vraiment désappointé que vous n'ayez pas exposé les vues des cultivateurs de l'Ouest au Comité. Comme vous le savez fort bien, l'abandon de n'importe quel embranchement, qu'il soit rentable ou non, aura de profondes conséquences pour ceux qui habitent le long de cette voie. Or, je crois qu'il n'y a personne—pas même parmi les cultivateurs—qui désire qu'une ligne demeure en service sans aucune justification. Cependant, il y a des lignes dont une grande partie n'est pas rentable, mais on continue de les exploiter parce que l'intérêt public le demande. J'espérais qu'à titre de représentants de groupements agricoles vous le feriez observer. Il est vrai qu'il y a quelques cultivateurs parmi les membres du Comité, mais je pense que les vues des cultivateurs devraient être exposées au Comité de façon qu'elles soient comprises de tous les membres du Comité.

M. McCRORIE: Je crois que le désappointement de l'honorable député n'est pas fondé. Tout d'abord, nous estimons que l'ensemble de la question du transport national est beaucoup plus important que certains embranchements particuliers, plus important que la question de savoir si tel ou tel embranchement doit être abandonné ou non. Mais même en ce qui concerne le maintien ou la suppression d'un embranchement particulier, je vous reporte de nouveau à la page 8 de l'appendice «B», où nous passons en revue les dispositions actuelles du bill C-120.

Il est à retenir que le bill prescrit à la Commission des transports de considérer les pertes réelles et tous les autres facteurs qu'elle jugera pertinents. Mais le bill ne définit pas ces autres facteurs. Nous avons eu beau chercher, le seul critère concret que nous avons pu trouver pour le maintien ou l'abandon d'un embranchement est la rentabilité, c'est-à-dire la question de savoir si le chemin de fer tire un bénéfice de l'exploitation de cette ligne ou d'une partie de cette ligne. Nous croyons que ce critère, à lui seul, est tout à fait insuffisant.

M. FORBES: C'est ce que j'essaie de faire ressortir.

M. McCRORIE: Si vous me permettez de continuer et de passer à la page 9 du mémoire, le bill prévoit des abandons successifs, si nous l'avons bien lu; il ne comporte pas ce que nous pourrions appeler le concept régional des services ferroviaires. A notre avis, c'est là une grave carence. Il faut ajouter ici que le bill prévoit qu'on pourra demander des subventions ou demander la permission d'abandonner une ligne ou une partie de ligne, et que les compagnies ferroviaires ne sont pas tenues d'appliquer les bénéfices des lignes rentables aux pertes entraînées par les lignes non rentables. C'est une chose que nous ne parvenons pas à comprendre.

M<sup>me</sup> RIDEOUT: Monsieur le président, je voudrais simplement éclaircir un point dans mon esprit. J'admets tout de suite que je pourrais fort bien avoir tort de faire la supposition suivante. Il s'agit de la page 13 du mémoire, où vous dites:

Nous recommandons donc au Comité d'étudier le projet d'établir une régie fédérale qui aurait pour mission d'harmoniser et de coordonner tous les modes de transport sur une base nationale.

Un tel organisme devrait avoir des attributions semblables à celles que possède actuellement la Commission des transports.

Je me demande ce que vous reprochez à la Commission des transports. Pourquoi recommandez-vous l'établissement d'un autre organisme pour régler les transports? Tout cela ne relève-t-il pas de la Commission des transports?

M. McCRORIE: Nous ne sommes malheureusement pas des avocats. A nos yeux, les fonctions de la Commission des transports consistent actuellement à régler les chemins de fer. Nous ne nous opposons pas à cela. Nous nous

trouvons en somme à recommander ici que les autres moyens de transport soient rangés sous l'autorité régulatrice de ce qu'on appelle actuellement la Commission des transports.

M<sup>me</sup> RIDEOUT: Vous ne proposez pas d'établir une autre commission à côté de la Commission des transports?

M. McCRORIE: Non.

M. RAPP: J'ai une question semblable à celle de M<sup>me</sup> Rideout à poser. Pour quelle raison abandonner la Commission des transports? Proposez-vous cela seulement pour les périodes où des abandons d'embranchements seront autorisés, ou bien proposez-vous que la Commission des transports soit remplacée en permanence? La question ne m'est pas familière, mais aucun des trois mémoires que nous avons reçus jusqu'ici ne proposait de remplacer la Commission des transports. Peut-être avez-vous une bonne raison à invoquer. Après avoir lu le mémoire, je ne comprenais pas au juste à quoi la *National Farmers' Union* veut en venir, particulièrement à la page 18, où elle dit que la Commission des transports devrait être remplacée ou complètement abolie.

M. ATKINSON: Les fonctions de la nouvelle régie seraient d'harmoniser et de rationaliser l'établissement et l'exploitation de tous les moyens de transport au Canada. Par exemple, si un nouveau moyen de transport fait son apparition, il tombera sous l'autorité de cet organisme supérieur.

M. RAPP: Mais vous proposez que la Commission des transports soit remplacée en permanence, et non pas pour une certaine période?

M. ATKINSON: C'est exact, et les fonctions du nouvel organisme seraient élargies.

M. RAPP: A l'heure actuelle, la Commission des transports réglemente seulement les chemins de fer, n'est-ce pas?

M. ATKINSON: Les chemins de fer, les canaux, etc.

M. RAPP: Merci beaucoup. Je ne parvenais pas à trouver le motif de cette proposition.

M. PRITTE: La première question que j'ai à poser fait suite à celle de M. Rapp au sujet d'une seule régie fédérale des transports. Vous y faites sans doute entrer le camionnage, n'est-ce pas?

M. ATKINSON: Oui.

M. PRITTE: Avez-vous songé aux problèmes constitutionnels que posent le camionnage et le camionnage intraprovincial?

M. ATKINSON: Comme M. McCrorie l'a dit, nous ne sommes pas avocats et nous ne nous sommes pas arrêtés à ce problème particulier.

M. PRITTE: Il me semble qu'il ne serait pas trop difficile de justifier une réglementation fédérale du camionnage interprovincial, mais ce mode de transport existe aussi au sein de chaque province.

M. McCRORIE: Nous parlons du camionnage interprovincial, non du camionnage intraprovincial.

M. PRITTE: L'autre question porte sur le financement des services, à la page 16, où vous dites:

Les déficits annuels subis par les services de transport devraient être comblés par des subventions fédérales. Le candidat à une subvention devrait être requis de démontrer qu'il a exploité son service de la façon la plus efficace et la plus économique possible.

Voici la question générale que je pose: êtes-vous d'avis que les deux grandes sociétés ferroviaires devraient, dans leur comptabilité, faire paraître seulement leurs résultats ferroviaires ou bien l'ensemble de leurs résultats,

y compris ceux de leurs autres entreprises, car toutes deux ont un grand nombre de services auxiliaires; elles possèdent des compagnies de camionnage, des puits de pétrole, des hôtels, etc.

M. ATKINSON: Dans les circonstances actuelles et sans oublier qu'elles fonctionnent comme des entités distinctes, nous proposerions que les revenus provenant de ces sources soient considérés comme des revenus propres à ces personnes morales et qu'ils servent par conséquent à établir s'il y a eu bénéfice ou non.

M. PRITTE: Vous admettez qu'elles exploitent beaucoup de ces autres services et entreprises parce qu'elles en ont besoin pour leurs opérations ferroviaires, et qu'il faut par conséquent les faire entrer dans le tableau général?

M. McCRORE: Le problème aussi, dans le cas du Pacifique-Canadien, c'est que la direction a déclaré qu'elle n'était pas disposée à appliquer à ses opérations ferroviaires les bénéfices qu'elle réalise dans d'autres domaines, et vice versa. Or, comment peut-elle justifier cette attitude? Quand on a fini d'examiner tous les motifs qu'elle invoque, on s'aperçoit que la vraie raison, c'est qu'elle a décidé qu'il en serait ainsi. Notre point de vue est contraire au sien. Nous considérons que, si le Pacifique-Canadien n'est pas disposé à appliquer à ses opérations ferroviaires tous les bénéfices qu'il tire de ses autres entreprises, il faut qu'il soit nationalisé.

Beaucoup de nos membres sont très fermes sur ce point particulier, pour la bonne raison qu'ils savent, comme tant d'autres savent, que le Pacifique-Canadien doit sa position actuelle en grande partie à la politique suivie au 19<sup>e</sup> siècle, alors que le public canadien a comblé le Pacifique-Canadien de subventions et de concessions domaniales, y compris des droits miniers. C'est grâce à cette politique du gouvernement que le Pacifique-Canadien jouit de la position qu'il occupe aujourd'hui.

M. PRITTE: Je n'en disconviens pas. Je pense que vous êtes la voix qui crie dans le désert, car il est probable qu'en ce moment M. Cameron, M. Regan, M. Stewart et moi-même sommes les seuls à être d'accord avec vous. L'an dernier, j'ai présenté un bill qui visait seulement à faire venir le Pacifique-Canadien devant le Comité des chemins de fer pour qu'il réponde à quelques questions, mais ceux qui s'y opposaient ont présenté un bill proposant de le nationaliser. Ce bill n'est pas allé très loin.

J'ai une dernière question à vous poser au sujet de votre projet de nationaliser le Pacifique-Canadien. Proposez-vous de nationaliser seulement les services de transport ou bien toute la compagnie?

M. ATKINSON: Seulement les services de transport.

M. CAMERON (*Nanaimo-Cowichan-Les Iles*): M. Prittie vient de vous poser une question que j'allais moi-même vous poser et votre réponse m'inspire maintenant une autre question. Dans une partie précédente de votre mémoire, à la page 16, vous dites que des subventions fédérales devraient couvrir les déficits annuels entraînés par l'exploitation des services de transport. Or, vous proposez la nationalisation du Pacifique-Canadien et je présume que vous l'accusez de réussir, de quelque manière mystérieuse, à couvrir ses déficits avec l'argent des contribuables, ou bien avec les subventions fédérales que vous recommandez dans cette autre partie de votre mémoire. Pourtant, vous nous dites que vous n'êtes pas disposé à inclure dans votre programme de nationalisation les autres entreprises extrêmement profitables du Pacifique-Canadien, la *COMINCO*, la *Western Light and Power*, les *Canadian Pacific Steamship Services*, etc. Toutes ces entreprises sont extrêmement profitables. Allez-vous les exclure de la nationalisation?

M. ATKINSON: Je crois que les services de transport maritime devraient être compris. Quant aux autres, nous n'en parlons pas, car nous traitons ici de la question des transports au Canada.

M. CAMERON (*Nanaimo-Cowichan-Les Îles*): N'admettez-vous pas que ces autres possessions, comme M. Prittie l'a dit, sont des excroissances de l'entreprise ferroviaire et qu'à diverses époques des excédents considérables ont été placés dans ces entreprises?

M. ATKINSON: C'est là un fait historique, comme vous le savez.

M. CAMERON (*Nanaimo-Cowichan-Les Îles*): Vous pensez qu'il ne conviendrait pas de les inclure avec le reste des biens du Pacifique-Canadien dans votre programme de nationalisation?

M. ATKINSON: J'avoue franchement que nous n'avons pas étudié la question.

M. CAMERON (*Nanaimo-Cowichan-Les Îles*): Il me semble que, si vous allez prendre une bouchée de la cerise, autant vaudrait manger tout le fruit.

M. HAMILTON: J'ai deux catégories de questions à poser.

Il s'agit d'abord de la liaison entre la *National Farmers' Union* et les divers groupements qui s'intéressent à la législation ferroviaire. Êtes-vous au courant des données statistiques que recueillent les syndicats du blé de la Saskatchewan et du Manitoba?

M. McCORIE: Nous avons travaillé avec le syndicat du blé de la Saskatchewan à ce sujet et il y a entre nos deux groupements une sorte d'entente tacite portant que, le syndicat du blé étant une entreprise commerciale et ayant un économiste dans son personnel, il est préférable que nous le laissions s'occuper des détails complexes relatifs aux tarifs-marchandises et aux services de transport dont le syndicat a besoin. Je suppose qu'il traitera cette question s'il présente un mémoire au Comité.

M. HAMILTON: Je présume donc que vous n'avez pas encore reçu de renseignements statistiques.

M. McCORIE: Nous en avons reçu une partie, monsieur, mais nous n'avons pas jugé à propos d'en faire usage. Ce n'est pas que nous jugeons ces renseignements inutiles, car ils sont utiles à notre avis, mais nous estimons qu'il est préférable de laisser le syndicat du blé, qui les a préparés, les utiliser lui-même dans le contexte qu'il jugera bon.

M. HAMILTON: Voici ma deuxième question. Ce sont des questions quelque peu tendencieuses, comme vous le verrez. Avez-vous communiqué avec les trois gouvernements des Prairies au sujet des mémoires qu'ils se préparent à présenter au Comité?

M. ATKINSON: Nous avons communiqué seulement avec la province de la Saskatchewan et le mémoire que nous avons présenté à cette province est joint à notre mémoire principal sous forme d'appendice. Au vrai, par conséquent, la réponse est non.

M. HAMILTON: Voici ma troisième question: votre union de cultivateurs s'étend-elle dans la province d'Ontario?

M. ATKINSON: Oui.

M. HAMILTON: Avez-vous communiqué jusqu'ici avec l'Ontario pour savoir si elle va présenter un mémoire au Comité au nom de la population de cette province?

M. ATKINSON: En ce qui concerne la *National Farmers' Union*, la réponse est non. Nous ne sommes pas au courant de ce que l'Union des cultivateurs de l'Ontario peut avoir fait à ce sujet récemment.

On me dit que nous avons eu vent d'une rumeur à cet effet, mais nous n'avons rien appris de positif.

M. HAMILTON: Ma deuxième série de questions va porter sur l'appendice «B». Je veux poser une série de questions sur le bill que nous avons sous les yeux. Je voudrais attirer votre attention sur la page 6 du bill et vous donner lecture de la substance de deux ou trois paragraphes. Je vous demanderai ensuite ce que vous en pensez.

A la page 6, l'article 314 est celui qui s'applique en général à la question de l'abandon d'embranchements.

L'article 314B dit:

Lorsqu'une compagnie se propose d'abandonner un embranchement, autrement qu'en soumettant une demande à cet égard comme le prévoit l'article 168, elle peut, conformément aux règles et règlements de l'Administration, solliciter de cette dernière l'autorisation d'abandonner ledit embranchement.

(2) En même temps qu'elle soumet sa demande d'abandon d'un embranchement, la compagnie doit présenter à l'Administration un état de ses pertes réelles attribuables à l'embranchement, au cours de chacune de ses années financières consécutives dont l'Administration peut fixer le nombre, etc.

Puis l'alinéa (3) dit:

(3) Si l'Administration est convaincue que la demande d'abandon d'un embranchement a été présentée en conformité des règles et règlements qu'elle a édictés, elle doit transmettre à la Commission...

C'est-à-dire à la Commission des transports—

(...) une copie de la demande accompagnée de tous les documents utiles, y compris l'état des pertes réelles visé au paragraphe (2), et aussitôt que possible par la suite la Commission doit...

Il s'agit encore de la Commission des transports—

(...) après enquête, qu'elle ait ou non fourni à la compagnie l'occasion de formuler de nouvelles observations, décider si l'embranchement est rentable ou non... la Commission doit en faire rapport à l'Administration et son rapport constitue une approbation de l'abandon de la ligne.

J'ai lu cela assez lentement afin que vous puissiez en saisir les implications. Est-ce que vous approuvez l'article 314B qui organise cette autorité de rationalisation? Est-ce qu'il y a là assez de pouvoir pour mettre les principes de rationalisation à exécution tels que nous les entendons?

M. McCORIE: Je ne crois pas en avoir compris l'essentiel.

M. HAMILTON: Laissez-moi vous l'expliquer d'une autre façon, sans termes juridiques.

D'après l'article 314B, vous avez une autorité de rationalisation qui est organisée et qui a le pouvoir de rassembler des documents de chemins de fer qui montrent des pertes actuelles. Lorsqu'ils rassemblent les documents, ils ne peuvent pas prendre de décision; ils doivent transmettre les documents à la Commission des Transports, laquelle, prenant en considération les pertes et toute autre information qu'elle considère pertinente, doit décider si cette section de chemin de fer est opérée à perte ou à profit. S'il y avait des pertes, la Commission doit les signaler à l'autorité et ceci constitue l'autorisation d'abandonner cette section. En d'autres termes, l'autorité n'a pas le pouvoir d'arrêter un abandon.

Ma question est la suivante: est-ce que vous approuvez ce genre d'article 314B?

M. McCORIE: Je dirais que d'une façon générale nous ne l'approuvons pas. Je pourrais peut-être documenter ma réponse. En premier lieu, dans le paragraphe (2) de l'article 314B on réfère aux «pertes actuelles de la compagnie attribuables à la ligne durant chacune d'un nombre donné d'années financières consécutives» et ainsi de suite. Nous pouvons aussi penser qu'il peut s'agir d'une ligne entière ou seulement une partie de celle-ci. M. Atkinson et moi-même ne sommes pas des économistes, mais nous avons consulté plusieurs fois le professeur Vernon Fowke de l'Université de Saskatchewan, qui a passé beaucoup de temps à examiner la question du transport national. Il nous assure que cette question de déterminer les pertes réelles est peu sûre. On nous a fait comprendre que les compagnies de chemin de fer ont informé la commission royale MacPherson qu'elles avaient élaboré une méthode scientifique de compter les coûts et que la commission royale MacPherson avait accepté le principe de cette méthode scientifique de compter les coûts.

Le professeur Fowke nous a assurés qu'on ne peut se servir de la méthode scientifique de compter les coûts sans accepter quelques hypothèses. Par exemple, on doit assumer que cela coûte un nombre  $x$  de dollars pour transporter un boisseau de grain sur un mille de chemin de fer. Quelqu'un fait une hypothèse valide. Ceci dépend toujours de nos opinions. Une hypothèse que la compagnie de chemins de fer considère valide n'est peut-être pas valide pour le fermier ou pour le pool du blé, ou pour le gouvernement, par contre le gouvernement peut la considérer valide. Alors nous nous demandons s'il y a réellement une soi-disant méthode scientifique de déterminer les pertes et nous pensons que c'est le besoin d'une ligne en particulier qui doit déterminer si une telle ligne doit opérer ou non. Le besoin d'une ligne ne peut être évalué d'une façon réaliste sans tenir des autres modes de transport. Je crois que les membres de ce comité sont au courant du fait que les pipe-lines ont maintenant prouvé qu'ils étaient économiques et efficaces dans le transport de certains fluides sur des longues distances. Nous nous référons dans notre mémoire aux enquêtes qui ont été faites par le conseil de recherches économiques de l'Alberta. Ils nous ont informés que le transport de solides par pipe-lines était maintenant possible en autant que les ingénieurs étaient concernés, mais que ce n'était pas encore économique. Maintenant, je ne crois pas que ça prenne beaucoup d'imagination pour entrevoir le jour où des solides tels que le grain seront transportés par pipe-lines. Il ne serait pas opportun de savoir si une compagnie de chemins de fer peut transporter à profit du grain sur une ligne en particulier; il serait peut-être beaucoup mieux de transporter ce même grain par pipe-line. Ainsi, ce qu'on doit considérer, c'est le besoin. Est-ce qu'il y a un besoin pour ce service, et quelle est la meilleure méthode de satisfaire ce besoin?

M. HAMILTON: Vous comprenez que nous qui faisons partie de ce comité avons la responsabilité de mettre en vigueur un statut qui tient compte de la situation telle qu'elle est aujourd'hui. Ce que nous essayons de constater chez vous est premièrement si vous approuvez ce manque d'autorité qui est évident à la lecture de cette section. Je crois que vous êtes au courant que dans l'ouest du Canada, où il y a eu beaucoup de discussion sur la rationalisation, nous sommes d'avis qu'il s'agit de prendre une région et de la considérer dans son entité, avec l'autorité de rationalisation ayant le pouvoir d'indiquer ou de persuader les compagnies de chemins de fer de faire fonctionner leurs opérations dans cette région d'une façon rationnelle. Est-ce que mon hypothèse est correcte à savoir qu'en général vous n'approuvez pas cet article tel qu'il est à présent rédigé?

M. McCORIE: Avant de répondre à cette question, je voudrais, étant donné que je me suis tantôt éloigné de mon sujet, retourner aux commentaires que vous avez faits concernant votre responsabilité de promulguer la législation.

Nous ne vous envions pas dans cette fonction parce que nous savons qu'elle est très difficile. Mais je voudrais remarquer que surtout depuis la fin de la deuxième guerre mondiale, ce qui arrive aujourd'hui est très influencé par ce qui arrivera demain. Comme vous le savez, les changements technologiques et scientifiques se produisent à un rythme très rapide et ce qui nous concerne aujourd'hui ne peut plus être séparé de ce qui peut se produire demain. Ainsi, pour rendre mon point de vue plus clair, je crois que vous devez avoir un mécanisme qui puisse s'ajuster aux perspectives de demain. Vous devez avoir une certaine flexibilité afin de pouvoir faire face à ces perspectives.

Maintenant, pour revenir à cette question spécifique, à savoir si les clauses de l'article 314B sont adéquates, je voudrais ajouter à ce que j'ai déjà dit que notre préoccupation est que premièrement elle rende possible l'abandon fragmentaire, ce qui à notre avis est complètement inacceptable et de plus est une façon pas très utile de faire face à cette question. Deuxièmement, ou s'occupe actuellement de l'abandon des services. Nous croyons que cela devrait porter sur les moyens de donner du service et non pas si tel ou tel service devrait être fourni. C'est une question d'importance, et nous croyons que ce projet de loi aborde le problème d'une manière complètement négative. Pour être plus clair, j'ajoute que nous ne sommes pas contre l'abandon de certaines voies ferrées. Nous croyons qu'il y a beaucoup de voies ferrées qui devraient être abandonnées parce qu'elles ne sont pas utiles. De plus, nous reconnaissons que plusieurs de nos membres font de temps à autre des demandes qui apparaissent peut-être à des profanes comme n'étant pas raisonnables. Nous savons tous que c'était tout un problème en 1921 de transporter du grain avec des chevaux sur une distance de dix milles. En 1961, avec un camion, le problème ne se compare pas. Ainsi nous sommes d'avis que le transport du grain par camion sur des distances plus grandes que maintenant n'est pas un problème en certaines circonstances. Nous ne sommes pas contre l'abandon de voies ferrées mais nous sommes en faveur de services adéquats et nous croyons que l'article 314B ne donne pas cette assurance.

M. HAMILTON: Ainsi, en d'autres mots, vous croyez que le principe de rationalisation devrait être appliqué à toute une région au lieu qu'à seulement une section de la ligne et qu'ainsi le problème sera abordé d'une façon rationnelle.

M. McCORIE: Oui.

M. ATKINSON: Monsieur le président, si je peux faire une remarque, nous avons aussi mentionné que le projet de loi n° C-120 dans sa forme actuelle est totalement inacceptable pour nous parce qu'il ne prend pas en considération les aspects régionaux ou nationaux des besoins du transport en ce qui a trait aux chemins de fer. Si le projet de loi n° C-120, dans sa présente forme, était présenté, il y aurait évidemment beaucoup de difficultés pour les fermiers, pour les hommes d'affaires des régions agricoles et pour les municipalités, résultant de cette approche à la rationalisation du transport par voie ferrée.

M. McCORIE: Nous avons peut-être mal compris le projet de loi, mais tel que nous l'avons compris, nous en étions venu à la conclusion que l'autorité de rationalisation n'était qu'un messenger glorifié. Quelle est sa fonction? Ainsi que vous l'avez vous-même remarqué, il semble que sa fonction soit de rassembler des renseignements, de les transmettre au bureau des commissaires du transport, et de recevoir la décision du bureau. Sa seule fonction est de déterminer à quel temps la hache doit tomber.

M. ATKINSON: Je voudrais maintenant faire une autre remarque. Dans notre présentation aujourd'hui, nous avons assumé que ce comité ne se confinerait pas seulement aux sujets qui ont rapport au projet de loi n° C-120; nous avons espéré que ce comité envisagerait la question du point de vue

des besoins du transport national, dont elle fait partie, et que toute politique qui serait développée le serait en vue de rencontrer des objectifs nationaux.

M. HAMILTON: Ma question finale est reliée à un poste à la page 32. Je sais que vous réalisez ce, que j'essaie de faire; j'essaie d'obtenir une opinion sérieuse sur des articles-clé. Je me réfère à l'article 387B et à ce que M. McCrorie a mentionné qui sont des efforts pour trouver une base scientifique pour analyser les coûts dans ce projet de loi que nous considérons maintenant. Dans l'article 387B, on indique que:

1) La Commission doit, par règlement, prescrire les postes et les facteurs qui sont pertinents dans la détermination des frais variables pour l'un quelconque des objets de la présente loi.

Ceci s'applique non seulement à l'abandon des lignes secondaires mais aussi aux taux du col du Nid-de-Corbeaux et à tous les autres genres ordinaires de routes et ainsi de suite. Vous avez mentionné l'opinion que vous avez reçue du professeur Vernon Fowke. Je voudrais que le comité se rappelle de l'information contenue dans le troisième volume du rapport de la commission royale sur le transport. Vous allez vous rappeler que l'item le plus disputé dans les témoignages remis à la commission royale était cette question de l'analyse des coûts. Après une longue discussion, les chemins de fer ont décidé d'engager ce qui était probablement la meilleure firme d'experts qu'ils pouvaient trouver, et dans cette firme il y avait des experts dans la façon de compter les coûts d'opération des chemins de fer. Ils ont étudié les chiffres du C.P.R. durant l'année 1958 et ils en sont venus à la conclusion que durant cette année là, les pertes du C.P.R. dans un seul item: le transport du grain de l'Ouest aux taux de col du Nid-de-Corbeaux, était de 17 millions de dollars.

M. McCrorie: Je crois que c'était 70 millions.

M. HAMILTON: Non c'était 17 millions pour un chemin de fer pour une année. Maintenant, cela a tellement surpris les autorités provinciales, qu'ils ont engagé la meilleure firme d'experts qu'ils pouvaient trouver, et ces experts l'étaient également dans la façon de compter les coûts d'opération des chemins de fer. Ces messieurs ont étudié les mêmes chiffres et en mettant les différents item dans différentes colonnes, ils en sont venus à la conclusion que le Pacifique-Canadien avait, durant l'année 1958, fait un profit d'un demi-million de dollars pour le même item. Pour régler le problème, la commission royale a décidé d'engager une autre firme tout aussi compétente, les deux études lui ont été données et en jouant avec les chiffres d'une façon un peu différente, ils en sont venus à la conclusion qu'en 1958 le P.C. avait subi une perte de deux millions. Ma question à l'union des fermiers est la suivante: Vous avez ici une section qui ne mentionne pas quelle firme d'experts va être utilisée. Evidemment, comme le dit le professeur Fowke, la méthode de compter les coûts d'opération des chemins de fer est une nouvelle science qui va changer chaque année. Pensez-vous que cet article 387B du projet de loi est satisfaisante pour déterminer les critères qui doivent être utilisés, en ce qui concerne le Parlement du Canada?

M. McCrorie: Je ne sais pas si vous vouliez passer une remarque ou poser une question. Cependant, je crois que nous sommes d'accord avec ce que vous tentiez de démontrer.

M. HAMILTON: J'ai besoin de votre témoignage.

M. McCrorie:

La Commission doit, par règlement, prescrire les postes et les facteurs qui sont pertinents dans la détermination des frais variables pour l'un quelconque des objets de la présente loi.

C'est une question de jugement à savoir quels postes et quels facteurs devront être considérés. Vous avez remarqué que trois études ont été faites et que trois réponses différentes ont été données à une seule et même question. Je suppose que le bureau va accepter un système d'analyse des coûts qui sera populaire et qui sera également acceptable.

M. HAMILTON: Est-ce que vous avez dit populaire?

M. McCRORIE: Populaire et acceptable.

M. CAMERON (*Nanaïmo-Cowichan-Les Îles*): Par qui?

M. McCRORIE: Voici la question. Nous supposons que ce qui constitue un système populaire et légitime d'analyse des coûts en est un qui est retenu par les compagnies de chemins de fer. Maintenant, je ne dis pas qu'il devrait en être ainsi, mais je crois que les arguments seraient en leur faveur. Encore une fois, c'est pourquoi nous avons recommandé que l'opération totale des chemins de fer serve de base pour juger s'il y a un profit ou une perte durant une année de service. En se servant de l'opération totale comme base, l'on peut déterminer si oui ou non une subvention est requise.

M. HAMILTON: A ce moment-là vous n'accepteriez pas le fait que vous avez trois groupes d'experts qui analysent les mêmes données sur les coûts. Vous ne vous occuperiez pas de savoir si nous acceptons la position des chemins de fer; c'est-à-dire le point de vue des experts en chemins de fer, le point de vue des trois gouvernements des provinces de l'Ouest ou le point de vue des experts du bureau de la commission royale; plutôt vous diriez: oublions tout cela et regardons seulement toute la question des profits et pertes.

M. McCRORIE: Un moment, je crois que j'ai mal expliqué votre question. Évidemment, l'opération totale impliquerait la nécessité de faire une analyse des coûts. A ce moment-là je crois que je devrais dire,—et peut-être que M. Atkinson ne sera pas d'accord avec moi,—que nous ne savons pas quelle est la réponse. Ceci est un problème très technique et je crois que nous devons être honnêtes et dire que nous ne le savons pas.

M. HAMILTON: Ainsi si vous étiez à notre place, essayant de faire des lois, lequel des ces critères choisiriez-vous et nous demanderiez-vous de recommander dans cette législation?

M. ATKINSON: Je répondrais à cette question en disant que l'autorité nationale se devrait de déterminer le critère selon lequel le jugement sera rendu.

M. HAMILTON: Vous ne croyez pas que le Parlement a quelque droit de diriger cela?

M. ATKINSON: Je crois que ce devrait être l'autorité nationale.

M. HAMILTON: Alors, lorsque nous avons trois séries de chiffres contradictoires, laquelle devons-nous choisir?

M. ATKINSON: Évidemment, c'est le Parlement qui décide.

M. RAPP: Il choisit celle qui n'a pas de perte.

Le VICE-PRÉSIDENT: Est-ce que vous avez fini, monsieur Hamilton?

M. HAMILTON: Oui, merci.

M. REGAN: Je me demande si je peux poser quelques questions. Premièrement, concernant la question à savoir si le Pacifique-Canadien devrait être nationalisé; je remarque à la page 20 de votre mémoire, que vous donnez quatre raisons pourquoi vous êtes en faveur de la nationalisation de cette compagnie historique. Il me semble que les deux premières seraient absolument dépassées par l'utilisation de règlements plus sévères par le bureau des commissaires du transport; c'est-à-dire si on donnait au bureau des commissaires du transport une autorité plus grande pour faire des règlements que le Pacifique-Canadien devrait suivre. Croyez-vous que si on faisait cela, on pourrait se passer de la nationalisation?

M. McCRORIE: Non, je ne crois pas. Je crois que les quatre raisons doivent être considérées comme une entité. Je crois que les deux premières semblent peut-être plus dramatiques. Je ne crois pas qu'on devrait négliger les troisième et quatrième raisons, plus spécialement que l'existence de deux compagnies nationales de chemins de fer nécessitent des dépenses que nous ne pensons pas nécessaires, telles que le dédoublement des voies ferrées, des usines et des ressources; et d'après la quatrième raison, des économies peuvent être réalisées par l'intégration des deux systèmes de chemins de fer et par l'opération d'un système intégré par une seule direction.

M. REGAN: Alors vous ne basez pas votre argumentation sur les raisons trois et quatre?

M. McCRORIE: Je vous demande pardon. Je ne base mon argumentation sur aucune d'elles en particulier mais sur les quatre ensemble.

M. REGAN: Mais vous admettez que les deux premières pourraient être résolues par l'adoption de règlements en ce qui a trait à ce que les chemins de fer peuvent faire?

M. McCRORIE: Je crois que nous pouvons dire que ceci est correct.

M. REGAN: En se référant aux raisons trois et quatre, la situation ne serait-elle pas que, avec le service historique rendu à plusieurs régions qui comptaient sur les voies ferrées, il y aurait très peu d'abandon de voies ferrées à cause de l'amalgamation? En ce qui a trait aux économies, est-ce qu'elles ne seraient pas possibles s'il n'y avait qu'une seule direction? Est-ce que cela ne serait pas contrebalancé par l'abolition de toute forme de compétition qui, en ce qui a trait à certaines commodités et certaines régions, existe maintenant parce qu'il y a deux compagnies de chemins de fer qui sont en concurrence pour le même commerce?

M. McCRORIE: Quelle sorte de compétition?

M. REGAN: Est-ce que vous voulez suggérer par votre question qu'il n'y a pas de compétition entre les deux compagnies de chemins de fer actuellement?

M. McCRORIE: Je ne suis pas complètement certain de ce que vous voulez dire par le mot «compétition».

M. REGAN: Par compétition, je veux dire que lorsque deux compagnies essaient d'avoir les affaires des producteurs, elles tentent de donner un meilleur service que s'il n'y avait qu'une seule compagnie, qui aurait toutes les affaires à elle seule automatiquement. En d'autres mots, tous les bénéfices normaux de la compétition.

M. McCRORIE: Personnellement, j'ai toujours peur du mot «compétition» parce que je ne sais jamais trop ce qu'il veut dire.

M. REGAN: Dans chaque élection, nous avons de la compétition.

M. McCRORIE: Pour vous donner un exemple, laissez-moi me référer aux nouveaux taux de chemins de fer mis en vigueur pour les passagers, il y a quelques années, par le National-Canadien, les taux bleus, blancs et rouges. Maintenant, je ne voudrais pas dévoiler mes sources, mais on nous a dit de bonne autorité que lorsque le National-Canadien projetait de mettre ces taux en vigueur, la direction du Pacifique-Canadien a fait tout en son pouvoir pour en empêcher le National-Canadien, et que c'est après beaucoup d'hésitations, que le National-Canadien a finalement décidé de mettre ces taux en vigueur dans les Maritimes, et cela sur une base expérimentale. Je me suis servi de cet exemple pour illustrer mon argumentation. Le genre de compétition dont je crois vous voulez parler est exactement celle que toutes les maisons d'affaires veulent éviter. En d'autres mots, la compétition est quelque chose que vous essayez de contrôler; de là l'entente pour fixer les prix; de là ce qui existe chez Canada Packers; de là ce qui existe au bureau du blé

canadien, de là le développement des coopératives dans les provinces maritimes. C'est pourquoi, nous pensons que la compétition dont je crois vous voulez parler, ne garantit pas un meilleur service; et ça ne garantira pas non plus une meilleure structure des frais de transport. Nous croyons qu'avec une direction compétente et sophistiquée un seul système canadien de chemins de fer serait une grande amélioration comparé à ce que nous avons à présent.

M. REGAN: Vous n'acceptez même pas la proposition que si vous avez deux restaurants situés de chaque côté de la rue dans une petite ville, on a une meilleure garantie d'avoir du bon service que s'il y en avait un seul?

M. McCRORIE: Notre expérience en Saskatchewan, en tant que les petites villes sont concernées, est à l'effet que la compétition a beaucoup de succès et est menée d'une façon experte.

Nous pourrions vous citer plusieurs cas pour supporter cet avancé.

M. REGAN: Je crois connaître votre point de vue sur ce sujet. Vous avez été assez juste quoique je ne sois pas nécessairement d'accord. Laissez-moi continuer. D'après votre mémoire, je remarque que vous suggérez que toutes les méthodes de transport de marchandises devraient dans ce pays être soumises au même type de contrôle que les voies ferrées, et que l'autorité fédérale, ainsi que vous le recommandez aux pages 13 et 14, devrait avoir le pouvoir de fixer et de régler les taux de fret et de passagers, de diriger les investissements, de déterminer les besoins de service, d'assurer un rendement adéquat des services, et d'une façon générale de faire concorder les services, quelle que soit la méthode. Ainsi, d'après ce que vous avez dit je conclus que si vous voulez fixer les taux de fret pour les chemins de fer sans toutefois donner aux chemins de fer le droit de déterminer le service, vous aimeriez également fixer les taux que les camionneurs interprovinciaux peuvent demander pour transporter des marchandises; vous aimeriez aussi recommander la fixation de taux pour les bateaux sur un canal ou sur une rivière, et même pour les services aériens. Est-ce que ceci est correct?

M. McCRORIE: Oui.

M. REGAN: Tel qu'esquissé dans votre mémoire.

M. McCRORIE: Est-ce que je peux interrompre? Quand je suggère que c'est ce que nous avons l'intention de faire, je devrais peut-être ajouter, ainsi que je pense nous l'avons mentionné dans le mémoire, que la méthode la plus pratique de faire ceci est peut-être de permettre aux expéditeurs eux-mêmes de déclarer ce qu'ils considèrent être des taux justes et raisonnables. Ce que nous disons effectivement est que les tarifs devraient être déclarés à l'autorité qui aura l'autorité de dire si oui ou non le taux doit être mis en force.

M. REGAN: L'autorité aurait le pouvoir de changer les taux. Souvent on pourrait faire face à des situations où l'expéditeur et le fournisseur du service ne seraient pas d'accord en ce qui a trait à un taux juste et raisonnable.

M. McCRORIE: Oui.

M. REGAN: Est-ce que vous établiriez les mêmes restrictions contre l'abandon de service pour tous les camionneurs ainsi que vous voudriez les établir pour les chemins de fer?

M. McCRORIE: Pas contre l'abandon du service. Je crois que nous aimerions déclarer cela de la façon inverse. Les mêmes principes seraient en vigueur pour tous les modes de transport. On donne du service où il est requis, et le mode le plus convenable doit être celui qui est utilisé.

M. REGAN: S'il y a actuellement un service de camionneurs qui n'est pas d'accord avec l'autorité fédérale en ce qui trait au taux qui doit être demandé et qui décide de discontinuer son service, est-ce qu'il est libre de le faire sans l'autorisation du bureau?

M. McCRORIE: Oui, je dirais qu'il serait libre de le faire, mais je crois que l'autorité, telle que nous l'entendons, devrait avoir le pouvoir de donner un tel service si la compagnie privée veut discontinuer son service.

M. REGAN: Est-ce que vous donneriez la permission à des camionneurs d'aller dans une région desservie par un chemin de fer?

M. McCRORIE: Si l'autorité était d'avis que ce serait à l'avantage du public, la réponse serait oui.

M. REGAN: En d'autres mots, vous laisseriez à l'autorité le soin de décider si un camionneur peut donner en double le même service qu'un chemin de fer. Le camionneur ne serait pas libre de décider cela lui-même?

M. McCRORIE: Oui.

M. REGAN: Vous avez dit plus tôt que vous croyiez qu'il devrait être libre. Vous dites maintenant que le camionneur ne devrait pas être libre; est-ce que ceci est correct?

M. McCRORIE: Oui.

M. ATKINSON: Est-ce que je peux passer des remarques? Il semble qu'il y ait une tendance qui se développe selon laquelle les chemins de fer font du camionnage. Il semble que se soit là un développement très important.

Le VICE-PRÉSIDENT: Il ne fait pas sembler, c'est un fait.

M. REGAN: Nous sommes au courant de cela. Ce que vous proposez est que vous réglementiez non pas seulement ceci, mais également les camionneurs qui traversent les frontières provinciales, que le propriétaire ait un camion ou cent.

M. McCRORIE: Oui.

M. REGAN: Également vous êtes d'avis qu'il ne peut donner un service en compétition avec un chemin de fer, à moins que l'autorité fédérale lui en donne le droit, cependant le camionneur peut abandonner le service sans obtenir la permission.

M. McCRORIE: Laissez-moi m'exprimer ainsi. Je ne crois pas qu'on devrait demander à un camionneur de donner un service s'il ne peut rencontrer ses frais d'opération, sans avoir le droit de s'attendre à un subside du fédéral. S'il a eu la possibilité de recevoir un subside du fédéral pour couvrir les pertes résultant du service, et s'il veut abandonner ce service, je ne vois pas pourquoi nous aurions des objections; dans ce cas, ce que nous proposons, c'est que ce serait dans l'intérêt du gouvernement fédéral de se servir, par exemple, du Canadien National qui fait déjà beaucoup de camionnage, et de lui demander de desservir cette région.

M. REGAN: Si nous devenons trop impliqués dans cette affaire de régler le camionnage, n'est-ce pas que les raisons que vous avez données en faveur de la nationalisation du Pacifique-Canadien—éviter de donner un service en double et se servir du service fourni par le National-Canadien—s'appliquent également à la nationalisation du camionnage interprovincial.

M. McCRORIE: Oui. Mais je ne crois pas que nous pourrions recommander ceci actuellement. Nous croyons que les membres du parlement et le public en général changent d'une façon plutôt lente et graduelle; j'entend un changement d'attitude. Nous préférons leur donner des médicaments goutte à goutte.

M. REGAN: Je vois. Je pense que nous trouvons vos opinions plutôt surprenantes. Laissez-moi vous poser une autre question. Quels critères, croyez-vous devraient être considérés pour déterminer si une subvention devrait être donnée à un pourvoyeur de service en particulier? Est-ce que vous considérez des facteurs régionaux? Est-ce que vous détermineriez ceci en raison

des avantages économiques pour la nation toute entière, ou pour une région en particulier? D'une façon générale, quand seriez-vous d'avis qu'une subvention doit être donnée?

M. McCRORIE: Évidemment, il y a une différence entre les considérations qui s'appliquent aux chemins de fer et aux camionneurs tels qu'ils existent actuellement au Canada, pour la simple raison que les chemins de fer vont d'une côte à l'autre, ainsi que vous le savez, alors que les camionneurs ne font pas nécessairement le trajet. Les compagnies de camionnage dans les régions où elles font des affaires, ont actuellement tendance à être régionales. Je crois que votre question est plutôt technique. Le problème est à savoir si une subvention doit être donnée pour une région ou pour tout le pays. Franchement, je ne crois pas que nous puissions répondre à cette question actuellement.

M. REGAN: Même dans les régions où les camionneurs sont en compétition avec les chemins de fer, comme par exemple, dans les ports du Saint-Laurent en Ontario, vous ne donneriez pas la permission aux camionneurs d'établir un taux différent ou plus bas que celui des chemins de fer. Ils auraient un taux fixe et vous ne leur donneriez pas la permission de déterminer eux-mêmes les taux. Il n'y aurait pas de compétition entre les chemins de fer et les camionneurs.

M. McCRORIE: Nous pourrions prévoir la possibilité d'avoir des taux différents, dépendant du produit. Certains produits se transportent plus facilement par chemins de fer, alors que pour d'autres, c'est le contraire. Il pourrait alors y avoir une différence dans le taux.

M. REGAN: L'autorité fédérale déciderait alors ce qui doit aller par chemins de fer et ce qui doit aller par camions?

M. McCRORIE: Pas nécessairement, mais en décidant du taux, elle pourrait effectivement prendre cette sorte de décision.

M. MACÉWAN: Est-ce que vous pourriez me dire combien il y aurait de personnes au sein de cette autorité fédérale que vous mentionnez?

M. ATKINSON: Nous ne nous sommes pas occupés de savoir combien il y aurait de personnes au sein de cette autorité fédérale.

M. MACÉWAN: Votre autorité fédérale s'occuperait de bien des sujets qui sont actuellement sous la juridiction de la Commission des transports, tels que la construction, le maintien, l'opération et les taux des chemins de fer, les taux de téléphone, de télégraphe, des compagnies d'express, les taux des ponts internationaux et des tunnels, les licences et les taux des bateaux sur les Grands lacs, et de toute autre matière définie dans cette loi. Vous incluriez également les sujets qui sont sous la juridiction de l'office des transports aériens qui s'occupe de réglementer le transport aérien au Canada. De plus vous ajouteriez ce qui est sous la juridiction de la Commission maritime du Canada, ayant trait aux subventions, aux caboteurs et ainsi de suite. Tous ces sujets seraient sous la juridiction de cette autorité fédérale. A la page 13, vous dites:

La faillite évidente et éclatante du gouvernement fédéral et en dernière analyse du Parlement, d'établir une autorité fédérale qui devrait planifier le transport sur une base nationale et dans l'intérêt national, est déconcertante.

Mettre tous ces sujets sous une seule autorité avec un nombre indéfini de personnes qui s'occuperaient de ces sujets dans un pays de la grandeur du Canada, et se référant à l'élément temps et au nombre des demandes et au nombre avec lequel il faut faire affaire, ne pensez-vous pas que le résultat serait un peu déconcertant?

M. McCRORIE: Pourriez-vous faire une proposition?

M. MACÉWAN: Je vous ai posé cette question. Je suppose que maintenant elles sont séparées. Mais si jamais elles devaient être liées ensemble, nous savons tous que ces différents sujets prennent du temps, que ça prend du temps pour faire une application à la commission des transports et ainsi de suite; ne croyez-vous pas que le résultat serait déconcertant si tous ces sujets devaient être la responsabilité d'une seule autorité? Est ce que la situation ne serait pas sans espoir?

M. McCRORIE: Ce que vous proposez est réellement que la Commission, avec une bureaucratie imposante, serait par définition inepte et incompétente.

M. MACÉWAN: Non. Ne pensez-vous pas que, en ce qui a trait au facteur temps, ça deviendrait pratiquement impossible d'obtenir des décisions concernant ces différents sujets, et que ça prendrait beaucoup de temps?

M. McCRORIE: Non, absolument pas. Je crois sans aucun doute que l'expérience que nous avons de l'administration nord-américaine prouve que les grandes bureaucraties, ayant une direction sophistiquée et éclairée, peuvent fonctionner d'une façon très efficace. Prenez, par exemple, la compagnie *General Motors*. Voici une corporation gigantesque; si vous voulez avoir une leçon d'économie et d'efficacité avec une direction éclairée, vous devriez visiter *General Motors* à Détroit.

M. MACÉWAN: Est-ce vous ne croyez pas que le facteur temps est important, et que ce serait plus facile de s'en occuper s'il n'y avait pas seulement une seule autorité?

M. ATKINSON: Je dirais que non seulement on pourrait s'en occuper d'une façon plus efficace mais que de plus on aurait une meilleure utilisation de nos ressources capitales au sein du transport national et un meilleur modèle de développement du transport.

M. MACÉWAN: Vous croyez que cette autorité devrait être sous la responsabilité du ministre des Transports et ensuite laisser un ministre s'en occuper?

M. ATKINSON: En ce qui a trait à la question à savoir qui devrait être responsable pour l'autorité, je crois que ce devrait être le ministre des Transports. Laissez-moi vous donner un cas hypothétique. Mes parents étaient irlandais. Ils sont venus au Canada en passant par le ministère de l'Immigration. Ils aimaient les patates. Il me semble qu'il serait aussi sensé de confier les patates au ministre de l'Immigration qu'il le serait de confier le transport au ministère de l'Agriculture, par exemple.

M. DEACHMAN: Ma question a eu sa réponse.

Le VICE-PRÉSIDENT: M. Deachman, M. Stewart et M. Kindt veulent prendre la parole.

M. DEACHMAN: Ma question a eu sa réponse.

M. STEWART: Monsieur le président, comme vous le savez, je suis originaire d'une des provinces Maritimes et, en conséquence, quelques-unes des recommandations spécifiques de ce mémoire ne me concernent pas, excepté en ma qualité de membre du Parlement. Mais il y a une question qui a été soulevée cet après-midi à propos de laquelle je voudrais faire quelques commentaires.

Je veux dire aux personnes qui comparaissent devant ce comité que dans les provinces Maritimes, nous nous plaignons des effets de ce qu'on a appelé la compétition des taux dans le Canada central, et nous avons dit que la compétition efficace combinée avec certains autres facteurs avait détruit l'efficacité de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes, 1927. On nous dit maintenant que dans cette activité, la compétition est un concept illusoire. Est-ce que nous devons prendre cela au sérieux?

M. ATKINSON: Nous ne comparâtrions pas devant vous si nous n'étions pas sérieux. J'espère que vous allez nous prendre au sérieux.

M. STEWART: En d'autres mots, les représentations faites à ce comité ce matin par la commission du port d'Halifax, ne sont simplement que le fruit d'une imagination maritime erronée.

M. McCRORIE: Nous ne dirions pas cela avant d'avoir eu la chance d'examiner leur mémoire d'une façon détaillée. Nous ne nions pas l'existence de la compétition. Nous sommes d'accord avec quelqu'un qui a lu Joseph Schumpeter qui dit que la compétition apparaît sous la forme de nouvelles techniques, de nouveaux développements, de nouveaux modes de transport, de nouvelles méthodes d'organisation; et que le prix de la compétition per se est le fruit de l'imagination d'un économiste qui écrit des manuels d'introduction à l'économique. Tout ce que nous avons à faire, est d'examiner les dossiers, d'examiner l'histoire du développement des corporations et quelqu'un réalise facilement que ceci est vrai. Évidemment il y a des exceptions. Il y a des exceptions à toutes les règles.

M. STEWART: Je pense que ceci démontre que lorsque nous aurons à l'avenir des témoins devant ce comité qui voudront utiliser le mot «compétition», nous allons leur demander de donner une signification très nuancée à ce terme.

M. McCRORIE: Nous pourrions demander à M. Regan de nous donner une définition du terme.

M. KINDT: Avec votre quatrième recommandation, vous proposez une façon de planifier qui soit nationale et la création d'une agence ayant le pouvoir d'assister dans la détermination des besoins de service. Ce que vous avez à l'esprit et ce que vous avez déjà dit, si je vous ai compris correctement, c'est de n'attacher aucune importance au coût mais de donner du service. En d'autres mots, on pourrait concevoir qu'une ligne secondaire pourrait être abandonnée sans tenir compte le moins des coûts. Je crois que vous êtes correct, et je voudrais mettre cela au dossier. Je suis d'accord avec vos chiffres sur les coûts. Vos comptables ont eu beaucoup d'expérience dans ce domaine; et avec l'expérience que nous avons acquise, plusieurs d'entre nous, je crois que nous ne pouvons pas nous fier à ces chiffres. Vous ne pouvez pas les ajuster. Vous ne pouvez pas les séparer.

Prenez une corporation d'affaires qui a de 10 à 12 départements. Vous devez premièrement avoir une vue d'ensemble et ensuite vous divisez vos coûts pour trouver ce qu'ils sont pour chaque département. Mais la décision est finalement prise en tenant compte de l'avis de ceux qui ont une connaissance approfondie du sujet, et qui connaissent la corporation. Vos chemins de fer devraient être dirigés de la même façon.

M. McCRORIE: Oui.

M. KINDT: Oui, il y a beaucoup de bonnes choses dans vos recommandations mais je ne suis pas d'accord qu'il faille mettre sur les larges épaules des payeurs de taxe—surtout avec votre recommandation n° 5—quelque chose qui ne paie pas maintenant.

M. PRITTE: Qu'est-ce qui ne paie pas maintenant?

M. KINDT: Le Pacifique-Canadien. On soutient que certaines lignes intermédiaires ne paient pas ou alors est-ce qu'on prendrait le trouble d'obtenir une subvention du gouvernement.

M. ATKINSON: Si je peux faire quelques commentaires, nous imposons une charge maintenant aux contribuables, et nous leur avons imposé une charge depuis plusieurs années avec le coût du Pacifique-Canadien. Nous croyons que le temps est venu où nous devrions enlever des épaules du contribuable, le Pacifique-Canadien. Ceci peut nécessiter quelques ajustements de nos ressources, et cela nécessitera des ressources. Par exemple, j'ai ici une

carte de la Saskatchewan. Si vous prenez le National-Canadien et le Pacifique-Canadien, vous allez trouver que de Saskatoon à Edmonton, leurs lignes utilisent les mêmes voies à au moins un endroit sinon à deux. Si cela n'est pas un gaspillage de ressources, alors je ne sais ce que c'est. Concernant la compétition, il me semble que dans cette situation, vous avez les mêmes services et les mêmes facilités sur les deux lignes.

M. KINDT: Ceci m'amène à une autre question. Est-ce que vous prévoyez que la nationalisation et la planification peuvent d'elles-mêmes geler et empêcher l'évolution d'un système de transport tel que nous l'avons avec la libre entreprise?

M. ATKINSON: Je crois que c'est Winston Churchill qui, à un moment donné, a dit que dans le développement d'une nation il était nécessaire de diriger les facilités de transport comme un service d'utilité publique. Je crois que loin de rendre plus difficile l'ajustement de nos ressources, ceci deviendrait beaucoup plus facile et plus efficace que c'est le cas présentement parce que dans ce sens nous nous débarrasserions de l'idée que nous sommes dans un climat de libre entreprise.

M. McCRODIE: Est-ce que je peux ajouter à cela? Je crois que voici un point accepté. Je ne crois pas qu'on puisse discuter sur ce point, à savoir que ce que les gens appellent libre entreprise avait eu la tâche de développer ce système de chemins de fer et ce système de canaux qui étaient nécessaires pour avoir une confédération politique, nous n'aurions jamais eu une confédération dans ce pays simplement parce que vous ne pouvez trouver des personnes dans une économie capitaliste qui sont prêtes à investir de l'argent dans des entreprises qui ne rapportent pas. Le vice-président du Pacifique-Canadien lui-même présente ce point de vue très clairement. Il est également clair qu'en autant que notre développement historique est concerné, le transport était nécessaire pour obtenir des fins politiques même si la construction de ces facilités de transport n'a pas donné de profit provenant de ces dépenses publiques et de cet investissement.

Nous ne sommes pas en querelle avec le capitalisme du moins pas actuellement. Ce que nous disons, c'est qu'un précédent historique du dix-neuvième siècle et la fonction de transport dans une économie industrielle moderne, changeante et qui se développe sont encore les mêmes et sont encore vrais aujourd'hui.

M. KINDT: Est-ce que c'est votre opinion que la société devrait, après la nationalisation, rencontrer les chemins de fer et libérer sous caution tous ceux qui ont investi de l'argent dans la compagnie et qui ont encore une équité, ou est-ce que vous les passeriez à l'essoreuse ainsi que le font des compagnies d'affaires—établir un système qui par son évolution fonctionne correctement, et laisser la compétition faire cela? Est-ce que nous devrions suivre cette particulière procédure ou bien comme vous le recommandez ici, dire: «les chemins de fer sont en difficulté, plusieurs lignes secondaires vont être abandonnées, c'est maintenant le temps de les nationaliser»? Est-ce que c'est votre intention de libérer sous caution les personnes qui s'occupent actuellement des chemins de fer ou de donner du service au public?

M. McCRODIE: Nous ne sommes pas en faveur de la nationalisation simplement pour nationaliser, mais nous disons que dans le cas des chemins de fer et peut-être éventuellement dans le cas du camionnage ou du camionnage inter-provincial la nationalisation sera une approche sensée et raisonnable pour donner au Canada un système de transport économique et efficace.

M. KINDT: J'ai une autre question. Vous n'êtes pas un membre du Parlement, alors que nous tous en sommes. Lorsque vous placez cela sous l'autorité d'un organisme national, et que vous commencez à abandonner des lignes, pensez à la pression qui sera exercée sur nous, pensez au nombre d'années

qu'une ligne continuera à opérer alors qu'elle aurait dû être abandonnée il y a plusieurs années. En d'autres termes nous aurons un système inefficace à perpétuité.

M. ATKINSON: Est-ce que je peux faire des commentaires là-dessus? Je crois que vous avez soulevé un point très important: Les pressions qui se développent de la nationalisation. C'est notre avis que si les renseignements appropriés peuvent être obtenus par l'intermédiaire d'une agence qui serait une agence d'information se fondant sur la situation socio-économique d'une industrie en particulier dans une région en particulier, et qui devrait déterminer si oui ou non il est possible économiquement, ou justifiable économiquement d'abandonner une ligne, et qui donnerait à cette région un tableau en noir et blanc; alors évidemment la pression disparaîtrait. Vous pouvez branler la tête et dire non, mais le fait est que jusqu'à maintenant, nous n'avons jamais présenté ce genre de renseignements d'une façon ordonnée et compréhensible au public.

M. McCRORIE: Peut-être puis-je ajouter à ceci et me référer à la Commission canadienne du blé qui a été établie il y a quelques années. Elle aussi était une agence gouvernementale pour le marché. Nous ne voulons pas dire qu'il n'y a pas eu de pression d'exercée récemment; nous savons qu'il y en a eue. Nous savons également que des politiciens se sont crédités le succès obtenu par le bureau ces dernières années. Cependant je voudrais faire remarquer qu'à cause de son intégrité, le bureau a été capable de résister aux pressions et aux controverses. Il fonctionne encore aussi efficacement qu'auparavant. En fait, nous ne connaissons aucun politicien d'aucun parti qui ayant assisté à une de nos conventions ces dernières années, ait été ovationné. Les fermiers ne sont pas enclins à être émotif, comme vous le savez, mais lorsque le président du bureau, M. MacNamara, est venu à notre convention, il y a quelques années, il a été ovationné. Je crois que ceci illustre combien la communauté agricole de l'ouest du pays tient en haute estime le commissaire en chef et ses collègues. C'est pourquoi, nous ne nions pas qu'il pourrait y avoir des pressions politiques d'exercées. Ce que nous disons, c'est qu'il n'est pas impossible de créer un climat dans lequel une telle autorité peut fonctionner.

M. KINDT: Je ne serais pas d'accord avec vous quant à la Commission du blé, et je peux même ajouter que j'ai participé à la création de cet organisme et à son organisation; j'ai participé à la création des pools. Lorsque vous dites que la Commission du blé a reçu l'approbation des fermiers de l'Ouest du Canada, c'est vrai; ils ne pourraient absolument pas s'en passer. Cependant, de dire que la Commission est synonyme de cette organisation qui pourrait être créée, pour abandonner des lignes de chemins de fer et intégrer tous les systèmes de transport, voilà une chose différente.

M. McCRORIE: Nous ne disons pas que c'est la même chose; nous disons que ça pourrait être synonyme.

M. WATSON: J'ai une question supplémentaire à vous demander. Je me demande si vous croyez que le Pacifique-Canadien est dirigé d'une façon plus efficace que le National-Canadien et si les compagnies de camionnage qui appartiennent aux compagnies de chemins de fer sont plus efficaces que les grandes compagnies de chemins de fer?

M. McCRORIE: En ce qui a trait au service donné aux passagers, il n'y a aucun doute que le service donné par le National-Canadien a été supérieur à celui donné par le Pacifique-Canadien.

M. WATSON (Assiniboia): Est-ce que vous avez dit que le National-Canadien était plus efficace que le Pacifique-Canadien?

Le PRÉSIDENT: Le National-Canadien dans son service aux passagers est plus efficace que le Pacifique-Canadien.

M. McCRORIE: Oui, je n'ai jamais eu l'occasion de prendre une envolée avec le Pacifique-Canadien et alors il m'est impossible de passer des commentaires sur le service, mais j'ai eu des envolées avec Air-Canada, et je n'ai pas à me plaindre.

M. WATSON: Je ne parle pas de leurs envolées mais de leur efficacité.

M. McCRORIE: Sûrement le meilleur test d'efficacité est de savoir si oui ou non l'utilisateur est satisfait.

M. WATSON (*Assiniboïa*): Non, ce n'est pas une preuve, il faut considérer l'argent qu'on y a investi. Vous pouvez vous promener dans l'automobile de n'importe qui et avoir une randonnée agréable, mais c'est celui qui conduit qui doit décider s'il fait plus d'argent ou pas.

M. McCRORIE: Quel est l'à-propos de cette question sur l'efficacité si elle ne s'applique pas au consommateur?

M. WATSON (*Assiniboïa*): La raison pour laquelle je pose cette question est que si vous nationalisez le Pacifique-Canadien, c'est parce que vous en êtes venu à la conclusion que le National-Canadien est plus efficace dans son administration des dollars.

M. McCRORIE: Je ne vous suis pas.

M. ATKINSON: Ce n'est pas une question à savoir qui est plus efficace, mais plutôt à savoir de quelle façon utiliser les ressources que nous avons et qui sont utilisées au Canada pour le transport. Nous croyons que si nous avions une seule administration, ça nous permettrait d'éviter d'avoir une duplication des services et des facilités, et ainsi d'avoir un système de transport plus efficace que maintenant. Il serait plus facile de faire les ajustements qui s'imposent au sein du transport.

M. WATSON (*Assiniboïa*): Ceci est essentiellement une question d'efficacité, d'éventuellement se passer des subsides et de pouvoir se subvenir à soi-même.

M. ATKINSON: Nous espérons que ce sera ainsi. Nous espérons que ce sera généralement le cas.

M. McCRORIE: Si le National-Canadien n'est pas dirigé d'une façon efficace alors il y a une question que je voudrais vous poser: Pourquoi n'est-il pas dirigé d'une façon efficace? Vous êtes en dernière analyse responsable pour la façon dont est dirigé le National-Canadien. Si le National-Canadien est mal géré, le public aimerait bien savoir pourquoi.

M. WATSON (*Assiniboïa*): Je crois que nous aimerions tous le savoir.

M. McCRORIE: Si vous n'avez pas le pouvoir de voir à ce que le National-Canadien soit bien dirigé, alors qui l'a?

Le VICE-PRÉSIDENT: Messieurs, il est presque 5 h. 30. J'ai encore M. Millar sur ma liste des personnes qui veulent poser des questions. Les témoins doivent être libérés à 5 h. 30.

M. MILLAR: Ma question s'adresse à M. Atkinson et elle est reliée à l'abandon des voies ferrées et la présentation de renseignements à la communauté concernée.

M. ATKINSON: Pourriez-vous poser votre question en d'autres termes?

M. MILLAR: Je veux poser une question relative à la présentation des renseignements à une communauté où il y aura sous peu l'abandon d'une voie ferrée.

M. ATKINSON: Oui.

M. MILLAR: Ne croyez-vous pas que les réunions publiques qui ont lieu maintenant dans chaque cas—et il y en a quotidiennement—donnent les renseignements nécessaires à la communauté concernée, et la chance aux représentants de la communauté d'exprimer leur point de vue?

M. ATKINSON: La réponse à votre question est que la méthode actuelle utilisée dans les réunions se base sur une région trop restreinte pour obtenir une évaluation suffisante des implications socio-économiques de l'abandon d'une voie ferrée dans une région. En d'autres mots nous prenons actuellement une très petite région, et notre opinion est que si nous devons nous en occuper, nous devrions le faire sur la base de toute la région qui est affectée.

M. MILLAR: La raison pour laquelle j'ai posé cette question est que d'après mon expérience, lorsqu'une voie ferrée desservant une petite communauté doit être abandonnée, tous les marchands et les résidents de cette communauté vont venir à la réunion et vont s'objecter à ce que la ligne soit abandonnée; mais lorsqu'on leur demande de quelle façon ils voyagent, ils répondent qu'ils se servent de leur automobile. Lorsqu'on leur demande de quelle façon ils expédient leur marchandise, ils nous répondent: «Oh, nous l'expéditions et la recevons par camion.» Ils peuvent soulever toutes sortes d'objections expliquant pourquoi la ligne ne devrait pas être abandonnée, mais ils ne s'en servent pas.

M. McCORIE: Est-ce que vous nous demandez si nous sommes d'accord que cette situation existe? C'est pourquoi nous avons suggéré qu'il faudrait ajouter un autre élément aux réunions publiques. Nous croyons qu'on peut abuser des réunions publiques, mais qu'en dernière analyse, elles rendent service et à l'autorité et à la communauté. De plus, nous croyons qu'il devrait y avoir une agence dont la fonction principale serait de faire des enquêtes. En d'autres mots, elle serait composée d'économistes, d'économistes en transport, de sociologues et de ce que vous voulez. Leur fonction serait de compléter les services rendus présentement par les réunions publiques, elle pourrait également entreprendre des études régionales et même nationales. Ces études, à leur tour, donneraient à l'autorité des renseignements qui lui permettraient, en partie, d'arriver à une décision rationnelle et intelligente.

M. MILLAR: Avec une courte réponse, pourriez-vous expliquer la différence qui existe entre les fonctions de l'autorité que vous proposez et celle maintenant exercées par le bureau des commissaires du transport?

M. McCORIE: L'autorité proposée aurait une des fonctions de la commission des transports.

M. FORBES: Est-ce que je peux poser une question supplémentaire?

Il y a quelques minutes vous avez référé à la nationalisation du Pacifique-Canadien pour ainsi «l'enlever du dos» du contribuable canadien.

M. McCORIE: Nous avons donné quatre raisons expliquant pourquoi le Pacifique-Canadien devrait être nationalisé. Nous croyons que ces quatre raisons doivent être considérées comme un tout.

Le VICE-PRÉSIDENT: Monsieur Forbes, elles sont contenues dans le mémoire.

M. FORBES: Je n'avais pas compris que vous aviez fait une restriction.

Le VICE-PRÉSIDENT: S'il n'y a pas d'autres questions, je veux remercier M. Atkinson et M. McCrorie d'avoir été ici toute la journée. Ceci a été un des mémoires les plus stimulants présentés jusqu'à maintenant, et les membres du comité s'y sont beaucoup intéressés. Je veux vous remercier monsieur Atkinson et monsieur McCrorie d'être venus.

Je voudrais porter à l'attention des membres du comité que le comité siègera jeudi matin à 9 h. 30 dans la Chambre 308 de l'édifice de l'ouest, afin d'écouter un mémoire de l'Association des manufacturiers canadiens et de l'Association des lignes secondaires du Manitoba, et à 3h. 30 dans cette chambre

M. STEWART: Monsieur le président, je propose l'ajournement.

Le VICE-PRÉSIDENT: J'ai une motion d'ajournement de M. Stewart, secondée par M. Kindt.

La motion est acceptée.

Le comité est ajourné.

## APPENDICE «D»

## THE PORT OF HALIFAX COMMISSION

10, Duke Street, Halifax

Mémoire présenté au comité permanent de la Chambre  
des communes des chemins de fer, canaux et  
lignes télégraphiques

Bill C-120

«Loi modifiant la Loi sur les chemins de fer, la Loi sur les transports  
ainsi que la Loi sur les chemins de fer nationaux du Canada et abrogeant  
la Loi sur le National-Canadien et le Pacifique-Canadien»

Mars 1965

Au président et aux membres  
du Comité permanent de la Chambre des communes  
des Chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques

Messieurs,

S'il n'est pas modifié, le Bill C-120 augmenterait inévitablement les servitudes et les inconvénients du transport dans les provinces Maritimes.

Pour la nation, l'adoption de ce bill serait désavouer les déclarations déjà faites ainsi que les obligations prises lors de la Confédération.

L'adoption du bill augmenterait les difficultés de notre transport intérieur; il donnerait au gouvernement national l'occasion d'amenuiser encore les avantages que la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes devait nous procurer; il modifierait les taux de transbordement aux ports au désavantage des provinces Maritimes; il équivaldrait à une mesure discriminatoire contre les petits expéditeurs qui abondent dans nos régions et il menacerait sérieusement l'avenir du port de Halifax.

La Commission du port de Halifax apprécie et saisit cette occasion pour soumettre à votre examen et approbation urgente, les représentations et recommandations qu'elle désire formuler à cet égard.

\* \* \* \*

«En ce qui concerne le chemin de fer intercolonial, je puis dire, sans hésitation, que les Canadiens se rendent compte que cette ligne serait construite au seul titre de moyen d'union politique pour les colonies. Nul, en effet, ne pourrait nier que, comme entreprise commerciale, cette ligne de chemin de fer procurerait relativement peu d'avantages commerciaux au Canada.

«Tant que nous disposons de la voie maritime du Saint-Laurent, en été et des ports américains en temps de paix, nous avons tous les débouchés nécessaires à notre commerce. Toutefois, nous savons que la paix ne saurait être un état permanent et que, si nous ne voulons pas être coupés de nos voies d'accès à l'océan pendant certains mois de l'année, nous devons nous assurer d'autres débouchés. Nous voulons avoir l'assurance d'une sécurité plus grande—savoir qu'une aide sera facilement accessible en cas de danger.

«Dans le cas d'une union politique, cette ligne de chemin de fer doit être une entreprise nationale et les Canadiens contribueront avec enthousiasme, dans toute la mesure de leurs moyens, à créer ce lien important sans lequel les rapports politiques ne pourraient être complets.

«Quelles conséquences aura cette voie de communication sur notre ville, prospère comme elle l'est déjà? Alors que Montréal marche actuellement sur les brisées de New-York pour le commerce du grand Ouest, si l'on érige cette voie, Halifax aura tôt fait de devenir l'un des grands marchés du monde.

John A. MacDonald

«Depuis mon séjour à Halifax, j'ai entendu qu'on invoque le danger d'absorption. Il me sera facile de dissiper des craintes de ce genre.

«J'y répondrai par une question: Avez-vous des objections à être absorbés par le commerce? Grâce à la ligne de chemin de fer Intercolonial, Halifax va bénéficier des apports commerciaux dont Portland, Boston et New York ont actuellement l'avantage. Si vous n'êtes pas prêts à mettre tout en œuvre pour résoudre ce problème d'importance vitale, vous allez nous forcer à écouler les apports commerciaux qui vous reviennent par la voie des débouchés américains. Pensez-vous que le sort des habitants de la Nouvelle-Écosse et du Nouveau-Brunswick sera meilleur si vous ne vous laissez pas absorber dans le commerce et la prospérité générale?

«Il m'apparaît clairement que lorsque la ligne du chemin de fer Intercolonial sera construite—et c'est une condition *sine qua non* de la Confédération—les départs et les arrivées de vapeurs entre Halifax et Liverpool seront quotidiennes et nous aurons un ferry entre Halifax et Liverpool (*Ovations*).

Georges-Étienne Cartier

Extrait du «rapport phonographique» du dîner offert en l'honneur des délégués des colonies à Halifax le 12 septembre 1864.—Paru dans le *British Colonist* du 15 septembre 1864.

Même avant la Confédération, notre région voyait avec enthousiasme la perspective d'un chemin de fer. Nous nous rendions compte qu'un chemin de fer aurait pour effet d'améliorer nos communications et ouvrirait les régions intérieures de notre pays au progrès. Beaucoup de nos habitants avaient bon espoir que les chemins de fer nous ouvriraient des débouchés canadiens pour le charbon, le poisson et les industries de fabrication et porteraient notre commerce en voie d'expansion jusqu'aux ports de mer. Tantôt pour la première fois, nous commençons à sentir la poussée du continent qui était derrière nous.

Depuis vingt ans avant la Confédération, nous avons tenté d'établir une ligne de chemin de fer reliant le Canada à nos ports d'expédition en hiver. Cependant, les projets d'établissement de la voie de chemin de fer Intercolonial avaient toujours échoué. C'était une entreprise sans intérêt pour le capital privé et d'autre part, les gouvernements des colonies ne parvenaient pas à se mettre d'accord sur les termes et conditions de sa construction, à titre de projet conjoint. Ils avaient néanmoins construit des tronçons de lignes destinées à faire partie d'un réseau plus vaste mais toutefois insuffisant pour assurer les communications vers l'extérieur qu'ils souhaitaient établir. Au moment de la Confédération, 379 milles de voie ferrée avaient été construits.

A la veille de la Confédération, notre région, dont l'économie est déjà pleinement développée et prospère, commençait à ressentir les mouvements d'une révolution dans le domaine des transports. Après avoir mûrement pesé si la promesse de l'établissement des chemins de fer Intercolonial valait les risques et les obligations qu'entraînerait une union politique avec le Canada, elle a décidé de se rallier à la Confédération.

Le chemin de fer Intercolonial a été complété en 1876. D'après les témoignages que nous avons recueillis, il semble qu'à partir de cette année jusqu'à 1912, les intérêts des provinces Maritimes furent assez bien sauvegardés, l'échelle des taux du fret étant fixée de manière à tenir compte des besoins du trafic. Le niveau peu élevé des taux qui prévalurent sur le réseau de l'Intercolonial avant 1912 doit être justement interprété à notre avis comme l'accomplissement par les gouvernements successifs de la politique et des engagements qui ont entouré le chemin de fer dès le commencement quelles que soient les impressions créées par la forme de son administration. (Commission royale sur les réclamations des provinces Maritimes, 1926)

Bien qu'il soit souhaitable de faire l'analyse détaillée du régime des taux du chemin de fer Intercolonial tel qu'il était à l'origine, il est douteux qu'elle puisse aider d'une manière significative à mettre en lumière les principales considérations de la politique adoptée en matière de taux sur cette ligne. Il suffit de noter que les taux réels de l'Intercolonial étaient basés sur les taux appliqués par d'autres chemins de fer canadiens mais qu'ils étaient généralement moins élevés, en raison directe de la politique adoptée par le gouvernement pour l'exploitation de cette ligne (Soumission à la Commission des Transports de la Commission des Transports maritimes, 1961, p. 7)

Vers 1912, l'Intercolonial commença à majorer ses taux de fret en proportion des taux pratiqués par d'autres chemins de fer canadiens. Son programme est décrit dans la soumission présentée à la Commission des Transports par la Commission des Transports maritimes:

Nous pourrions citer de nombreux exemples illustrant la proportion dans laquelle les taux de fret de l'Intercolonial ont été augmentés durant cette période (de 1921 à 1923); certains de ces taux ont été augmentés de plus de 200 p. 100 et dans certains cas, des tarifs spéciaux ont été supprimés et remplacés par des tarifs plus élevés, à l'encontre de la politique adoptée par cette ligne en matière de tarif avant 1912. Ce système «d'unification des tarifs» a pris fin en 1923, lorsque l'Intercolonial a été incorporé au réseau des chemins de fer nationaux canadiens et, de ce fait, soumis à l'autorité de la Commission des Transports. A ce moment, les tarifs de l'Intercolonial avaient atteint le niveau des taux pratiqués en Ontario et au Québec et la réduction prévue à l'origine n'existait plus, était devenue inexistante.

Au sujet de la hausse des taux de fret, la Commission royale sur les réclamations des provinces Maritimes (Commission Duncan) de 1926 formulait l'opinion suivante:

Nous sommes arrivés à la conclusion formelle que l'échelle des taux graduellement modifiée depuis 1912 constitue pour les provinces Maritimes a) une charge qui, d'après les déclarations faites et les engagements pris à la Confédération, ne devait jamais lui incomber et b) une servitude à laquelle on peut imputer dans une large mesure la crise accusée en ce moment par le commerce et les industries entreprises et développées avant 1912 dans l'espoir et l'assurance que l'échelle des taux pratiqués à l'époque serait maintenue.

Les conclusions et les recommandations de la Commission Duncan ont ouvert la voie à l'adoption de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes. En pratique, les avantages statutaires prévoyaient une réduction de 20 p. 100 de tous les taux de fret à l'intérieur des Territoires choisis (comprenant la région des provinces Maritimes) et une réduction de 20 p. 100 dans le secteur du territoire privilégié où l'embarquement s'effectue pour le trajet depuis divers points à des centres canadiens situés à l'ouest de ces régions.

La réduction de base de 20 p. 100 est significative:

Pour satisfaire aux objets actuels, il vaut mieux noter que le président des chemins de fer Nationaux canadiens a admis dans son témoignage que, dans l'administration de la division de l'Atlantique (dont la plus grande partie se compose de l'ancien Intercolonial) on ne tient pas compte, relativement à l'échelle des taux d'aujourd'hui, des conditions

qui s'y rattachent telles que nous les révèlent les obligations et les engagements dont nous avons déjà parlé. Nous croyons que l'augmentation résultant des changements qui se sont produits dans les taux de transport depuis 1912—en plus de l'augmentation générale qui a eu lieu dans d'autres parties du réseau national—est une mesure aussi juste qu'on puisse la concevoir de ces considérations spéciales, et, par conséquent, que cette augmentation devrait être transportée des provinces Maritimes au Dominion afin que l'intention primitive soit observée. Par conséquent, nous recommandons qu'une réduction immédiate de 20 p. 100... (Commission Duncan)

L'article 6 de la loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes prévoyait que ces taux réduits soient considérés comme des taux statutaires et, qu'à ce titre, «ils ne s'appuient sur aucun principe de rendement équitable au chemin de fer pour services rendus dans le transport du trafic». L'article 8 de cette loi porte que le gouvernement fédéral verse aux chemins de fer la différence entre le tarif normal et le tarif réduit.

D'année en année, les avantages statutaires prévus dans la loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes se sont presque constamment amenuisés du fait des majorations, superposées des taux de transport. Le rapport préliminaire de la Commission royale d'enquête sur les perspectives économiques du Canada, de 1956, reconnaissait que «le service des transports dans les provinces Maritimes devrait être amélioré.» Dans son rapport final, la Commission des transports a même été plus loin et a recommandé que l'on réexamine les conséquences actuelles de la loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes».

Dans son discours sur le budget du 14 mars 1957, le ministre des finances en fonction répondait aux conclusions de la commission royale de la manière suivante:

Il est possible d'agir immédiatement à l'égard d'une certaine question. Je veux parler des difficultés particulières qu'ont occasionnées à la région atlantique les majorations superposées du tarif-marchandises qu'on a décrétées depuis dix ans. Ces augmentations ont frappé plus lourdement le transport de denrées entre la région atlantique et le Canada central que le transport ferroviaire à l'intérieur des provinces centrales. En conséquence, elles ont nui, au point de vue concurrence, dans la région de Montréal et aux endroits situés plus à l'ouest, aux produits des provinces Maritimes.

Une étude de la hausse moyenne des taux de transport de ces marchandises depuis 1947, par comparaison avec la hausse qui a atteint le reste du Canada, révèle qu'une augmentation de la subvention versée au titre de la loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes est motivée. Autrement dit, un relèvement de la subvention, de son niveau actuel de 20 p. 100 à 30 p. 100, pour les marchandises partant des provinces Maritimes, redonnera à ces taux la valeur qu'ils avaient relativement à d'autres taux canadiens à la fin de la seconde Grande Guerre.

A l'heure actuelle, où en est la situation? Sans le Bill C-120, dans quelle mesure la loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes, telle qu'elle a été modifiée, est-elle efficace? Les tarifs différentiels en faveur pour les expéditeurs n'appartenant pas aux provinces Maritimes ont été majorés pour une variété croissante de marchandises.

Inévitablement, le Bill C-120, dans sa teneur actuelle aggrave encore cette situation. Nous nous objectons spécialement à l'article 334, qu'il serait utile de citer:

334. (1) *Sauf disposition contraire de la présente loi, tous les taux de marchandises doivent être compensatoires; et la Commission peut exiger qu'une compagnie qui publie un tarif-marchandises lui fournisse lors de la production du tarif, ou à une date quelconque, tout renseignement que la Commission requiert pour établir que les taux contenus dans le tarif sont compensatoires.*

(2) Un taux de marchandises doit être considéré comme compensatoire lorsqu'il excède les frais variables du trafic en cause, que la Commission détermine.

(4) Après enquête, la Commission peut rejeter tout taux de marchandises qu'elle ne juge pas compensatoire.

Pour autant qu'une société de chemin de fer n'ait aucun monopole pour le transport d'une denrée particulière, il est donc dans l'intérêt de la Commission de voir que le taux appliqué est un taux compensatoire. En pratique, la Commission aurait un contrôle sur les taux minimums, mais les taux maximums seraient déterminés uniquement par la concurrence. Dans les provinces Maritimes, la concurrence que le camionnage fait aux chemins de fer est sensiblement moindre entre les provinces Maritimes et le reste du Canada qu'entre le Québec et l'Ontario par exemple. Il s'ensuit que les chemins de fer pourraient demander pour le transport entre la région de l'Atlantique et le centre du pays des taux excédant de plus en plus les taux demandés pour le transport à l'intérieur du centre du pays.

Advenant que le bill C-120 soit adopté dans sa forme actuelle, les chemins de fer ne pourraient-ils pas déclarer arbitrairement que tous les taux existants ou l'un quelconque de ces taux de transport entre les provinces de l'Atlantique et le centre du pays ne sont pas compensatoires, puis faire jouer l'obligation statutaire fort commode de les augmenter, que renferme l'article 334?

Quelle est donc la situation pour ce qui est des taux de transport des marchandises à l'intérieur de la région de l'Atlantique et entre la région de l'Atlantique et le centre du pays?

La Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes devait procurer «certains avantages statutaires» aux expéditeurs des Maritimes. Essentiellement, ces avantages résident dans la différence proportionnelle en faveur des expéditeurs des Maritimes qui existait avant 1912 entre le niveau général des taux sur le réseau intercolonial et le niveau général des taux «dans d'autres secteurs du réseau national». La loi de 1927 sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes a confirmé et rétabli ce rapport qu'on a cru rétablir de nouveau en 1957, quand, implicitement, on a réaffirmé le principe d'une différence favorable entre les taux à l'intérieur d'un «territoire choisi» et entre le «territoire choisi» et le centre du pays, et les taux de transport entre des endroits situés dans le centre du pays.

Cependant, non seulement cette différence en faveur des expéditeurs des Maritimes a-t-elle disparu, mais, dans bon nombre de cas, la différence aujourd'hui favorise sensiblement les expéditeurs du centre du pays. Non seulement les expéditeurs des Maritimes ont-ils perdu ces «certains avantages statutaires» qui devaient leur donner accès aux marchés du centre du pays, mais le transport à ces derniers de bon nombre de produits rivaux ne provenant pas des Maritimes se fait à un taux qui favorise sensiblement les expéditeurs de ces produits.

Pour comble, on propose maintenant le bill C-120.

Le bill C-120 occasionnera inévitablement l'augmentation des taux de transport des marchandises. On peut s'attendre que les chemins de fer augmenteront leurs taux de la façon la plus marquée là où ils ont le moins de concurrence et de la façon la moins marquée là où ils font face à la plus forte concurrence.

La région de l'Atlantique peut donc s'attendre à des hausses relativement rapides et sensibles tandis que, dans le centre du Canada où le niveau général des tarifs ferroviaires est déjà plus faible que dans la région de l'Atlantique, les hausses seraient moins marquées et moins fréquentes.

Le bill C-120 serait aussi nuisible aux taux du transport ferroviaire des marchandises d'importation et d'exportation. Ces eaux revêtent une grande importance pour l'économie des Maritimes en raison de l'apport primordial à celle-ci que constitue la navigation et le trafic d'exportation et d'importation passant par les ports d'Halifax et de Saint-Jean. La valeur des services fournis aux vapeurs et aux cargaisons au seul port d'Halifax atteint près de 20 millions de dollars par année. Si les frais du transport des cargaisons entre le centre du pays et Halifax ou Saint-Jean devaient excéder les frais du transport entre le centre du pays et les ports américains en hiver, on peut s'attendre que les cargaisons seraient dirigées vers les ports américains. Les débardeurs, les manutentiers de fret, les agents en douanes, les commissionnaires chargeurs et les employés ferroviaires eux-mêmes dans les provinces de l'Atlantique en souffriraient les conséquences.

A l'heure actuelle, les taux du transport par chemin de fer des marchandises d'exportation et d'importation à tous les ports (ceux de la côte est des États-Unis comme ceux du Canada) sont régis par un régime convenu de «parité du tarif vers les ports», qui assure que, indépendamment de la distance d'un point d'origine commun à deux ou plusieurs ports, le taux du transport des marchandises d'exportation sera le même ou à peu près dans le cas de divers ports. Cela permet à Halifax et Saint-Jean d'attirer les cargaisons en dépit de leur distance relative des points d'origine.

La Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes, quelle que soit sa valeur pour régler les problèmes du transport ferroviaire à l'intérieur de la région, ne s'applique pas aux taux d'exportation et d'importation autres qu'un très petit nombre de taux d'exportation relatifs à des marchandises en provenance du «territoire choisi». A tout événement, ces derniers ne seraient pas inclus dans le régime de la parité du tarif vers les ports.

Le bill C-120 pourrait entraîner le détournement en hiver d'un important trafic des ports canadiens vers les ports américains et, en conséquence, une diminution de l'emploi et des affaires à Halifax et à Saint-Jean. Pour vous donner une idée de la gravité de la situation, qu'il me soit permis de dire que quelque 800,000 tonnes de marchandises passent par le port d'Halifax chaque année, ce qui, pour l'économie de la localité, représente, en main-d'œuvre et en services, une valeur d'au moins \$12 la tonne.

En vous présentant ainsi un bref exposé de ses principales objections au bill C-120 dans sa forme actuelle, la Commission du port d'Halifax réitère l'opinion, qui est depuis longtemps la sienne, selon laquelle, quelles que soient les mesures requises pour assurer à la région de l'Atlantique les taux de transport ferroviaire lui permettant de soutenir constamment la concurrence, qui lui ont été promis à la Confédération et par des lois subséquentes et des rapports de Commission royale, c'est au Trésor fédéral et non aux chemins de fer de faire les frais de ces mesures.

A vrai dire, vu que la Commission royale d'enquête sur les transports, tout en reconnaissant l'existence des problèmes, n'a fait aucune recommandation

précise tendant à aplanir les difficultés qu'éprouve la région de l'Atlantique sous ce rapport et qui, de l'avis de la Commission du port d'Halifax, seront inévitablement aggravées par le bill C-120 dans sa forme actuelle, nous demandons instamment à votre Comité permanent de recommander:

1. Qu'une Commission royale soit chargée de faire enquête sur le domaine complets du transport à l'intérieur de la région de l'Atlantique et entre celle-ci et le centre du Canada, le mandat de cette Commission devant comprendre:

- a) une évaluation des réclamations de la région dans le domaine du transport;
- b) la péréquation des frais des usagers de la région de l'Atlantique et de ceux d'autres régions du Canada; et
- c) l'efficacité actuelle de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes.

2. Que le bill C-120 dans sa forme actuelle soit mis de côté en attendant qu'une telle Commission royale ait commencé et terminé son enquête; ou que, en attendant une telle étude, les provinces de l'Atlantique soient exclues de l'application du bill; et

3. Que soient entreprises des études périodiques du transport dans la région de l'Atlantique à des intervalles d'au plus dix ans en vue d'apporter les ajustements nécessaires pour permettre à la région de soutenir la concurrence dans le domaine du transport.

*Le président,*  
J. Wm. E. Mingo

## APPENDICE «E»

DOCUMENT PRÉPARÉ À L'INTENTION DU COMITÉ PERMANENT DES  
CHEMINS DE FER, CANAUX ET LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES

Sujet: Comparaison du trafic ferroviaire assujetti à différents genres de taux

## TABLE DES MATIÈRES

	PAGE
Comparaison du trafic selon le nombre des wagonnées.....	1003
Région des Maritimes à la région des Maritimes.....	1003
Région des Maritimes à la région de l'Est.....	1004
Région des Maritimes à la région de l'Ouest.....	1005
Région de l'Est à la région des Maritimes.....	1006
Région de l'Est à la région de l'Est.....	1007
Région de l'Est à la région de l'Ouest.....	1008
Région de l'Ouest à la région des Maritimes.....	1009
Région de l'Ouest à la région de l'Est.....	1010
Région de l'Ouest à la région de l'Ouest.....	1011
Comparaison du trafic selon les recettes.....	1012
Région des Maritimes à la région des Maritimes.....	1012
Région des Maritimes à la région de l'Est.....	1013
Région des Maritimes à la région de l'Ouest.....	1014
Région de l'Est à la région des Maritimes.....	1015
Région de l'Est à la région de l'Est.....	1016
Région de l'Est à la région de l'Ouest.....	1017
Région de l'Ouest à la région des Maritimes.....	1018
Région de l'Ouest à la région de l'Est.....	1019
Région de l'Ouest à la région de l'Ouest.....	1020
Explication et analyse.....	1021

COMPARAISON DU TRAFIC FERROVIAIRE SOUMIS À DIFFÉRENTS GENRES DE TAUX,  
SELON LE NOMBRE DES WAGONNÉES

PIÈCE I  
PAGE 1

1949-1963

De	à	Année	Taux de catégorie		Taux de non-concurrence par denrée		Taux de concurrence par denrée		Taxes convenues		Taux statutaires pour les grains		Total
			Nombre de wagonnées	% du total	Nombre de wagonnées	% du total	Nombre de wagonnées	% du total	Nombre de wagonnées	% du total	Nombre de wagonnées	% du total	
RÉGION DES MARITIMES RÉGION DE L'EST RÉGION DES MARITIMES RÉGION DE L'OUEST		1949	82	4.3	1,631	86.5	166	8.8	8	0.4	—	—	1,887
		1951	93	4.4	1,604	78.2	345	16.8	13	0.6	—	—	2,055
		1952	91	3.3	2,255	81.0	413	14.9	23	0.8	—	—	2,782
		1953	107	4.2	2,039	79.3	411	15.9	15	0.6	—	—	2,572
		1954	82	2.8	2,076	71.8	719	25.0	11	0.4	—	—	2,888
		1955	69	2.9	1,693	70.3	622	25.8	24	1.0	—	—	2,408
		1956	60	3.1	1,302	66.8	555	28.5	31	1.6	—	—	1,948
		1957	74	3.8	1,192	62.0	618	32.1	41	2.1	—	—	1,925
		1958	66	3.6	1,024	56.2	673	36.8	62	3.4	—	—	1,825
		1959	75	4.5	895	53.4	484	28.9	222	13.2	—	—	1,676
		1960	74	3.6	1,131	54.3	488	23.5	388	18.6	—	—	2,081
		1961	75	3.9	1,028	52.9	476	24.6	361	18.6	—	—	1,940
		1962	52	2.5	1,143	56.3	434	21.2	407	20.0	—	—	2,036
		1963	62	3.0	1,047	51.2	490	23.8	454	22.0	—	—	2,053

SOURCE: Commission des transports du Canada, «Analyse des bordereaux relatifs à l'expédition entièrement par fer des marchandises en wagonnées»: Imprimeur de la reine, Ottawa

Ministère des Transports, 8 mars 1965.

COMPARAISON DU TRAFIC FERROVIAIRE SOUMIS À DIFFÉRENTS GENRES DE TAUX,  
SELON LE NOMBRE DES WAGONNÉES

1949-1963

PIÈCE I  
PAGE 2

1004

De	à	Année	Taux de catégorie		Taux de non-concurrence par denrée		Taux de concurrence par denrée		Taxes convenues		Taux statutaires pour les grains		Total
			Nombre de wagonnées	% du total	Nombre de wagonnées	% du total	Nombre de wagonnées	% du total	Nombre de wagonnées	% du total	Nombre de wagonnées	% du total	
RÉGION DES MARITIMES	RÉGION DE L'EST	1949	116	11.8	792	87.7	74	7.5	—	—	—	—	982
		1951	143	14.2	791	78.7	71	7.1	1	—	—	—	1,006
		1952	86	11.8	596	81.4	50	6.8	—	—	—	—	732
		1953	73	10.0	586	80.1	69	9.4	4	0.5	—	—	732
		1954	74	10.6	436	62.4	182	26.1	6	0.9	—	—	698
		1955	46	7.3	388	62.0	160	25.6	32	5.1	—	—	626
		1956	68	7.9	572	66.6	164	19.1	55	6.4	—	—	859
		1957	37	5.6	401	60.7	88	13.3	135	20.4	—	—	661
		1958	83	12.1	364	52.9	93	13.5	148	21.5	—	—	688
		1959	36	5.3	346	50.7	110	16.2	189	27.8	—	—	681
		1960	29	4.5	314	48.7	103	16.0	199	30.8	—	—	645
		1961	39	6.2	282	44.7	110	17.5	199	31.6	—	—	630
		1962	42	6.0	301	43.2	114	16.4	240	34.4	—	—	697
1963	24	3.1	323	42.5	129	17.0	285	37.4	—	—	761		

SOURCE: Commission des transports du Canada, «Analyse des bordereaux relatifs à l'expédition entièrement par fer des marchandises en wagonnées»: Imprimeur de la reine, Ottawa

Ministère des Transports, 8 mars 1965.

COMITÉ PERMANENT

COMPARAISON DU TRAFIC FERROVIAIRE SOUMIS À DIFFÉRENTS GENRES DE TAUX,  
SELON LE NOMBRE DES WAGONNÉES

PIÈCE I  
PAGE 3

1949-1963

De	à	Année	Taux de catégorie		Taux de non-concurrence par denrée		Taux de concurrence par denrée		Taxes convenues		Taux statutaires pour les grains		Total
			Nombre de wagonnées	% du total	Nombre de wagonnées	% du total	Nombre de wagonnées	% du total	Nombre de wagonnées	% du total	Nombre de wagonnées	% du total	
RÉGION DES MARITIMES	RÉGION DE L'OUEST	1949	13	56.6	7	30.4	3	13.0	—	—	—	23	23
		1951	13	61.9	1	4.8	7	33.3	—	—	—	—	21
		1952	15	71.4	5	23.8	1	4.8	—	—	—	—	21
		1953	13	81.3	3	18.7	—	—	—	—	—	—	16
		1954	8	61.5	4	30.8	1	7.7	—	—	—	—	13
		1955	7	77.8	2	22.2	—	—	—	—	—	—	9
		1956	7	41.2	10	58.8	—	—	—	—	—	—	17
		1957	3	27.2	7	63.7	—	—	1	9.1	—	—	11
		1958	1	20.0	3	60.0	1	20.0	—	—	—	—	5
		1959	3	21.4	7	50.0	—	—	4	28.6	—	—	14
		1960	2	40.0	1	20.0	—	—	2	40.0	—	—	5
		1961	4	25.0	6	37.5	1	6.2	5	31.3	—	—	16
		1962	—	—	1	20.0	—	—	4	80.0	—	—	5
		1963	3	25.0	5	41.7	1	8.3	3	25.0	—	—	12

SOURCE: Commission des transports du Canada, «Analyse des bordereaux relatifs à l'expédition entièrement par fer des marchandises en wagonnées»: Imprimeur de la reine, Ottawa

Ministère des Transports, 8 mars 1965.

COMPARAISON DU TRAFIC FERROVIAIRE SOUMIS À DIFFÉRENTS GENRES DE TAUX,  
SELON LE NOMBRE DES WAGONNÉES

PIÈCE I  
PAGE 4

1949-1963

De	à	Année	Taux de catégorie		Taux de non-concurrence par denrée		Taux de concurrence par denrée		Taxes convenues		Taux statutaires pour les grains		Total
			Nombre de wagonnées	% du total	Nombre de wagonnées	% du total	Nombre de wagonnées	% du total	Nombre de wagonnées	% du total	Nombre de wagonnées	% du total	
RÉGION DE L'EST	RÉGION DES MARITIMES	1949	384	38.3	416	41.4	193	19.3	10	1.0	—	—	1,003
		1951	368	41.2	515	57.7	6	0.7	4	0.4	—	—	893
		1952	371	45.7	402	49.4	35	4.3	5	0.6	—	—	813
		1953	348	49.0	323	45.5	36	5.1	3	0.4	—	—	710
		1954	275	30.4	562	62.0	63	6.9	6	0.7	—	—	906
		1955	178	20.2	546	61.9	155	17.6	3	0.3	—	—	882
		1956	240	23.9	524	52.3	225	22.5	13	1.3	—	—	1,002
		1957	278	30.4	439	48.1	180	19.7	17	1.8	—	—	914
		1958	240	29.8	385	47.8	149	18.5	31	3.9	—	—	805
		1959	199	29.5	237	35.1	178	26.4	61	9.0	—	—	675
		1960	178	22.6	318	40.2	207	26.2	87	11.0	—	—	790
		1961	189	17.8	542	51.0	242	22.8	90	8.4	—	—	1,063
		1962	143	16.6	378	43.9	221	25.6	120	13.9	—	—	862
1963	189	15.8	568	47.6	228	19.1	210	17.5	—	—	1,195		

SOURCE: Commission des transports du Canada, «Analyse des bordereaux relatifs à l'expédition entièrement par fer des marchandises en wagonnées»: Imprimeur de la reine, Ottawa

Ministère des Transports, 8 mars 1965.

COMPARAISON DU TRAFIC FERROVIAIRE SOUMIS À DIFFÉRENTS GENRES DE TAUX,  
SELON LE NOMBRE DES WAGONNÉES

PIÈCE I

PAGE 5

1949-1963

De	à	Année	Taux de catégorie		Taux de non-concurrence par denrée		Taux de concurrence par denrée		Taxes convenues		Taux statutaires pour les grains		Total
			Nombre de wagonnées	% du total	Nombre de wagonnées	% du total	Nombre de wagonnées	% du total	Nombre de wagonnées	% du total	Nombre de wagonnées	% du total	
RÉGION DE L'EST RÉGION DE L'EST		1949	894	9.2	6,043	62.2	1,796	18.5	973	10.1	—	—	9,706
		1951	745	9.1	5,209	63.0	1,318	15.9	992	12.0	—	—	8,264
		1952	726	7.3	6,138	61.8	1,802	18.2	1,262	12.7	—	—	9,928
		1953	462	5.3	4,984	57.5	1,952	22.5	1,280	14.7	—	—	8,678
		1954	354	4.2	4,685	56.6	2,200	26.5	1,047	12.7	—	—	8,286
		1955	325	3.7	3,796	43.7	3,730	42.8	850	9.8	—	—	8,701
		1956	338	3.7	3,980	43.7	3,625	39.9	1,160	12.7	—	—	9,103
		1957	341	4.0	3,635	42.9	3,293	38.9	1,202	14.2	—	—	8,471
		1958	257	3.1	3,194	39.2	3,241	39.8	1,460	17.9	—	—	8,152
		1959	184	2.4	2,893	37.4	2,989	38.8	1,657	21.4	—	—	7,723
		1960	156	2.1	2,672	35.2	2,884	38.0	1,873	24.7	—	—	7,585
		1961	132	1.7	2,475	31.5	3,058	38.9	2,184	27.9	—	—	7,849
		1962	176	2.3	2,152	27.5	3,200	40.9	2,289	29.3	—	—	7,817
		1963	105	1.3	1,995	24.3	3,258	39.6	2,850	34.8	—	—	8,208

SOURCE: Commission des transports du Canada, «Analyse des bordereaux relatifs à l'expédition entièrement par fer des marchandises en wagonnées»: Imprimeur de la reine, Ottawa

Ministère des Transports, 8 mars 1965.

COMPARAISON DU TRAFIC FERROVIAIRE SOUMIS À DIFFÉRENTS GENRES DE TAUX,  
SELON LE NOMBRE DES WAGONNÉES

1949-1963

PIÈCE I  
PAGE 6

1008

De	à	Année	Taux de catégorie		Taux de non-concurrence par denrée		Taux de concurrence par denrée		Taxes convenues		Taux statutaires pour les grains		Total
			Nombre de wagonnées	% du total	Nombre de wagonnées	% du total	Nombre de wagonnées	% du total	Nombre de wagonnées	% du total	Nombre de wagonnées	% du total	
RÉGION DE L'EST RÉGION DE L'OUEST		1949	666	71.5	220	23.6	46	4.9	—	—	—	—	932
		1951	632	73.2	75	8.7	157	18.1	—	—	—	—	864
		1952	604	66.4	134	14.7	172	18.9	—	—	—	—	910
		1953	496	49.1	112	11.1	371	36.7	32	3.1	—	—	1,011
		1954	355	49.1	133	18.4	179	24.8	56	7.7	—	—	723
		1955	250	34.2	128	17.5	110	15.1	242	33.2	—	—	730
		1956	291	31.9	173	18.9	163	17.9	286	31.3	—	—	913
		1957	212	24.1	187	21.3	139	15.8	341	38.8	—	—	879
		1958	184	25.1	155	21.1	111	15.1	284	38.7	—	—	734
		1959	194	25.6	120	15.8	132	17.4	312	41.2	—	—	758
		1960	112	16.2	182	26.4	79	11.4	317	46.0	—	—	690
		1961	93	13.5	185	26.9	90	13.1	319	46.5	—	—	687
		1962	61	8.6	197	27.8	87	12.3	363	51.3	—	—	708
	1963	59	8.9	203	30.6	101	15.1	302	45.4	—	—	665	

COMITÉ PERMANENT

SOURCE: Commission des transports du Canada, «Analyse des bordereaux relatifs à l'expédition entièrement par fer des marchandises en wagonnées»: Imprimeur de la reine, Ottawa

Ministère des Transports, 8 mars 1965.

COMPARAISON DU TRAFIC FERROVIAIRE SOUMIS À DIFFÉRENTS GENRES DE TAUX,  
SELON LE NOMBRE DES WAGONNÉES

PIÈCE I  
PAGE 7

1949-1963

De	à	Année	Taux de catégorie		Taux de non-concurrence par denrée		Taux de concurrence par denrée		Taxes convenues		Taux statutaires pour les grains		Total
			Nombre de wagonnées	% du total	Nombre de wagonnées	% du total	Nombre de wagonnées	% du total	Nombre de wagonnées	% du total	Nombre de wagonnées	% du total	
		1949	4	3.8	70	66.7	31	29.5	—	—	—	—	105
		1951	1	1.1	73	80.1	12	13.2	—	—	5	5.6	92
		1952	2	3.7	47	87.0	3	5.6	—	—	2	3.7	54
		1953	3	5.0	53	88.4	2	3.3	—	—	2	3.3	60
		1954	—	—	66	88.0	6	8.0	1	1.3	2	2.7	75
		1955	1	2.0	42	85.8	6	12.2	—	—	—	—	49
		1956	3	7.7	18	46.1	17	43.6	1	2.6	—	—	39
		1957	2	1.2	136	81.4	15	9.0	1	0.6	13	7.8	167
		1958	3	8.8	20	58.8	11	42.4	—	—	—	—	34
		1959	2	1.8	84	75.7	17	15.3	3	2.7	5	4.5	111
		1960	2	3.8	25	48.1	23	44.3	2	3.8	—	—	52
		1961	2	2.5	49	61.3	26	32.5	1	1.2	2	2.5	80
		1962	2	2.4	60	73.2	19	23.2	1	1.2	—	—	82
		1963	1	2.0	30	58.7	18	35.4	2	3.9	—	—	51

RÉGION DE L'OUEST  
RÉGION DES MARITIMES

SOURCE: Commission des transports du Canada, «Analyse des bordereaux relatifs à l'expédition entièrement par fer des marchandises en wagonnées»: Imprimeur de la reine, Ottawa

Ministère des Transports, 8 mars 1965.

COMPARAISON DU TRAFIC FERROVIAIRE SOUMIS À DIFFÉRENTS GENRES DE TAUX,  
SELON LE NOMBRE DES WAGONNÉES  
1949-1963

PIÈCE I  
PAGE 8

1010

De	à	Année	Taux de catégorie		Taux de non-concurrence par denrée		Taux de concurrence par denrée		Taxes convenues		Taux statutaires pour les grains		Total
			Nombre de wagonnées	% du total	Nombre de wagonnées	% du total	Nombre de wagonnées	% du total	Nombre de wagonnées	% du total	Nombre de wagonnées	% du total	
RÉGION DE L'OUEST RÉGION DE L'EST		1949	65	7.2	672	74.7	163	18.1	—	—	—	—	900
		1951	38	7.6	427	85.6	19	3.9	—	—	14	2.9	498
		1952	18	3.1	521	89.7	26	4.5	—	—	16	2.7	581
		1953	20	3.3	508	85.1	62	10.4	—	—	7	1.2	597
		1954	12	1.7	487	70.0	175	25.2	6	0.9	15	2.2	695
		1955	22	4.2	302	57.2	183	34.6	11	2.1	10	1.9	528
		1956	32	4.4	379	52.2	275	47.7	10	1.4	31	4.3	727
		1957	36	4.9	415	57.2	252	34.5	12	1.6	13	1.8	728
		1958	24	3.7	336	52.2	263	40.8	7	1.1	14	2.2	644
		1959	20	5.1	137	34.6	217	54.7	20	5.1	2	0.5	396
		1960	4	0.8	159	32.2	293	59.5	31	6.3	6	1.2	493
		1961	14	2.4	187	31.7	357	60.5	32	5.4	—	—	590
		1962	5	0.8	254	40.1	331	52.2	42	6.6	2	0.3	634
	1963	4	0.7	235	43.7	261	48.4	39	7.2	—	—	539	

SOURCE: Commission des transports du Canada, «Analyse des bordereaux relatifs à l'expédition entièrement par fer des marchandises en wagonnées»: Imprimeur de la reine, Ottawa

Ministère des Transports, 8 mars 1965.

COMITÉ PERMANENT

COMPARAISON DU TRAFIC FERROVIAIRE SOUMIS À DIFFÉRENTS GENRES DE TAUX,  
SELON LE NOMBRE DES WAGONNÉES

1949-1963

PIÈCE I

PAGE 9

De	à	Année	Taux de catégorie		Taux de non-concurrence par denrée		Taux de concurrence par denrée		Taxes convenues		Taux statutaires pour les grains		Total
			Nombre de wagonnées	% du total	Nombre de wagonnées	% du total	Nombre de wagonnées	% du total	Nombre de wagonnées	% du total	Nombre de wagonnées	% du total	
		1949	644	6.5	8,628	87.3	379	3.8	239	.24	—	—	9,890
		1951	378	5.5	3,779	55.5	409	6.0	191	2.8	2,062	30.2	6,819
		1952	474	4.6	4,712	46.5	540	5.3	411	4.1	3,999	39.5	10,136
		1953	362	3.8	3,482	36.6	683	7.2	599	6.3	4,391	46.1	9,517
		1954	241	3.1	3,512	45.2	756	9.7	703	9.1	2,555	32.9	7,767
		1955	386	5.7	2,874	42.7	837	12.4	643	9.5	1,994	29.7	6,734
		1956	419	4.6	3,620	39.4	1,121	12.2	893	9.7	3,129	34.1	9,182
		1957	381	5.1	2,784	36.9	918	12.2	893	11.8	2,572	34.0	7,548
		1958	414	6.0	2,350	34.1	791	11.5	938	13.6	2,400	34.8	6,893
		1959	280	4.3	2,424	37.6	955	14.8	803	12.5	1,982	30.8	6,444
		1960	151	2.3	1,971	30.0	1,155	17.6	948	14.4	2,342	35.7	6,567
		1961	136	1.9	2,276	31.2	1,057	14.5	1,037	14.2	2,783	38.2	7,289
		1962	91	1.4	1,659	25.9	1,051	16.4	1,143	17.8	2,466	38.5	6,410
		1963	106	1.4	1,615	21.2	1,287	16.8	1,642	21.6	2,973	39.0	7,623

SOURCE: Commission des transports du Canada, «Analyse des bordereaux relatifs à l'expédition entièrement par fer des marchandises en wagonnées»: Imprimeur de la reine, Ottawa.

Ministère des Transports, 8 mars 1965.

COMPARAISON DU TRAFIC FERROVIAIRE SOUMIS À DIFFÉRENTS GENRES DE TAUX,  
SELON LES RECETTES

1949-1963

PIÈCE I  
PAGE 10

1012

De	à	Année	Taux de catégorie		Taux de non-concurrence par denrée		Taux de concurrence par denrée		Taxes convenues		Taux statutaires pour les grains		Total
			Recettes	% du total	Recettes	% du total	Recettes	% du total	Recettes	% du total	Recettes	% du total	
RÉGION DES MARITIMES		1949	11,903	9.3	102,837	80.3	12,739	9.9	692	0.5	—	—	128,171
		1951	10,974	8.1	98,525	72.5	25,317	18.6	1,086	0.8	—	—	135,902
		1952	18,021	8.7	145,354	70.3	41,405	20.1	1,963	0.9	—	—	206,743
		1953	18,433	8.9	142,713	69.0	43,877	21.2	1,665	0.9	—	—	206,688
		1954	15,706	6.9	148,438	65.3	62,147	27.3	1,145	0.5	—	—	227,436
		1955	24,830	11.8	133,517	63.4	50,149	23.8	2,153	1.0	—	—	210,649
		1956	27,041	12.2	130,872	59.2	60,077	27.2	3,151	1.4	—	—	221,141
		1957	25,134	10.9	138,601	59.8	63,981	27.6	3,975	1.7	—	—	231,691
		1958	19,967	9.6	116,729	55.9	64,361	30.8	7,829	3.7	—	—	208,886
		1959	25,754	11.5	118,972	53.2	58,086	26.0	20,679	9.3	—	—	223,491
		1960	28,079	12.3	111,549	48.9	56,834	24.9	31,821	13.9	—	—	228,283
		1961	25,798	12.3	103,588	49.4	49,437	23.5	31,154	14.8	—	—	209,977
		1962	16,044	7.8	100,733	53.5	48,739	23.7	30,798	15.0	—	—	205,314
	1963	21,281	9.4	105,783	46.4	60,197	26.4	40,446	17.8	—	—	227,707	

SOURCE: Commission des transports du Canada, «Analyse des bordereaux relatifs à l'expédition entièrement par fer des marchandises en wagnonnées»: Imprimeur de la reine, Ottawa.

Ministère des Transports, 8 mars 1965.

COMITÉ PERMANENT

COMPARAISON DU TRAFIC FERROVIAIRE SOUMIS À DIFFÉRENTS GENRES DE TAUX,  
SELON LES RECETTES

PIÈCE I  
PAGE 11

1949-1963

De	à	Année	Taux de catégorie		Taux de non-concurrence par denrée		Taux de concurrence par denrée		Taxes convenues		Taux statutaires pour les grains		Total
			Recettes	% du total	Recettes	% du total	Recettes	% du total	Recettes	% du total	Recettes	% du total	
			\$		\$		\$		\$		\$		\$
		1949	32,422	14.5	172,495	77.3	18,295	8.2	—	—	—	—	223,212
		1951	51,984	21.5	169,870	70.4	19,581	8.1	95	—	—	—	241,530
		1952	37,978	18.3	155,272	74.8	14,488	6.9	—	—	—	—	207,738
		1953	27,733	13.1	164,106	77.5	19,792	9.3	359	0.1	—	—	211,990
		1954	26,299	13.1	122,606	60.9	50,690	25.2	1,544	0.8	—	—	201,139
		1955	13,618	7.8	107,146	61.5	44,538	25.6	8,892	5.1	—	—	174,194
		1956	24,348	9.9	162,508	65.8	43,459	17.6	16,408	6.7	—	—	246,723
		1957	14,663	7.3	122,759	61.4	23,875	11.9	38,705	19.4	—	—	200,002
		1958	23,907	11.9	109,844	54.5	28,252	14.0	39,592	19.6	—	—	201,595
		1959	12,665	5.5	126,042	55.0	39,063	17.0	51,564	22.5	—	—	229,334
		1960	10,346	4.9	101,120	48.1	37,551	17.8	61,265	29.2	—	—	210,282
		1961	12,752	6.1	94,545	44.9	39,695	18.9	63,222	30.1	—	—	210,214
		1962	12,978	5.5	102,098	43.2	41,239	17.4	79,985	33.9	—	—	236,300
		1963	9,296	3.4	120,490	45.0	43,847	16.4	94,261	35.2	—	—	267,894

SOURCE: Commission des transports du Canada, «Analyse des bordereaux relatifs à l'expédition entièrement par fer des marchandises en wagnées»: Imprimeur de la reine, Ottawa.

Ministère des Transports, 8 mars 1965.

COMPARAISON DU TRAFIC FERROVIAIRE SOUMIS À DIFFÉRENTS GENRES DE TAUX,  
SELON LES RECETTES

PIÈCE I  
PAGE 12

1949-1963

De	à	Année	Taux de catégorie		Taux de non-concurrence par denrée		Taux de concurrence par denrée		Taxes convenues		Taux statutaires pour les grains		Total
			Recettes	% du total	Recettes	% du total	Recettes	% du total	Recettes	% du total	Recettes	% du total	
			\$		\$		\$		\$		\$		\$
RÉGION DES MARITIMES RÉGION DE L'OUEST		1949	7,299	50.7	3,695	25.8	3,370	23.5	—	—	—	—	14,364
		1951	8,133	48.8	998	6.0	7,533	45.2	—	—	—	—	16,664
		1952	17,793	74.8	4,423	18.6	1,575	6.6	—	—	—	—	23,791
		1953	14,678	82.5	3,101	17.5	—	—	—	—	—	—	17,779
		1954	10,043	68.0	3,518	23.8	1,203	8.2	—	—	—	—	14,764
		1955	6,008	66.4	3,034	33.6	—	—	—	—	—	—	9,042
		1956	11,693	59.0	7,264	36.7	849	4.3	—	—	—	—	19,806
		1957	3,945	29.7	7,371	55.3	—	—	2,004	15.0	—	—	13,320
		1958	1,219	11.9	7,134	69.1	1,962	19.0	—	—	—	—	10,315
		1959	3,691	24.2	6,936	45.3	—	—	4,657	30.5	—	—	15,284
		1960	3,317	56.4	908	15.4	—	—	1,658	28.2	—	—	5,883
		1961	5,553	29.6	5,780	30.8	986	5.2	6,457	34.4	—	—	18,776
		1962	—	—	1,492	28.4	—	—	3,765	71.6	—	—	5,257
	1963	2,712	22.6	5,770	48.1	1,293	10.8	2,222	18.5	—	—	11,997	

SOURCE: Commission des transports du Canada, «Analyse des bordereaux relatifs à l'expédition entièrement par fer des marchandises en wagonnées»: Imprimeur de la reine, Ottawa.

Ministère des Transports, 8 mars 1965.

COMPARAISON DU TRAFIC FERROVIAIRE SOUMIS À DIFFÉRENTS GENRES DE TAUX,  
SELON LES RECETTES

PIÈCE I  
PAGE 13

1949-1963

De	à	Année	Taux de catégorie		Taux de non-concurrence par denrée		Taux de concurrence par denrée		Taxes convenues		Taux statutaires pour les grains		Total
			Recettes	% du total	Recettes	% du total	Recettes	% du total	Recettes	% du total	Recettes	% du total	
			\$		\$		\$		\$		\$		\$
		1949	91,288	36.4	116,566	46.4	42,001	16.7	1,204	0.5	—	—	251,059
		1951	93,932	35.3	170,575	64.0	1,571	0.6	348	0.1	—	—	266,426
		1952	115,193	44.6	140,918	54.5	1,764	0.7	584	0.2	—	—	258,459
		1953	134,398	50.0	125,824	46.8	8,145	3.0	457	0.2	—	—	268,824
		1954	97,008	30.8	195,122	62.0	21,568	6.9	653	0.3	—	—	314,351
		1955	69,414	25.1	165,552	59.7	41,871	15.1	169	0.1	—	—	277,006
		1956	95,415	27.3	184,980	52.9	66,449	19.0	3,037	0.8	—	—	349,881
		1957	119,946	34.0	169,168	48.0	58,362	16.5	5,365	1.5	—	—	352,841
		1958	98,421	31.0	156,552	49.3	53,929	17.0	8,445	2.7	—	—	317,347
		1959	93,824	30.1	128,670	41.2	71,325	22.9	18,118	5.8	—	—	311,937
		1960	83,867	24.2	146,254	42.1	87,570	24.1	33,452	9.6	—	—	347,143
		1961	88,113	20.1	210,249	47.9	97,128	22.2	43,045	9.8	—	—	438,535
		1962	72,935	19.6	147,984	39.6	88,029	23.6	64,107	17.2	—	—	373,055
		1963	95,266	16.7	246,154	44.4	89,715	15.9	133,039	23.0	—	—	564,174

RÉGION DE L'EST  
RÉGION DES MARITIMES

SOURCE: Commission des transports du Canada, «Analyse des bordereaux relatifs à l'expédition entièrement par fer des marchandises en wagnées»: Imprimeur de la reine, Ottawa.

Ministère des Transports, 8 mars 1965.

COMPARAISON DU TRAFIC FERROVIAIRE SOUMIS À DIFFÉRENTS GENRES DE TAUX,  
SELON LES RECETTES

1949-1963

PIÈCE I  
PAGE 14

1016

De	à	Année	Taux de catégorie		Taux de non-concurrence par denrée		Taux de concurrence par denrée		Taxes convenues		Taux statutaires pour les grains		Total
			Recettes	% du total	Recettes	% du total	Recettes	% du total	Recettes	% du total	Recettes	% du total	
			\$		\$		\$		\$		\$		\$
		1949	198,419	16.4	709,726	58.8	219,890	18.2	79,715	6.6	—	—	1,207,750
		1951	189,841	16.3	726,976	62.3	154,736	13.3	94,434	8.1	—	—	1,165,987
		1952	208,589	13.4	1,005,456	64.4	220,846	14.3	122,019	7.9	—	—	1,556,910
		1953	147,207	10.4	935,647	65.8	231,741	16.3	107,098	7.5	—	—	1,421,704
		1954	119,571	8.2	957,207	65.3	294,033	20.0	95,577	6.5	—	—	1,466,388
		1955	92,577	7.3	732,792	57.4	364,784	28.7	83,782	6.6	—	—	1,273,935
		1956	113,227	6.8	837,844	50.5	563,814	34.0	143,125	8.7	—	—	1,658,010
		1957	119,789	7.8	736,530	47.7	526,017	34.1	161,119	10.4	—	—	1,543,455
		1958	88,450	6.1	583,471	40.2	553,929	38.2	224,083	15.5	—	—	1,450,653
		1959	71,656	4.7	545,685	36.1	598,547	39.6	296,745	19.6	—	—	1,512,633
		1960	51,854	3.7	461,291	33.4	537,993	38.9	331,258	24.0	—	—	1,382,296
		1961	57,660	4.0	405,000	28.3	563,416	39.4	404,448	28.3	—	—	1,430,524
		1962	67,389	4.5	390,160	26.1	597,932	40.1	436,889	29.3	—	—	1,492,370
		1963	31,020	1.9	400,755	24.7	651,795	40.2	538,525	33.2	—	—	1,622,095

SOURCE: Commission des transports du Canada, «Analyse des bordereaux relatifs à l'expédition entièrement par fer des marchandises en wagonnées»: Imprimeur de la reine, Ottawa.

Ministère des Transports, 8 mars 1965.

COMITÉ PERMANENT

COMPARAISON DU TRAFIC FERROVIAIRE SOUMIS À DIFFÉRENTS GENRES DE TAUX,  
SELON LES RECETTES

PIÈCE I  
PAGE 15

1949-1963

De	à	Année	Taux de catégorie		Taux de non-concurrence par denrée		Taux de concurrence par denrée		Taxes convenues		Taux statutaires pour les grains		Total
			Recettes	% du total	Recettes	% du total	Recettes	% du total	Recettes	% du total	Recettes	% du total	
			\$		\$		\$		\$		\$		\$
RÉGION DE L'EST RÉGION DE L'OUEST		1949	404,390	69.0	125,407	21.4	55,936	9.6	—	—	—	—	585,733
		1951	466,247	66.2	75,216	10.7	163,183	23.1	—	—	—	—	704,646
		1952	512,077	60.6	175,502	20.8	157,220	18.6	—	—	—	—	844,799
		1953	494,799	50.9	135,197	13.9	310,150	31.9	32,374	3.3	—	—	972,520
		1954	390,099	48.9	167,778	21.6	175,552	22.6	53,801	6.9	—	—	777,230
		1955	244,049	33.8	143,637	19.9	132,754	18.4	201,599	27.9	—	—	722,039
		1956	312,204	32.0	209,870	21.5	198,313	20.3	255,050	26.2	—	—	975,437
		1957	241,364	24.1	257,391	25.7	184,577	18.5	316,235	31.7	—	—	999,567
		1958	193,702	24.3	180,456	22.7	140,794	17.7	281,194	35.3	—	—	796,146
		1959	220,266	24.6	156,490	17.5	214,451	24.0	302,800	33.9	—	—	894,007
		1960	120,061	16.2	212,944	28.8	115,964	15.5	293,443	39.5	—	—	742,412
		1961	100,583	13.0	250,261	32.4	118,132	15.3	304,354	39.3	—	—	773,330
		1962	96,754	11.9	256,238	31.5	108,172	13.3	351,941	43.3	—	—	813,105
		1963	62,622	8.1	226,797	29.3	149,099	19.3	335,340	43.3	—	—	773,858

SOURCE: Commission des transports du Canada, «Analyse des bordereaux relatifs à l'expédition entièrement par fer des marchandises en wagonnées»: Imprimeur de la reine, Ottawa.

Ministère des Transports, 8 mars 1965.

COMPARAISON DU TRAFIC FERROVIAIRE SOUMIS À DIFFÉRENTS GENRES DE TAUX,  
SELON LES RECETTES

PIÈCE I  
PAGE 16

1949-1963

De	à	Année	Taux de catégorie		Taux de non-concurrence par denrée		Taux de concurrence par denrée		Taxes convenues		Taux statutaires pour les grains		Total
			Recettes	% du total	Recettes	% du total	Recettes	% du total	Recettes	% du total	Recettes	% du total	
			\$		\$		\$		\$		\$		\$
RÉGION DE L'OUEST RÉGION DES MARITIMES		1949	2,742	5.2	33,753	64.4	15,912	30.4	—	—	—	—	52,407
		1951	118	0.2	36,873	78.0	8,207	17.3	—	—	2,093	4.5	47,291
		1952	1,265	4.2	25,167	80.0	3,726	11.9	—	—	1,229	3.9	31,387
		1953	2,164	5.5	35,291	89.7	1,325	3.3	—	—	593	1.5	39,373
		1954	—	—	40,356	88.3	2,274	5.0	1,935	4.2	1,124	2.5	45,689
		1955	1,683	5.4	22,935	72.9	6,608	21.0	—	—	218	0.7	31,444
		1956	2,324	4.9	27,883	58.3	14,989	31.4	1,378	2.9	1,176	2.5	47,750
		1957	1,887	2.8	46,398	70.2	14,742	22.3	2,082	3.2	957	1.5	66,066
		1958	1,424	2.6	40,139	72.5	11,613	21.0	163	0.3	1,987	3.6	55,326
		1959	2,699	4.3	36,271	58.7	16,029	25.8	5,114	8.2	1,884	3.0	61,997
		1960	1,603	3.6	16,146	35.9	24,114	53.5	2,730	6.1	414	0.9	45,007
		1961	1,384	2.4	32,475	55.8	21,379	36.7	1,944	3.3	1,053	1.8	58,235
		1962	5,795	7.8	47,814	64.2	19,343	26.0	1,177	1.5	415	0.5	74,544
	1963	706	1.2	32,621	57.5	20,787	36.6	2,700	4.7	—	—	56,814	

SOURCE: Commission des transports du Canada, «Analyse des bordereaux relatifs à l'expédition entièrement par fer des marchandises en wagonnées»: Imprimeur de la reine, Ottawa.  
Ministère des Transports, 8 mars 1965.

COMPARAISON DU TRAFIC FERROVIAIRE SOUMIS À DIFFÉRENTS GENRES DE TAUX,  
SELON LES RECETTES

1949-1963

PIÈCE I  
PAGE 17

De	à	Année	Taux de catégorie		Taux de non-concurrence par denrée		Taux de concurrence par denrée		Taxes convenues		Taux statutaires pour les grains		Total
			Recettes	% du total	Recettes	% du total	Recettes	% du total	Recettes	% du total	Recettes	% du total	
			\$		\$		\$		\$		\$		\$
		1949	34,643	7.6	346,633	75.6	77,337	16.8	—	—	—	—	458,613
		1951	28,816	10.2	233,566	82.6	17,109	6.1	—	—	3,145	1.1	282,636
		1952	11,281	3.2	306,910	78.2	27,956	7.9	—	—	5,609	1.7	351,756
		1953	18,131	4.4	316,206	77.4	72,101	17.6	—	—	2,305	0.6	408,743
		1954	11,088	3.4	284,404	87.8	15,057	4.7	6,906	2.1	6,324	2.0	323,779
		1955	14,553	3.8	194,496	50.4	161,157	41.8	11,265	2.9	4,138	1.1	385,789
		1956	17,476	3.1	276,559	49.5	248,948	44.5	12,170	2.2	4,083	0.7	559,236
		1957	26,653	4.4	311,460	51.7	241,361	40.1	14,863	2.5	7,944	1.3	602,281
		1958	16,976	3.1	243,139	45.0	267,588	49.5	5,631	1.0	7,412	1.4	540,746
		1959	11,690	2.8	162,081	38.3	221,952	52.4	24,609	5.8	3,210	0.7	423,542
		1960	10,109	2.4	133,466	31.8	249,604	59.6	22,850	5.5	3,061	0.7	419,090
		1961	10,696	2.3	144,253	30.5	287,878	61.0	28,459	6.0	845	0.2	472,131
		1962	4,806	0.9	214,970	39.7	281,288	52.0	39,663	7.3	713	0.1	541,440
		1963	3,174	0.6	251,397	47.1	240,092	45.0	39,178	7.3	—	—	533,841

RÉGION DE L'OUEST

RÉGION DE L'EST

SOURCE: Commission des transports du Canada, «Analyse des bordereaux relatifs à l'expédition entièrement par fer des marchandises en wagonnées»: Imprimeur de la reine, Ottawa.

Ministère des Transports, 8 mars 1965.

COMPARAISON DU TRAFIC FERROVIAIRE SOUMIS À DIFFÉRENTS GENRES DE TAUX,  
SELON LES RECETTES  
1949-1963

PIÈCE I  
PAGE 18

1020

De	à	Année	Taux de catégorie		Taux de non-concurrence par denrée		Taux de concurrence par denrée		Taxes convenues		Taux statutaires pour les grains		Total
			Recettes	% du total	Recettes	% du total	Recettes	% du total	Recettes	% du total	Recettes	% du total	
			\$		\$		\$		\$		\$		\$
RÉGION DE L'OUEST RÉGION DE L'OUEST		1949	199,901	10.9	1,575,659	86.0	26,689	1.5	30,613	1.6	—	—	1,832,862
		1951	148,045	11.3	694,445	53.2	35,098	2.7	24,823	1.9	402,686	30.9	1,305,097
		1952	216,574	10.1	948,905	44.2	42,593	2.0	70,550	3.3	867,364	40.4	2,145,986
		1953	168,642	7.7	860,172	39.1	72,690	3.3	113,137	5.1	984,490	44.8	2,199,131
		1954	114,438	6.6	813,211	47.0	105,106	6.1	151,171	8.7	544,698	31.6	1,728,624
		1955	145,958	9.9	623,812	42.3	144,543	9.8	139,482	9.5	421,927	28.5	1,475,722
		1956	158,473	7.9	810,256	40.3	151,126	7.5	192,961	9.6	698,680	34.7	2,011,496
		1957	166,443	8.8	776,497	41.2	158,193	8.4	197,144	10.5	585,894	31.1	1,884,171
		1958	137,870	7.9	696,143	39.9	158,511	9.1	193,977	11.1	557,585	32.0	1,744,086
		1959	103,061	6.2	667,223	39.9	271,937	16.3	168,820	10.1	461,780	27.5	1,672,821
		1960	73,581	4.3	575,257	33.9	306,716	18.0	193,277	11.4	550,424	32.4	1,699,255
		1961	62,972	3.5	633,710	35.0	242,773	13.4	207,792	11.5	663,330	36.6	1,810,577
		1962	47,521	2.9	498,570	30.6	280,291	17.2	220,389	13.5	582,776	35.8	1,629,547
	1963	70,693	3.6	548,802	28.1	321,681	16.5	301,008	15.4	707,692	36.4	1,949,876	

COMITÉ PERMANENT

SOURCE: Commission des transports du Canada, «Analyse des bordereaux relatifs à l'expédition entièrement par fer des marchandises en wagnonnées»: Imprimeur de la reine, Ottawa.

Ministère des Transports, 8 mars 1965.

## Explication et analyse des données contenues dans la pièce I

La pièce I montre le volume des marchandises transportées par fer et en wagonnées entre des endroits situés au Canada et en vertu de diverses catégories de taux, de 1949 à 1963. Les pages 1 à 9 donnent le nombre de wagonnées; les pages 10 à 18 montrent les recettes correspondantes pour les chemins de fer. Les renseignements sont groupés selon le trafic d'une région à une autre, le pays étant divisé en trois régions, soit les Maritimes, l'Est et l'Ouest. La région des Maritimes comprend les provinces de la Nouvelle-Écosse, du Nouveau-Brunswick, de l'Île du Prince-Édouard et de Terre-Neuve, et la partie de la province de Québec qui est située à l'est de Lévis et de Diamond (P.Q.). La région de l'Est s'étend vers l'ouest jusqu'à Port-Arthur et Armstrong (Ontario). La région de l'Ouest comprend tout le territoire canadien à l'ouest de Port-Arthur et Armstrong (sauf le Yukon).

Les données proviennent de la publication de la Commission des transports du Canada, intitulée «Analyse des bordereaux relatifs à l'expédition entièrement par fer des marchandises en wagonnées». Il convient de noter avec soin que les données portent sur un échantillon représentant 1 p. 100 du trafic. La publication susmentionnée explique la méthode d'échantillonnage.

Les catégories de taux sont réparties en cinq groupes principaux: taux de catégorie, taux de non-concurrence par denrée, taux de concurrence par denrée, taxes convenues et taux statutaires pour les grains. En règle générale, les taux inclus dans les groupes «taux de concurrence par denrée» et «taxes convenues» sont ceux qui, d'une façon ou d'une autre, ont été établis pour faire face à la concurrence; les taux inclus dans les groupes «taux de catégorie» et «taux de non-concurrence par denrée» ne visent pas à soutenir la concurrence; les taux statutaires pour les grains sont les taux du Pas du Nid-de-Corbeau.

Les taux fixés par la loi ou établis sous la pression de la concurrence tendent à être moins élevés que les autres. Donc, du point de vue de l'expéditeur, une tendance opposée aux taux de non-concurrence et vers les taux de concurrence ou les taux statutaires est à souhaiter. On a fait des comparaisons à la fois d'après le nombre des wagonnées et d'après les recettes.

## Analyse des taux en vigueur dans les Maritimes.

Si l'on considère le trafic entièrement à l'intérieur des Maritimes (page 1), on note que le trafic assujéti aux taux de catégorie n'a constitué et ne constitue qu'une faible portion du total; depuis 1949, il s'est manifesté une nette tendance à s'éloigner des taux de non-concurrence pour se diriger vers les taux de concurrence et les taxes convenues. Comme on peut le constater, le trafic assujéti à ces derniers est passé de 0.4 p. 100 du total à 22 p. 100 en 1963. Sela donnerait à penser que le camionnage s'est révélé un concurrent de plus en plus efficace même s'il ne partage pas les subventions prévues par la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes.

Pour ce qui est du trafic des Maritimes à la région de l'Est (page 2), on note une diminution marquée du trafic assujéti aux taux de non-concurrence et une augmentation correspondante du volume du trafic assujéti aux taxes convenues ou aux taux de concurrence.

Le volume du trafic de la région des Maritimes à la région de l'Ouest est faible et, étant donné l'échantillon de 1 p. 100 utilisé pour l'analyse des bordereaux, les résultats sont parfois trompeurs. Même si l'on tient compte de cela,

on peut noter une certaine tendance à s'éloigner des taux de non-concurrence pour se diriger vers les taux de concurrence à l'égard de ce trafic (page 3).

#### Analyse de transport dans la région de l'Est.

Le transport de l'Est vers les Maritimes (page 4) est caractérisé par une diminution considérable de la proportion transportée selon les taux de classe et une augmentation appréciable du transport effectué selon des frais convenus.

Le résultat de la compétition croissante du camionnage dans la région de l'Est peut être remarqué à la page 5 qui indique la répartition du transport effectué selon les divers groupes de taux dans la région de l'Est. Comme on peut le constater il y a eu une diminution très importante dans le volume du transport effectué d'après la classe et les moyens de transport à taux non concurrentiels en même temps qu'une augmentation considérable du volume du transport effectué d'après les moyens concurrentiels et les taux convenus.

Le transport de la région de l'Est vers celle de l'Ouest (page 6) est caractérisé par une diminution considérable du transport effectué selon les taux de classe et une augmentation considérable du volume du transport effectué d'après des frais convenus. On peut remarquer que presque la moitié de tout le transport effectué vers l'Ouest du Canada du centre du Canada (la région de l'Est) s'effectue maintenant selon des frais convenus.

#### Analyse du transport dans la région de l'Ouest.

Le volume du transport allant de l'Ouest du Canada vers la région des Maritimes est peu considérable et comme on peut le constater à la page 7, peu de transport s'effectue d'après les taux de classe ou les frais convenus.

Pour le transport effectué entre la région de l'Est et celle de l'Ouest (page 8) on peut constater qu'il y a eu une augmentation considérable de la proportion du transport effectué d'après les moyens de transport à tarifs concurrentiels en même temps qu'une diminution proportionnelle du transport effectué d'après les tarifs de classe et les moyens de transport à tarifs non concurrentiels.

Pour ce qui est du transport effectué uniquement à l'intérieur de la région de l'Ouest (page 9) on peut constater une tendance évidente favorisant les modes de transport à tarifs concurrentiels et les frais convenus au détriment des modes de transport à tarifs non concurrentiels.

#### Comparaison des revenus.

Les pages 10 à 18 indiquent le contraste des revenus provenant du transport effectué selon les diverses catégories de tarifs. Bien qu'on note des différences entre les pourcentages de ceux trouvés dans la comparaison des wagnonnées pour n'importe quelle année, on doit noter la même tendance générale dans le temps.

Pièce n° I

Page 21

#### Résumé

Les tendances apparentes dans cet exhibit sembleraient confirmer l'opinion de la commission royale relativement à l'accroissement de la tendance du camionnage à envahir le domaine desservi par les chemins de fer. Bien qu'on puisse conclure que la région de l'Est profite de la concurrence plus que la région de l'Ouest ou celle des Maritimes, l'étendue de la concurrence dans ces deux régions ne devrait pas être soumise à des tarifs. La tendance générale est pour une structure de tarifs favorisant davantage la concurrence.

## TABLEAU PRÉPARÉ POUR LE COMITÉ DES CHEMINS DE FER, DES CANAUX ET DES LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES

Sujet: Comparaison des subventions actuellement accordées aux chemins de fer avec les subventions accordées aux chemins de fer d'après le bill C-120 (milliers de dollars)

SUBVENTIONS PRÉSENTEMENT ACCORDÉES AUX CHEMINS DE FER		SUBVENTIONS ACCORDÉES AUX CHEMINS DE FER D'APRÈS LE BILL C-120					
		1 <sup>re</sup> année	2 <sup>e</sup> année	3 <sup>e</sup> année	4 <sup>e</sup> année	5 <sup>e</sup> année	
Paiement intérimaire.....	\$ 50,000	Subvention aux services de transport des passagers.....	\$ 62,000	\$ 49,600	\$ 37,200	\$ 24,800	\$ 12,400
Loi de la réduction des tarifs-mar- chandises.....	20,000	Subvention aux embranchements....	13,000	13,000	13,000	13,000	13,000
Subvention aux ponts de l'Est vers l'Ouest.....	7,000	Subvention au Nid-de-Corbeau.....	22,300	22,300	22,300	22,300	22,300
Loi sur les taux du transport des mar- chandises dans les provinces Mari- times.....	14,844	Subvention au blé dans les ports des Maritimes & de l'Est.....	1,200	1,200	1,200	1,200	1,200
		Loi des taux du transport des mar- chandises dans les provinces Maritimes.....	14,844	14,800	14,950	15,000	15,100
	\$ 91,844		\$ 113,344	\$ 100,990	\$ 88,650	\$ 76,300	\$ 64,000

<sup>1</sup> Les montants maximums payables aux deux grandes compagnies de chemins de fer sont indiqués. On s'attend à ce que les réclamations présentées par les autres compagnies de chemin de fer soient inférieures.

<sup>2</sup> Les montants maximums payables sont indiqués.

<sup>3</sup> Les pertes présumées par les chemins de fer correspondent à celles trouvées par la Commission royale pour 1958.

<sup>4</sup> Estimation basée sur les données de 1962 et 1963.

<sup>5</sup> Les augmentations annuelles sont basées sur l'estimation du transport et sur les augmentations du transport prévues dans la région des provinces Maritimes.

Ministère des Transports,

8 mars 1965.

PIÈCE PRÉPARÉE POUR LE COMITÉ PERMANENT DES CHEMINS DE FER,  
DES CANAUX ET DES LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES

Sujet: *Explication et justification de la formule des taux maximums*

Les propositions de la Commission royale pour un taux maximum devaient s'appliquer aux coût variables du transport de 30,000 livres d'un poids de 30,000 plus 150 p. 100 de ce coût variable. Cette formule contient deux facteurs qui exigent des remarques, tout d'abord le poids clef de 30,000 livres et ensuite la formule de 150 p. 100.

*Poids clef de 30,000 livres*

La remarque de la Commission royale à ce sujet était la suivante:

La nécessité de la réglementation provient de l'absence d'un moyen de transport concurrentiel. Dans le passé, là où le monopole du rail diminuait, cela dépendait généralement de la concurrence de l'industrie du camionnage. Il s'ensuit que le poids-clef sur lequel on peut se fonder pour établir le tarif maximum est le poids de l'unité de charge que le transporteur concurrent emploierait pour établir son prix le plus avantageux. Nous proposons donc que le poids d'une wagnonnée, sur lequel les frais variables seront calculés pour fins de réglementation des tarifs maximums soit de 30,000 livres de marchandises dans les véhicules de dimensions normales des compagnies de chemin de fer.

Deux considérations appuient le poids-clef de 30,000 livres qui est assujéti, du reste, à certaines conditions. Premièrement, si la marchandise représente une charge de moins de 30,000 livres dans le matériel ferroviaire régulier, elle est sans doute un produit coûteux à manutentionner d'après le poids, sinon d'après le volume. Deuxièmement, si la marchandise constitue un chargement lourd et si elle est expédiée en petites quantités, ne dépassant pas 30,000 livres, il s'agit en réalité d'une expédition en wagnonnée partielle, autre genre d'expédition dont le coût à la livre, est très élevé. Dans un cas comme dans l'autre, nous avons constaté que les expéditeurs dont les marchandises se rangent dans ces catégories éprouvent très peu de mécontentement au sujet des tarifs. Si mécontentement il y a, il devrait s'atténuer sous peu, grâce au jeu de la concurrence. (Voir rapport, v. II p. 125).

*La formule du 150 p. 100.*

Au sujet de la formule du 150 p. 100 la Commission a dit ceci:

La structure des frais des chemins de fer, dans laquelle le rapport des frais fixes aux frais variables est relativement élevé, doit se manifester dans les tarifs maximums. Une participation équitable, permise en vertu du tarif maximum, ne doit pas être inférieure à une proportion de 150 p. 100 des frais variables à long terme. Ce pourcentage, au-dessus des frais variables, ne devrait pas nuire au chemin de fer, pour le moment, lorsqu'il touche ces genres de transport qui dépendent des voies ferrées, d'après le mécanisme que nous décrivons à la prochaine section. Nous recommandons donc que le tarif maximum comporte les frais variables qui conviennent au transport en cause, tels que les définit la Commission des transports, plus 150 p. 100 de ces frais variables. Cette proportion, dirons-nous en conclusion, représente une part raisonnable du fardeau des frais fixes que le trafic qu'on appelle trafic dépendant d'un

seul moyen de transport d'après les critères indiqués ci-dessous, devra supporter. (Voir rapport, v. II, p. 127).

A cause du fait que le coût variable par tonne diminue lorsqu'il y a augmentation du poids des wagnonnées de l'expédition, on pourrait se demander pourquoi la Commission n'a pas tout simplement proposé qu'on applique la formule au poids réel des wagnonnées dans chaque cas. La Commission a très méticuleusement opté pour le poids-clef de 30,000 livres et le présent bill également ne prévoit pas l'abandon de cette base de calcul des coûts variables aux fins du taux maximum. Le principal motif qui justifie ce point de vue réside dans la caractéristique fondamentale des taux des chemins de fer qui exige une explication plus détaillée.

Pièce III

Page 2

C'est un fait bien connu que la structure des taux des chemins de fer se compose d'un grand nombre de taux ayant trait à différents services dont les caractéristiques sont différentes, donc par conséquent différents niveaux de taux peuvent s'appliquer à différents services pour une circulation identique pour des trajets identiques. Ces différences entre les taux ne sont pas seulement calculées en se basant sur les coûts mais en se basant sur une combinaison de coûts et sur d'autres considérations aussi valables dans la fixation des taux. Parmi de telles caractéristiques il y a la valeur du service, le rapport du poids avec le volume de ce service, la possibilité des dommages, le besoin d'un équipement spécial ou de méthodes particulières de manipulation, etc. Aux fins de l'utilité pratique, on englobe la somme de telles caractéristiques pour les désigner comme les facteurs de la « valeur du service » dans ce qui suit.

La Commission royale a justement signalé que ledit principe de la valeur du service utilisé par les chemins de fer a perdu beaucoup de sa valeur à cause de la concurrence. Plus la concurrence est forte, plus on doit fixer les taux en tenant compte du coût réel du transport au point de pouvoir les maintenir. Le transporteur doit savoir à quel point il peut réduire les taux pour attirer la clientèle tout en obtenant un certain profit net. La Commission royale a concentré son attention sur le problème posé par la concurrence dans la structure traditionnelle des taux et s'est bornée à caractériser le facteur de la valeur du service dans les taux comme moyen de sauvegarder la position de monopole autrefois occupée par les chemins de fer.

Cependant, il y a un facteur perpétuel qui influence les taux des chemins de fer, c'est-à-dire le statut habituel de transporteur des chemins de fer, qui garantit une importance continue à la valeur due au principe de la valeur du service. Les transporteurs habituels sont ceux qui s'engagent à fournir un service au public à tous moments et dans toutes les conditions d'expédition et qui sont soumis uniquement à leurs limites physiques. Ce genre de service est particulièrement important pour les petits clients. Être capable de fournir sur demande un tel service exige une organisation permettant de satisfaire à la demande forte et de supporter toutes les « contingences » telles que l'offre peut produire. Tout transporteur régulier est donc soumis à un vaste élément, à une forte pression; il doit être toujours prêt et avoir des taux uniformes pour maintenir l'uniformité des services exigée de lui par la loi.

Pour maintenir ces coûts, les transporteurs réguliers ont jugé nécessaire d'exiger un prix aussi élevé que possible en se basant sur la valeur du service. Ce sont les moyens les plus appréciables transportant en plus petite quantité sur divers trajets qu'on peut tenir responsables des coûts qu'on peut qualifier d'avant-garde. Ayant une valeur supérieure, ils ne sont évidemment pas aussi

susceptibles d'être modifiés et ont toujours été plus coûteux sur un trajet identique que les moyens de transport chargés de vastes quantités. Cette formule de structure des taux pour un transporteur régulier ne vaut pas uniquement pour les chemins de fer mais aussi pour n'importe quel autre mode de transport fonctionnant dans ces conditions, c'est-à-dire les transporteurs qui utilisent la route ou les eaux. On applique également ce principe aux taxes courantes de transport exigées par la Voie maritime du St-Laurent.

Pièce III

Page 3

Par conséquent, si on devait imposer aux chemins de fer un taux maximum basé uniquement sur un coût plus la formule, sans tenir compte des caractéristiques de chaque moyen de transport en particulier, il en résulterait inmanquablement un gaspillage inutile de revenus qui ne pourrait être compensé par aucun autre moyen. Cela conduirait à une réduction des profits des transporteurs réguliers qui utilisent les routes et constituerait une menace pour les services dispensés par les transporteurs réguliers dont les entreprises sont actuellement prospères. Il en résulterait des faillites pour certains transporteurs qui utilisent les routes et une diminution de la fréquence et de la qualité des services dispensés par les transporteurs qui survivraient. Cette façon de procéder aggraverait sérieusement la situation des petits expéditeurs. Les grands expéditeurs, eux, pourraient faire face à cette situation en fournissant une bonne partie de leurs propres moyens de transport ou en faisant appel à des transporteurs sous contrat. Dans un cas comme dans l'autre, les voituriers publics seraient écartés du trafic.

La Commission royale, il convient d'en faire la remarque, n'a jamais dit qu'il fallait voir dans la formule des 150 p. cent un plafond du tarif-marchandises. Elle a simplement mentionné que la contribution équitable autorisée par les taux maximums ne devrait pas être inférieure à 150 p. cent des frais variables à long terme. Lorsqu'elle a tenu ces propos, la Commission savait certainement que, en bien des cas, le taux courant excède 150 p. cent des frais variables du transport. La Commission entendait par là que 150 p. cent des frais variables constitueraient un taux maximum sans conséquence sérieuse sur le revenu des transporteurs si l'on se fondait seulement sur le poids-clé de 30,000 livres. Étant donné la nature de la structure des frais du voiturier public, prendre pour base le poids effectif serait imposer à l'industrie un cadre de réglementation tarifaire beaucoup plus rigide que celui en vigueur pendant de nombreuses années. Une telle mesure viendrait foncièrement en contradiction avec l'esprit des recommandations de la Commission.

L'application aveugle d'une telle formule à toutes les wagnonnées, on peut le noter, aurait encore un autre effet, peu souhaitable. Si l'on appliquait la formule de la Commission aux poids effectifs, il en résulterait une tendance peu favorable à l'accroissement des charges du matériel ferroviaire; accroissement qui constituerait, dans ce cas, une tendance souhaitable du point de vue économique. Un simple exemple éclaircira ce point. Si les frais variables sont de \$1 par quintal à 30,000 livres, la formule donnera lieu, par rapport aux frais fixés, à une contribution de \$1.50 par quintal. Dans le cas de wagnonnées d'un poids plus élevé, les frais variables pourront baisser jusqu'à 80c par quintal. L'application de la même formule fixerait une limite de \$1.20 de contribution par rapport aux frais fixés. On verra que la contribution admissible décroît par rapport à l'ensemble lorsqu'on applique la formule à des wagnonnées sensiblement plus importantes. Les chemins de fer pourraient alors en conclure que leur situation serait meilleure dans l'ensemble s'ils décourageaient le chargement des wagons au delà de cette limite.

Pièce III

Page 4

Il faut reconnaître qu'en vertu du système de taux maximums de la Commission eu égard au trafic de wagnonnées plus importantes, trafic qui sera normalement assujéti à des taux inférieurs, le plafond du taux maximum aura tendance à perdre de son efficacité. La Commission ne l'ignorait pas, mais elle a fait remarquer que même si le taux maximum pouvait être fixé à 30,000 livres, la compagnie de chemin de fer comme l'expéditeur auraient tous deux intérêt à constituer de plus lourdes wagnonnées et que l'expéditeur serait à même d'obtenir du chemin de fer, sous forme d'un taux inférieur, une fraction des économies résultant de l'adoption de wagnonnées un peu plus lourdes. Le bill C-120 encourage une telle orientation en établissant une formule dégressive pour calculer le taux maximum afférent aux expéditions d'un poids plus élevé (Article 19, article 335(5) (ii), page 27).

L'expéditeur de produits en vrac compte également plusieurs autres éléments qui viennent s'ajouter à son pouvoir de négociation, même si le mouvement de ses marchandises ne repose pratiquement sur aucun autre transporteur:

- (i) les produits constituant des charges de poids élevé n'ont souvent qu'une valeur modique et un changement du tarif-marchandises se répercute fortement dans ce secteur. En conséquence, les chemins de fer ne peuvent augmenter les taux considérablement, en l'occurrence, sans perdre une partie du trafic.
- (ii) dans bien des cas, les produits de la sorte proviennent en quantité d'entreprises d'envergure (mines, carrières, etc.) ou sont lancés sur le marché à la suite de négociations tarifaires avec les chemins de fer. Le pouvoir de négociation de l'expéditeur se révèle donc considérable, même si, au plan technique, il n'a pas le choix du parcours.
- (iii) des tarifs de zone ou de groupe (tarif-marchandises au parcours, par exemple) ont été établis pour un grand nombre de produits expédiés souvent par de petits affréteurs.

Aux termes de ce système, tous les expéditeurs payent en fonction d'une échelle uniforme. Ces taux s'appliquent à la pâte de bois, au bois d'œuvre et à toute une gamme de produits miniers et agricoles. Ce genre de taux est né, dans une large mesure, de l'initiative des chemins de fer car il offre une solution acceptable tant du point de vue des chemins de fer que des expéditeurs en réglant une situation qui causerait sans cela de nombreux conflits entre les deux parties. Les transporteurs auront tout intérêt à s'en tenir à des taux de la sorte après l'adoption de la nouvelle loi. Une tarification commune de ce genre doit aller au delà d'un vaste champ applicable à des conditions d'expédition bien différentes.

Ministère des Transports,  
Le 8 mars 1965.

Pièce IV

Page 1

PIÈCE ÉTABLIE À L'INTENTION DU COMITÉ PERMANENT DES  
CHEMINS DE FER, CANAUX ET LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES

Objets: Conséquences du bill C-120 sur la politique nationale

La Commission royale d'enquête sur les transports établit, dans son rapport, une distinction fondamentale entre ce qu'elle appelle la «politique nationale» et la «politique nationale du transport»:

Nous considérons que notre responsabilité se limite en premier lieu à proposer des directives pour l'établissement d'une politique nationale du transport, politique visant à l'efficacité dans le domaine même du transport, et en second lieu à faire des observations appropriées sur les effets, dans le domaine du transport, des politiques nationales qui se servent du transport pour réaliser leurs buts particuliers...

Nous sommes d'avis qu'il convient d'établir clairement une distinction entre les objectifs d'une politique nationale qui se sert des transports pour atteindre certaines fins et les objectifs d'une politique nationale du transport axée sur l'exploitation efficace et économique des réseaux de transport (voir Rapport, vol. II, pp. 2, 3).

Quatre politiques nationales ont recours au transport en vue de certaines fins: les taux officiels du grain destiné à l'exportation (Tarif du Pas du Nid-de-Corbeau), la préférence accordée, en matière de tarif-marchandises, aux expéditeurs des provinces de l'Atlantique et de l'Est du Québec (Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes), la subvention de «soudure» et l'assistance au transport des provendes. Aucune de ces politiques n'a pour objet d'aider les chemins de fer, bien que le gouvernement verse certaines sommes aux chemins de fer dans le cadre de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes et de la subvention de «soudure».

L'établissement du tarif du Pas du Nid-de-Corbeau tendait à faire du grain canadien un produit compétitif sur les marchés mondiaux et à le maintenir dans cette position. L'adoption de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes visait à ouvrir les marchés du centre et de l'ouest du Canada aux producteurs des Maritimes. La subvention de soudure avait pour objet d'atténuer la répercussion, sur les provinces de l'Ouest, des frais de transport élevés qu'occasionnait l'expédition de produits par l'Ontario du nord, territoire-tampon entre l'Est et l'Ouest du Canada. L'assistance au transport des provendes, mesure prise pendant la guerre, vise à maintenir le coût des grains de provende expédiés aux éleveurs de bétail et aux aviculteurs de l'Est et de la Colombie-Britannique à un taux inférieur à ce qu'il serait autrement en réglant une partie des frais de transport.

Pièce IV  
Page 2

Le bill C-120 ne modifie pas le Tarif du Pas du Nid-de-Corbeau; mais les taux applicables au grain et à la farine de l'Ouest transportés jusqu'à Vancouver ou Prince-Rupert, en vue de l'exportation, prennent un caractère statutaire. La Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes est délibérément exemptée des changements que comporte le bill C-120 et le règlement sur l'assistance au transport des provendes n'est pas touché non plus. Le bill C-120 élimine toutefois la subvention de soudure.

La Commission royale a émis une recommandation générale voulant que toute charge imposée à un moyen de transport quelconque en raison d'une politique nationale soit assumée par les contribuables du pays. Elle a donc recommandé que les chemins de fer soient indemnisés pour tout excès de frais par rapport aux revenus découlant du transport des grains de l'ouest; cette recommandation se trouve dans le bill C-120. Les chemins de fer ont toujours été dédommagés pour les réductions de taux accordés aux termes de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes et le bill C-120 n'apporte aucune modification à ces dispositions. L'assistance au transport des provendes ne touche pas directement les chemins de fer car elle s'adresse aux marchands en gros qui encourent certains frais de transport par suite de transactions en la matière. (Les marchands doivent transmettre cette subvention aux éleveurs de bétail et aux aviculteurs.)

L'annulation de la subvention de soudure est la seule conséquence du bill C-120 qui soit directement rattachée à une politique nationale par contraste avec une politique nationale du transport. En retour de la subvention-limite de \$7,000,000 par an, destinée à l'entretien des lignes transcontinentales du nord de l'Ontario, les chemins de fer sont tenus de réduire les taux relatifs au trafic non concurrentiel sur le parcours du «territoire-tampon». La Commission a constaté, cependant, que la concurrence croissante des divers moyens de transport constituait un régulateur des tarifs ferroviaires bien plus efficace que la subvention de soudure. Elle a constaté également que le paiement de cette subvention avait faussé inévitablement la répartition des ressources entre les moyens de transport, qu'elle avait eu des répercussions contraires sur les transporteurs en concurrence (comme les compagnies de navigation et de camionnage), et enfin, réduit la concurrence entre les chemins de fer canadiens et américains; concurrence qui avait eu jusqu'alors une influence modératrice sur le tarif-marchandises canadien. La Commission a conclu que l'élimination de la subvention de «soudure» et la réduction des taux concomitante se traduirait par une tarification générale plus équitable et, en définitive, plus favorable. En conséquence, le bill C-120 valide cette conclusion.

Ministère des transports

Le 8 mars 1965.

Pièce V

Page 1

PIÈCE ÉTABLIE À L'INTENTION DU COMITÉ PERMANENT DES CHEMINS DE FER, CANAUX ET LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES

Objet: Préférence relative aux taux des Maritimes en vertu du bill C-120.

La Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes, chapitre 174 des Statuts révisés du Canada (1952) est entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 1927 à la suite du rapport de la Commission Duncan, chargée d'enquêter sur les réclamations des provinces Maritimes. Cette commission a constaté que la situation préférentielle des Maritimes eu égard aux taux prévus pour le transport des marchandises dans les Maritimes, et des Maritimes vers l'Ouest (situation dont les expéditeurs de la région bénéficiaient depuis maintes années), avait perdu une partie de ses avantages par suite d'augmentations de taux successives. Il convenait, à son avis, de ramener cette situation à la normale.

La Loi emploie l'expression «territoire choisi» pour définir la zone maritime en question (qui comprend une partie de l'Est du Québec, et l'expression «mouvements préférés» à l'égard du trafic en jeu. La Loi enjoint au National-Canadien d'annuler les tarifs appliqués actuellement à l'égard des mouvements préférés et de leur en substituer d'autres, en réduisant les taux approximativement de 20 p. 100, sous réserve des augmentations ou des baisses qui pourraient devenir nécessaires ultérieurement pour faire face aux accroissements ou réductions touchant les frais d'exploitation.

En 1949, Terre-Neuve a été comprise dans le «territoire choisi».

Depuis 1957, la réduction a atteint l'ordre de 30 p. 100 quant au trafic de sortie, vers l'Ouest, relevant du territoire choisi. La Loi n'a subi aucune modification, mais on a autorisé l'augmentation de la subvention par vote annuel du Parlement. Aucun changement n'a été apporté à la réduction de 20 p. cent applicable au trafic afférent au territoire choisi intermédiaire.

Les changements proposés actuellement quant à la forme et l'étendue de la réglementation tarifaire des chemins de fer ne modifieront pas le traitement

préférentiel accordé au tarif-marchandises des provinces Maritimes. La Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes, qui demeurera telle quelle, énonce comme il suit, à l'article 7 les avantages statutaires des Maritimes:

7. La présente loi a pour but de procurer, dans les taux, certains avantages statutaires aux personnes et aux industries dans les trois provinces du Nouveau-Brunswick, de la Nouvelle Écosse et de l'Île du Prince-Édouard, et, de plus, sur les lignes établies dans la province de Québec et mentionnées à l'article 2, dont l'ensemble est ci-après dénommé «territoire choisi». En conséquence, la Commission ne doit approuver ni permettre des tarifs qui puissent détruire ou atteindre d'une manière préjudiciable ces avantages en faveur de personnes ou industries situées ailleurs que dans ce territoire choisi.

Les chemins de fer relevant du régime minimum-maximum pourront, sous la pression des exigences commerciales, établir des taux, sous réserve toutefois de l'article de loi précité. Il leur appartiendra de considérer si les mesures prises ailleurs en matière de taux doivent «détruire ou atteindre» d'une manière préjudiciable les avantages accordés aux expéditeurs dans le territoire choisi «en faveur de personnes ou industries situées ailleurs». Il s'agira d'une question de faits et, s'il ne s'ensuit pas que chaque taux des Maritimes doive être maintenu au-dessous de quelque autre taux ailleurs au Canada, cela signifie cependant que les chemins de fer devront être certains que leur politiques de tarification ne détruiront pas les avantages signalés à l'article 7 à propos des taux. Quoi qu'il en soit, il sera loisible aux expéditeurs du territoire choisi de se plaindre à la Commission afin d'obtenir satisfaction si l'on a détruit ou porté atteinte à leurs avantages. De cette façon, les expéditeurs des Maritimes continueront de bénéficier de préférences tarifaires.

Pièce V  
Page 2

En outre, grâce à l'élimination des charges financières imposées aux chemins de fer par les services-passagers déficitaires, des embranchements à faible densité et de l'obligation d'exploiter à perte le trafic des grains destinés à l'exportation; grâce à une plus grande liberté d'action en matière de tarification et, partant, d'une plus grande marge de concurrence dans le trafic, les chemins de fer ne seront plus tenus de compenser ces charges par des augmentations de taux horizontales, augmentations qui, dans le passé, ont pesé lourdement sur le trafic des provinces de l'Atlantique et des provinces de l'Ouest. Leur élimination améliorera, en conséquence, la situation respective de ces provinces.

Tendance encore plus marquante, l'évolution économique accélérée qui se dessine dans la région des Maritimes à la suite des mesures de développement multiples et dynamiques se manifestent dans les provinces de l'Atlantique. Vu la plus grande liberté qu'apporte la nouvelle législation, cette croissance rapide sera bien plus favorisée qu'elle ne l'aurait été par la présente Loi sur les chemins de fer, beaucoup plus liée par la réglementation. En vertu du nouveau système de taux, non seulement les chemins de fer seront mieux armés pour faire face aux changements de situation découlant de la concurrence, mais ils auront en outre l'avantage d'une plus grande souplesse d'action pour adapter les taux aux contingences particulières de «évolution» et contribuer ainsi à l'accroissement de l'expansion économique de la région.

Les pronostics pour le tarif-marchandises des Maritimes se révèlent encourageant. Le bill C-120 maintiendra les préférences existantes, et les facteurs tels que l'évolution économique accrue de la région, la recrudescence de

concurrence dans les services de camionnage et l'élimination de l'obligation, pour les chemins de fer, de transférer aux usagers des services-marchandises les pertes subies eu égard à certains services déficitaires sont autant d'indices de l'amélioration de la situation relative des provinces maritimes.

Ministère des Transports

Le 10 mars 1965.

## Appendice «F»

## LES PRINCIPES D'UNE POLITIQUE NATIONALE DES TRANSPORTS

Mémoire présenté au Comité permanent de la Chambre des communes  
des Chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques au sujet  
de la matière du Bill C-120

par la

National Farmers Union of Canada

le 23 mars 1965

## INTRODUCTION

C'est avec satisfaction que nous avons accueilli l'occasion de nous présenter devant vous pour vous faire connaître notre sentiment sur ce que doit être, au Canada, une politique nationale des transports. La *National Farmers Union* est une fédération qui groupe les associations provinciales suivantes: la *Ontario Farmers Union*, la *Manitoba Farmers Union*, la *Saskatchewan Farmers Union*, la *Farmers Union of Alberta* et la *Farmers Union of British Columbia*. Nous représentons quelque 60,000 familles d'exploitants agricoles.

Nous tenons à féliciter le Gouvernement du Canada et le ministre des Transports à qui on doit le renvoi du bill C-120 à ce comité-ci, antérieurement à sa deuxième lecture. Une demande à cet égard ayant d'ailleurs été adressée au ministre des Transports par la *Saskatchewan Farmers Union* dès le 5 octobre 1964<sup>1</sup> c'est donc avec satisfaction que nous faisons état de la suite favorable que lui a donné celui-ci.

*Ordre de renvoi*

L'ordre de renvoi du comité se trouve précisé par deux déclarations faites à la Chambre. Le mardi 16 février 1965 le ministre des Transports disait notamment:

... j'espérais (...) voir s'il ne serait pas possible d'en arriver à une entente pour que cette affaire, non le bill lui-même, car nous n'avons pas l'espoir de le voir adopter au cours de cette session, soit déferée immédiatement au comité des chemins de fer, en sorte que nous pourrions employer le temps qui reste au cours de la présente session pour entendre certaines instances que nombre de personnes veulent présenter à ce sujet...<sup>2</sup>.

Le ministre n'a pas dissimulé que le fait de renvoyer au comité la seule matière du projet de loi, bill C-120, ne comportait pas un engagement de principe en ce qui concerne celui-ci. Il affirmait encore:

Cela n'obligera personne à souscrire au principe du bill, mais permettra au comité d'accomplir un travail utile<sup>3</sup>.

Le jeudi 18 février le ministre proposait la deuxième lecture du bill C-120, la motion à cette fin étant modifiée dans le sens que voici: «Que le bill ne soit pas maintenant lu une deuxième fois, mais que la matière en soit renvoyée audit comité».

<sup>1</sup>On trouvera copie de cette lettre à l'annexe A au présent mémoire

<sup>2</sup>Hansard, 16 février 1965 (Impr. de la Reine, 1965) p.

<sup>3</sup>Ibid.

On peut donc se poser la question: «Quelle est la matière du bill?» L'article 1 du Bill C-120, sous sa forme actuelle, est actuellement ainsi conçu, en partie:

Il est par les présentes déclaré que la politique nationale du Canada en matière de transport tend à l'établissement de moyens de transport efficaces, équilibrés et pleinement satisfaisants, en permettant aux chemins de fer et à d'autres modes de transport d'entrer en concurrence<sup>1</sup>.

Sans mentionner le principe énoncé à cet article 1<sup>er</sup> contentons-nous de noter l'emploi des expressions «moyens de transports efficaces (...) et pleinement satisfaisants» et «chemins de fer et autres modes de transport» dans un contexte où il est question d'une politique. Bien que les articles suivants du projet de loi ne traitent que des chemins de fer, à peu près exclusivement, il est manifeste que les rédacteurs de ce texte se sont préoccupés des rapports entre le rail et les autres modes de transport interprovinciaux. Nous en concluons donc que par «matière» il faut entendre ici la question tout entière des transports interprovinciaux, l'accent étant plus particulièrement mis sur le rail.

Vu donc l'interprétation que nous donnons à l'ordre de renvoi nous avons résolu de nous en tenir à une discussion de principe autour d'une politique nationale des transports, en nous arrêtant plus particulièrement aux chemins de fer.

#### *Les principes d'une politique nationale des transports*

Il y a lieu d'envisager toute la question de la politique nationale des transports, dans ses principes, à la lumière du rôle classique et de l'histoire des transports dans le contexte du développement politique et social du Canada. Dans la présente partie de notre mémoire nous entendons traiter le rôle classique des transports au Canada ou, si l'on veut, leur fonction et ce qui, selon nous, doit constituer l'objectif d'une politique nationale dans le domaine des transports interprovinciaux.

#### *Le rôle classique des transports au Canada*

Dès le début du XX<sup>e</sup> siècle le Canada a pu, grâce à ses transports, se transformer en nation industrialisée et politiquement indépendante<sup>2</sup>. La mise en valeur du système Saint-Laurent-Grands Lacs au moyen de canaux, la construction du chemin de fer Intercolonial vers les Maritimes (1876) et du Pacifique-Canadien vers le littoral du Pacifique (1885) ont permis l'apparition d'une infrastructure industrielle nationale politiquement indépendante des États-Unis. Innis écrit:

L'Acte d'Union, le creusage et l'approfondissement de canaux, l'appui donné au Grand Tronc, la confédération, l'aménagement de l'Intercolonial, la Politique nationale, le chemin de fer Grand Tronc du Pacifique, celle du Transcontinental National ou du *Canadian Northern* sont nés du besoin de faire échec à la concurrence des États-Unis et de triompher en même temps de la mise hors de service, en hiver, du Saint-Laurent comme des obstacles que posaient les formations précambriennes ou contemporaines de la naissance des Rocheuses. On a voulu creuser des canaux et améliorer le système du Saint-Laurent, aménager des chemins de fer vers les Maritimes et la Colombie-Britannique, en franchissant, à cette dernière fin, les formations précambriennes du nord du lac Supérieur. Pour réaliser toutes ces liaisons, à partir de Montréal, de Québec ou de Toronto, il a fallu, par voie de conséquence, réorganiser

<sup>1</sup> Bill C-120, 14 septembre 1964.

<sup>2</sup> Voir V. Fowke, *National Policy and the Wheat Economy* (Toronto, University of Toronto Press, 1957).

les structures politiques, consentir des dons en terres ou en espèces et modifier le régime douanier, surtout dans le sens de la Politique nationale ou des préférences impériales.<sup>1</sup>

Exprimons la chose autrement. Disons que la mise en place d'un réseau de transports interprovinciaux n'a jamais été tenue pour une fin en soi. Si, au début du XIX<sup>e</sup> siècle, on avait creusé des canaux, cela tenait à ce qu'on voulait améliorer le mouvement de marchandises aussi indispensables à notre commerce que la fourrure, le bois et les céréales.<sup>2</sup>

Le réseau de canaux était, en soi, mis au service de fins économiques autres.

La construction de L'Intercolonial et des chemins de fer transcontinentaux vers l'ouest avaient pour objet de réaliser l'unité économique et politique au nord du 49<sup>e</sup> parallèle. En fait le parcours de l'Intercolonial était dicté par des considérations militaires ou commerciales plutôt que par des impératifs d'ordre économique<sup>3</sup>

Fowke observe:

On aurait tort de supposer les provinces des Prairies (. . .) privées des chemins de fer dont elles avaient besoin à défaut des chemins de fer canadiens transcontinentaux et de leurs lignes d'appoint. L'un des grands buts poursuivis par le gouvernement fédéral, à l'aube de sa politique des transports, était l'exclusion des chemins de fer américains du territoire situé à l'ouest des Grands lacs (. . .). Grâce à sa politique nationale,—tarifaire et ferroviaire,—on a pu éviter cette absorption. Du point de vue des provinces de l'Ouest, par conséquent, on doit conclure que ces lignes transcontinentales représentent une solution de rechange, dispendieuse du reste, à la présence chez elles des chemins de fer américains qui, autrement, n'auraient pas manqué de s'y installer.<sup>4</sup>

Innis écrit d'autre part:

Constatant la croissance du trafic, rémunérateur, vers l'Ouest, au début du XX<sup>e</sup> siècle, le Grand Tronc a adopté une ligne de conduite énergique, envisageant de prolonger sa ligne de Chicago à Winnipeg. Ce n'est qu'à cause des tarifs douaniers comme du refus du Gouvernement de favoriser l'aménagement d'une ligne en territoire américain qu'il s'est vu contraint à collaborer à la construction du Transcontinental national de Québec à Winnipeg, vers l'ouest, et à Moncton, vers l'Est, ainsi qu'à faire aménager par une filiale (le Grand Tronc Pacifique) une autre ligne reliant Winnipeg à Prince-Rupert. D'où la mise en place d'une ligne transcontinentale allant de Moncton à Prince-Rupert, sans liaison étroite avec le réseau principal et mal adaptée à la pénétration directe de l'Ouest.<sup>5</sup>

C'est sur le contribuable canadien que devait retomber le fardeau du financement d'un réseau interprovincial des transports au cours du XIX<sup>e</sup> siècle et du XX<sup>e</sup> siècle à ses débuts. Le gouvernement fédéral a fait les frais de la construction de l'Intercolonial.<sup>6</sup>

<sup>1</sup> H. A. Innis, *Essays in Canadian Economic History* (Toronto, University of Toronto Press, 1962) p. 229.

<sup>2</sup> Voir G. P. de T. Glazebrook, *A History of Transportation in Canada* (Toronto, McLeod Leland and Stewart Ltd., 1964) Vol. 1.

<sup>3</sup> *Ibid.*, Vol. II, Chap. VI.

<sup>4</sup> Fowke, *op. cit.* pages 68 à 69.

<sup>5</sup> Innis, *op. cit.* p. 226

<sup>6</sup> Glazebrook, *op. cit.*

La construction du Pacifique-Canadien a été rendue possible, dans une large mesure, par les subventions de l'État, les concessions de terrains et la garantie des prêts<sup>1</sup>.

Le *Canadian Northern* a bénéficié de subventions de l'État et de concessions de terrains. Le Grand Tronc Pacifique a obtenu la garantie, par les pouvoirs publics, de ses obligations et de ses emprunts. Quant au Transcontinental National, construit par le gouvernement fédéral, il a été donné au Grand Tronc Pacifique<sup>2</sup>.

Ultérieurement le *Canadian Northern*, le Grand Tronc, le Grand Tronc Pacifique et Transcontinental National et l'Intercolonial ont été fusionnés en un réseau unique dit des Chemins de fer nationaux du Canada, propriété de l'État.

Si donc les chemins de fer, à l'instar des canaux, pouvaient être des instruments de la politique nationale, on doit ajouter que la population a participé pleinement à leur création, à leur financement et, plus tard, à leur exploitation.

Résumons-nous. Le rôle classique des transports au Canada se définit ainsi. Les transports intercontinentaux n'ont jamais cessé d'être l'instrument indispensable de la politique nationale. La plupart du temps c'est le contribuable qui a fait les frais de l'exploitation de ces services, quelle que fut leur forme. Il est même arrivé qu'il ait subventionné des sociétés privées occupées à la construction et à l'exploitation de services. Dans tous les cas c'est le public—soit le gouvernement fédéral—qui a pris sur lui de réglementer et de contrôler les transports interprovinciaux, ne fut-ce qu'en s'attachant seulement à un mode de transport à la fois.

Les fonctions des transports nationaux

L'industrie—l'agriculture comprise—reste tributaire du mouvement des biens et des services. C'est dire que le transport reste l'instrument du progrès ou de la croissance industrielles.

Depuis un siècle le Canada s'est doté de modes de transport variés:

- a) Navires,
- b) Chemins de fer,
- c) Voitures automobiles,
- d) Avions,
- e) Pipelines.

Dans tous les cas précités, sans exception, l'État doit intervenir—notamment du point de vue financier—pour que l'exploitation ait quelque chance de succès. La navigation intérieure ou océanique exige des canaux, des travaux portuaires, des amers, des chenaux convenablement dragués, des bulletins météorologiques, etc. Tous ces services indispensables sont assurés par l'État, organisés et payés par lui.

Non seulement a-t-il fallu une participation financière de l'État à la construction des chemins de fer, mais en outre, par l'acquisition des Chemins de fer nationaux, celui-ci s'est directement intéressé au service ferroviaire.

Le transport par voitures automobiles exige d'autre part, routes, stations de pesage, entretien et surveillance des routes, etc., toutes choses payées par le gouvernement fédéral ou par la province.

Le premier service aérien national dans notre pays a été fourni par une société d'État. Par ailleurs la compétence du gouvernement fédéral s'étend à

<sup>1</sup> Voir *A Historical Analysis of the Crow's Nest Pass Agreement and Grain Rates*, mémoire soumis par la Province de la Saskatchewan à la Commission royale des transports, 1960; Chap. V et annexes A & B; Glazebrook, *op. cit.*, Chap. VII à IX.

<sup>2</sup> Glazebrook, *op. cit.*, Chap. X; C. Martin, *Dominion Lands Policy, Canadian Frontiers of Settlement*, ed. W. A. MacIntosh & W. Joeg (Toronto, The Macmillan Co. 1938) Chap. IV et V.

l'aménagement et à la construction d'aérogares, à la préparation de cartes aériennes, à la réglementation des envolées.

Pour résumer disons que quel que soit le mode de transport envisagé, les services interprovinciaux ont un rôle, une fonction à jouer dans l'économie canadienne. Ces services à leur tour, en tout ou en partie, doivent compter sur la réglementation, le financement et la surveillance des pouvoirs publics.

#### *Les objectifs d'une politique nationale*

Nous avons voulu montrer que notre évolution historique s'est déroulée parallèlement à celle des services de transport nationaux, élément essentiel, irremplaçable de cette évolution. A la vérité, c'est consciemment et de propos délibéré qu'on a fait des transports un instrument de politique nationale.

Nous prétendons en outre que la fonction ultime des transports interprovinciaux, de ce point de vue, n'a pas changé. Assurer des services nationaux reste un *moyen* de réaliser des objectifs à la fois politiques et économiques.

Reconnaissant le rôle historique et fonctionnel des transports dans l'évolution politique et économique de notre pays, nous estimons que les transports interprovinciaux doivent être assimilés à une industrie du type «service», indispensable au bien être économique et à l'avenir de notre nation. Considérée de ce point de vue la mise en place de transports interprovinciaux doit être un *moyen* vers une fin, non une fin en soi.

Rappelons à ce propos le rapport de la Commission royale sur les transports (Commission Macpherson). Au Volume II les commissaires font observer:

Presque toute transaction effectuée au cours de l'existence d'un pays comporte des frais de transport parmi les éléments du prix de revient. Ainsi la situation matérielle d'un pays s'améliore quand les marchandises sont fabriquées et les services rendus dans des conditions telles que le coût réel du transport est maintenu au minimum nécessaire pour assurer des services<sup>1</sup> tout à fait suffisants.

Les Commissaires s'abstiennent toutefois de définir les objectifs d'une politique nationale des transports selon la définition «pleinement satisfaisants». Ils préfèrent ne s'arrêter qu'aux moyens à employer pour en arriver à cette fin. Pour reprendre leurs propres termes ils ne sont préoccupés que de l'«efficacité des transports eux-mêmes». Deux idées essentielles se retrouvent tout au long de leur thèse et de leurs vœux: l'économie et l'efficacité. Pour la Commission une politique nationale des transports doit viser à l'économie et à l'efficacité du service.

Pour nous elle a ennobli les moyens à utiliser pour rendre nos transports économiques et efficaces: elle en a fait une fin en soi. Ce n'est pas la mise en place des transports interprovinciaux qui, à ses yeux, serait l'objectif d'une politique nationale, mais plutôt ceux qui les assurent. Le critère n'est plus le besoin, mais l'économie—il faut en conséquence que le service soit rentable et bénéficiaire—et, partant, la capacité concurrentielle.

Plus loin les Commissaires expriment autrement la même idée:

Il doit être évident que tant que le système de transport devra rendre des services qui ne comportent aucun encouragement du point de vue commercial, l'aide financière de l'État devra constituer un élément nécessaire de toute politique de transport<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> Rapport de la Commission royale sur les transports, Décembre 1961, Vol. II, Chap. 1, page 10.

<sup>2</sup> *Ibid.*, Chap. VII, p. 195.

Entendons par là que ceux qui assurent les transports doivent être tenus à ne fournir que les seuls services qui leur procurent un bénéfice. Dans les cas où l'intérêt national exige que l'on en assure sans espoir de profit, les frais devront en être assumés par le contribuable. Constatons ici qu'il n'est nullement question de diminuer ces frais en en défalquant les bénéfices réalisés au titre de l'exploitation de services rentables, mais bien plutôt qu'il y a lieu de recourir au trésor public, s'il y a lieu, pour garantir le bénéfice des exploitants.

C'est un point de vue que nous ne saurions admettre. Toute politique nationale devant avoir pour objet premier le service de la nation,—en l'occurrence en matière de transports,—il n'est pas inutile de répéter que les transports interprovinciaux ont toujours été considérés comme un instrument employé au développement et à la conservation d'une nation viable, politiquement et économiquement. Cela reste vrai aujourd'hui. Quant aux moyens à employer pour assurer les services de transport il importe de les adapter à cette fin. Il faut continuer à éviter de les considérer comme une fin en eux-mêmes.

#### *L'application de la politique nationale*

Nous avons dit plus haut que les transports doivent être assimilés à une industrie du type *service*, employée au développement et à la conservation d'une nation viable, politiquement et économiquement. Considérons maintenant les modalités pratiques d'application de cette politique.

Abordons la question sous trois rubriques. 1) *Comment* ces services seront-ils assurés? 2) *Où* le seront-ils? 3) *Comment* en fera-t-on les frais? Autrement dit, ce qui nous préoccupe ici ce sont les modalités pratiques de mise en place de ces services, la détermination des besoins à cet égard, et le financement.

#### *La mise en place des services*

L'industrie des transports n'est pas, au Canada, restée étrangère aux profondes transformations techniques des années cinquante et soixante. À l'intérieur même de services anciens on a assisté à des innovations. C'est ainsi par exemple que depuis 1945 les deux grands chemins de fer, CN et CP, ont introduit de profonds changements dans leur exploitation. L'introduction de la traction par diesels, la modernisation et l'augmentation de capacité du parc roulant, l'introduction de la régulation centrale dite CTC, l'automatisation des gares de triage, le programme dit de «l'agence centrale», l'extension des limites des sections, la mécanisation de l'entretien de la voie, l'abandon des lignes secondaires, l'introduction des passages sans arrêts aux terminus, la centralisation des ateliers de réparation et la mise en service de moyens mécanographiques dans les bureaux, autant d'innovations qui ont complètement transformé l'exploitation ferroviaire dans notre pays<sup>1</sup>.

D'autres innovations ont augmenté la capacité ou les possibilités d'autres modes de transport. L'amélioration des routes, par exemple, la construction de grandes routes interprovinciales, le programme d'accès aux ressources, ainsi que la fabrication de moyens plus perfectionnés et plus puissants de transport routier ont permis l'utilisation des camions pour les transports à longue distance, domaine jadis réservé exclusivement au rail<sup>2</sup>.

Le perfectionnement des appareils ainsi que la mise en service du moteur à réaction ont d'autre part augmenté les possibilités et la capacité des avions.

Des modes de transport complètement nouveaux ont également fait leur apparition, pipelines par exemple. Ceux-ci n'ont pas jusqu'ici été utilisés pour

<sup>1</sup> Voir à ce sujet le mémoire présenté par Frank Hall au Comité permanent des Chemins de fer, canaux et ligne télégraphiques, Procès-verbaux et témoignages, n° 1, Chambre des communes, le 6 octobre 1963.

<sup>2</sup> Voir D. W. Carr, «Truck-Rail Competition in Canada». Rapport de la Commission royale des transports, 1962, Vol. III.

le transport des fluides sur de longues distances, mais l'examen que nous avons fait de cette question nous permet d'affirmer qu'il n'est pas impossible qu'ils soient un jour employés au transport de solides, telles les céréales<sup>1</sup>.

Bref la mise en place de services interprovinciaux satisfaisants ne saurait souffrir du manque de moyens. Au contraire, l'expérience des vingt dernières années nous laisse croire qu'à l'avenir ceux-ci iront en se multipliant. Il s'agit surtout d'harmoniser, de coordonner, de planifier et de réglementer tous ces modes sur le plan et dans l'intérêt nationaux. Jusqu'ici, au niveau fédéral, on n'a pas encore créé de bureau ou d'autorité compétente propre à satisfaire à ce besoin.

En 1938 le Parlement adoptait la loi sur les transports aux termes de laquelle était créé la Commission des transports. On songeait ici, primitivement, à créer un office fédéral chargé de coordonner et d'harmoniser les opérations de tous les transporteurs: maritimes, ferroviaires ou aériens.

En 1944 le Parlement adoptait une nouvelle ligne de conduite en ce domaine, la loi sur les transports, modifiée, étendait la compétence de la Commission des transports à l'aménagement, à l'entretien, à l'exploitation et aux tarifs des chemins de fer, des compagnies de téléphones, de télégraphes et de messageries, aux péages sur les ponts ou dans les tunnels internationaux, à la délivrance des permis et à la détermination des tarifs des navires circulant sur les Grands lacs et à toutes les autres questions définies dans ladite loi ou dans toute autre loi particulière intéressant les transports.

Quant aux transports aériens ils ont été soumis à la Commission des transports aériens (1944) seule compétente en matière de réglementation de ce mode de transport, à l'excursion de la Commission des transports.<sup>2</sup>

En 1947, le Parlement adoptait une loi créant la Commission maritime canadienne. Celle-ci ne possède pas la compétence de la Commission des transports du point de vue de la réglementation. Elle constitue néanmoins des archives sur les services de navigation et administre les subventions au cabotage adoptées annuellement par les Chambres.

En 1961 la Commission royale MacPherson proposait la création d'un Conseil consultatif des transports qui serait chargé de procéder régulièrement à l'examen des investissements en ce domaine et de présenter des vœux généraux au ministre des Transports.

En 1964 le gouvernement fédéral saisissait le Parlement du Bill C-120. Les dispositions de ce projet de loi comportaient une nouvelle fragmentation de la ligne de conduite générale du gouvernement fédéral en ces matières. L'article 72-A prévoyait notamment la création d'une Autorité ou administration chargée de l'organisation rationnelle des embranchements et responsable au ministre de l'Agriculture<sup>3</sup> (Article 72-F).

Là où le gouvernement fédéral a clairement manqué à son devoir—et il doit en dernière analyse partager cette responsabilité avec le Parlement—c'est qu'il n'a pas su constituer une autorité fédérale unique compétente en matière de transport, chargée de la réglementer nationalement et dans l'intérêt du pays tout entier. Il y a là de quoi déconcerter. Affirmer la nécessité d'une autorité de ce genre c'est insister inutilement sur ce qui doit être parfaitement clair.

<sup>1</sup> Voir *Abstracts of Fluid Dynamic Research Papers* (Edmonton, Research Council of Alberta, 1963); G. W. Hodgson & S. Bolt, «The Pipeline Flow of Capsules», Communication n° 15 à la réunion annuelle de l'Association canadienne du génie, 1962.

<sup>2</sup> Les transports aériens sont en outre réglementés par la loi sur l'aéronautique de 1927 qui vise l'immatriculation des aéronefs, la sécurité et la surveillance de la navigation aérienne et la délivrance des permis aux équipages. Cette loi a été modifiée en 1944 de façon à faire une place à la Commission des transports aériens.

<sup>3</sup> Pour la critique du Bill C-120, voir l'Appendice B.

Nous formulons en conséquence le vœu que le Comité envisage la création d'un office fédéral des transports, chargé d'harmoniser, de coordonner, de planifier et de réglementer les transports sur le plan national, sans acception de mode.

Cet office devrait en principe posséder la compétence dont est actuellement investie la Commission des transports.<sup>1</sup>

Plus précisément cet office aurait juridiction en matière de détermination et de réglementation des tarifs-voyageurs ou marchandises, de placements, d'appréciation des besoins de services, de mise en place de ces derniers, soit, en général, de l'harmonisation des services, sans acception de mode. Cet office serait responsable au ministre des Transports.

#### Détermination des besoins de service

La demande d'un service de transport peut être à la fois régionale et manifeste ou locale et douteuse. La Commission MacPherson a exprimé le vœu que la réglementation des rapports entre la demande et l'offre soit, à cet égard, fonction des impératifs du marché.

Les Commissaires conviennent cependant qu'on ne saurait compter sur ces impératifs pour garantir la desserte de certaines régions. Nécessité d'un service, dans ces conditions, devient synonyme de possibilité de bénéfices. Qui dit «non rentable» dit en même temps «inutile». Or rien n'est plus éloigné de la vérité.

Selon nous il y a une solution de rechange à cette soumission aux impératifs du marché, solution intelligente et méritant dès lors d'être retenue. Elle satisfait en outre aux exigences de la politique nationale des transports dont il a été fait état dans le paragraphe précédent du présent mémoire.

Il y a lieu de créer un bureau chargé de l'organisation rationnelle des transports dont l'objet serait de mesurer et d'apprécier les besoins en matière de transport, sans acception de mode. Cette Administration dépendrait de l'Office fédéral des transports dont il a été question ci-dessus et auquel elle serait responsable.

Ce bureau serait pourvu d'un personnel de recherche: économistes spécialisés dans les questions de transport, économistes et sociologues. Ces cadres aideraient à déterminer les besoins économiques et sociaux en ce qui concerne les transports.

L'Office fédéral serait saisi des demandes des expéditeurs ou des localités à cet égard, de même que des requêtes des transporteurs tendant à assurer ou à abandonner certains services. Celui-ci, à son tour, saisirait le Bureau de ces questions pour étude.

Cette étude revêtirait deux aspects. 1) Le Bureau procéderait à des études régionales, constamment tenues à jour et servant de critère d'appréciation des besoins. En outre ces services pourraient demander à leurs cadres de recherche de procéder aux études nouvelles qui pourraient apparaître nécessaires à la lumière de demandes nouvelles. 2) Ils organiseraient des audiences publiques où les parties intéressées auraient l'occasion d'exposer et de soutenir leurs thèses. En se fondant sur ces études, comme sur ces audiences, l'Administration mesurerait la nécessité d'un service de transport, dans un cas donné et transmettrait des vœux conformes à l'Office fédéral.

Dans la plupart des cas ce dernier ferait siens les vœux du Bureau. Cependant, en rendant son jugement, il pourrait envisager toute la question posée par les vœux qui lui sont transmis dans une optique plus générale, celle de l'intérêt national dans son ensemble.

<sup>1</sup> Voir le chap. 234 des statuts du Canada, «Loi concernant les chemins de fer».

Il y a lieu en outre de constituer une instance d'appel de la recommandation du Bureau, celle-ci devant précisément être l'Office fédéral.

En déterminant la nécessité d'un service il y a lieu, selon nous, de s'arrêter à trois considérations primordiales.

- 1) L'intérêt économique du transporteur;
- 2) L'intérêt économique de l'expéditeur ou de la collectivité desservie;
- 3) L'intérêt social général de cette dernière dans la mesure où il est en cause.

#### Financement du service

Tout service de transport se paye. Voici comment, selon nous, on devrait procéder:

Les transporteurs doivent fixer les tarifs-marchandises jugés par eux justes et raisonnables.

Ces tarifs seraient homologués par l'Office fédéral des transports, à peu près comme ils le sont actuellement par la Commission des transports dans le cas des tarifs-marchandises des chemins de fer. Répétons que l'Office serait invariablement parfaitement libre de fixer, de modifier ou d'homologuer lesdits tarifs.

Les déficits annuels provoqués par l'exploitation de services de transports seront comblés par le trésor fédéral au moyen de subvention. Celui qui demande une subvention aura à administrer la preuve qu'il a assuré ledit service dans les meilleures conditions possibles d'économie et de rendement.

Les frais que comporte le versement de ces subventions fédérales aux compagnies de chemin de fer dont l'exploitation annuelle doit se solder par un déficit—condition de la mise en place d'un service exigé par une politique nationale des transports—seront couverts par la nation dans son ensemble plutôt que par tel ou tel secteur de l'économie.

#### Application aux chemins de fer canadiens

Dans les deux premières parties du présent mémoire nous avons cherché à préciser ce que doit être l'objectif d'une politique nationale des transports et à exposer les modalités pratiques de son application. Dans cette dernière partie nous allons chercher à établir, en partie, le rapport entre ce qui précède—principes et modalités—et l'exploitation de nos chemins de fer.

#### Les transports considérés collectivement

Si c'est collectivement qu'on doit envisager l'ensemble de tous les modes de transports à mettre à la dispositions de l'usager éventuel il ne saurait être question de traiter à part le cas des chemins de fer. Là où il le faut il y a intérêt à remettre à jour et à modifier les dispositions législatives existantes en vue de créer un Office ayant compétence dans le domaine des transports tout entier, chemins de fer compris.

On pourrait, à titre d'illustration, poser les questions suivantes: Doit-on s'attendre à ce que les compagnies de chemins de fer desservent une agglomération donnée lorsque les entreprises de camionnage ou de pipe-line peuvent, séparément ou ensemble, assurer le même choix de services plus efficacement et à meilleur compte? C'est là, évidemment, une question de jugement. Les prétentions des entreprises de pipe-line et de camionnage sont-elles raisonnables et justifiées? La question d'économie et d'efficacité mise à part, les services ferroviaires sont-ils nécessaires en l'instance? Il appartiendrait à une autorité impartiale de soupeser ces questions et ces jugements, une autorité responsable sur le plan national et munie des pouvoirs nécessaires, une autorité capable d'apprécier la situation et d'agir dans l'intérêt de la nation. Avant

tout, des questions et des jugements de cet ordre se rapportant aux services ferroviaires ne sauraient être considérés sans tenir compte des autres moyens de transport.

#### Détermination des besoins en matière de services ferroviaires

A l'heure actuelle la Commission des transports régleme et régit la construction et l'abandon des services ferroviaires et des embranchements. Ce principe, dans l'ensemble, est bien fondé et nous rejetons, sans réserve aucune, les propositions actuelles du bill C-120 au sujet de l'abandon des embranchements<sup>1</sup>.

Nous estimons, cependant, que la politique actuelle en matière de réglementation et de régie de la construction et de l'abandon des services ferroviaires et embranchements, pourrait être améliorée de deux façons:

Premièrement, la Commission des transports devrait être remplacée par l'autorité fédérale dont nous venons de parler afin de placer toute la question des services ferroviaires dans un cadre plus étendu et plus significatif.

Deuxièmement, il y aurait lieu d'aider l'autorité fédérale à accomplir sa tâche en créant l'organisme de rationalisation des transports dont il a également été traité. Cet organisme s'occuperait des demandes formulées en vue d'obtenir l'autorisation d'exploiter ou d'abandonner des services ferroviaires ou des embranchements. La fonction d'enquête de l'organisme viendrait ainsi compléter la fonction judiciaire de l'autorité.

#### Taux de transport des marchandises

Nous proposons que les pouvoirs actuels de la Commission des transports en matière de réglementation soient transportés à l'autorité fédérale envisagée. Nous rejetons les propositions du bill C-120 visant à réduire les pouvoirs actuels de la Commission, autrement dit, l'article 15 du bill<sup>2</sup>. Nous estimons l'établissement des taux de transport des marchandises beaucoup trop important pour laisser cette tâche à la discrétion des comptgnies de chemins de fer.

Comme nous le disions auparavant, nous appuyons les taux de l'accord du Nid-de-Corbeau pour la farine et les céréales.

#### L'économie et la compétence des chemins de fer

Nous estimons qu'il sera parfois nécessaire, dans l'intérêt national, d'assurer des services ferroviaires non rentables. Dans des cas semblables nous recommandons que le gouvernement fédéral octroie des subventions afin de compenser toute perte subie.

Nous tenons à souligner, toutefois, que ces subventions ne devraient être versées aux compagnies de chemins de fer qu'en fonction de leur déficit global d'exploitation. Il faudrait exiger qu'elles compensent leurs pertes sur les services dits non rentables en prélevant à même les bénéfices qu'elles réalisent sur les services rentables. Le gouvernement fédéral ne devrait leur accorder des subventions qu'en cas de déficit sur leur exploitation globale.

Il importe en outre que, dans la mesure du possible, l'autorité fédérale des transports s'assure de l'exploitation efficace et avantageuse des services ferroviaires. Nous entendons par là que les compagnies de chemins de fer devraient normalement exploiter leurs services efficacement et le plus avantageusement possible, mais que dans l'intérêt national elles pourront parfois être appelées à assurer des services sur lesquelles elles ne récupéreront pas leurs frais d'exploitation. Il ne faudrait pas pour autant permettre que les besoins nationaux

<sup>1</sup> Voir l'Appendice B.

<sup>2</sup> Ibid.

en matière de services non rentables pousse aux dépenses exagérées ou à l'emploi abusif des deniers publics.

A cette fin nous recommandons la nationalisation de la compagnie des chemins de fer Pacifique-Canadien et l'intégration de son réseau à celui des chemins de fer nationaux. Les motifs à l'appui de la nationalisation de cette compagnie se résument comme il suit:

1. La compagnie des chemins de fer Pacifique-Canadien a déclaré ouvertement qu'elle n'est pas prête à assurer des services ferroviaires autres que ceux comportant un intérêt commercial.
2. La compagnie n'est pas disposée à combler les pertes subies sur les services non rentables ni en prélevant à même les bénéfices qu'elle réalise sur ses services rentables, ni à même ceux qu'elle réalise sur ses nombreux placements dans d'autres industries.
3. La présence de deux compagnies de chemins de fer entraîne le double emploi des voies, du matériel et des ressources.
4. L'intégration des deux réseaux et l'exploitation d'un seul réseau intégré placé sous une seule direction permettrait de réaliser des économies.

#### Conclusions et recommandations

Comme par le passé, les transports interprovinciaux sont indispensables à l'essor économique et politique de notre pays. Les transports constituent une industrie de service et c'est ainsi qu'il convient de les considérer.

Les services de transports devraient être assurés en fonction des besoins sociaux et économiques des expéditeurs et de la collectivité, qu'il s'agisse de la collectivité régionale ou nationale. Le coût d'un tel service, bien qu'important, est néanmoins d'intérêt secondaire.

Voici les recommandations que nous soumettons à votre attention:

1. Il y aurait lieu d'établir une seule autorité fédérale des transports munie des pouvoirs nécessaires pour harmoniser, régler et régir un programme national de service de transport de tout ordre.
2. Cette autorité devrait s'occuper des transports nationaux dans leur ensemble.
3. L'autorité devrait relever du ministre des Transports.
4. Il y aurait lieu de créer un organisme relevant de l'autorité pour l'aider à déterminer les besoins en matière de service.
5. La compagnie des chemins de fer Pacifique-Canadien devrait être nationalisée et intégrée afin de constituer un seul réseau de l'État.

Le tout respectueusement soumis,  
L'Association nationale des cultivateurs du Canada.

CHAMBRE DES COMMUNES

Deuxième session de la vingt-sixième législature

1964-1965

---

COMITÉ PERMANENT

DES

CHEMINS DE FER, CANAUX  
ET LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES

*Président:* M. JEAN-T. RICHARD

---

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule 17  
(supplément)

---

SÉANCE DU MARDI 23 MARS 1965

---

Concernant le

Bill C-120, Loi modifiant la Loi sur les chemins de fer, la Loi sur les transports ainsi que la Loi sur les chemins de fer Nationaux du Canada et abrogeant la Loi sur le National-Canadien et le Pacifique-Canadien.

---

TÉMOINS:

*De la Commission du Port de Halifax:* M. J. W. E. Mingo, président, et M. Ray March, secrétaire exécutif; *de l'Union nationale des cultivateurs du Canada:* M. Roy Atkinson, président, et M. James N. McCrorie, directeur de la recherche.



## APPENDICE «A»

5 octobre 1964

L'honorable J. W. Pickersgill,  
Ministre des Transports,  
Chambre des communes,  
Ottawa, Canada

Monsieur,

Après avoir soigneusement étudié le libellé du bill C-120 nous sommes d'avis qu'en principe nous ne saurions l'accepter sous sa forme actuelle.

Selon nous, le principe du bill se résume ainsi: Les compagnies de chemin de fer seront autorisées à rivaliser avec les autres moyens de transport afin de réaliser des bénéfices (art. 1a). Les embranchements ou sections d'embranchements dont l'exploitation ne rapporte aucun bénéfice aux compagnies sont susceptibles d'être éliminés (art. 314). Si l'intérêt public exige qu'un embranchement ou section d'embranchement sur laquelle la compagnie ne réalise aucun bénéfice soit maintenu, celle-ci sera dédommée des pertes subies (art. 315f). La compagnie ne sera pas tenue d'exploiter une ligne d'embranchement non rentable au-delà du 30 juin 1979 (art. 314c), à moins d'y être astreinte par un décret en conseil (paragraphe 5 de l'art. 314c) et, le cas échéant, sera dédommée des pertes subies (paragraphe 6 de l'art. 314g).

En d'autres termes, le bill C-120 vise à assurer aux compagnies de chemin de fer un cadre dans lequel elles pourront réaliser des bénéfices sur les capitaux qu'elles ont investis en faisant concurrence aux autres entreprises de transport. Les besoins des expéditeurs et des collectivités se trouvent relégués au second plan. Nous tenons à souligner que ceci ne correspond nullement à la politique nationale en matière de transports élaborée au Canada au cours des années. En vertu du bill C-120 les besoins des compagnies ferroviaires passent avant ceux des intéressés qui requièrent de tels services. L'Association des cultivateurs de Saskatchewan ne saurait accueillir ce principe.

En outre, le principe selon lequel les taux de transport des marchandises seront établis conformément aux articles 325 et 15 est également inacceptable. Etant donné l'importance des transports transcontinentaux pour l'économie nationale, nous estimons que l'établissement de ces taux étant essentiel on ne saurait permettre aux compagnies de chemin de fer d'en décider à leur discrétion et selon leur bon plaisir. Les dispositions des articles 328 et 325 ne modifient en rien le principe énoncé aux articles 325 et 15. Les taux de l'accord du Nid-de-Corbeau et les exemptions déterminées par les compagnies de chemins de fer constituent, non plus la base mais des exceptions à la politique nationale en matière de transports. La détermination et la réglementation publiques des taux de transport des marchandises ne forment plus les pierres d'arête de la politique nationale des transports.

En conséquence, nous demandons respectueusement au gouvernement de renvoyer le bill C-120 au comité des chemins de fer de la Chambre avant sa deuxième lecture. En tenant des audiences publiques le comité verra peut-être

possible de modifier le bill à la satisfaction des expéditeurs, de la collectivité et des compagnies de chemin de fer.

Veillez agréer, monsieur, l'assurance, de nos sentiments distingués.

Le président,

Roy Atkinson.

Copies transmises aux: Très honorable L. B. Pearson, premier ministre,  
Très honorable J. G. Diefenbaker, chef de l'Opposition,  
MM. T. C. Douglas, député, chef du Nouveau Parti Démocratique,  
R. N. Thompson, député, chef du Crédit Social,  
Rhéal Caouette, député, chef du Ralliement Créditiste.

## APPENDICE «B»

Mémoire présenté par

L'ASSOCIATION DES CULTIVATEURS DE LA SASKATCHEWAN

au

COMITÉ DES CHEMINS DE FER DU CONSEIL EXÉCUTIF PROVINCIAL

au sujet du

Bill C-120

Regina (Saskatchewan)

4 janvier 1965

## Introduction

L'Association des cultivateurs de la Saskatchewan sait gré de l'occasion qui lui est fournie de soumettre ses opinions au sujet du bill C-120 au Comité des chemins de fer du Conseil exécutif de la province de Saskatchewan. L'Association et ses membres félicitent le gouvernement de mener cette enquête sur la nature et les conséquences du bill C-120. Nous espérons que ces recherches lui permettront d'énoncer fermement les opinions des citoyens de la Saskatchewan au gouvernement fédéral et au Parlement.

La position de l'ACS vis-à-vis du bill C-120.

A l'occasion de la 15<sup>e</sup> convention annuelle de l'Association, tenue en décembre 1964, les événements qui ont précédé l'introduction du bill C-120 à la Chambre des communes le 14 septembre ont été longuement étudiés et la résolution suivante a été adoptée à l'unanimité:

- (1) Le principe sur lequel le bill C-120 est fondé est totalement inacceptable aux cultivateurs de la Saskatchewan.
- (2) Les dispositions visant l'abandon des lignes d'embranchement sont insuffisantes.
- (3) Les dispositions relatives à l'établissement des taux de transport des marchandises sont à l'encontre de l'intérêt public.

Nous nous proposons d'expliquer ces trois conclusions en détail.

Le principe du bill C-120

Le bill C-120 est fondé sur les conclusions et les recommandations de la Commission royale MacPherson sur les transports. Une note explicative du bill se lit, comme il suit:

Les recommandations que renferme le rapport sur l'enquête relative aux transports visent la réglementation des chemins de fer dans un climat de libre concurrence . . . Le présent bill a pour objet général de donner suite à ces recommandations, dans la mesure où la loi sur les chemins de fer constitue un cadre approprié à une telle fin.<sup>1</sup>

En introduisant la résolution sur le bill C-120 le ministre des Transports a déclaré, en partie, ceci au sujet des recommandations de la Commission royale MacPherson:

. . . les recommandations en général se sont imposées au gouvernement et nous nous proposons dans l'ensemble de demander au Parlement de les traduire en une mesure législative . . .<sup>2</sup>

<sup>1</sup> Bill C-120, vingt-sixième Parlement, 13 Élisabeth II, 1964, note explicative n° 1.

<sup>2</sup> Débats de la Chambre des communes, 14 septembre 1964, p. 8,168.

Ainsi, le principe sur lequel le bill C-120 est fondé découle des constatations et des recommandations de la Commission MacPherson que nous allons brièvement examiner.

La Commission constate que la politique nationale mise au point au cours des années en matière de transports ne répond plus aux conditions actuelles. Les commissaires estiment que l'industrie des transports s'est modifiée avant tout par suite de l'apparition de divers modes de transports qui se rivalisent, et prétendent qu'une politique appropriée aux monopoles ferroviaires ne convient plus lorsqu'il y a concurrence. Ainsi la Commission a constaté principalement que les entreprises de transport se font concurrence.<sup>1</sup>

Les commissaires ont tiré une conclusion importante de cette constatation, à savoir:

La politique nationale en matière de transports doit viser la neutralité sur le plan économique dès qu'il y a concurrence. Donné cette neutralité essentielle on ne voit guère pourquoi les divers moyens de transport n'affronteraient pas la concurrence selon leur capacité de s'adapter aux nouvelles technologies et leur compétence en matière de gestion. A condition que la politique en matière de transports reste neutre, de nouvelles méthodes et de nouveaux modes de transport se développeront selon leur capacité d'affronter la concurrence tandis que les anciens disparaîtront du fait qu'ils seront dépassés.<sup>2</sup>

En d'autres termes, lorsque divers moyens de transport se rivalisent les services à assurer, les modes de transport, les taux de transport des marchandises et ainsi de suite, devraient être déterminés d'après l'importance de la concurrence et non en vertu de règlements ou de lois. Les commissaires ont également noté ceci:

Nous sommes convaincus que la nation est assurée de retirer des avantages de la stimulation que comporte les bénéfices maximaux et que cette stimulation peut donner de bons résultats lorsque la propriété est partagée entre les secteurs privé et public à condition qu'on instruisse, autorise et réglemente les entreprises de transport appartenant à l'Etat de façon à ce qu'elles se conforment aux critères commerciaux courants.

La perspective de réaliser des bénéfices maximaux dans le cadre de la concurrence devient ainsi la cheville ouvrière des transports. Qu'est-ce que cela signifie en réalité? Un directeur du Pacifique-Canadien répond de manière succincte et peu équivoque à cette question:

Les capitaux dont la compagnie a besoin pour acquérir des biens fonds et du matériel lui sont fournis par des capitalistes qui cherchent à réaliser un bénéfice légitime sur leur placement. Si la compagnie doit

<sup>1</sup> Nous doutons du bien fondé de cette constatation. Les données du troisième volume du rapport de la Commission indiquent bien que les compagnies de chemins de fer ont accaparé une large part de l'industrie du camionnage. Après avoir énuméré les consolidations effectuées dans cette industrie, M. Carr ajoute:

«Malgré ces consolidations la concentration de l'industrie du camionnage de location au Canada n'était guère importante bien que l'organisation globale du P.-C. n'était pas loin d'occuper une position dominante.» «La concurrence entre les entreprises de camionnage et les compagnies ferroviaires» Volume III, p. 43.

De plus est, les commissaires n'écartent pas entièrement la possibilité que les compagnies ferroviaires participent encore davantage à l'industrie du camionnage. Voici, en partie, ce qu'ils disent à ce sujet:

«...le seul inconvénient à l'exploitation poussée du camionnage est le danger que ceci représente pour les camionneurs indépendants. Toutefois, ce danger ne persistera que si les compagnies ferroviaires exploitent ces services avec plus de compétence que les camionneurs indépendants ou les entreprises privées. Il ne faudrait pas les mettre à l'amende à cause de leur compétence.» Volume II, p. 81.

<sup>2</sup> Rapport de la Commission royale des Transports, décembre 1961, vol. II, c. X, p. 276.

continuer de desservir le Canada comme elle l'a fait par le passé il lui faut constamment des fonds qu'elle puisse affecter à l'achat de matériel. Or, les capitalistes ne mettront leurs fonds à la disposition de la compagnie que si celle-ci les laisse entrevoir la possibilité de réaliser des bénéfices raisonnables sur ses opérations.<sup>1</sup>

La déclaration de cet administrateur du P.-C. mérite notre attention. Tout d'abord, il en ressort clairement que la compagnie n'assurera des services ferroviaires que si:

- a) les capitaux dont elle a besoin lui sont fournis, et
- b) les capitaux investis rapportent ce qu'elle considère être un «bénéfice raisonnable».

La compagnie Pacifique-Canadien ne s'engage à assurer des services ferroviaires au Canada que si ces deux conditions sont remplies. Ainsi, l'objectif de la compagnie est parfaitement clair, soit, elle cherche à réaliser des bénéfices pour ses actionnaires. La question d'assurer des services de transport est réléguée au second plan.

Ensuite, il est de toute évidence que la compagnie envisage la question des transports nationaux de façon très étroite. Ce fait est reconnu dans le rapport de la Commission MacPherson. Les commissaires remarquent que dans l'intérêt de la nation ou d'une agglomération il est parfois nécessaire d'assurer des services ferroviaires dans des conditions qui ne permettent pas à la compagnie de réaliser des bénéfices; voici ce qu'ils disent à ce sujet:

Il est de toute évidence que tant que les entreprises de transport seront appelées à assurer des services ne comportant aucune stimulation commerciale, l'aide pécuniaire du gouvernement constituera nécessairement un élément de la politique en matière de transport.<sup>2</sup>

En d'autres termes, il faut s'attendre à ce que les compagnies ferroviaires n'exploitent que des embranchements ou sections d'embranchement qui leur rapportent des bénéfices, mais si l'intérêt d'une agglomération ou l'intérêt national exige qu'elles exploitent un embranchement ou assurent un service non rentables il appartient la collectivité d'en assumer les frais.

Nous pouvons maintenant reformuler le principe du bill C-120. Jusqu'à présent les transports ferroviaires, pour ce qui est de la politique nationale, ont été considérés comme un moyen permettant d'atteindre un objectif, lequel consiste à créer et à maintenir une nation économiquement et politiquement viable. Le bill C-120 transforme la politique nationale en une politique selon laquelle les transports seront considérés comme une fin en soi. Ainsi, l'objectif de la politique nationale en matière de transports consiste maintenant à créer un climat dans lequel les divers moyens de transport pourront se rivaliser librement. La concurrence déterminera le mode et le genre de service que l'on assurera. Autrement dit, les rentrées ou les bénéfices sur le capital détermineront où, quand et comment les services de transport seront assurés, et ce ne seront plus les besoins de services ferroviaires dont on tiendra compte en premier lieu, mais les bénéfices réalisés sur les capitaux investis.

L'Association des cultivateurs de la Saskatchewan ne saurait admettre ce principe. Pour des considérations d'ordre géographique et régional, l'économie du Canada a eu, et a encore, besoin d'un réseau de transports inter-provinciaux qui réponde aux exigences des expéditeurs. Si dorénavant les

<sup>1</sup> Mémoire soumis par M. S.M. Gossage, vice-président et directeur général, région des Prairies, compagnie de chemins de fer Pacifique-Canadien à la Saskatchewan Provincial Conference of Railway Retention Committees, tenue à Régina le 22 novembre 1963.

<sup>2</sup> Rapport de la Commission MacPherson, op. cit., Chapitre VII, page 195.

services ferroviaires ne seront assurés que lorsqu'ils rapporteront des bénéfices aux compagnies de chemin de fer, il est de toute évidence que nombre d'expéditeurs et de collectivités vont se voir privés de ces services.

On pourrait riposter que la Commission MacPherson et le bill C-120 tiennent compte de cette possibilité. Le bill énonce clairement que les compagnies de chemins de fer pourront être appelées à assurer des services ferroviaires aux collectivités et aux expéditeurs même si elles subissent des pertes en assurant ces services. Toutefois, le bill prévoit également que le public, autrement dit le contribuable, indemniserá les compagnies de chemins de fer de toutes pertes qu'elles subiront en exploitant des services non rentables. L'Association des agriculteurs de la Saskatchewan s'oppose également à ce principe.

*Nous estimons que ce principe n'est rien de plus qu'un moyen injuste et inéquitable de prélever des impôts.*

Examinons un cas hypothétique: un chemin de fer rapporte une perte de \$1,000 sur l'embranchement A et un profit de \$1,000 sur l'embranchement B dans une année financière donnée. Supposons ensuite que la compagnie ferroviaire fait une demande d'abandon de l'embranchement A, abandon qu'autorise la Commission des transports, alors que l'Autorité de rationalisation des embranchements exige que la compagnie continue à exploiter l'embranchement A pendant deux autres années dans l'intérêt du public.

Le bill C-120 prévoit que le public doit compenser la compagnie ferroviaire pour toutes pertes qu'elle prétend avoir subies par son maintien de l'embranchement A pendant les deux années en question. Le bill *n'oblige pas* la compagnie de compenser la perte de l'embranchement A par le gain de l'embranchement B, soit \$1,000. Autrement dit, le public canadien est taxé pour garantir une exploitation rentable au National-Canadien et au Pacifique-Canadien. Dans le cas du premier, propriété de l'État, le principe est absurde; dans le second cas, le principe est difficilement justifiable. Il est sans précédent que le public canadien ait accepté que les deniers publics servent de garantie de rentabilité du Pacifique-Canadien pour chacune des lignes qu'il exploite. La SFU rejette catégoriquement l'idée que le public canadien soit davantage imposé afin de garantir un service convenable de la part du Pacifique-Canadien.

#### Abandon des embranchements

Le bill prévoit la marche à suivre pour l'abandon de tout embranchement ou partie d'embranchement non rentable. A cet effet deux critères sont prévus pour ce qui est de définir un embranchement non rentable, à savoir, les pertes dites «réelles» et... tels autres facteurs qu'elle (la Commission des transports) jugera pertinente.

Le bill définit les «pertes réelles» comme étant l'excédent des...

...frais qu'a subis la compagnie au cours d'une de ses années financières par suite de l'exploitation de la ligne et de l'activité ferroviaire qui y a pris ou qui s'y est terminée, sur les revenus de la compagnie pour la dite année provenant de l'exploitation de la ligne et de l'activité ferroviaire qui y a pris naissance ou s'y est terminée...<sup>1</sup>

Les «autres facteurs» que la Commission des transports *peut estimer* pertinents lorsqu'il s'agit de décider si un embranchement ou une partie d'embranchement déterminée n'est pas rentable, ne sont pas définis dans le bill.

L'article 168 de la Loi sur les chemins de fer tel que modifié par les articles 6 et 314B du bill C-120, indique clairement que les abandons seront effectués au hasard.

<sup>1</sup> Bill C-120, art. 314A.

L'Association des cultivateurs de la Saskatchewan estime que ces dispositions sont totalement insuffisantes. Le critère des « pertes réelles » seul est clair, mais l'autre est on ne peut plus vague. Le bill passé sous silence les besoins des expéditeurs, les services de transport de remplacement, y compris les embranchements connexes et autres facteurs dont il faudrait tenir compte en *déterminant* si un embranchement est non rentable et devrait, en conséquence, être abandonné.

En outre, les abandons effectués au hasard ne correspondent pas aux besoins de notre pays. La question des services de transport à assurer au Canada devrait être envisagée à la fois sur le plan national et régional. A cet effet il faudrait étudier tous les aspects sociaux et économiques d'une région et en apprécier objectivement ses besoins en matière de services ferroviaires. Une telle étude préliminaire servirait de guide pour déterminer les lignes à abandonner, les lignes à conserver et celles qu'il y aurait lieu d'aménager afin d'assurer le service dont on a besoin.<sup>1</sup>

Les services ferroviaires devraient être assurés en fonction des besoins sociaux et économiques des expéditeurs et des collectivités. L'A.C.S. insiste que les frais occasionnés en assurant ces services devraient être compris dans l'appréciation des besoins. Toutefois, le coût du service ne devrait pas être le seul critère dont on se sert pour déterminer si un embranchement devrait être abandonné ou non.

Enfin, l'A.C.S. estime que les pertes subies soit disant en assurant des services ferroviaires, ne sauraient être déterminées de façon satisfaisante en fonction d'un embranchement ou partie d'embranchement particulier, ni en fonction d'une année financière déterminée. L'Association a du mal à croire qu'un gouvernement responsable puisse réellement recommander une loi semblable au Parlement. Tout d'abord, il est impossible d'établir objectivement les pertes ou les bénéfices réalisés sur un embranchement ou partie d'embranchement pendant une année financière quelconque. Ensuite, même si la chose était possible, les bénéfices et les pertes sont normalement calculés pour l'exploitation globale pendant un certain nombre d'années. Dans le cas de la Saskatchewan, les expéditions de céréales par chemin de fer pourraient se trouver réduites à la suite de récoltes successivement insuffisantes. Si elles jugeaient bon, les compagnies ferroviaires pourraient prétendre que de nombreux embranchements ne sont pas rentables si les « pertes réelles » demeuraient le principal critère lorsqu'il s'agit de déterminer si un embranchement est non rentable. Nous savons pourtant, d'après notre expérience, que ces mêmes embranchements pourraient être utilisés au maximum si une période de récoltes insuffisantes était suivie d'une série de récoltes exceptionnelles.

Le bill prévoit la création d'une administration dite de l'organisation rationnelle des embranchements dont une des principales fonctions consisterait à fixer la date à laquelle les embranchements considérés comme non rentables par la Commission des transports seraient abandonnés. Le bill stipule qu'en fixant la date des abandons l'Administration devra tenir compte des facteurs que voici:

- a) des autres moyens de transport véritablement ou vraisemblablement disponibles pour la région desservie par l'embranchement;
- b) le délai raisonnablement requis pour modifier les facilités qui dépendent en totalité ou en partie des services fournis par l'embranchement, de manière à disloquer le moins possible l'économie de la région desservie par cet embranchement;
- c) l'effet probable qu'entraînera sur d'autres lignes ou d'autres voituriers l'abandon total ou partiel de l'embranchement à diverses dates;

<sup>1</sup> D'autres détails sont donnés à ce sujet dans un mémoire adressé au ministre des Transports le 12 mai 1964. Voir Appendice A.

- d) toute règle qu'a prescrite l'Administration pour que soient traitées de façon ordonnée les demandes d'abandon de lignes dans la région desservie par l'embranchement ou les régions avoisinantes;
- e) la possibilité de maintenir en exploitation la totalité ou une partie de l'embranchement en modifiant la méthode d'exploitation;
- f) la possibilité de maintenir en exploitation la totalité ou une partie de l'embranchement, dans le réseau d'un autre voiturier sur rail, au moyen de l'achat ou de la location de l'embranchement par une autre compagnie ferroviaire ou de quelque autre façon; et
- g) les besoins futurs probables, en matière de transport, de la région desservie par l'embranchement.<sup>1</sup>

Autrement dit, le bill ne permet que l'étude de sujets tels que les autres facilités de transport, les besoins économiques et sociaux de la localité et ainsi de suite, lorsqu'il s'agit de fixer la date d'abandon d'une ligne complète ou partielle.

Le bill, toutefois, détermine le délai durant lequel l'Administration peut fixer une date à cet abandon. Il est énoncé au paragraphe (3) de l'article 314-C du bill que l'Administration peut ordonner de continuer l'exploitation d'un embranchement non rentable lorsqu'il est de l'intérêt public de le faire. Cependant, le bill se poursuit ainsi:

...rien au présent paragraphe ne doit s'interpréter comme exigeant la poursuite de l'exploitation de l'embranchement ou d'un de ses tronçons au delà du 30 juin 1979.<sup>2</sup>

Il n'y a qu'une seule exception à cette disposition. Le paragraphe (5) de l'article 314-C prévoit que, sur demande, le gouverneur en conseil (c.-à-d. le cabinet fédéral) peut laisser en suspens l'abandon d'un embranchement après le 30 juin 1979, s'il estime qu'il est de l'intérêt public de poursuivre l'exploitation de la ligne.

Si l'Administration de l'organisation rationnelle des embranchements demande à une compagnie de chemin de fer de poursuivre l'exploitation d'un embranchement non rentable, il faudra dédommager la compagnie des pertes subies à même des sommes prélevées sur le Trésor fédéral. En effet, le bill prévoit que les compagnies de chemins de fer peuvent exploiter des embranchements rentables ou les tronçons qui s'y rattachent; en général, elles ne sont pas obligées d'exploiter les embranchements non rentables ou des parties qui s'y rattachent; toutefois, si l'Administration exige qu'une compagnie de chemin de fer exploite, pendant une période de temps donné, un embranchement non rentable, le public devra dédommager la compagnie des pertes encourues.

Le Syndicat des agriculteurs de la Saskatchewan trouve inacceptables ces dispositions du bill. En effet, le bill prévoit que les présumés bénéfices faits par les compagnies de chemins de fer, dans l'exploitation des embranchements dits rentables, ne devront pas servir à compenser les pertes subies par les embranchements non rentables ou certains de leurs tronçons. Le contribuable canadien sera obligé de couvrir ces présumées pertes à même son propre portefeuille.

Le syndicat fait valoir que le contribuable canadien a déjà fait de forts placements dans l'industrie des chemins de fer au Canada. Dans le cas du Pacifique-Canadien, le public canadien a fourni à la compagnie une subvention au comptant de 25 millions de dollars et a consenti au choix qu'elle a fait de

<sup>1</sup> Bill C-120, art. 314-C (2).

<sup>2</sup> Ibid., Article 314-C, paragraphe (3).

25 millions d'acres de terre, y compris les droits miniers, en retour de la construction d'une ligne principale à l'Ouest, pour rattacher les prairies non colonisées et la côte du Pacifique à l'Est.<sup>1</sup> En outre, le public a fourni au total au Pacifique-Canadien une somme cumulative de \$106,280,334 en subventions au comptant et frais de construction, et une quantité cumulative générale de 43,962,546 acres en subventions sous forme de terres.<sup>2</sup> Ces chiffres comprennent les subventions originaires pour la construction de la principale ligne transcontinentale faite aux environs de 1880, mais ils ne comprennent pas un octroi fédéral de 53,580 acres et des octrois provinciaux de 8,150 acres faits à la Compagnie pour le droit de passage et des terrains de postes.

Le syndicat recommande vivement que lesdits embranchements ou lignes principales rentables soient obligés de couvrir—en partie, ou dans la mesure du possible, en entier—les présumées pertes sur lesdits embranchements non rentables. En plus, vu les lourds investissements publics dans les chemins de fer canadiens, nous recommandons l'organisation rationnelle de tout le réseau ferroviaire qui serait exploité sous une seule direction et mis en marche comme service public.

#### Tarif-marchandises

La Commission des transports est actuellement habilitée à fixer les tarifs-marchandises, et aucune compagnie de chemin de fer ne peut publier un tarif de taxes qui n'a pas reçu l'approbation de la Commission des transports ou qui ne se conforme pas à ses règlements.

L'article 15 du bill C-120 abroge les pouvoirs que détient actuellement la Commission. Le bill exige simplement que les compagnies de chemins de fer produisent leurs tarifs à la Commission. La Commission est habilitée seulement à établir des règlements pour fixer ou déterminer à quelle époque, à quel endroit et de quelle manière ce tarif doit être produit, publié, tenu accessible au public, et modifié, unifié, remplacé ou annulé.

L'article 334, paragraphe 1, de la Loi stipule que, sauf disposition contraire de la présente loi, tous les taux de transport pour les marchandises doivent être compensatoires. Qu'entend le bill par taux de marchandises compensatoires? Il en donne la définition au paragraphe 2 de l'article 334:

Un taux de marchandises doit être considéré comme compensatoire lorsqu'il excède les frais variables du trafic en cause, que la Commission détermine.

Et au paragraphe 3 du même article:

Lorsqu'elle détermine les frais variables de tout trafic aux fins du présent article, la Commission doit a) tenir compte de tous les postes et facteurs qui, selon les règlements de la Commission, sont pertinents dans la détermination des frais variables et b) calculer ce qu'il en coûte en capital dans tous les cas, en se fondant sur les dépenses en capital, qui, selon l'approbation de la Commission, sont appropriées pour la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique.

Il y a un certain nombre d'exemptions à cette politique générale de détermination des tarifs-marchandises. La plus importante est celle du tarif du pas du Nid-de-Corbeau. Il existe en outre un certain nombre d'exemptions générales.

<sup>1</sup> *An Historical Analysis of the Crow's Nest Pass Agreement and Grain Rates*. Texte présenté par la province de la Saskatchewan à la Commission royale sur les transports, 1960, (Regina: Imprimeur de la Reine, 1961).

<sup>2</sup> La Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, 1923-1963, Bureau fédéral de la statistique, Tableau 3.

**Le paragraphe 4 de l'article 334 stipule que:**

Après enquête, la Commission peut rejeter tout taux de marchandises qu'elle ne juge pas compensatoire.

et à l'article 335, paragraphe 1, le bill se lit ainsi:

Un expéditeur de marchandises, pour lesquelles il n'existe aucun autre parcours ou service pratique, assuré par un voiturier public qui ne soit ni un ou des voituriers par chemin de fer, ni une combinaison de voituriers par chemin de fer, s'il n'est pas satisfait du taux applicable au transport de ces marchandises peut, après négociation avec un voiturier par chemin de fer en vue d'une révision du taux, demander à la Commission de déterminer les limites probables entre lesquelles se situerait un taux fixé par elle pour le transport des marchandises; et la Commission doit informer l'expéditeur des limites entre lesquelles se situerait probablement un taux fixé pour le transport des marchandises.

et au paragraphe 2 de l'article 335:

Après avoir été informé par la Commission des limites probables entre lesquelles se situerait un taux fixé pour le transport des marchandises, l'expéditeur peut demander à la Commission de fixer un taux pour le transport des marchandises, et cette dernière peut, après l'enquête qu'elle estime nécessaire, fixer un taux égal aux frais variables du transport des marchandises, plus cent cinquante pour cent de ces frais variables, à titre de taux fixe applicable au transport des marchandises pour lesquelles la demande a été faite, (ci-après appelées au présent article les «marchandises en cause»).

Le syndicat ne peut pas accepter les dispositions du bill, aux termes desquelles l'établissement des tarifs-marchandises est exempté de la réglementation et de la vérification du public. Le tarif du pas du Nid-de-Corbeau, déjà la pierre d'angle de la politique nationale en matière de transport, constitue maintenant l'*exception* en politique nationale. La question de fixer et de déterminer les tarifs-marchandises ne relève plus, et de loin, du contrôle public, et elle est laissée à la discrétion des compagnies de chemins de fer. Le syndicat présente que l'établissement des tarifs-marchandises au Canada est une affaire trop importante pour la laisser au bon plaisir soit du National-Canadien ou du Pacifique-Canadien.

Il reste une dernière remarque à faire au sujet des tarifs-marchandises. L'article 329 du bill prévoit le paiement d'une subvention fédérale aux compagnies de chemins de fer, à l'égard de toutes pertes subies dans le transport du grain, selon le tarif du pas du Nid-de-Corbeau. Cette disposition se rattache aux revendications faites par le chemin de fer Pacifique-Canadien à la Commission royale McPherson et portant que les compagnies de chemins de fer ensemble avaient perdu quelque 70 millions de dollars dans le transport du grain, en 1958, selon le tarif du pas du Nid-de-Corbeau.

La Commission a mené sa propre enquête et a estimé que les pertes de la compagnie de chemin de fer, dans le transport du grain selon le tarif du pas du Nid-de-Corbeau, étaient pour l'année 1958, de l'ordre de 23 millions de dollars.

Le syndicat du blé de la Saskatchewan a fait savoir au Syndicat des agriculteurs que ces présumées pertes pouvaient s'expliquer simplement par les modes de comptabilité employés dans le calcul des frais. Le syndicat des agriculteurs se joint au syndicat du blé de la Saskatchewan pour rejeter les revendications des compagnies de chemins de fer portant qu'elles ont subi des pertes dans le transport du grain selon le tarif du pas du Nid-de-Corbeau. En plus, nous appuyons le syndicat du blé lorsqu'il prétend qu'une subvention au tarif du pas du Nid-de-Corbeau, comme en propose le bill C-120, pourrait mettre en péril la continuation de l'application de ce tarif.

## Recommandations:

En se fondant sur les arguments présentés ci-dessus, le Syndicat des agriculteurs de la Saskatchewan fait respectueusement les recommandations qui suivent: Il faudrait amender le bill C-120 pour qu'il comporte les points suivants:

(1) Une déclaration portant que le transport interprovincial au Canada est une industrie de service nécessaire au bon fonctionnement de l'économie canadienne;

(2) L'établissement d'une seule agence gouvernementale relevant du ministre des Transports, qui coordonnerait, harmoniserait, régulariserait et contrôlerait le transport interprovincial, quel qu'en soit le mode;<sup>1</sup>

(3) L'offre de services de transport par rail ou autres modes de transport, établis selon les besoins sociaux et économiques qu'on a de ces services;

(4) L'offre de services de transport par rail au prix coûtant;

(5) L'établissement d'une Administration de l'organisation rationnelle des lignes ferroviaires sous la juridiction de l'agence fédérale des transports mentionnée à (2) ci-dessus, et devant répondre à cet organisme; parmi les fonctions de cette Administration figurent:

- a) L'unification et l'organisation rationnelle de tous les réseaux ferroviaires interprovinciaux au Canada (Voir (6) ci-dessous).
- b) Le maintien d'un département de recherche engagé dans l'étude et l'examen continuels du fonctionnement des chemins de fer, des besoins changeants du service ferroviaire, des priorités de placements, etc.
- c) L'examen des demandes visant soit l'abandon des embranchements ou l'établissement de nouveaux services ferroviaires, alors que la décision à ces propos serait renvoyée à l'agence fédérale.

(6) La nationalisation de la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien et le fusionnement du réseau du Pacifique-Canadien avec le réseau du National-Canadien (Voir (5a) ci-dessus);

(7) L'établissement, la réglementation et le contrôle des tarifs-marchandises par l'agence fédérale mentionnée à (2) ci-dessus;

(8) La réaffirmation du maintien du tarif statutaire du pas du Nid-de-Corbeau.

Le Syndicat des agriculteurs de la Saskatchewan fait ces recommandations dans l'espoir que le gouvernement de la Saskatchewan accordera son appui à l'égard des principes et des propositions présentés dans cet exposé.

Le tout respectueusement soumis.

<sup>1</sup> L'argumentation à l'appui de ce genre d'organisme fédéral de transport se trouve à l'Appendice A, pp. 3-7.



CHAMBRE DES COMMUNES

Deuxième session de la vingt-sixième législature

1964-1965

---

COMITÉ PERMANENT

DES

CHEMINS DE FER, CANAUX  
ET LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES

*Président:* M. JEAN-T. RICHARD

---

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule 18

---

SÉANCE DU JEUDI 25 MARS 1965

---

Concernant le

Bill C-120, Loi modifiant la Loi sur les chemins de fer, la Loi sur les transports ainsi que la Loi sur les chemins de fer Nationaux du Canada et abrogeant la Loi sur le National-Canadien et le Pacifique-Canadien.

---

TÉMOINS:

*De l'Association des manufacturiers canadiens:* MM. J. Mitchell, président, A. R. Treloar, A. S. Marshall, W. J. Rae, R. E. Barron. *De l'Association des embranchements du Manitoba:* MM. G. Jamieson, vice-président, D. F. Rose, R. MacKenzie et Alan Scharth.

ROGER DUHAMEL, M.S.R.C.  
IMPRIMEUR DE LA REINE ET CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE  
OTTAWA, 1965

COMITÉ PERMANENT  
DES  
CHEMINS DE FER, CANAUX ET LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES

Président: M. Jean-T. Richard  
Vice-président: M. Joseph Macaluso  
et MM.

Addison	Guay	McBain
Armstrong	Gundlock	McNulty
Balcer	Hamilton	Millar
Basford	Hahn	Mitchell
Beaulé	Horner ( <i>Acadia</i> )	Muir ( <i>Lisgar</i> )
Berger	Howe ( <i>Wellington- Huron</i> )	Nugent
Boulanger	Kindt	Olson
Cadieu	Korchinski	Orlikow
Cameron ( <i>Nanaïmo- Cowichan-Les Îles</i> )	Lachance	Pascoe
Cantelon	Laniel	Prittie
Cantin	Latulippe	Rapp
Cowan	Leblanc	Regan
Crossman	Legault	Rhéaume
Crouse	Lessard ( <i>Saint-Henri</i> )	Rideout ( <i>M<sup>me</sup></i> )
Deachman	Lloyd	Rock
Fisher	Macdonald	Southam
Forbes	MacEwan	Stenson
Granger	Marcoux	Stewart
Grégoire	Matte	Tucker
		Watson ( <i>Assiniboïa</i> )—60.

(Quorum 12)

Le secrétaire du Comité,  
Marcel Roussin.

## PROCÈS-VERBAUX

Le JEUDI 25 mars 1965

(34)

Le comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques se réunit à 10 h. du matin sous la présidence de M. J. Macaluso, vice-président.

*Présents:* M<sup>me</sup> Rideout et MM. Berger, Cameron (*Nanaimo-Cowichan-Les Îles*), Cantelon, Cantin, Fisher, Forbes, Kindt, Korchinski, Lachance, Macaluso, Matte, Millar, Mitchell, Muir (*Lisgar*), Pascoe, Rapp, Rock, Southam, Stewart, Tucker—21.

*Aussi présents:* De l'Association des manufacturiers canadiens: MM. J. Mitchell, président; A. R. Treloar, administrateur; A. S. Marshall, W. J. Rae et R. E. Barron, membres de l'association. De l'Association des embranchements du Manitoba: MM. G. Jamieson, vice-président; D. F. Rose, directeur exécutif; R. MacKenzie, directeur exécutif; Alan Scharth, C.R., avocat.

*Aussi présents:* M. H. B. Neilly, économiste en chef, Direction des chemins de fer et des routes, ministère des Transports; M. K. D. M. Spence, C.R., avocat-conseil de commission, Compagnie de chemins de fer du Pacifique-Canadien; M. Alastair MacDonald, C.R., et M. Walter Smith, représentant de la Société des chemins de fer Nationaux du Canada.

Le comité poursuit l'étude de la question visée par le bill C-120.

Au début de la séance, une discussion porte sur la difficulté d'obtenir le quorum. Le président informe le comité qu'il saisirait qui de droit de ce problème.

Après une discussion sur l'à-propos de lire les mémoires ou de les considérer comme ayant été lus,

Sur la proposition de M. Forbes, appuyé par M. Stenson,

*Il est décidé*—Que les mémoires soient maintenant lus au comité.

Le président présente M. Mitchell qui donne lecture d'un mémoire dont le comité a reçu des exemplaires en anglais et en français.

Le comité interroge ensuite les témoins de l'Association des manufacturiers canadiens.

Le président remercie les témoins de leur collaboration, et ils se retirent.

Ensuite, le comité décide que M. Jamieson donnera lecture du mémoire de l'Association des embranchements du Manitoba et que l'interrogatoire des témoins sera remis à la prochaine séance, plus tard aujourd'hui. (*Voir, à l'appendice G, la carte annexée au mémoire.*)

A midi vingt, le comité suspend la séance qui sera reprise à 3h. 30 aujourd'hui.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI  
(35)

Le comité se réunit à 3 h. 50, sous la présidence de M. J. Macaluso, vice-président.

*Présents:* M<sup>me</sup> Rideout et MM. Armstrong, Berger, Boulanger, Cantelon, Cantin, Crouse, Deachman, Fisher, Forbes, Hahn, Lachance, Leblanc, Legault, Lessard (*Saint-Henri*), Macaluso, Macdonald, Millar, Muir (*Lisgar*), Orlikow, Pascoe, Rapp, Regan, Rock, Southam, Stewart —26.

*Aussi présents:* De l'Association des embranchements du Manitoba: MM. Jamieson, vice-président; D. F. Rose, directeur exécutif; R. MacKenzie, directeur exécutif; M. Alan Scharth, C.R., avocat-conseil; Du ministère des Transports: MM. H. B. Neilly, économiste en chef, Direction des chemins de fer et des routes; K. D. M. Spence, C.R. avocat-conseil de commission, Compagnie de chemins de fer du Pacifique-Canadien; Walter Smith, représentant de la Société des chemins de fer Nationaux du Canada.

Le comité poursuit l'interrogatoire des témoins de l'Association des embranchements du Manitoba.

Après discussion, le comité ayant fini de poser des questions, les témoins se retirent.

Le président informe le comité que le mardi 30 mars, les témoins suivants seront entendus:

Le comité législatif national, Fraternité internationale des cheminots, Ottawa.

La Ligue canadienne du trafic industriel, Toronto, Ontario.

La Commission de transport des provinces Maritimes, Halifax, Nouvelle-Écosse.

A 5 h. 05 de l'après-midi, le Comité s'ajourne au mardi 30 mars 1965.

*Le secrétaire du Comité,*  
Marcel Roussin.

## TÉMOIGNAGES

JEUDI 25 mars 1965

Le VICE-PRÉSIDENT: Messieurs, nous avons le quorum.

Avant de commencer nos travaux, je demande aux représentants de l'Association des manufacturiers canadiens et de l'Association des embranchements du Manitoba de nous excuser d'avoir commencé la réunion en retard. Trois comités siègent aujourd'hui; le Comité des relations industrielles, le Comité de la défense et le nôtre. Ce n'est quand même pas une excuse, car notre comité compte 60 membres et il suffit de 12 présences pour avoir le quorum.

M. MUIR (*Lisgar*): Monsieur le président, puis-je vous interrompre pour ajouter quelques mots à ce sujet? A mon avis, il est honteux de voir que sur les 60 membres d'un comité, on ne puisse en réunir que 12 dont 10 sont des Conservateurs. La moitié des 60 membres du comité sont du parti ministériel et c'est la même chose dans tous les comités de la Chambre. Pourtant, il faut compter sur les membres de l'opposition pour constituer le quorum. Vous devriez, monsieur le président, signaler personnellement au premier ministre que les membres de son parti ne s'acquittent pas de leur tâche au sein des comités. C'est vraiment honteux de faire attendre des hommes occupés comme nos témoins, sans doute, mais aussi des membres du Parlement. Ils ont bien d'autres travaux et ils doivent attendre durant une demi-heure, tout simplement parce que le parti libéral n'arrive pas à obtenir de ses membres qu'ils assistent aux réunions. Je proteste énergiquement.

Le VICE-PRÉSIDENT: Je vous comprends très bien ce matin. Pour revenir à ce que vous avez dit, il est arrivé à tous les partis de n'avoir aucun représentant à des réunions de comité, monsieur Muir, et je trouve que vous avez quelque peu généralisé. Toutefois, j'ai pris bonne note de vos observations et je verrai à signaler la chose à qui de droit.

M. KINDT: Monsieur le président, j'aimerais ajouter une idée à ce propos. Le gouvernement ne pourrait-il pas désigner un homme qu'on appellerait «agent des horaires» et de qui les présidents de comités devraient obtenir la permission de tenir des réunions afin d'éviter pareil chevauchement?

Le VICE-PRÉSIDENT: Tous nos comités ont le même problème, comme tout le monde le sait. C'est une affaire de régie interne. On a étudié la question.

M. KINDT: Mais vous n'avez rien fait pour résoudre le problème. C'est comme toutes les études du gouvernement actuel: elles n'aboutissent à rien.

Le VICE-PRÉSIDENT: Je dois déclarer que cette affirmation est irrecevable, monsieur Kindt. Elle est entachée de partialité et je n'ai aucune intention de faire le jeu de préjugés, ni ici, au sein d'aucun comité. Nous devrions commencer nos travaux.

Je veux vous présenter M. Mitchell, président du Service du transport de l'Association des manufacturiers canadiens. M. Mitchell vous présentera lui-même les autres membres de sa délégation.

M. MILLAR: Quel est l'employeur de M. Mitchell?

M. JOHN MITCHELL (*président, Comité du transport l'Association des manufacturiers canadiens*): Je suis directeur du transport de la Société Dupont du Canada.

M. MILLAR: Je vous ai fourni l'occasion de faire une petite annonce.

M. MITCHELL: Je représente ici la délégation de l'Association des manufacturiers canadiens en ma qualité de président du Comité du transport de cette association. Mes compagnons ici sont: M. A. S. Marshall, membre du comité, et M. W. J. Rae, lui aussi membre du comité. Notre délégation comprend en outre M. A. R. Treloar, directeur du Service du transport de l'AMC, et M. R. E. Barron, directeur adjoint du Service du transport de l'AMC.

Le VICE-PRÉSIDENT: Messieurs, nous avons le mémoire en notre possession depuis plus d'une semaine. Comme je l'ai déjà expliqué, j'ai l'intention que ce mémoire soit considéré comme lu et imprimé en appendice au compte rendu de nos délibérations d'aujourd'hui. Je m'en remets cependant à la décision du Comité. Si la méthode vous convient, j'aimerais que quelqu'un présente une motion. Sinon, nous ferons lire le mémoire au complet. M. Mitchell et sa délégation sont prêts à expliquer les points principaux du mémoire et à répondre à vos questions sur tout le document.

M. FORBES: Je propose que le mémoire soit lu.

M. STENSON: J'appuie cette proposition.

Le VICE-PRÉSIDENT: La motion est adoptée.

M. CANTELON: A l'avenir, quand nous aurons eu des mémoires en notre possession depuis plus d'une journée, ne faudrait-il pas les considérer comme lus?

Le VICE-PRÉSIDENT: Je trouve qu'il serait logique de considérer les mémoires comme ayant été lus si nous les avons reçus depuis plus de deux ou trois jours. Tous les membres du Comité ont le devoir de lire les mémoires avant de participer aux réunions. Les délégations se donnent beaucoup de mal pour rédiger leurs mémoires qui nous sont envoyés, puis imprimés en plusieurs exemplaires, en français et en anglais. On me permettra de signaler que l'Association des manufacturiers canadiens a vu elle-même à faire rédiger et distribuer son mémoire dans les deux langues. Quoi qu'il en soit, j'espère qu'à l'avenir, le Comité voudra considérer les mémoires comme ayant été lus. Ainsi, les délégations pourront en souligner les points saillants et répondre à toute question.

M. MITCHELL: Mémoire soumis par l'Association des manufacturiers canadiens au comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques de la Chambre des communes relativement au Bill C-120,

Loi modifiant la Loi sur les chemins de fer, la Loi sur les transports ainsi que la Loi sur les chemins de fer Nationaux du Canada et abrogeant la Loi sur le National-Canadien et le Pacifique-Canadien.

## 1. Préambule

L'Association des manufacturiers canadiens est très sensible à l'honneur qui lui est fait d'être invitée à soumettre un mémoire à votre Comité relativement au Bill C-120.

Fondée en 1871, l'Association ne poursuit aucun but lucratif ou politique et elle groupe des manufacturiers intéressés à s'occuper collectivement de leurs problèmes communs. L'Association réunit plus de 6,000 membres dispersés dans plus de 600 villes, municipalités et localités de l'Atlantique au Pacifique, et qui produisent environ 75 p. 100 de toute la production manufacturière du Canada. Permettez-nous de souligner que plus des trois-quarts des entreprises du qui la composent comptent moins de 100 employés.

L'acuité du problème des chemins de fer augmente constamment par suite de la concurrence de plus en plus intense que se livrent les différents modes

de transport depuis la Seconde guerre mondiale, et dans son rapport, la Commission royale d'enquête sur les transports a fait ressortir toute l'importance et la nécessité de trouver un moyen d'y remédier.

L'Association est d'avis que le contenu du bill ci-dessus mentionné, qui vise à alléger le fardeau imposé aux chemins de fer, tant par la loi que par la politique nationale, est un grand pas dans la bonne voie, puisqu'il a pour objet d'apporter des modifications importantes aux règlements qui régissent l'économie de leurs services-marchandises et de leurs messageries.

Les principes clairement énoncés dans la politique nationale des transports en vue d'obtenir un mode de transport efficace, équilibré et suffisant semblent éminemment bien fondés. Les opinions et propositions soumises par l'Association sur certains aspects de l'objet du bill n'en dérogent aucunement.

## 2. Abandons de lignes (Articles 4, 6 et 7)

Après mûre réflexion, l'Association est d'avis que le programme d'organisation rationnelle d'abandon pourrait être appliqué avec plus d'efficacité et d'économie par un seul organisme, soit la Commission des transports du Canada, d'après le mode d'administration proposé par la Commission royale d'enquête sur le transport pour l'application de ses recommandations sur les méthodes de rationalisation des installations des chemins de fer, comme en fait foi son rapport. (Vol. II, de la page 172 à la page 177).

D'après nous, les façons de procéder indiquées aux articles ci-haut mentionnés du bill, relativement à l'abandon de certaines lignes, et au partage des fonctions et des responsabilités entre l'Administration de l'organisation rationnelle des embranchements, la Commission des transports du Canada et le Ministre de l'Agriculture, ainsi qu'aux dispositions concernant le droit d'appel au Gouverneur en conseil, compliqueraient inutilement la mise en pratique de ces recommandations et seraient une source de retards aussi bien que de dépenses additionnelles en offrant des occasions d'étendre sur un nombre d'années ces mises en application.

## 3. Dispositions en vue d'éviter la distinction injuste, la préférence indue, et les préjudices

L'Association est d'accord avec le but du bill qui est d'abroger les dispositions actuelles devenues maintenant désuètes de la Loi sur les chemins de fer interdisant la distinction injuste, la préférence indue et les préjudices en ce qui concerne les tarifs de transport et les services; ces dispositions empêchent les chemins de fer d'exploiter leur potentiel au maximum dans un climat de libre concurrence.

Elle se rend également compte qu'une fois que les paragraphes de la loi relatifs à ces dispositions auront été abrogés, il appartiendra uniquement à la direction des chemins de fer d'exercer cette liberté nouvelle jusqu'à l'extrême opposé, qui serait la licence de faire distinction injuste impunément, entre les usagers du transport par voie ferrée, que la différence de traitement puisse être attribuée ou non à la concurrence d'autres modes de transport. Autrement dit, même si l'abrogation de certaines entraves législatives qui empêchent les chemins de fer de concurrencer d'autres moyens de transport est motivée par des considérations de justice et d'équité, elle peut par contre ouvrir la voie à des difficultés s'il doit en résulter que les usagers des chemins de fer deviennent exposés aux caprices des compagnies de chemin de fer qui auront le pouvoir de déterminer si oui ou non elles favoriseront un expéditeur au détriment d'un autre qui lui fait concurrence sur le même marché.

Une fois que les modifications proposées par ce bill auront été promulguées, les chemins de fer seront libres, pourvu que leur tarif soit compensatoire, non

seulement de faire face à la concurrence, mais de créer eux-mêmes une concurrence. Si, pour s'assurer le transport des marchandises d'un certain expéditeur dans un marché donné, une compagnie de chemin de fer décide de couper la tarif d'un autre mode de transport à un niveau trop bas pour ce dernier, et si cette même compagnie de chemin de fer refuse un traitement analogue à un autre expéditeur en compétition sur le même marché, l'expéditeur lésé n'aura aucun recours immédiat et pourra subir des dommages irréparables. Invoquer les prévisions du nouveau paragraphe 317 au moyen d'une demande au gouverneur en conseil en vue de l'institution d'une enquête relative aux actions posées par les compagnies de chemin de fer qui pourraient avoir eu un effet préjudiciable à l'intérêt public serait un moyen peu pratique de remédier à la situation. Même s'il s'agit d'un tarif convenu en conformité de la loi sur le transport, un expéditeur qui allègue une discrimination indue a accès à la Commission des transports du Canada qui a le pouvoir de fixer pour son trafic un tarif soumis aux mêmes conditions que celles qui sont attachées au tarif convenu.

L'Association recommande respectueusement que les amendements à la loi sur les chemins de fer comprennent une clause qui permettrait à un usager des chemins de fer de recourir directement à la Commission des transports du Canada lorsque cet usager allègue avoir été l'objet de distinction injuste de la part des chemins de fer s'il est démontré que cette injustice n'était pas justifiée par la concurrence ou par d'autres conditions qui ne dépendent pas des chemins de fer.

#### 4. Les tarifs des taux de catégorie

L'article 332 de la Loi sur les chemins de fer qui prescrit les spécifications relatives aux tarifs de taux de catégorie serait abrogé par l'article 17 du bill. Les tarifs de taux de catégories constituent le moyen qu'emploient les chemins de fer pour s'assurer qu'ils ont un taux enregistré à la Commission en conformité avec la loi sur les chemins de fer pour tout transport qui comporte une expédition sur leurs rails et, de façon générale, ce taux représente le taux maximum des chemins de fer. Jusqu'à présent, par suite d'un règlement statutaire, les tarifs des taux de catégories ont été publiés pour toutes les distances que parcourt une compagnie de chemin de fer.

Une fois ce règlement abrogé, les compagnies de chemins de fer se verront nanties, par l'article 326, de pouvoirs presque exclusifs quant à la préparation et à la mise en vigueur des tarifs, des taxes et des taux. Le paragraphe 2 de ce dernier article prévoit que les taxes peuvent s'appliquer au réseau entier du chemin de fer ou en partie. Conformément à ce paragraphe, les taux de catégories pourraient être publiés pour certains embranchements du chemin de fer, et le trafic qui doit être transporté d'un embranchement à un autre pourrait être taxé de la somme des taux locaux particuliers publiés pour chaque distance que le chemin de fer a parcourue.

L'Association ne s'oppose pas à l'abrogation de l'article 332 de la loi sur les chemins de fer, mais elle estime qu'il serait utile de maintenir le règlement qui, en vertu du status particulier des taux de catégorie oblige une compagnie de chemin de fer à publier ces taux de catégorie pour toutes les distances qu'elle parcourt. Elle recommande qu'à cette fin, un amendement soit apporté au paragraphe (2) de l'article 326 de la loi sur les chemins de fer qui se lirait ensuite comme il suit: «les taxes peuvent s'appliquer à tout le parcours ou à une partie du chemin de fer, mais le tarif des marchandises qui publie les taux de catégorie aux termes de l'article 331 de la présente loi doit établir des taux pour toutes les distances que couvrent les voies ferrées de la compagnie.»

5. Taux maximum de transport pour le trafic exclusif au chemin de fer (Article 19)

Cet article vise à introduire dans la loi sur les chemins de fer une nouvelle disposition pour remplacer l'article 335 actuel qui est destiné à protéger un expéditeur contre des taux excessifs que pourrait exiger une compagnie de chemin de fer pour son trafic exclusif, c'est-à-dire le trafic qui ne peut être transporté par un autre mode de transport. A la demande d'un tel expéditeur, la Commission est autorisée à fixer, pour le transport des marchandises en question, un taux équivalent au coût variable du transport, calculé selon des chargements de 15 tonnes dans l'équipement ordinaire des chemins de fer pour des marchandises de la même espèce, plus 150 p. 100 de ce coût variable. Après réception d'un avis de la Commission précisant le taux ainsi établi, l'expéditeur s'engage par écrit à confier à la compagnie de chemin de fer le transport de la marchandise en question au taux établi pour une période d'au moins une année. Si le poids réel du chargement dépasse le minimum de 15 tonnes, une exception prévoit que pour chaque 5 tonnes additionnelles, jusqu'au poids de 30 tonnes, le taux sera fixé en déduisant du taux établi la somme équivalente à 5 p. 100 du coût variable qui a servi au calcul du taux établi et une autre déduction de 5 p. 100 est prévue pour chaque 10 tonnes excédant 30 tonnes jusqu'à ce qu'on ait atteint un poids total de 50 tonnes; le taux des chargements plus lourds reste fixe.

Ce règlement constitue une innovation dans la réglementation économique. Pour l'expéditeur privé de choix qui expédie généralement des chargements de 15 tonnes, la base proposée pour déterminer le taux fixe peut représenter une mesure de protection acceptable; il est évident toutefois que sa valeur, en tant que mesure pleinement satisfaisante, même dans cette application limitée, ne peut être évaluée avant que la Commission ait promulgué les règlements qui préciseront quels éléments et quels facteurs seront jugés admissibles pour fixer le «coût variable».

Cela semble convenable pour le trafic exclusif du genre ci-haut mentionné, mais l'Association croit que le choix d'un poids minimum de 15 tonnes pour déterminer le coût variable du transport des marchandises de tous genres est peu réaliste. Une portion considérable du trafic exclusif au chemin de fer est constitué de matériel en vrac d'une densité très lourde dont la capacité de chargement est de 70 tonnes ou plus par wagon. Le poids a une signification particulière dans la détermination du coût variable de tout transport; bien entendu, si le coût variable peut être réparti sur un nombre plus considérable d'unités de poids (exprimées en tonnes ou autrement) ce coût sera moins élevé par unité. Or, si le niveau du coût variable de 15 tonnes est une base appropriée pour déterminer le taux maximum sur un chargement de 15 tonnes, pourquoi le niveau de 70 tonnes comme base de calcul du coût variable ne serait-il pas également approprié?

De plus, le coût variable du transport d'un trafic particulier est important non seulement dans la détermination d'un prix minimum, mais il constitue également un guide pouvant servir à déterminer le niveau d'un taux particulier dont l'effet sera de porter au maximum la contribution au fardeau forfaitaire et, par conséquent, au revenu net du transporteur. Cette évaluation est, bien entendu, une question de jugement quant à la sensibilité du prix de la demande des marchandises particulières dont il est question. Il est évident qu'il serait convenable d'apporter les mêmes considérations en déterminant un prix maximum pour tout transport du genre, si l'on veut en permettre le transport.

Nous croyons donc que, pour fins de réglementation, la prescription d'une hausse de 150 p. 100 ou de tout autre pourcentage uniforme, se rapportant au coût variable relatif d'un wagon chargé à 15 tonnes pour établir la limite maximum de coût raisonnable fournirait, au lieu d'une base de calcul d'une pré-

cision mathématique, un critère trompeur s'il était appliqué uniformément à tout transport exclusif au chemin de fer. Nous ne connaissons aucune base de calcul qui serait généralement acceptable comme mesure appropriée dans l'établissement d'un taux maximum raisonnable pour les diverses catégories de marchandises transportées par voie ferrée.

L'Association recommande instamment que les prévisions de l'article 335 proposé soient remplacées par un article modifié qui aurait au fond pour conséquence de donner suite à ce qui suit:

Un expéditeur qui est prêt à s'engager par écrit à confier au chemin de fer le transport de toutes ses marchandises désignées pour une période d'au moins un an peut, s'il n'est pas satisfait du taux applicable au transport de ces marchandises, après négociation avec une compagnie de chemin de fer en vue de faire redresser le taux, s'adresser à la Commission afin de faire établir un taux maximum qui soit juste et raisonnable pour le transport de ces marchandises.

Dans les cas où, en vertu du présent article, un taux fixe a été établi, la compagnie devra déposer et publier un tarif du taux fixe qui sera mis en vigueur à la date que la Commission pourra fixer par une ordonnance ou par un règlement.

L'expression «expéditeur» employée dans le présent article, sert à désigner une personne qui envoie ou qui reçoit, ou qui désire envoyer ou recevoir des marchandises par les voies ferrées d'une des compagnies de chemins de fer auxquelles la présente loi s'applique.

6. Autorisation de s'entendre sur les taux communs et de les appliquer (Article 19)

Aux termes de cet article, il est proposé d'ajouter un nouvel article 336 à la loi sur les chemins de fer pour permettre aux compagnies de chemins de fer de s'entendre sur les taux communs et de les imposer.

L'Association est d'avis que, si cette disposition peut être interprétée comme comprenant les réseaux de camionnage entièrement possédés ou dirigés par les compagnies de chemins de fer, cette disposition devrait être modifiée pour exclure spécifiquement ces parcs de camions de cette disposition.

7. Transport de la poste de Sa Majesté, des forces armées canadiennes et des forces policières (Article 27)

Les nouvelles dispositions proposées pour remplacer l'article 356 de la loi sur les chemins de fer réglementent le transport par chemin de fer de la poste de Sa Majesté, des forces armées canadiennes et des forces policières aux taux conformes à l'article 334.

Afin de s'assurer que ces taux négociés reflètent entièrement la politique nationale du transport et afin d'éviter de placer un fardeau sur tout autre trafic, l'Association recommande que les paragraphes (1) et (2) de cet article soient modifiés comme il suit: ...«aux taux que la Commission aura déclarés compensatoires».

8. Autres dispositions statutaires non conformes à la politique nationale du transport qui imposent une obligation aux chemins de fer.

Le bill ne propose aucun amendement à la loi sur les chemins de fer relativement à l'application de la politique nationale du transport se rapportant à l'obligation des compagnies de chemins de fer de transporter gratuitement certains membres de la société, obligation imposée actuellement par l'article 351. La Commission royale d'enquête sur les transports a fait des commentaires à ce sujet aux pages 54, 55 et 56 du Volume I de son rapport, conformé-

ment au principe qu'elle maintient dans tout son rapport et selon lequel les transporteurs doivent être dédommagés pour les services que la loi les oblige à rendre.

L'Association croit que cette obligation de fournir un transport gratuit s'apparente à d'autres fardeaux imposés aux chemins de fer qui contribuent à fausser la répartition des moyens de transport et que les dispositions du bill C-120 visent à supprimer. L'Association recommande donc que l'article de la loi ci-haut mentionné soit abrogé ou modifié pour prévoir le paiement d'une compensation aux compagnies de chemin de fer pour les services qu'elles rendent en vertu de cet article.

#### 9. Politique nationale du transport (Article 1)

L'Association constate que le bill, dans sa forme actuelle, ne propose pas d'incorporer à la loi même sur les chemins de fer la politique nationale du transport qui est énoncée à l'article I. Comme cette politique représente une rupture définitive avec le passé, l'Association juge important qu'elle soit mise en relief dans la loi qui est la plus touchée par cette déclaration.

Conséquemment, l'Association recommande que cette déclaration relative à la politique nationale du transport soit incorporée comme partie intégrante de la loi sur les chemins de fer. Elle croit que cette déclaration pourrait remplacer la déclaration relative à la politique nationale des taux de transport présentement énoncée à l'article 336, qui sera abrogé par le bill.

Le tout respectueusement soumis,

L'Association des manufacturiers canadiens

Le VICE-PRÉSIDENT: Avant les questions, les autres membres de votre délégation auraient-ils quelques observations à ajouter, monsieur Mitchell?

M. MITCHELL: Oui, M. Marshall veut vous parler des taux maximums de transport du trafic exclusif. On aura constaté, en lisant le mémoire, que c'est un passage assez compliqué. M. Marshall connaît bien cet aspect de la question et il est prêt à ajouter quelques explications à ce passage du mémoire.

Le VICE-PRÉSIDENT: Très bien. M. Marshall a la parole.

M. A. S. MARSHALL (*membre du Service du transport de l'Association des manufacturiers canadiens*): Monsieur le président, messieurs les membres du comité, j'aimerais, au moyen de quelques exemples, vous montrer comment s'appliquerait ce passage du bill C-120. L'Association reconnaît que ce passage du bill C-120 qui traite de la réglementation des taux maximums vise à protéger l'expéditeur qui ne peut confier ses marchandises qu'au chemin de fer. Nous reconnaissons que la formule incorporée dans le bill traduit fidèlement l'intention exprimée par la commission royale. Au nom de nombreux membres de notre association qui sont vraiment des expéditeurs privés de choix, nous exprimons à la Commission et aux rédacteurs du projet de loi notre sincère reconnaissance pour leur sollicitude à l'endroit de ces expéditeurs. Nous sommes cependant convaincus que la formule exposée dans le bill C-120 va nettement à l'encontre de l'objet même d'une réglementation du taux maximum.

J'aimerais analyser et démontrer deux des principales lacunes. Pour commencer, comme le dit notre mémoire, une partie considérable du trafic exclusif est constituée de matériel en vrac d'une densité très lourde dont les chargements peuvent atteindre plus de 70 tonnes. Le minerai de fer est un bon exemple. Pour diverses raisons, il est absolument inutile de se fonder sur des wagons de 15 tonnes pour calculer le coût du transport de telles marchandises. L'erreur la plus facile à expliquer, c'est peut-être le fait, par exemple, que la formule incorporée dans le bill C-120 obligerait la Commission des transports à calculer le coût variable du transport du minerai de fer comme s'il

fallait utiliser cinq fois plus de wagons qu'on n'en utilise en réalité. Cela ne multiplierait pas le coût variable par cinq, mais le coût variable ainsi calculé serait sûrement un multiple du vrai coût variable calculé selon les véritables conditions d'expédition. Je donnerai des exemples plus tard.

L'autre erreur principale, c'est que pour calculer le taux fixe maximum, il faut ajouter cent cinquante pour cent des frais variables. La formule est peut-être bonne pour certains cas particuliers, surtout quand il s'agit de marchandises de grande valeur. Mais les expéditions en vrac de produits d'une valeur relativement faible ne sauraient tolérer un facteur d'utilisation aussi rigoureux.

On en trouve peut-être la meilleure preuve dans les recommandations de la commission royale elle-même au sujet des taux de transport des céréales d'exportation. Comme normes à ajouter aux frais variables, la Commission avait recommandé des montants qui représentent environ 24 p. 100 du coût variable dans le cas du Pacifique-Canadien, et environ 22 p. 100, dans le cas du National-Canadien. Les taux de transport des céréales sont un cas spécial, on le sait, mais nous avons au moins le droit de penser que d'après la Commission royale, si l'on ajoute aux frais variables un paiement qui équivaut à peu près au sixième de ce que prescrit le bill C-120, les chemins de fer se trouveraient à recevoir un remboursement suffisant pour cette denrée qui ne peut s'expédier autrement.

Je donnerai maintenant des exemples de calculs faits d'après ces deux facteurs erronés, c'est-à-dire le chargement de base de 15 tonnes et les cent cinquante pour cent à ajouter aux frais variables. En utilisant les méthodes reconnues de calcul du coût pour les chemins de fer, on a évalué ce que donnerait la formule du bill C-120 concernant le taux maximum pour trois taux de transport annoncés et bien établis dans le cas du minerai de fer.

Voici ces résultats:

- (1) Un expéditeur dont le taux établi est de \$2.68 par tonne nette se verrait offrir la protection d'un taux maximum de \$18.22 la tonne nette.
- (2) Un expéditeur dont le taux établi est de \$3.70 la tonne nette se verrait offrir la protection d'un taux maximum de \$28.65 la tonne nette.
- (3) Un expéditeur dont le taux établi est de \$1.46 la tonne nette se verrait offrir la protection d'un taux maximum de \$9.12 la tonne nette.

Ces chiffres tiennent compte de l'escompte de 25 p. 100 des frais variables prévu par la loi pour les chargements lourds.

De toute évidence, la protection théorique des taux maximums devient absolument vide de sens dans ces cas particuliers parce qu'il faut faire des calculs comme si l'on devait utiliser cinq fois trop de wagons et ajouter ensuite le supplément excessif de 150 p. 100. On peut dire sans crainte de se tromper que les résultats seraient plus ou moins les mêmes, pour tout gros expéditeur de marchandises en vrac qui ne peut choisir son transporteur.

Le VICE-PRÉSIDENT: D'après ma liste, messieurs, c'est M. Cantelon qui doit poser les premières questions.

M. CANTELON: Les observations de M. Marshall à propos des effets des taux maximums de changement m'intéressent vivement. Ces données ouvrent probablement tout un champ nouveau de calcul des frais des chemins de fer. Elles m'intéressent particulièrement en ce qui a trait à l'abandon des lignes. Il me semble que désormais, après avoir accepté le coût calculé par les chemins de fer, la Commission des transports ne tiendra compte que de la rentabilité pour décider si une ligne doit être abandonnée ou non. Cette façon de procéder vous agréée, n'est-ce pas?

M. MITCHELL: Si vous voulez parler de l'alinéa 2 qui traite de l'abandon des lignes, vous supposez, j'imagine, que la Commission des transports pourrait prendre une décision qui découle d'autres éléments du coût dont nous avons parlé. D'après la loi actuelle, il semble bien, en tout cas, qu'avant de prendre toute décision, l'Administration des embranchements doit étudier la question et, comme l'indique le bill proposé, tenir compte de toute une kyrielle de facteurs économiques dont pourrait se ressentir la région où, selon les apparences, c'est la ligne qui serait servie. Comme le dit notre mémoire, confier une partie du travail à la Commission, en soumettre quelque autre aspect à l'Administration des embranchements et, en outre, inviter le ministre de l'Agriculture à faire sa part—et à notre connaissance, la proposition ne dit rien des facteurs que le ministre de l'Agriculture examine ou ajoute à la question—semble à tout le moins créer un certain chevauchement et faire perdre à grands frais un temps précieux pour résoudre un problème qui pourrait être simplement mis de côté si la question était soumise au gouverneur en conseil.

Notre recommandation, c'est que la Commission des transports qui, déjà au début des années trente, s'occupait des abandons de lignes de chemins de fer, offre un moyen valable de faire examiner l'ensemble de la question par un seul organisme. Si, à la lumière de ce que laisse entendre le projet de loi, on peut croire que la Commission des transports n'aurait pas, dans le passé, approfondi certaines tâches autant qu'on aimerait la voir faire dans l'avenir, il serait facile, semble-t-il, de lui donner les directives et les pouvoirs nécessaires pour étendre son travail d'examen à d'autres domaines, grâce au bill proposé. Nous ne voyons pas pourquoi il ne serait pas assez facile d'étendre les services de la Commission et ainsi, d'atteindre des résultats plus rapides et mieux coordonnés dans l'examen des projets d'abandon d'embranchements ou d'autres secteurs des réseaux de chemins de fer.

M. CANTELON: Je comprends votre point de vue, mais je pense que vous n'avez pas saisi mon idée, peut-être à cause de la façon dont je me suis exprimé. Bien sûr, l'Administration de l'organisation rationnelle n'a pas le pouvoir, à l'heure actuelle, de bloquer l'abandon d'une ligne; elle ne peut que retarder les choses. Elle est obligée d'accepter l'analyse du coût des services que soumet la Commission des transports et j'imagine que la Commission, elle, accepte les chiffres que lui présente la compagnie de chemins de fer. Par conséquent, l'abandon de la ligne en cause dépend uniquement de la façon dont la compagnie s'y prend pour analyser les frais de revient et décider si la ligne est rentable ou non. Voilà ce qui me préoccupe, car le procédé n'admet aucun autre facteur. Vous proposez que tout ce travail soit confié à un seul organisme, la Commission des transports, mais ce ne serait quand même pas le moyen de pallier ce que je considère comme une faute, c'est-à-dire le fait qu'on ne tienne aucun compte du milieu social ou des besoins nationaux avant de décider d'abandonner une ligne.

M. MITCHELL: Il semble que non. Je pense que c'est juste, bien que l'on propose que l'Administration des embranchements—et il s'agit simplement de la fixation des dates une fois que la Commission des transports aura dit que l'embranchement n'était pas rentable et qu'il faudrait peut-être l'abandonner—puisse considérer, comme il est dit dans le bill, des questions telles que d'autres moyens de transport, un délai raisonnable exigé pour l'aménagement des installations, l'effet probable sur d'autres lignes, et la possibilité de maintenir en exploitation une ligne sur un tronçon quelconque dans le réseau d'une autre compagnie de chemins de fer; et bien entendu l'élément temps est de mise pour permettre la réorganisation des organismes qui subissent le contrecoup de l'abandon éventuel de l'embranchement. Notre groupe ne s'opposerait pas je pense—je pense plutôt le contraire—à des considérations plus vastes, comme

vous l'avez signalé, intéressant les problèmes sociologiques qui pourraient se poser par suite de l'abandon d'une ligne.

M. CANTELON: Vous voyez, il n'y a rien, en fait, dans le bill jusqu'ici disant que l'on procédera rationnellement à l'organisation de ces lignes; autrement dit qu'il y aura une autorité qui dirait que cette ligne-ci peut être abandonnée et que celle-là sera maintenue en exploitation parce que c'est nécessaire pour la région en question.

M. MITCHELL: Sauf que les partis dont je viens de dire un mot s'en rapprochent,—selon mon interprétation, comme par exemple l'effet sur les lignes voisines, la question de savoir si au lieu de les abandonner on pourrait les grouper, et autres solutions du genre. Cependant cela n'a rien à voir à la question de savoir si la ligne doit être abandonnée; cette décision aura déjà été prise si la Commission des transports a dit que la ligne n'était pas rentable; cela ne fait qu'y rattacher l'élément temps sans influencer la décision de la Commission. S'il n'y avait qu'un seul organisme on n'aurait peut-être pas ce partage d'autorité et ces zones compartimentées d'intérêt et il pourrait y avoir une meilleure corrélation des différents intérêts. Il se pourrait alors que toute la question de savoir s'il faut ou non abandonner une ligne ne donnerait pas lieu à une opération effectuée sans organisation, mais à une action concertée, et une décision différente pourrait alors en résulter.

M. CANTELON: Cela se pourrait, mais il me semble encore que les deux points essentiels demeurent: celui que vous avez souligné et celui qu'a mentionné M. Marshall en parlant du tarif maximum, c'est-à-dire qu'il y a des méthodes d'établissement des prix de revient qui sont insatisfaisantes. J'essaie de montrer qu'il peut y avoir dans l'abandon des lignes ferroviaires des méthodes de calcul du prix de revient qui pourraient, en fait, ne pas être satisfaisantes non plus.

Deuxièmement, il n'y a vraiment aucune rationalisation mais simplement un abandon et on ne s'efforce pas du tout de traiter la question du point de vue général. Par exemple, dans ma région c'est particulièrement évident parce que le Pacifique-Canadien jusqu'à maintenant n'a désigné aucun embranchement aux fins d'abandon de sorte que nous ne savons pas vraiment où nous en sommes. C'est le point que j'essaie de faire ressortir, notamment qu'il n'y avait pas de véritable organisation rationnelle; il s'agit simplement d'un programme d'abandon, et même pas complet.

M. MUIR (*Lisgar*): Ma question a trait à l'alinéa 2 de votre mémoire où vous recommandez que l'administration relève d'une seule autorité. Cela me surprend car en réalité aux termes du bill l'Administration des embranchements est seulement un organisme chargé de recueillir les faits qui soumet certaines recommandations à la Commission des transports, qui est libre de les accepter ou de les refuser. La Commission, en réalité, est l'autorité définitive qui décide si la ligne sera abandonnée ou non, si j'ai bien lu le bill. On lit, à l'article 314B(3):

Lorsque, après vérification des pertes par la Commission des transports du Canada, la Commission estime qu'un embranchement est rentable, elle peut recommander à l'Administration de rejeter la demande d'abandon; si la Commission estime que la ligne n'est pas rentable, elle doit en aviser l'Administration, et l'approbation de l'abandon, aux termes de l'article 168, est automatique.

A mon avis, si la politique nationale du transport doit être convenablement appliquée, on ne peut confier à la Commission des transports un domaine d'activité qui n'est pas de son ressort. Si je comprends bien ses fonctions, la Commission s'occupe des transactions financières des chemins de fer en instituant une Administration des embranchements qui puisse s'occuper de ce domaine plutôt que d'un embranchement en particulier, ce que fait en ce

moment la Commission des transports. Il y a eu des embranchements mis en exploitation au petit bonheur et des difficultés en sont résultées. J'estime que si l'on donnait à l'Administration des embranchements, l'autorité appropriée pour examiner une région et dire «On abandonnera, mettons, 30 milles du Pacifique-Canadien pourvu que l'on puisse utiliser 25 milles du National-Canadien pour faire de ces deux lignes une exploitation rentable», ce serait une façon pratique d'y parvenir. Je ne vois pas comment la Commission des transports pourrait faire cela.

M. MITCHELL: Nous pensions qu'aux termes d'un bill modifié, on pourrait lui confier cette responsabilité. Elle pourrait se procurer, si l'on veut, le même genre de personnel dont dispose l'Administration des embranchements—il faut qu'il vienne de quelque part—si l'on estimait que le personnel actuel de la Commission a manifesté la compétence voulue dans la région au cours des trente (30) dernières années au sujet de l'étude des embranchements. Entre parenthèses, dans le passé, la Commission des transports, en étudiant le problème de l'abandon des lignes, ne s'en est pas simplement tenue à l'aspect économique de la ligne en question. En fait elle s'est elle-même fondée sur un système rationnel, tenant compte de situations d'ordre économique et sociologique précises qui, de l'aveu général, ne figurent pas dans la loi existante mais qu'elle a, dans une certaine mesure, prises en considération. On pourrait les y insérer, selon nous, ce qui aboutirait à un examen complet et corrélatif de l'abandon de certains genres de services. Nous ne parvenons pas à voir comment une fragmentation pourrait aboutir à quelque chose avec un organisme comme la Commission des transports.

Entre parenthèses, je remarque que des témoins qui ont comparu auparavant, ont proposé le même genre de chose. Un des groupes d'élévateurs, je crois, a proposé qu'il n'y ait qu'une autorité. C'est essentiellement ce que propose notre association: qu'il n'y ait qu'un seul organisme. Nous estimons que cet organisme pourrait être la Commission des transports pour les raisons que je vous ai données.

M. MUIR (*Lisgar*): Vous ne pensez pas qu'on pourrait partager les zones d'influence alors qu'un seul groupe pourrait examiner toute la politique nationale du transport, ce qui unifierait les divers réseaux de transport du pays—y compris les pipe-lines, les entreprises de camionnage et n'importe quel autre moyen de transport—tandis que la Commission des transports pourrait probablement examiner les opérations financières de ces groupes? N'y voyez-vous pas une différence?

M. MITCHELL: Si j'ai interprété convenablement vos propos, je pense que la question d'unification dans le dessein de desservir une région, en ne songeant qu'aux pipe-lines ou même aux transports routiers, exigerait d'autres modifications législatives pour rendre la chose possible. Sous réserve de l'adoption de ces modifications législatives, il ne serait pas hors du champ de compétence de la Commission des transports, à mon avis, d'administrer quelque chose de cet ordre de même que quelqu'autre commission ou groupe distinct. Cette explication répond-elle à votre question?

M. MUIR (*Lisgar*): Le bill dit aussi qu'une compagnie de chemins de fer pourra utiliser les services d'une autre compagnie. N'employeriez-vous pas un mot plus fort que «proposer» pour avoir un réseau de transport approprié dans notre pays? D'après ce que j'ai entendu dire, le National-Canadien et le Pacifique-Canadien ne se parlent même pas, donc lorsqu'on propose que le Pacifique-Canadien transporte des wagons depuis l'endroit où s'arrête la ligne du National-Canadien, c'est probablement demander l'impossible.

M. MITCHELL: Le mot employé dans le projet de loi n'est peut-être même pas aussi fort que «proposer». Il dit, à cet égard, qu'il sera tenu compte de toutes les questions qui, de l'avis de l'autorité, seront pertinentes, sans res-

treindre la généralité de ce qui précède. Je ne suis pas sûr de la façon dont on doit interpréter les mots «tenir compte». Peut-être peut-on les interpréter comme signifiant qu'il suffira d'y penser. Heureusement en lisant toute la phrase dans son contexte on peut comprendre que ces mots signifient qu'il faut non seulement y penser mais, nous osons le croire, que l'Administration prendra des dispositions à ce sujet. Il lui faudra peut-être d'autres pouvoirs pour donner suite à certaines initiatives.

M. MUIR (*Lisgar*): Je me demande si l'on pourra jamais avoir une politique nationale du transport convenable. Remarquez bien que je ne suis pas d'avis que l'on s'empare du Pacifique-Canadien. Je fais confiance à la libre entreprise. Je suis cependant d'avis que s'il doit y avoir une autorité nationale qui puisse dire à ces compagnies le chemins de fer «si nous allons vous permettre d'abandonner la ligne X et de réaliser les économies qui s'ensuivront au prix de l'influence que vous allez avoir sur cette collectivité en particulier» j'estime alors qu'il devrait y avoir une autorité qui puisse dire «alors vous utiliserez un tronçon d'une autre ligne de chemin de fer.»

M. MITCHELL: Je ne pense pas que ce raisonnement soit contraire aux idées de notre association. Nous sommes d'avis qu'il devrait y avoir une pareille autorité ou organisme—et nous proposons que ce soit la Commission des transports ou n'importe quel autre groupe—pour faire observer la politique nationale du transport telle qu'elle figure dans la partie préliminaire du bill. Ce groupe devrait se voir confier l'autorité qui pourra sembler souhaitable ou nécessaire pour appliquer la politique dans ses divers domaines.

M. FISHER: Dois-je comprendre qu'au dernier paragraphe de votre mémoire sous la rubrique «observations générales», lorsque vous parlez des «principes nets explicitement indiqués dans la politique nationale du transport», vous voulez parler du contenu du préambule du bill? En parlez-vous comme de la politique nationale du transport?

M. MITCHELL: Oui. Voici ce qu'on trouve à l'article 1 du bill:

Il est par les présentes déclaré que la politique nationale du Canada en matière de transport tend à l'établissement de moyens de transport efficaces, équilibrés et pleinement satisfaisants.

M. FISHER: Estimez-vous qu'il y a quelque chose de différent dans les changements par rapport au passé, et par rapport de ce qui aurait été, d'une façon générale, accepté auparavant?

M. MITCHELL: Nous estimons qu'il y a une amélioration. Nous aimerions peut-être penser que c'est ce que nous souhaiterions réaliser tout le temps. Mais, du moins, en l'occurrence, nous estimons que c'est bien exprimé et que c'est quelque chose qu'il vaut la peine de ne pas perdre de vue.

M. FISHER: L'Association canadienne des manufacturiers a-t-elle eu des discussions franches ou est-elle arrivée à sa ligne de conduite à l'égard des mesures relatives aux coalitions et de l'édification de très importants organismes dans l'entreprise privée?

M. MITCHELL: Vous demandez si l'Association canadienne des manufacturiers a fait cela?

M. FISHER: Oui.

M. MITCHELL: Je ne pense pas être en mesure de répondre à cette question. Mon association ou mes rapports avec l'Association ont trait simplement au domaine du trafic. Il se pourrait bien que d'autres services de l'Association s'intéressent aux domaines dont vous parlez.

M. FISHER: Ces prétendus principes de politique nationale du transport semblent reposer sur la thèse générale de la commission royale d'enquête comme l'idéal vers lequel nous nous sommes acheminés, en attaquant les

changements, en créant une situation où la concurrence existe entre des modes de transport concurrentiels. La Commission d'enquête semble en avoir fait un cliché, au sein de modes de transport concurrentiels.

Ce que je trouve difficile à comprendre c'est que lorsqu'on a une intégration verticale avec des moyens de transport horizontaux comme le Pacifique-Canadien, et le National-Canadien pénétrant dans un certain nombre de domaines de transport, ils sont mêlés presque à tout sauf, dans une mesure très restreinte, aux pipelines. Et là encore le Canadien-Pacifique par certains de ses placements dans les pipelines est un portefeuille important. On se trouve devant une situation où dans notre pays le voiturier privé éminent se trouve mêlé à tous ces modes de transports.

J'ai donc beaucoup de mal à voir comme les divers modes peuvent vraiment se faire concurrence. A mon avis la concurrence doit jouer au sein de n'importe quel mode. Je ne vois pas comment cet objectif peut être atteint alors qu'une compagnie de transport exerce son activité dans un certain nombre de domaines. Quelle est à ce sujet l'attitude de l'Association des manufacturiers canadiens?

M. MITCHELL: Cette question se rattache à mon avis à l'aspect que nous avons soulevé. Je prie M. Gray de dire un mot là-dessus, et je veux parler de cour d'appel. C'est parce que nous apportons certaines réserves à l'argument que la concurrence accomplir a toutes ces choses. En fait, si on se reporte au volume II du rapport de la Commission royale d'enquête MacPherson, on y trouve en fait le même raisonnement, à savoir qu'au Canada la concurrence n'est pas nécessairement efficace.

M. FISHER: A l'article 6 de votre mémoire vous parlez de la diversité de taux ordinaires et convenus; à mon sens vous faites une proposition pratique parce que vous avez des doutes.

M. MITCHELL: C'est juste. Nous reconnaissons que si on en discutait ou qu'on la règle, comme nous le proposons, le résultat atténuerait peut-être l'efficacité de la concurrence du camionnage même si elle existe. On le sait, à l'heure actuelle, le camionnage dans un grand nombre de domaines, représente un moyen de concurrence très efficace.

M. FISHER: Oui, mais il semble bien aussi que les deux principales compagnies de chemins de fer se soient adonnées avec pas mal de succès au camionnage à cause de leurs ressources en capitaux qui, dans le cas du National-Canadien, sont presque illimitées. La tendance pourrait se poursuivre d'une façon remarquable. J'ignore si tout le monde sait que je me suis entretenu avec un certain nombre de camionneurs qui semblent presque attendre la prochaine soumission des chemins de fer. C'est ce qui explique mes doutes sur la valeur de la thèse relative aux modes de transport concurrentiels. L'Association des manufacturiers canadiens a-t-elle déjà envisagé qu'il pourrait être préférable de préconiser une séparation de propriété, pour que la propriété se trouve sise dans un des modes.

M. MITCHELL: Nous souscrivons à la thèse qu'une compagnie de chemin de fer ou n'importe quel autre organisme de transport, utilise aux fins de transport, les installations qu'elle a ou qu'elle peut acquérir, ou qu'elle peut édifier ou créer. La concurrence à nos yeux est un moyen très efficace. Il se trouve qu'à l'heure actuelle un très grand nombre de tarifs soient fondés exactement sur le succès avec lequel les compagnies de camionnage soutiennent la concurrence. Mais à notre avis, dans notre pays, ce n'est pas une panacée; c'est ce qui explique notre observation, qu'à un moment donné, tout en voulant laisser aux compagnies de chemins de fer toute la liberté possible, on devrait avoir une cour d'appel, simplement à cause de notre manque de certitude.

M. FISHER: Autrement dit, en dépit de la confiance que vous faites à la concurrence entre les modes de transport, et à une politique nationale du transport, à l'instar de bien d'autres associations, vous voulez une puissante autorité régulatrice ou investigatrice.

M. MITCHELL: Au cas d'un événement incontrôlable, et injuste en raison de préjugés, nous voulons un agent au coin de la rue. Nous voulons pouvoir nous adresser à quelqu'un, arbitre ou médiateur, ou quelqu'un qui écoutera et jugera la situation peut-être plus objectivement, car les deux autres parties sont très intéressées. Elles pourraient s'attendre par exemple. M. Gray a-t-il quelque chose à ajouter?

M. W. J. GRAY (*membre de la Commission du transport de l'Association des manufacturiers canadiens*): Continuez, je vous en prie. Votre réponse à cette question particulière est tout à fait satisfaisante.

M. FISHER: Vous savez que la Commission d'enquête propose l'institution d'une Administration nationale du transport qui serait détachée de la Commission des transports, comme groupe d'orientation. N'avez-vous pas songé du tout à formuler une recommandation ou à faire une observation sur cette partie du rapport de la Commission d'enquête?

M. MITCHELL: Oui. Il en a été question mais nous n'avons pris aucune initiative.

M. FISHER: Peut-on vous demander pourquoi vous avez décidé de laisser faire?

M. MITCHELL: Notre groupe, ici représenté, s'est concentré simplement sur les points essentiels du projet de loi, Bill C-120.

M. FISHER: Votre Association fait ressortir un point fort important à mon avis. Certains d'entre nous critiquent le bill parce qu'il ne tient pas compte de ce qui est, à nos yeux, la principale recommandation de la Commission d'enquête. Il est important pour nous de montrer ce qu'une association, puissante comme la vôtre, pense de cette partie en particulier. Le bill, à mon avis—et mes propos sont assez critiques—est une cristallisation insuffisante des objectifs auxquels songeaient les membres de la Commission d'enquête sur ce point.

M. MITCHELL: Nous nous sommes bien rendu compte que le bill ne tenait pas compte de toutes les recommandations de la Commission d'enquête. Mais je puis répondre à votre question concernant la mesure dans laquelle nous avons envisagé ce point. Nous nous y sommes arrêtés mais en nous concentrant simplement sur le bill. Nous admettons que certains domaines ne sont pas inclus. Il est probable, avec le temps, que l'Association des manufacturiers canadiens examinera ces autres domaines et il se peut que nous formulions des recommandations appropriées au moment opportun.

M. FISHER: A mon avis—et c'est peut-être simplement ma propre impression—le gouvernement a laissé entendre qu'il présenterait un projet de loi plus révisé qui traduira convenablement certaines des propositions avancées.

M. A. R. TRELOAR (*Directeur, service du transport, Association des Manufacturiers canadiens*): Je pourrais peut-être fournir des éclaircissements sur l'attitude de l'Association à cet égard. Lorsque le bill a été présenté, le ministre des transports a dit à la Chambre que ce projet de loi ne donnerait pas suite à toutes les recommandations de la Commission d'enquête et qu'il garderait certaines caractéristiques en réserve, qu'il ne traiterai pas du transport par camions et autres questions qui figuraient dans le rapport. Nous avons donc pensé qu'il serait en sorte prématuré de devancer les coups. Nous avons estimé qu'il serait préférable de laisser au gouvernement le choix du contenu du bill

et nous sommes prêts à attendre qu'il présente ses propositions, à ce moment-là nous formulerons nos observations.

M. FISHER: Mettons que ce bill renferme des articles qui, dans une certaine mesure ont un effet négatif sur la région que je représente. Je veux parler de la subvention pont-rail; il avait été recommandé de l'abolir. Elle a été abolie, et ce bill a eu une certaine répercussion sur les expéditeurs de cette région, surtout entre Sudbury et Kenora, et en particulier au nord de la ligne du National-Canadien et un peu moins au sud de cette ligne. Vous avez dit qu'à votre avis la décision d'abolir la subvention pont-rail se rattache aux objectifs de la politique nationale du transport telle qu'elle est exposée. Je suis curieux de savoir si vous avez reçu des instances de certains de vos membres dans cette région quant à l'influence que cette décision pourrait avoir sur leur attitude.

M. TRELOAR: Oh oui, nous avons reçu des communications des divers secteurs de notre organisation. On peut facilement voir que nos membres de la Colombie-Britannique souhaiteraient expédier des produits dans les Prairies en concurrence avec un expéditeur de l'Est; ils étaient donc ravis de se débarrasser de la subvention pont-rail. Donc lorsqu'on a une division au sein de son groupe on n'est pas des plus impartial pour avancer des opinions.

M. FISHER: C'est une bonne explication. A propos de la zone dépourvue de choix, vous soumettez une recommandation qui m'intéresse parce qu'elle offre une certaine protection. J'aimerais demander au monsieur qui nous a donné les tarifs concernant le minerai de fer, s'il a eu des entretiens utiles avec des expéditeurs comme *Inland Steel* ou *Steep Rock Iron Ore* qui expédie à Vancouver depuis la tête des Lacs?

M. MARSHALL: J'ignore au juste la portée de votre question.

M. FISHER: Vous nous avez donné un indice, au moyen de quelques tarifs de minerai de fer de la conséquence et des répercussions qu'aurait la formule mise au point pour fixer le montant des frais exigés. Y a-t-il une concordance avec certains tarifs réels qui existent à l'heure actuelle?

M. MARSHALL: Oh oui! Les taux que j'ai cités étaient tous des taux publiés et en vigueur depuis un certain temps. Le prix de revient a été calculé simplement en appliquant la formule du Bill C-120 aux mêmes tarifs existants afin de comparer les tarifs maximums aux tarifs existants. Mais ce sont tous des tarifs bien établis.

M. FISHER: Permettez-moi de vous citer l'exemple d'une situation qui s'est développée au cours des années. Je veux parler du différend qui opposait, à un certain moment, *Steep Rock Iron* et les chemins de fer Nationaux du Canada. *Steep Rock*, à une certaine époque, avait même parlé d'aménager sa propre ligne, traversant les États-Unis jusqu'à la mer. Il y a eu toutes sortes d'arguments et de pressions dans l'affaire de *Steep Rock* qui a toujours soutenu qu'elle devait envisager sa situation par rapport aux expéditeurs américains à propos de la concurrence par le camionnage. Avez-vous songé que le tarif de concurrence de l'autre côté de la frontière pourrait être considéré comme l'un des critères en fixant les prix que nous devrions exiger?

M. MARSHALL: On n'en a pas tenu compte dans ce cas particulier. Il est vrai que dans certains cas le tarif de concurrence au sud de la frontière pourrait créer une concurrence réelle; et il y a des cas—pas très nombreux—à cause du plus long parcours, ce qui se produirait souvent entre deux points frontaliers, où la concurrence pourrait être réelle mais, dans un grand nombre de cas, elle ne le serait pas.

M. FISHER: Du point de vue d'une région dépourvue de choix et des problèmes d'un expéditeur qui ne peut expédier ses marchandises autrement, ce qui est le cas en particulier pour l'expédition de denrées en vrac comme le

minerai de fer, les sciages, la pâte à papier et autres produits semblables. Vos recommandations me plaisent mais elles semblent très brèves et très générales. Pourriez-vous plus tard fournir au comité quelques autres exemples afin d'étayer les arguments avancés. C'est une question très importante pour une région qui, dans un sens, n'a pas d'autre choix pour l'expédition de la majorité de ses produits, et c'est un point essentiel. Je suis ravi que vous vous attaquiez à la formule, mais j'aimerais plus de détails pour étayer votre thèse. A mes yeux, votre Association possède les meilleures ressources pour le faire.

M. MARSHALL: On pourrait, je crois, fournir au comité de plus amples renseignements. Il y a, j'en suis sûr, de nombreux autres exemples. Il se trouve simplement que nous n'ayons cité que ces trois-là. On dispose, j'en suis sûr, de plus amples renseignements.

M. FISHER: Avez-vous constaté que vos membres s'intéressaient énormément à ces articles en particulier?

M. MARSHALL: Oui, d'une façon prédominante.

M. FISHER: Votre Association a-t-elle déjà discuté ou envisagé, à l'une de ses réunions, la question du régime des subventions incorporé dans ce nouveau bill? Je constate, en effet, que vous avez formulé de nombreuses observations sur l'un des aspects les plus critiqués du projet de loi, soit les subventions accordées sur une très large échelle qui ont été insérés dans le bill, plus de 100 millions de dollars par certains au cours des années à venir.

M. TRELOAR: En disant 100 millions, vous voulez, j'imagine, parler du chiffre global des subventions.

M. FISHER: Oui, toutes accumulées.

M. TRELOAR: Voilà qui est conforme, nous le reconnaissons, au principe de la politique nationale du transport. Si l'on doit exiger d'un voiturier qu'il fournisse un service comportant une perte, il va falloir alors que nous la lui remboursions si l'on insiste pour qu'il assure ce service au tarif statuaire.

M. FISHER: Vous admettez que cela détruit complètement toute la théorie d'une politique nationale du transport axée sur un régime normal de concurrence.

M. TRELOAR: A mon sens, ce ne serait pas le cas si l'on doit suivre une politique qui laissera agir sans contrainte diverses formes de transport. On ne verra certes jamais le cas où un voiturier sait qu'il assure un service sans faire ses frais. Il ne retire pas un nouveau dollar pour un vieux dollar à cet égard. Mais nous sommes parfaitement d'accord sur le point que la concurrence est le facteur unique lorsqu'il s'agit de fixer ou d'obtenir la plus efficace distribution de nos ressources et, à notre avis, c'est un principe qui doit être appliqué jusqu'au bout.

M. FISHER: Le principe se divise en un certain nombre de cas parce que la chose n'est tout simplement pas pratique du point de vue d'une politique générale, comme dans le cas de la loi sur le tarif-marchandises des provinces Maritimes et autres cas semblables.

M. TRELOAR: Oui, nous admettons que cela fait partie de la politique nationale et nous comprenons pourquoi cette question représentait l'une des conditions à leur entrée dans la Confédération. Mais il faut en faire une classe à part. Il faut donner quelque chose à chaque partie du pays.

M. FISHER: Vous avez des égards pour l'expéditeur privé de choix lorsqu'il a besoin d'une aide quelconque?

M. TRELOAR: Oui.

M. FISHER: Et vous êtes au courant de situations particulières à l'égard de l'abandon de lignes de chemins de fer à cause de problèmes sociaux et à l'égard des producteurs de blé, à cause de la protection spéciale et particulière

qui leur est accordée par les taux du Pas du Nid-de-Corbeau. Mais lorsqu'on groupe tous ces éléments, que reste-t-il en fait de tableau idéal de la concurrence et des modes de transport concurrentiels? Selon moi pour donner suite à cette théorie il faudrait procéder à une évaluation continue afin de reviser les changements de la politique nationale du transport et il faudrait qu'un groupe programmeur envisage l'ensemble de la situation.

M. TRELOAR: Les chemins de fer dans le passé, vous le savez, ont pris l'usage antérieur comme instrument de politique nationale pour fixer le barème de tarif et pour assurer les tarifs. Pour la génération d'alors c'était un phénomène. Cela représente le subventionnement oblique d'un service à un autre à travers le réseau. Tant que l'on a pu procéder ainsi au sein d'un système à demi-monopolistique, nous n'y trouvions rien à redire mais le fardeau sur les clients était intolérable.

Puis la concurrence entrant en jeu et le client devant en plus assumer sa quote-part des frais généraux à l'égard de ce trafic déficitaire acheminé par suite de la politique nationale, il s'ensuivit que les taux ont été portés à un niveau très élevé à cause des déficits subis dans le secteur du transport des voyageurs et tout le reste. Les compagnies de chemins de fer ont alors dit qu'elles ne pouvaient plus se procurer ce trafic. D'autres moyens de transport sont entrés en exploitation et se sont emparés du trafic derrière cet écran. Il faut donc un nouveau régime fondé sur la concurrence. Si l'on débute par une politique qui permettra de transporter le trafic à un prix de revient satisfaisant pour l'expéditeur, d'autres devront suivre.

M. FISHER: La politique tout entière est gravement limitée par les autres facteurs dont vous avez parlé.

M. TRELOAR: Oui. Ces éléments, comme vous les appelez, ont eu une conséquence sur la politique nationale et il faut y remédier d'une façon ou d'une autre. C'est vrai.

M. FISHER: Cette analyse qui provient de l'aspect du bill relatif à la politique vous a-t-elle conduit à prendre une décision ou à émettre des idées sur la situation financière de la compagnie privée dans le cadre des transports comme par exemple demander que le Pacifique-Canadien sépare mettons ses fonctions ferroviaires de ses fonctions relatives à l'extraction minière ou aux placements afin de donner à l'administration des transports une image plus nette des opérations rentables ou du niveau auquel les tarifs devraient vraiment être fixés? Je soulève ce point parce que je me demande, essentiellement si la situation du Pacifique-Canadien, avec son grand nombre d'autres intérêts, ne brouille pas en fait l'aspect de l'exploitation ferroviaire de cette compagnie.

M. TRELOAR: A ce sujet, nous avons estimé que cette situation serait réglée convenablement aux termes des dispositions du bill qui a enjoint la Commission de classer séparément les comptes et les différentes fonctions qu'assument les compagnies de chemins de fer. Selon nous, elles ne pourraient subventionner un secteur de leur société avec les gains d'un autre secteur, mettons.

M. FISHER: Cela semble logique du point de vue des tarifs mais pas sous le rapport du tableau complet des opérations financières du Pacifique-Canadien, mettons, qui est une société privée, et je veux parler du prix de ses actions. D'autres facteurs se trouvent peut-être en cause mais on est porté à conclure que la situation actuelle semble assez avantageuse pour le Pacifique-Canadien, en tant que société. Je me le demande!

J'envisage la question du point de vue de l'actionnaire. Je reconnais que la façon dont vous l'envisagez, soit du point de vue de l'expéditeur ou d'une compagnie expédiant des marchandises, vous donne une base plus nette. Mais que dire de ces autres facteurs? Quand les paiements entrent, et quand les

subventions arrivent de ces autres secteurs, à mon avis, ils sont très précieux à la compagnie et non pas simplement à ses services de chemins de fer.

M. TRELOAR: En fait nous n'avons pas envisagé la question sous cet angle, sans quoi nous aurions acheté quelques-unes de ses actions.

Le VICE-PRÉSIDENT: J'ai les noms de MM. Southam, Millar, Muir et Stewart.

M. MILLAR: Dans le même ordre d'idées que les questions posées par M. Fisher, je voudrais demander à M. Treloar si son Association proposerait que la subvention indiquée doive passer du client au contribuable comme subvention générale du gouvernement?

M. TRELOAR: C'est à cela que ça se résume.

M. MILLAR: N'est-il pas exact que le contribuable acquitte déjà le tarif-marchandises, comme votre Association le sait? C'est le même «bonhomme» n'est-ce pas, peu importe l'endroit où il expédie les marchandises?

M. TRELOAR: C'est vrai. Mais la proposition que renferme le bill a l'avantage d'être seulement temporaire à l'égard de la plupart de ces subventions. D'ici cinq ans nous commencerons à arriver au bout du chemin.

M. MILLAR: C'est un raisonnement optimiste et je l'accepte.

Le VICE-PRÉSIDENT: A M. Southam maintenant.

M. SOUTHAM: D'abord je tiens à féliciter l'Association des manufacturiers canadiens du mémoire très bref et très concis qu'elle a présenté ce matin au comité. Ce qui ne veut pas dire que je partage toutes ses observations. J'estime, par exemple, et c'est là une observation générale, que l'Association devrait vraiment chercher à résoudre les problèmes des compagnies de chemins de fer. Mes remarques seront brèves car MM. Muir, Cantelon et Fisher ont pas mal abordé tous les aspects de la question. Je vous sais gré des réponses franches que vous avez données à M. Fisher. A mon sens le problème qui se pose au comité, bien entendu, est fondé sur les recommandations du rapport de la Commission d'enquête MacPherson. Il renferme bien sûr quelques réserves quant au problème du tarif-marchandises et un plus long passage à propos de nos pipe-lines. Je songe surtout à l'Ouest du Canada où l'on se préoccupe de certaines dispositions du bill. Je remarque que vous n'insistez guère sur le tarif des marchandises qu'on ne peut expédier autrement, et sur les méthodes de comptabilité. Qu'il me soit permis de demander à M. Marshall si, à son avis, les formules d'établissement du prix de revient se rapportent comme il faut à l'ensemble du problème ou si l'on devrait les examiner un peu plus en détail? J'ai écouté des témoins de plusieurs autres groupes intéressés à la question qui ont aussi présenté des mémoires à notre comité et il semble que ce soit l'un des principaux sujets de discussion, notamment si les critères utilisés dans la formule d'établissement du prix de revient sont justes. Deuxièmement, je remarque que vous dites dans le dernier paragraphe de l'alinéa 2 de votre mémoire:

... l'Administration de l'organisation rationnelle des embranchements, la Commission des transports et le ministre de l'Agriculture, ainsi qu'aux dispositions relatives au droit d'appel au Gouverneur en conseil, compliqueraient inutilement la mise en pratique de ces recommandations et seraient une source de retard aussi bien que de dépenses additionnelles en offrant des occasions d'étendre sur un nombre d'années ces mises en application.

J'en conviens. C'est là une des faiblesses du bill, que l'on rende un hommage de pure façade à l'Administration dont vous parlez qui devrait, tout le monde en convient, figurer dans cette mesure, mais aux termes du présent bill l'Administration de l'organisation rationnelle n'a pas selon nous suffisamment d'autorité pour faire les recommandations qui s'imposent. D'autre part il ne devrait pas y avoir, je suis d'accord avec vous là-dessus, plusieurs organismes.

Diriez-vous qu'il faudrait accroître le nombre des membres de la Commission des transports? Ce n'est pas que je critique la Commission actuelle car pendant des années, jusqu'à ce que ce problème se fasse plus pressant, elle a accompli un excellent travail mais durant l'examen de diverses demandes et dans son rôle d'arbitre entre les compagnies de chemins de fer et le grand public sur la question de l'abandon des lignes, la Commission a fixé un modèle et ses mains se trouveraient peut-être liées si on la laissait simplement sans plus d'autorité. Devrait-on augmenter le nombre des membres de cet organisme?

Vous avez parlé du ministre de l'Agriculture. Je ne suis pas sûr que le ministère de l'Agriculture soit celui qui convienne, à mon avis le ministère des transports devrait être le plus impliqué dans l'affaire. Je me rends compte des intérêts du ministère de l'Agriculture dans cette affaire et il devrait certes avoir beaucoup à dire sur le sujet de l'Administration de l'organisation rationnelle. Selon vous comment devrait-on répartir convenablement l'autorité?

M. MITCHELL: Je crois avoir essayé d'y répondre lorsque j'ai répondu à une question posée par un député de ce côté-ci de la pièce. Si, à la suite des instances présentées à ce comité par notre Association et par d'autres qui comparaitront, certains critères sont établis et si, dans l'application de ces critères, la Commission actuelle des transports s'en tire bien, à notre avis, on pourrait très facilement ajouter où il y aurait lieu du personnel compétent supplémentaire recruté n'importe où, pour permettre à la Commission d'effectuer un travail d'ensemble qui, selon nous, est mieux accompli par un seul organisme que par plusieurs personnes participant aux décisions, comme le propose la mesure. Avant d'avoir vu le libellé de la nouvelle loi et d'avoir examiner de près l'organisation de la Commission des transports, il est difficile de dire si elle dispose des outils, du personnel et du genre d'organisation pour le faire. Cependant, dans la mesure où l'on pourrait déterminer qu'elle ne l'a pas, nous n'envisageons pas que l'augmentation du nombre des commissaires pour accomplir la tâche convenablement poserait un véritable problème.

M. SOUTHAM: Jusqu'à maintenant la Commission des transports a presque toujours été autonome ou suprême, de sorte que l'on ne pouvait interjeter appel qu'auprès du Gouverneur en conseil. Cela s'est produit à diverses reprises, bien que rarement, et dans la plupart de ces cas d'appel, le gouverneur en conseil a laissé la Commission prendre la décision. A votre avis devrait-on élargir le cadre de ce privilège d'en appeler d'une décision, l'autorité ultime devant être l'Administration de l'organisation rationnelle de la Commission des transports?

M. MITCHELL: Peut-être devrait-on la laisser, comme il est indiqué ici, au gouverneur en conseil. Nous avons proposé un appel à un tribunal. En l'occurrence, nous recommandons la Commission. Si les compagnies de chemins de fer étaient absolument libres de fixer les tarifs nous aimerions nous entretenir avec quelqu'un d'autres. Si une commission, que ce soit la Commission des transports ou quelqu'un d'autres, était organisée pour envisager l'organisation rationnelle des lignes de chemins de fer, cela n'empêcherait pas d'interjeter un autre appel au gouverneur en conseil; voilà qui dépendrait, dans une large mesure, de la teneur de la nouvelle loi, du critère qu'elle renfermerait et des limites de ce dernier. Cela préparerait le terrain pour déterminer si un appel est vraiment nécessaire. A mon sens, une commission unique comme nous le recommandons, n'empêcherait pas un examen final par le gouverneur en conseil, mettons.

M. SOUTHAM: J'accepte ce raisonnement. La plupart des députés de l'Ouest sont d'avis que la loi actuelle aux termes du bill C-120 a été préparée pour favoriser les compagnies de chemins de fer. J'ai cru comprendre d'après vos remarques concernant les tarifs des marchandises qui ne peuvent être expédiées autrement, que vous vous demandiez si la formule de comptabilité du prix de

revient était appropriée et que vous estimiez que les attributions devraient être plus vastes et qu'il devrait y avoir plus de représentants auprès de notre comité afin d'obtenir les divers points de vue. Je conviens avec vous que l'autorité générale devrait être unique mais qu'elle devrait avoir un mandat plus vaste et plus d'autorité pour rendre ces décisions.

Quelle est votre réponse à ma première question? Êtes-vous en faveur des critères actuels que les compagnies de chemins de fer ont utilisé d'une façon générale en soumettant leur cause comme elles l'ont fait, mettons, à la Commission d'enquête MacPherson, ou selon vous, cette formule a-t-elle pu favoriser les compagnies de chemins de fer et non pas le grand public?

M. MITCHELL: Vous voulez parler de leur formule d'établissement du prix de revient, n'est-ce pas? Malheureusement nous n'avons pas examiné cette question. C'est une affaire assez compliquée. En général, lorsque la Commission des transports étudiait les cas de tarif général qui lui ont été soumis, elle avait réussi à formuler des observations et à examiner bien mieux qu'un groupe ou une association comme la nôtre le processus d'établissement du prix de revient.

M. SOUTHAM: Cette question a donné lieu à nombre de remarques lors du témoignage antérieur et je voulais savoir ce que vous en pensiez.

M. MARSHALL: Je pourrais peut-être éclaircir cette affaire si les renseignements que j'ai se rapportent à ce dont vous parlez. Je tiens à préciser que je n'ai pas du tout abordé dans mes observations la question de l'établissement du prix de revient par les compagnies de chemins de fer. Au meilleur de ma connaissance cette évaluation n'est pas entrée dans notre analyse de la formule du bill C-120.

Le VICE-PRÉSIDENT: M. Southam voulait dire, je crois, qu'il était question dans d'autres mémoires de la façon dont les compagnies de chemins de fer calculaient le coût d'abandon des lignes. Il n'a pas fait allusion à votre mémoire.

M. SOUTHAM: Je vous place dans la même catégorie que les gens qui représentent une large tranche de notre population, en particulier les fabricants. M. Fisher a montré qu'il serait intéressant d'examiner la formule que les compagnies de chemins de fer avaient présentée à la Commission MacPherson qui a eu une influence sur l'ensemble de la question. Quand on voit monter les actions du Pacifique-Canadien, il se rend compte que cette compagnie ne perd pas trop d'argent en vertu de l'organisation actuelle. Je ne dis pas qu'il ne faille pas abandonner certaines lignes mais il faut procéder selon une méthode rationnelle. D'après le bill actuel, l'Administration de l'organisation rationnelle ne répond pas aux intérêts du Canada. Qu'en pensez-vous?

M. TRELOAR: Les groupes qui s'opposent au bill, que ce soient les syndicats agricoles ou autres, devraient avoir la possibilité de comparaître devant la Commission des transports pour exprimer leurs vues quant à la formule à utiliser pour déterminer si ce secteur des chemins de fer fonctionne, en fait, à perte ou non. Vous constaterez que les économistes ne donnent pas de définition-type des prix de revient à utiliser en particulier dans des situations différentes. Vous vous rendrez facilement compte que la formule qu'ils emploient pour fixer le tarif maximum serait entièrement différente de celle qu'ils utiliseraient en cas d'abandon. Lorsqu'on fixe le prix de revient relativement au tarif maximum, il s'agit d'une condition à long terme; c'est un élément de temps. Plus on allonge la période, plus les coûts varient. Donc, je le répète, nous sommes parfaitement d'accord pour dire que le bill devrait renfermer une disposition précise accordant l'occasion aux diverses parties intéressées de comparaître devant la Commission pour exposer leurs vues relativement aux coûts dont on devrait tenir compte.

M. MILLAR: J'aimerais poser ma question à M. Marshall. En parlant du tarif des marchandises qu'on ne peut expédier que par les chemins de fer vous avez opposé une utilisation de 15 tonnes à une utilisation de 70 tonnes. N'opposez-vous pas en fait deux extrêmes et n'est-il pas inhabituel de charger 70 tonnes dans un wagon? Je songe à des marchandises de genre courant et non pas à du minerai de fer. Utilisez-vous le minerai de fer à propos de votre cas particulier également?

M. MARSHALL: Notre mémoire indique qu'une bonne partie du trafic qu'on ne peut expédier autrement, se compose de produits en vrac, et un wagon de 70 tonnes n'est pas du tout extraordinaire. On peut charger les wagons jusqu'à 100 tonnes avec ce genre de chargement. Le chiffre de 70 tonnes peut ne pas représenter la moyenne mais la tendance est certes à des wagons bien plus grands surtout s'ils doivent être chargés aussi lourdement que possible.

M. MILLAR: Mais cette formule ne s'applique-t-elle pas à d'autres genres de marchandises? Un expéditeur privé de choix veut seulement dire quelqu'un qui, dans une région, ne peut utiliser que le chemin de fer. Mon interprétation est-elle exacte?

M. TRELOAR: Je ne pense pas que ce soit là l'intention du bill et ce n'était certes pas celle de la Commission d'enquête. La Commission a mis au point cette formule pour définir plus clairement ce qu'est un tarif effectif.

M. MILLAR: Qu'est-ce qu'un expéditeur privé de choix?

M. TRELOAR: Un expéditeur privé de choix est celui, dans n'importe quelle partie du pays, dont le trafic est d'une nature telle qu'il n'est pas rentable de le transporter autrement que par le chemin de fer.

M. MILLAR: C'est essentiellement ce que j'avais compris. Donc pourquoi utiliser le chiffre de 70 tonnes pour critiquer ces tarifs. On pourrait choisir un chargement de 20 tonnes.

M. MARSHALL: Je pense, monsieur, avoir apporté une réserve en disant que la formule pourrait s'appliquer dans certains cas où un chargement de 15 tonnes représenterait la moyenne pour ce trafic particulier mais les exemples que j'ai cités se rapportaient à d'autres genres de chargements. Notre mémoire dit qu'une bonne partie des marchandises qu'on ne peut transporter autrement est du genre poids lourds de sorte que la formule ne conviendra pas, dans dans une très grande marge, à ce genre de trafic. La formule ne s'appliquera donc pas à l'ensemble.

M. MILLAR: Vous vous opposez à ce que l'on applique une formule calculée pour un chargement de 15 tonnes à un chargement de 70 tonnes, n'est-ce pas?

M. MARSHALL: Oui.

M. MILLAR: J'aimerais vous questionner sur un ou deux autres points. A la page 6 de votre mémoire, vous dites à l'alinéa 8:

Le bill ne propose aucun amendement à la loi sur les chemins de fer relativement à l'application de la politique nationale du transport se rapportant à l'obligation des compagnies de chemins de fer de transporter gratuitement certains membres de la société, obligation imposée actuellement par l'article 351.

Vous savez tous, messieurs, j'imagine que tous les députés ont un permis de transport gratuit sur les chemins de fer. Personne ne dit rien. Nous ne faisons, à notre avis, qu'abaisser la subvention que le gouvernement verse chaque année aux compagnie de chemins de fer.

C'est tout ce que j'avais à dire sauf que les délégués ont ouvert un vaste champ de discussion en faisant allusion à l'abandon des lignes de chemins de fer. Ils comprendront mieux notre situation s'ils restent pour entendre le mémoire de la délégation suivante.

Le VICE-PRÉSIDENT: J'allais signaler qu'il nous restait à entendre l'Association des embranchements du Manitoba. Or, il est midi moins le quart et d'ordinaire nous suspendons la séance à midi trente. J'ai pensé que s'il ne restait pas trop de questions, nous pourrions écouter le mémoire de cette association du Manitoba et que cet après-midi nous passerions aux questions. Le mémoire n'est d'ailleurs pas très long.

M. MUIR (*Lisgar*): Ma question est très courte, en fait il s'agit d'éclaircissements. En parlant, M. Mitchell et moi avons employé des mots différents. J'ai maintenant trouvé l'article du bill dont je parlais et vous vous serviez, je crois, des mots employés dans le rapport de la Commission d'enquête. Je voudrais vous poser une question à ce sujet. Je vais donner lecture d'un très court paragraphe du bill relativement au mot «recommander» que j'ai employé. Il se trouve à la page 10 du bill, article 314D(1):

Dans l'exercice de ses fonctions aux termes de l'article 314C, l'Administration peut recommander aux compagnies de chemins de fer l'échange d'embranchements entre elles par location, achat ou autrement, la concession ou l'échange entre elles des droits d'exploitation ou d'utilisation d'embranchements ou d'autres lignes de chemins de fer, ainsi que la jonction de leurs embranchements avec leurs autres lignes ou celles qui appartiennent à une autre compagnie.

Voici ma question: Considérez-vous que cet article du bill a une portée suffisamment vaste pour réaliser une politique nationale du transport qui sera appropriée?

M. MITCHELL: Voulez-vous dire que le mot «recommander» est à peine assez fort?

M. MUIR (*Lisgar*): Oui, car si l'on ne fait que recommander et que ces recommandations restent lettre morte, le but n'est pas atteint, je pense. Êtes-vous d'accord?

M. MITCHELL: Je dirais plutôt qu'il se pourrait qu'on n'atteigne pas l'objectif. Nous avons réfléchi à la chose à diverses reprises en nous demandant si nous ne devrions pas adopter un autre langage sur certains points, mais nous nous sommes abstenus de le faire car c'eût été quitter le domaine de la circulation pour celui de la législation. Nous avons estimé qu'il fallait s'en tenir à l'expression de points de vue. Je suppose que cet échange qui vient d'avoir lieu entre nous, monsieur Muir, ne tombera pas dans l'oreille d'un sourd. Étant donné que nous discutons de la substance du projet de loi, ses rédacteurs prendront connaissance de nos débats et devront réfléchir de nouveau au fait de savoir si le verbe «recommander» est suffisant et si le reste du projet de loi garantit la mise en œuvre de ladite recommandation.

M. MUIR (*Lisgar*): C'est dans ce but que je suis intervenu.

M. STEWART: Je serai bref. Le mémoire qui nous est soumis est très concis et partant constitue un modèle du genre.

J'aimerais savoir si j'ai lieu de croire que l'Association des manufacturiers canadiens compte parmi ses membres des manufacturiers des provinces Maritimes.

M. MITCHELL: Oui.

M. STEWART: Alors, je vous demanderai si les exportateurs qui possèdent des installations de chargement ont fait connaître à la commission compétente de votre association, leur point de vue au sujet de ce projet de loi sur les chemins de fer.

M. TRELOAR: Non, nos sociétaires des provinces Maritimes n'ont pas fait de représentations. En règle générale, les expéditeurs des provinces Maritimes

utilisent surtout le truchement de la Commission des transports des Maritimes pour exprimer les vues concertées des provinces en bordure de l'Atlantique.

M. STEWART: Un peu plus tôt, M. Treloar faisait allusion aux accords confédératifs et à la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes. Puis-je demander aux représentants de l'Association des manufacturiers canadiens si, à leur avis, les subventions versées en vertu de cette loi correspondent de façon suffisante aux objectifs énoncés dans le rapport de la commission Duncan et qui inspirèrent la loi de 1927?

M. TRELOAR: Je ne pourrais que vous répondre, monsieur Stewart, que les accords passés en vertu de cette loi sont conformes aux buts qui la motivèrent, mais que, par le fait de circonstances qui échappent au contrôle de cette loi ou à tout contrôle, ces arrangements ne fonctionnent plus aussi bien qu'à l'époque où cette loi fut adoptée.

M. STEWART: Certains disent, monsieur le président, que cette loi a pour résultat d'assurer une subvention au chemin de fer plutôt qu'un secours à l'expéditeur des provinces Maritimes. Partagez-vous, en principe, cette opinion?

M. TRELOAR: J'estime que la loi tend de nos jours à favoriser le chemin de fer par le jeu de la concurrence qui a surgi à l'époque actuelle et parce que l'industrie du camionnage se trouve désavantagée par l'effet de cette loi.

M. STEWART: En d'autres termes, vous estimez que les provinces Maritimes auraient avantage à ce que l'on abroge la Loi sur les taux de transport, afin que les camionneurs puissent concurrencer les chemins de fer sur un pied d'égalité. Est-ce bien cela?

M. TRELOAR: Tout à fait.

M. STEWART: Exprimez-vous en l'occurrence le point de vue de l'Association des manufacturiers canadiens?

M. TRELOAR: Je répondrai que si l'on accorde une subvention à un mode de transport, pour lui permettre de faire face à certaines circonstances, on devrait accorder une subvention correspondante à l'autre mode de transport si l'on veut que celui-ci demeure viable.

M. STEWART: Ceci revient à dire que vous proposez que l'on subventionne les entreprises de camionnage dans les provinces Maritimes.

M. TRELOAR: Dans les provinces Maritimes, mais à l'égard de leur trafic vers l'extérieur.

M. STEWART: Nous disons donc que vous proposez l'octroi d'une subvention correspondante aux compagnies de camionnage à l'égard de leur trafic extérieur. Est-ce bien cela?

M. TRELOAR: Oui.

M. FORBES: Je n'ai qu'une courte question à poser au sujet du paragraphe (2). Je sais que vous avez déjà tenté d'y répondre ce matin, mais je n'ai pas encore très bien saisi. Puis-je la poser sous forme d'hypothèse? Supposons que l'on soumette une demande d'abandon d'une des lignes qui figurent sur cette carte et que l'Administration réponde négativement. Supposons alors que la Commission des transports intervienne et instaure un tarif compensatoire sur ce tronçon qui s'avérerait inabordable pour les expéditeurs. Est-ce cette situation que vise votre recommandation?

M. MITCHELL: Je ne suis pas certain que les choses se passeraient ainsi. Si l'on refusait la demande d'abandon, il ne s'ensuivrait pas une modification de tarif étant donné que l'Administration se contente de constater l'état des pertes. Voyez plutôt le projet d'Article 314B(3) a) qui dit: «Si la Commission n'est

pas convaincue, en se fondant sur les pertes réelles et tels autres facteurs qu'elle estime pertinents, que la ligne n'est pas rentable, elle doit en faire rapport à l'Administration».

En l'occurrence, une nouvelle demande peut être présentée. Mais toujours il s'agira d'évaluer ladite ligne à un moment précis de son histoire. Par hypothèse, le tarif en vigueur à ce moment-là contribue suffisamment à la solvabilité de l'entreprise qui ne peut, par conséquent, être abandonnée puisque, comme on dit, elle se maintient à flot. Je ne vois donc pas qu'une hausse de tarif soit une résultante nécessaire.

M. FORBES: J'ose espérer que le jugement de la Commission ne se fondera pas tant sur l'état des profits et pertes de la ligne que sur son utilité au service de la population. Ceci étant admis, on refuse d'accorder l'abandon et l'exploitant dit alors: «Ceci représente une perte sèche; il nous faut donc un tarif majoré». C'est dans ce sens que je comprenais votre recommandation.

M. MITCHELL: Ce n'est pas tout à fait cela.

Le VICE-PRÉSIDENT: Messieurs, permettez-moi de remercier en votre nom M. Mitchell et ses collègues de l'Association des manufacturiers canadiens, pour leur concours ce matin. Nous nous excusons à nouveau de vous avoir fait attendre une demi-heure. Je pense que tous seront d'accord pour vous féliciter de nous avoir présenté, comme l'a dit M. Stewart, un mémoire bref, concis et décrivant bien la situation.

M. MUIR (*Lisgar*): Monsieur le président, étant donné que le prochain mémoire est plutôt long, ne devrions-nous pas en reporter la lecture et la discussion à une autre séance?

Le VICE-PRÉSIDENT: Il n'est pas tellement long et je pense qu'il serait plus expéditif d'en entendre lecture maintenant. Nous suspendons habituellement nos travaux à midi trente et il faudrait moins d'une demi-heure pour le lire. Il nous faut penser que cet après-midi, étant donné la période de questions en Chambre, nous ne pouvons guère commencer avant 3h. 30, peut-être pas même avant quatre heures. Si on nous lit le mémoire maintenant, nous pourrions mieux y réfléchir et mieux préparer nos questions de cet après-midi.

M. MUIR (*Lisgar*): Très bien.

Le VICE-PRÉSIDENT: Je donne la parole à M. Gregor Jamieson, vice-président de l'Association des usagers de voies secondaires du Manitoba. Il nous présentera les membres de sa délégation.

M. GREGOR JAMIESON (*vice-président, Association des usagers de voies secondaires du Manitoba*): Monsieur le président, messieurs les membres du Comité, je désire tout d'abord vous remercier, au nom des fermiers et villageois du Manitoba, de nous avoir conviés à vous présenter ce petit mémoire aujourd'hui. Les membres de notre délégation sont M. Bruce MacKenzie, préfet de la municipalité de Morris, au sud de Winnipeg; à côté de lui, M. D. F. Rose, ex-président de l'Union des municipalités, qui est l'un des dirigeants de notre association; et à l'extrême droite, M. Allan Scharth, C.R., notre conseiller juridique.

Tout d'abord une observation préliminaire: la première phase de notre mémoire mentionne que c'est notre président, M. Remi De Pape, qui devait le présenter. La maladie d'un de ses proches l'empêche de venir et il m'incombe de le remplacer dans cette tâche. Il eût été préférable qu'il vînt lui-même car il est, non seulement bilingue, mais trilingue, chose très appréciée de nos jours. Je parlerai donc en son nom et en celui de l'Association des usagers de voies secondaires du Manitoba.

## Origines de l'Association.

Quand, en 1963, les collectivités rurales se rendirent compte de la menace d'abandon en vrac de maintes lignes de chemin de fer secondaires, les associations locales d'usagers commencèrent à se multiplier dans le Manitoba rural. On compte maintenant 20 associations locales. Le siège de chacune est indiqué par un point rouge sur la carte annexée au présent mémoire.

J'espère que les membres du Comité ont consulté cette carte qui se trouve à la dernière page de notre mémoire. Les points rouges indiquent l'importance du territoire auquel s'étend notre association.

Celle-ci est une fédération des associations locales auxquelles elle sert de centrale d'échange de renseignements et de conseils techniques.

L'Union des municipalités du Manitoba, les organisations agricoles de la province et les compagnies d'élévateurs à grain, sont toutes affiliées à notre centrale.

## L'ampleur du problème.

Le problème qui a poussé les agriculteurs de tout le Manitoba à former ces associations est d'une grande urgence. Déjà, les demandes d'abandon de voies secondaires dans la province s'étendent à plus de 1,000 milles de voie ferrée. En bordure de ces lignes se trouvent 95 villes et villages, comptant environ 16,500 âmes.

Plus de 9,000 fermes envoient plus de 20,000,000 de boisseaux de grain, au bas mot, aux élévateurs sis sur ces lignes. Sur toutes ces familles plane la menace des demandes d'abandon. (Les lignes d'embranchement visées par ces demandes sont indiquées en rouge sur la carte).

## But du présent mémoire.

La plupart de nos associations locales entendent soumettre un mémoire distinct à votre Comité. Nonobstant, le conseil exécutif de notre association a jugé qu'il vous serait utile de connaître la réaction d'ensemble de ses membres à l'égard de la marche qui a été suivie jusqu'ici dans l'examen des demandes d'abandon. L'expérience de ceux que ces procédures intéressent de façon vitale est susceptible de vous guider en cours d'examen d'une législation nouvelle.

## Les demandes d'abandon dans le passé.

Plusieurs membres de nos associations locales ont été directement impliqués dans l'examen de la série de demandes d'abandon qui furent soumises à la Commission des transports du Canada au cours des dernières cinq années. Lesdites demandes soulevèrent l'émoi dans toutes les campagnes. Les salles d'audience étaient remplies à craquer. Tant que durèrent les audiences, maints fermiers se levaient avant l'aube pour vaquer aux travaux de la ferme avant d'effectuer un trajet d'une ou deux heures de voiture vers la ville de Brandon qui en était le siège.

Et quand je dis deux heures, plusieurs de ces gens devaient effectuer une bien plus longue randonnée.

On interrogea un à un tous les fermiers et bon nombre de villageois vivant en bordure de ces lignes et ils donnèrent tous les renseignements statistiques nécessaires. Maints fermiers, fonctionnaires municipaux et hommes d'affaires, exposèrent les pertes financières qui résulteraient de l'abandon de telle ou telle ligne de sorte qu'on put en arriver à un chiffre d'ensemble. Tous les gens de la région étaient parfaitement conscients de ce qui était en jeu.

Ces audiences permirent à tous ces gens de faire l'apprentissage de calculs compliqués des frais d'exploitation d'un chemin de fer et d'être confrontés

avec un bataillon de spécialistes qui avaient pour mission de démontrer que le chemin de fer perdait de l'argent.

Ce qui a troublé nos gens, c'est que les procédures ne semblaient pas du tout axées sur le besoin d'assurer un réseau ferroviaire rationnel et économique pour acheminer les céréales vers les marchés et desservir les collectivités de la région.

Le présent mémoire décrit les principales déficiences que ces gens ont relevées dans la procédure d'abandon d'embranchements et auxquelles ils estiment que la nouvelle loi devrait remédier.

La Commission porte des œillères.

Quand débuta en 1960 la plus récente série d'audiences, c'était la première fois que les fermiers, la plupart d'entre eux du moins, faisaient l'expérience de cette procédure. La série précédente dans ces régions remontait à l'avant-guerre.

L'impression dominante qu'ils en retirèrent fut que la Commission des transports se croyait obligée d'étudier le cas de chaque ligne en faisant abstraction des autres. On eût vraiment dit que les commissaires portaient des œillères qui les empêchaient d'avoir une vue d'ensemble d'une région et d'établir quelles lignes serviraient le mieux les intérêts des fermiers et des collectivités rurales en cause.

Il était extrêmement difficile en l'occurrence pour les fermiers de calculer ce que l'abandon de telle ou telle ligne signifierait en termes financiers. On leur demandait à l'audience d'estimer le coût de transport de leurs céréales vers le chemin de fer suivant. S'ils s'enquéraient si cette autre ligne continuerait de fonctionner en perpétuité, on leur répondait toujours la même chose, soit que cette autre ligne appartenait à l'autre compagnie et que pour l'instant elle n'entraînait pas dans le mandat de la Commission.

Or, le transport de centaines de milliers de boisseaux de grain vers une autre ligne plus éloignée implique des entrepôts plus vastes, un meilleur service de camionnage, des routes améliorées et plus nombreuses et de meilleurs élévateurs. Les fermiers s'attendaient donc que si on leur enlevait la voie ferrée qui les desservait en leur imposant des améliorations onéreuses et la construction d'installations nouvelles, la Commission pourrait du moins leur garantir une certaine continuité de l'autre voie ferrée. Or, la Commission prenait pour acquis qu'elle ne pouvait parler de cette autre ligne. On ne faisait même pas comparaître les représentants de celle-ci.

Un exemple caractéristique de ce phénomène fut la ligne, indiquée sur la carte, de Hallboro à Beulah.

M<sup>e</sup> ALLAN SCHARTH, c.r. (*conseiller juridique de l'Association*): La ligne commence à Hallboro et se termine à Beulah, elle est indiquée en rouge sur la carte.

M. JAMIESON: Cette ligne du National-Canadien est parallèle à certaines lignes nord-sud du Pacifique-Canadien. Les fermiers et autres usagers de la ligne Hallboro-Beulah ne savaient plus très bien où trouver une autre ligne dont la permanence serait assurée. Comment pouvaient-ils estimer ce qu'il leur en coûterait à moins de considérer l'ensemble du réseau régional pour déterminer le système le plus efficace?

Les commissaires du transport rejetèrent la demande d'abandon dans ce cas mais le Pacifique-Canadien ne tarda pas à demander l'abandon de l'une des voies parallèles et l'on recommença la même procédure à l'aveuglette.

M<sup>e</sup> SCHARTH: Il s'agit, messieurs, de la ligne de Varcoe à MacGregor.

M. JAMIESON: Plus d'une fois, il a semblé évident à chacun que les compagnies de chemin de fer auraient dû se réunir pour trouver une solution de

simple bon sens. Prenons, par exemple, cette ligne MacGregor-Varcoe qui est indiquée sur la carte. Elle a 60 milles de long, appartient au Pacifique-Canadien et son tronçon parcourt une région improductive. Sa moitié ouest, au contraire, a un important trafic de céréales et est jalonnée d'un grand nombre d'élevateurs à grain et d'agglomérations florissantes.

Cette région ouest porte le nom de Landes de Carberry. Elle est envahie par le sable, il y pousse quelques broussailles mais on en a jamais tiré quoi que ce soit. Une moitié de la ligne traverse cette région: je suppose qu'elle fut construite par l'effet de la concurrence entre compagnies simplement pour ne pas que l'autre s'y installe. Par contre, les autres trente milles de cette voie parcourent ce qui, à mon avis, est l'une des régions les plus fertiles du Manitoba.

Il semblerait évident à quiconque que l'on devrait abandonner le tronçon est et conserver celui de l'ouest comme élément d'un réseau d'acheminement des céréales.

Or, il y a dans le sens nord-sud une ligne qui offrirait une solution tout indiquée: c'est une ligne du National-Canadien qui croise cet embranchement et aussi la voie principale du Pacifique-Canadien à 13 milles plus au sud.

Tous s'attendaient que les deux compagnies se concertassent à ce sujet et fussent d'accord pour qu'on demande l'abandon du tronçon est de la ligne de Varcoe et que le Pacifique-Canadien achemine son trafic depuis l'extrémité est vers le sud en direction de sa ligne principale en empruntant la voie secondaire du National-Canadien. Il n'y avait qu'à établir la jonction et échanger les droits de parcours.

Vous pouvez vous imaginer quel fut l'étonnement général quand le Pacifique-Canadien demanda l'abandon de toute la ligne. Plusieurs fermiers mirent immédiatement de l'avant ce qui était la solution évidente. Leur surprise fut encore plus grande quand ils vinrent à l'audience et constatèrent que le Pacifique-Canadien n'avait même pas soulevé avec le National-Canadien la possibilité d'utiliser la voie de jonction de 13 milles.

Il en résulta qu'à l'audience, la Commission, comme cela avait été le cas précédemment, ne put discuter que d'une seule ligne au lieu du réseau régional. Il semblait donc qu'une région agricole prospère allait perdre 30 milles de voie ferrée qui lui étaient essentiels parce qu'à l'époque de la ruée vers l'Ouest on avait construit un autre 30 milles de voie dans ce qui s'avéra être une région stérile.

Heureusement cette affaire demeura en suspens étant donné l'annonce du nouveau projet de loi. Les centaines d'usagers de cette ligne osent espérer que la nouvelle loi permettra des solutions de bon sens.

M<sup>e</sup> SCHARTH: Nous parlons de la ligne MacGregor-Varcoe, qui appartient au Pacifique-Canadien. Cette autre ligne du Pacifique-Canadien qui fait jonction se trouve ici sur la carte, et la région de Landes dont M. Jamieson a fait mention se trouve ici. Il y a 30 milles de voie qui ne servent à rien. A côté du Pacifique-Canadien, vous avez la ligne du National-Canadien dont le parcours croise en ce point la ligne du Pacifique-Canadien. La solution logique que les gens de la région proposent est de faire partir les expéditions de cette extrémité-ci en direction de la voie du Pacifique-Canadien à l'est, en utilisant le tronçon intermédiaire des Chemins de fer nationaux. Il va sans dire que les céréales sont ensuite dirigées plus à l'est vers les Grands Lacs.

M. JAMIESON: Je poursuis:

Même ceux qui ont assisté régulièrement aux audiences ont eu beaucoup de mal à comprendre les différentes façons dont les chemins de fer calculaient leurs frais d'exploitation. Ils en ont conclu que les frais d'exploitation des chemins de fer devraient être présentés selon un mode uniforme. Ils en ont également conclu que l'on devrait fixer une fois pour toutes les postes devant

figurer dans ces états à une audience où l'on convoquerait des spécialistes afin d'en arriver à des formules préétablies de calcul des coûts de revient.

De l'avis des fermiers, certains des chefs de dépenses invoqués au cours des dernières années ne rimaient à rien mais ils ne se jugeaient pas en mesure de les critiquer.

Ainsi l'un des principaux postes figurant dans les déclarations des chemins de fer en 1962 fut le «le coût de l'argent». Il s'agissait d'un pourcentage fixe supérieur à 11 p. cent des sommes que les compagnies prétendaient avoir investies en rails, traverses et autres immobilisations. Or, ledit pourcentage était calculé non pas sur la valeur amortie mais sur la valeur courante de marché de la voie ferrée, sans égard à ce que celle-ci avait coûté en fait. Il semblait peu honnête que la compagnie impute pareil coût à l'égard de sommes qu'elle n'avait jamais déboursées.

Prenez la ligne Varcoe-MacGregor qui fut construite à la fin du siècle dernier; le même bilan comporte à la fois le coût de la dépréciation et le coût de l'argent.

Il s'ensuit que la compagnie pourrait se voir autoriser à enlever tout un tronçon de voie ferrée qui ne lui avait presque rien coûté dans le temps, simplement parce que le prix de l'acier a augmenté et que sa récupération rapporterait un joli bénéfice à la compagnie. En quelque sorte, l'abandon de la ligne serait fonction du prix de la vieille ferraille au Japon.

En outre, ce chef de dépense se double d'une rubrique pour la dépréciation à l'égard de la même voie ferrée. On impute donc aux usagers le plein coût de la dépréciation réparti sur une période d'à peu près trente ans et pour la même période, le soi-disant «coût de l'argent» qui se chiffre à plus de 11 pour cent, en fonction de la valeur de marché courante de ladite voie ferrée. A la faveur de la hausse du prix des vieux rails au cours de ladite période (par suite de l'inflation et de la demande d'acier), on en vient à imputer plusieurs fois le coût original de la voie au compte des pertes de cette ligné. Une bonne partie de ce chef de dépense se rapporte à des sommes que la compagnie n'a jamais investies en fait.

Comme les fermiers sont habitués à ne faire entrer leur propre équipement en ligne de compte qu'une seule fois, on peut s'imaginer que les méthodes comptables des compagnies ferroviaires les laissèrent rêveurs. La nouvelle régie devrait disposer de pouvoirs réels.

Il est maintenant notoire que le gouvernement projette de mettre sur pied une nouvelle administration d'organisation rationnelle des embranchements ferroviaires. Ceci représente un véritable progrès, à condition bien entendu que cette régie dispose de pouvoirs réels.

De l'avis de nos sociétaires, cette régie devrait être à même de considérer l'ensemble de chacune des régions du Manitoba où l'on parle d'abandonner l'exploitation de voies ferrées et de déterminer si la voie ferrée en question contribue, ou pourrait contribuer, utilement au réseau de transport des récoltes.

La notion que les pouvoirs de cette régie devraient se borner à retarder tout au plus l'abandon de telle ou telle ligne répugne aux principaux intéressés. Comme le disait un quidam, on ne ferait qu'endormir le patient pour l'amputer d'un bras ou d'une jambe.

Si la régie constate qu'il est d'intérêt public de conserver un embranchement ou partie de celui-ci comme élément d'un réseau organique, qu'on lui donne le pouvoir d'en décider ainsi. Si elle décide qu'on pourrait se passer de partie d'un embranchement, du tronçon MacGregor-Varcoe, par exemple, elle devrait également pouvoir en disposer ainsi.

Si la régie constate qu'un réseau organique de transport implique l'utilisation par une compagnie d'une ligne de chemin de fer appartenant à la compagnie rivale, elle devrait être en mesure de recommander ceci comme condition de l'abandon de telle ou telle autre ligne dans la même région.

Nous aspirons à un système de transport des récoltes qui répondra le mieux possible aux besoins des agglomérations rurales du Manitoba. Il importe de donner à la régie les instruments dont elle a besoin à cette fin.

Le VICE-PRÉSIDENT: Merci, monsieur Jamieson.

Je crois que ce serait le bon moment d'ajourner jusqu'à 3h. 30 cet après-midi ou plutôt jusqu'après la période des questions. Nous nous réunirons dans la salle du Comité des chemins de fer, Édifice du centre.

Je demanderai à tous d'arriver à temps pour que nous puissions aborder immédiatement la phase des questions.

### SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

Le VICE-PRÉSIDENT: Madame et Messieurs, nous avons le quorum. Nous poursuivons avec la délégation de l'Association des usagers de voies secondaires du Manitoba. Ils nous ont présenté leur mémoire ce matin et ils nous reviennent cet après-midi. Ce sont M. Gregor Jamieson, vice-président de l'Association, et MM. D. F. Rose et Bruce MacKenzie, membres de son conseil exécutif.

Comme nous en avons terminé ce matin avec le mémoire, nous passons cet après-midi à la phase des questions. Je désire toutefois, au préalable, annoncer au Comité que notre prochaine séance est inscrite pour le mardi 30 mars à 9h. 30 du matin, chambre 308, Édifice de l'ouest, où nous accueillerons les représentants de la Ligue industrielle du Canada, de la Commission des transports maritimes de Halifax et du Comité législatif national des fraternités internationales de cheminots.

M<sup>me</sup> RIDEOUT: N'y a-t-il pas ce jour-là d'autres réunions de comités qui entreront en conflit avec la nôtre?

Le VICE-PRÉSIDENT: Il y aura conflit en effet, et c'est pourquoi j'ai pris certaines précautions dont j'avais fait part au Comité ce matin. J'espère que ce qui s'est produit aujourd'hui ne se répétera pas. J'en ai fait part aux autorités compétentes et sans vouloir faire d'allusions personnelles, j'ajouterai que ceux d'entre nous qui, comme cela s'est produit ce matin, manifestent le plus leur mécontentement ne sont pas parmi nos membres les plus assidus. Je n'en dirai pas plus mais j'ai lieu de croire que le problème que nous avons eu à notre séance de ce matin ne se reproduira pas mardi prochain, du moins tant que j'occuperai la présidence.

M. DEACHMAN: Je n'ai fait ce matin que souligner un problème. Le Comité de la défense se trouvait pratiquement démuné de représentants du parti conservateur.

Le VICE-PRÉSIDENT: Ce n'est heureusement pas le cas chez nous. Je n'ai fait qu'exprimer en tant que président provisoire, le souci que je porte au bon fonctionnement de notre comité, de préférence aux autres comités. Je n'ai pour l'instant personne d'inscrit comme désirant poser des questions.

M. MACDONALD: Je me reporte à ce qui est dit au début de la page 4 de votre mémoire et en conclusion à la page 7. Êtes-vous d'avis que les dispositions du projet d'article 314D du bill n° C-120 permettront de résoudre ce problème de façon satisfaisante?

M° SCARTH: Je dois signaler que M. Jamieson parlait du problème en lui-même et non du contenu du projet de loi. Il n'est peut-être pas en mesure de répondre pour l'instant à des questions ayant trait à ce dernier.

M. JAMIESON: C'est que je n'ai pas sous les yeux le texte du projet de loi.

M. MACDONALD: Donc, vous ne pouvez dire s'il vous paraît suffisant. Pourriez-vous suggérer la méthode que la régie pourrait suivre pour forcer une compagnie à concéder à l'autre le droit d'utiliser une de ces lignes ou à faire quelque autre concession?

M. JAMIESON: Eh bien, il ne fait pas de doute pour nos fermiers ou quant à moi que la chose ne saurait présenter des difficultés. Pourvu que l'on instaure un régime adéquat et nanti de pouvoirs suffisants, la chose devrait être possible.

Je n'entends pas que l'on doive contraindre l'une ou l'autre compagnie. Mais il y a d'autres méthodes que la contrainte. Ainsi, la situation dans la région du Manitoba dont nous avons parlé ce matin ne semble pas insoluble. Il n'y a qu'à considérer l'ensemble de la région et ses besoins globaux au point de vue transport. Ceci peut affecter les deux compagnies et s'il en est ainsi, il n'y a plus qu'à trouver le mode d'obtention des droits d'utilisation. Il doit certes y avoir des façons d'effectuer des raccordements et je crois que les compagnies y trouveraient leur profit.

M. MACDONALD: Mais vous n'avez pas de suggestions précises à faire sur ce point?

M. JAMIESON: Non, je ne saurais en faire.

M. MACDONALD: Au dernier paragraphe de la page 3, vous parlez d'un système efficace et économique de transport des céréales par rail. Estimez-vous que le transport par voies ferrées soit le seul envisageable?

M. JAMIESON: C'est le seul que nous ayons à l'heure actuelle.

M. MACDONALD: Dans tous les endroits dont il s'agit?

M. JAMIESON: En effet.

M. MACDONALD: Dois-je entendre que dans toute cette vaste étendue du Manitoba, il n'existe pas de grandes routes?

M. JAMIESON: Tout dépend des distances à franchir pour y accéder.

M. MACDONALD: Pourriez-vous répéter

M. JAMIESON: Je dis que tout dépend de l'endroit d'où l'on part et de la distance à parcourir pour acheminer la récolte. Si vous voulez parler du camionnage, nous ne sommes pas dépourvus de routes.

M. MACDONALD: Votre association considère-t-elle le chemin de fer comme le seul mode de transport ou pense-t-elle également aux camions?

M. JAMIESON: Jusqu'à quelle destination, Fort-William?

M. MACDONALD: Non, je veux dire jusqu'à une voie principale de chemin de fer par exemple.

M. JAMIESON: En tant que partie d'un réseau organique, je répondrais oui; mais évidemment, il faut penser au coût.

M. MACDONALD: Merci.

M. KORCHINSKI: Je n'ai qu'une question à poser. Avez-vous une filiale dans chacune des régions où passe une ligne d'embranchement?

M. JAMIESON: Oui.

M. KORCHINSKI: Disposent-elles toutes d'un secrétariat permanent qui établit des statistiques?

M. JAMIESON: La centrale de renseignements est celle dont les débuts remontent avant 1920 et qui desservait les associations locales alors en existence. Nous continuons de même à assurer l'échange de renseignements entre les associations locales qui sont aujourd'hui au nombre de 20.

M. KORCHINSKI: Donc, l'association locale compile certains renseignements

M. JAMIESON: C'est exact. Financièrement parlant, les associations fonctionnent à l'aide de cotisations provenant de la région où elles sont installées. Dans certains cas, les municipalités apportent une aide financière et aussi certains petits centres urbains.

M. KORCHINSKI: Donc, l'association locale compile certains renseignements et vous les fait parvenir.

M. JAMIESON: Le travail de compilation est partagé entre nous et les associations locales. Nous choisissons une association donnée et lui demandons de nous préparer un synopsis des frais de transport, par exemple.

M. KORCHINSKI: Disposez-vous par exemple de données concernant la distance à laquelle se trouve le chemin de fer le plus rapproché, celle qu'un camion devrait franchir pour transporter le grain au nord vers les ports des Grands lacs, celle qu'il devrait parcourir pour transporter le grain jusqu'au chemin de fer?

M. JAMIESON: Comme le souligne notre mémoire, le problème de l'heure est le suivant: où doit-on installer les nouveaux points d'entreposage tant par rapport au point de départ qu'au point d'arrivée? Ces points seront-ils permanents? Il faut se rendre compte que dans l'Ouest les élévateurs à grain appartiennent souvent aux fermiers et si l'on songe à supprimer un embranchement dans une région donnée, il faut prévoir l'emplacement futur des élévateurs. Le régime actuel n'offre aucune garantie de permanence à ce sujet.

M. KORCHINSKI: Au cas où l'on abandonne certaines lignes, y a-t-il des régions qui se trouveraient à plus de 25 milles de la voie ferrée?

M. JAMIESON: Sans conteste.

M. KORCHINSKI: Avez-vous une idée des distances en cause?

M. JAMIESON: Je n'oserais hasarder un chiffre sur-le-champ.

M. KORCHINSKI: Je vois. Je me posais la question parce que j'imaginai que les compagnies de chemin de fer pourraient peut-être s'ingénier à circonvier l'accord relatif au Pas du Nid-de-Corbeau et je me demandais quelle distance il faudrait franchir en pareil cas pour apporter le grain au chemin de fer avec les frais additionnels que ceci implique. Y a-t-il des régions encore relativement vierges, n'ayant pas encore été mises en valeur, qui étaient desservies par une ligne ferroviaire aujourd'hui abandonnée?

M. JAMIESON: Vous voulez parler d'une région encore inculte?

M. KORCHINSKI: Une région encore inculte ou une région nouvelle qui n'a pas encore atteint son potentiel maximum.

M. JAMIESON: On en trouverait dans le nord de la province.

M. KORCHINSKI: Et ces régions seraient susceptibles d'exploitation?

M. JAMIESON: Oui.

M. KORCHINSKI: Par conséquent, si la compagnie décidait de quitter pareille région, celle-ci au lieu de continuer à se développer, subirait une régression et se viderait de sa population?

M. JAMIESON: Je pense qu'il en serait ainsi, notamment dans la région de Le Pas.

M. KORCHINSKI: Parle-t-on d'abandonner des lignes d'embranchement dans cette région?

M. JAMIESON: Non, mais telle serait la situation si cela se produisait.

M. KORCHINSKI: Au cours des audiences qui ont eu lieu dans plusieurs de ces régions, les fermiers ont-ils indiqué la distance par route qu'ils seraient prêts à parcourir pour acheminer leur récolte? Je veux parler de secteurs en majeure partie agricoles.

M. JAMIESON: Pas précisément, mais je dirais qu'à l'heure actuelle les fermiers ne sont pas disposés à parcourir des distances accrues. D'après leur

façon de voir les choses, si l'on supprime une voie ferrée, on ne fait que transférer les frais de transport du grain de la compagnie ferroviaire aux fermiers, un point c'est tout.

M. KORCHINSKI: Avez-vous pu faire savoir aux fermiers combien il leur en coûterait pour transporter leur récolte par camion?

M. JAMIESON: Oui, nous avons calculé ce chiffre.

M<sup>e</sup> SCARTH: Nous avons calculé  $\frac{1}{2}$  cent par boisseau par mille, soit dit en gros. Je crois que le tarif du Nid-de-Corbeau jusqu'à cet endroit s'élève à environ 16 cents le boisseau. En ajoutant 8 milles au parcours, on obtient quatre cents de plus au boisseau et le tarif du Nid-de-Corbeau jusqu'à Port-Arthur se trouve donc majoré de 25 p. 100.

M. KORCHINSKI: Quelqu'un a-t-il manifesté quelque intérêt à transporter ces produits de la ferme par camion vers le prochain secteur par exemple? Les entreprises de camionnage ont-elles fait preuve d'un certain intérêt?

M<sup>e</sup> SCARTH: Commercialement parlant? Il y a bien un certain montant de camionnage commercial qui coûte dans les  $\frac{1}{2}$  cent par boisseau par mille, mais évidemment ce moyen de transport n'est pas disponible aux périodes de pointe, si bien que la plupart des fermiers ne comptent pas dessus.

M. KORCHINSKI: Les municipalités en cause ont-elles cherché à obtenir des subventions plus fortes pour l'amélioration des routes à l'appui d'un autre système d'expédition?

M. ROSE: Il est indubitable qu'il en coûterait plus cher aux municipalités. Mais on se heurte toujours au même problème: s'il y a abandon d'une ligne donnée, on n'a aucune garantie que l'autre ligne desservant le nouveau point vers lequel les fermiers devront acheminer leurs produits existera encore dans un ou deux ans, en sorte qu'il est absolument impossible de faire une expertise du coût de revient, celle-ci supposant une certaine permanence du service ferroviaire.

M. KORCHINSKI: En plusieurs cas vous ne pouvez prendre une décision ferme avant de savoir ce que le Pacifique-Canadien entend faire de son côté.

M. ROSE: C'est exact.

M. CANTELON: Je sais gré à M. Korchinski d'avoir mentionné le Pacifique-Canadien, car j'allais y venir. Dans mon comté, qui se trouve en Saskatchewan, nous avons eu, il y a un an environ, une réunion des comités d'usagers de lignes d'embranchement, à laquelle j'ai assisté. Les représentants du Pacifique-Canadien, et je le dis sans penser à mal, refusèrent de dévoiler leurs projets d'abandon de lignes en déclarant que certains motifs s'y opposaient. Les gens de la région sont aux prises avec le fait qu'ils savent quelles lignes du National-Canadien vont être discontinuées sans savoir également quelles lignes du Pacifique-Canadien le seront. Le fermier se trouve dans l'impossibilité de s'appuyer quels seront ses frais puisqu'il ne sait pas jusqu'où il devra véhiculer son grain. Avez-vous connu ce problème au Manitoba?

M. JAMIESON: Nous avons exactement le même problème. La plupart des lignes en rouge qui figurent sur notre carte sont des lignes du National-Canadien, très peu indiquent des voies du Pacifique-Canadien.

M. CANTELON: Ceci était ma prochaine question: certaines des lignes en rouge appartiennent-elles au Pacifique-Canadien?

M. JAMIESON: Quelques-unes tout au plus.

M. CANTELON: Je note avec satisfaction que nous sommes au courant au moins de certains projets du Pacifique-Canadien.

Je passe au projet d'article 314D(1) où il est dit:

L'Administration peut recommander aux compagnies de chemin de fer l'échange d'embranchements entre elles par location.

M. Macdonald a déjà posé une question très voisine. Estimez-vous que les mots «peut recommander aux compagnies de chemins de fer» impliquent un pouvoir d'exécution? Est-ce que l'Administration d'organisation rationnelle des embranchements acquiert de ce chef le pouvoir d'obliger les compagnies à rationaliser leur réseau?

M<sup>e</sup> SCARTH: Je pense qu'on peut déduire ce que pense notre association sur ce point de l'avant-dernier paragraphe de la page 10 de son mémoire, où l'on suggère que l'échange de droits d'utilisation de voies ferrées devrait être érigé en condition de l'abandon d'autres lignes dans une même région.

M. CANTELON: Vous n'avez pas répondu à ma question. Jugez-vous que les termes employés sont assez forts?

M<sup>e</sup> SCARTH: Le mémoire sous-entend que notre association n'est pas de cet avis puisqu'elle suggère que l'on érige ces échanges de droits d'utilisation à la condition de l'abandon de certaines lignes.

M. CANTELON: Je ne suis pas sûr que ceci réponde entièrement à ma question.

Je songeais aussi à poser quelques questions au sujet des frais de transport, mais réflexion faite, je crois que votre mémoire est très explicite à ce sujet et que l'on a déjà couvert ce domaine au début de la séance.

M. RAPP: Monsieur le président, je désire interroger ces messieurs au sujet de ce qu'il adviendra des élévateurs à grain qui longent des voies abandonnées. J'ai entendu dire dans ma province que l'on devrait conserver ces élévateurs et pourtant une loi que vous connaissez bien édicte qu'un élévateur ne saurait être utilisé à moins de se trouver le long d'une voie ferrée. En d'autres termes, la loi ne permet pas l'ensilage indépendamment du chemin de fer. Or, certains fermiers qui se retrouveront à 50 ou 75 milles de l'élévateur ferroviaire le plus rapproché trouveraient leur profit à pouvoir utiliser ceux en bordure du chemin de fer dont on a cessé l'exploitation. Vous êtes-vous penchés sur ce problème du fermier qui, je le répète, advenant l'abandon d'une ligne de chemin de fer, se trouvera à quelque 75 milles de l'élévateur le plus rapproché, alors qu'antérieurement il se trouvait à 10, 20 ou 15 milles?

M. JAMIESON: Tout d'abord, je dois faire remarquer que la *North-West Line Company* a déjà présenté son mémoire au Comité et que son exemple sera sans doute suivi par certains fermiers, coopératives et sociétés de production. On peut croire qu'ils répondront à cette question de façon précise.

Je me contenterai de souligner le fait que certaines sociétés de production ont fait des tentatives en ce sens. En théorie, il s'agirait tout bonnement de changer la Loi sur les grains du Canada pour qu'elle permette cette pratique, ce qui ne paraît pas impensable. Toutefois, les expériences faites par ces sociétés ont démontré que l'entreprise ne serait guère rentable puisqu'elle impliquerait une double manutention.

M. RAPP: Mais qui paierait dans ce cas les frais de transport à destination du deuxième élévateur, serait-ce la société ou le fermier? Je veux parler d'un élévateur situé le long d'une voie ferrée.

M. JAMIESON: Pour autant que je sache, c'est toujours le fermier qui casque.

M. RAPP: S'il en est ainsi, les avantages qu'il retire de l'accord du Nid-de-Corbeau sont illusoires.

M. JAMIESON: C'est juste. Ce problème s'ajoute à l'autre.

Le VICE-PRÉSIDENT: Pour compléter vos renseignements, je dois signaler que la *North-West Line Elevators Association* soumettait son mémoire à notre comité le 9 mars dernier.

Vous avez la parole, monsieur Deachman.

M. DEACHMAN: Monsieur le président, je me demande si le témoin pourrait nous renseigner sur la façon dont on expédie le grain dans le Minnesota et le Dakota du Nord qui se trouvent juste de l'autre côté de la frontière. Est-ce que ces États ont un système identique à celui du Manitoba et de la Saskatchewan?

M. JAMIESON: A l'heure actuelle, non. Sans bien connaître leur système, je sais que les installations d'entreposage dans la région juste au sud de la mienne appartiennent à l'état. Elles n'appartiennent ni à des compagnies de manutention ni aux fermiers.

M. DEACHMAN: C'est donc un système étatisé.

M. JAMIESON: En effet.

M. DEACHMAN: S'agit-il de silos le long de la voie ferrée comme au Manitoba et en Saskatchewan ou de grands entrepôts en ciment?

M. RAPP: Ce sont des élévateurs terminus.

M. JAMIESON: Je dirais que certains d'entre eux sont d'énormes magasins.

M. DEACHMAN: Le grain provenant des fermes du Minnesota et du Dakota du Nord est-il transporté directement à ces grands entrepôts ou passe-t-il par les petits silos ferroviaires?

M. JAMIESON: Ces deux modes ont cours. Le système d'ensilage existe dans certains États.

M. MUIR (*Lisgar*): Un troisième mode d'entreposage existe dans le Dakota du Nord non loin de la frontière avec le Manitoba: le fermier conserve son grain dans des compartiments en acier sur sa ferme; un fonctionnaire de l'État en verrouille la porte.

M. JAMIESON: Vous avez raison.

M. MUIR (*Lisgar*): Si l'état a besoin de ce grain, on en avance le plein prix au fermier à titre de prêt et désormais ce grain appartient à l'état.

M. DEACHMAN: Il est en quelque sorte sur la ferme sous scellés.

M. MUIR (*Lisgar*): C'est juste.

M. DEACHMAN: Le stade subséquent à ce mode d'emmagasinage consiste-t-il à transporter le grain à un silo ferroviaire, à un élévateur rural, ou bien aux grands entrepôts des points d'emmagasinage?

Le VICE-PRÉSIDENT: Tout ceci est fort intéressant, monsieur Deachman, mais me semble avoir peu de chose à voir avec le mémoire à l'étude. Vous pourriez peut-être en discuter avec M. Muir après la séance.

M. DEACHMAN: Sauf votre respect, monsieur le président, ma question est pertinente. Je tente d'établir si notre système d'acheminement du grain est le seul envisageable ou s'il existe d'autres systèmes efficaces.

Le VICE-PRÉSIDENT: J'admets que, posée de cette façon, votre question est appropriée.

M. DEACHMAN: Je songe aux systèmes qui concurrencent le nôtre et je me demande si, en comparant leurs mérites respectifs, on n'en arriverait pas au système idéal.

M. MUIR (*Lisgar*): Notre système l'emporte.

M. KORCHINSKI: Oui, même s'il pose certains problèmes, notre système est le plus efficace.

M. DEACHMAN: J'aimerais que le témoin réponde à la question suivante. Est-ce que sur des trajets comparables à celui depuis la ferme jusqu'à la tête des Grands lacs, les frais de transport sont plus élevés aux États-Unis?

M. JAMIESON: Pour ce qui est de frais de transport, la réponse ne fait pas de doute. Les taux de transport sont très élevés aux États-Unis.

M. DEACHMAN: Par conséquent, est-il juste de prétendre que le transport du grain par le réseau actuel de lignes d'embranchement à destination des Grands lacs ou de la côte du Pacifique coûte moins cher que sur un parcours comparable aux États-Unis?

M. JAMIESON: Oui.

M. PASCOE: C'est que le système actuel assure la proximité des élévateurs.

M. JAMIESON: Oui, c'est là une caractéristique du système en cours.

Le PRÉSIDENT: A vous la parole, monsieur Forbes.

M. FORBES: Je me reporte à la page 3 de votre mémoire. Il y est fait mention des statistiques que vous fournissez aux fermiers. Je suppose qu'il s'agit de données ayant trait aux répercussions économiques du site de telle ou telle localité et au calcul des frais de transport du grain. Pourriez-vous mettre ces renseignements à notre disposition?

M. JAMIESON: Demandons à M<sup>e</sup> Scarth.

M<sup>e</sup> SCARTH: Nous serons heureux de vous faire parvenir les statistiques dont nous disposons. Cherchez-vous à savoir plus précisément combien il en coûte au fermier et ainsi de suite?

M. FORBES: Précisément.

M<sup>e</sup> SCARTH: Eh bien, si le Comité désire certaines statistiques sur des points particuliers, nous serons heureux de les lui fournir.

M. FORBES: Ma question suivante se rapporte aux deux lignes rouges qui figurent au sommet de la carte sur le chevalet. On ne saurait être surpris que je la circoncrive à la région d'où je viens.

Il y a deux ans de cela, le National-Canadien a demandé l'autorisation d'abandonner 31 milles de voie ferrée entre Ochre River et Rorketon. Leur requête recommandait que les fermiers de Rorketon véhiculent désormais leur grain jusqu'à Winnipegosis et Fort River, et que ceux de Sainte-Rose véhiculent le leur jusqu'à la voie principale à Laurier. L'audition de leur requête au sujet de la ligne Ochre River-Rorketon n'avait pas encore débuté qu'ils demandaient l'abandon de la ligne de Sifton à Winnipegosis, soit l'alternative qu'offrirait leur première requête. C'est sur ce point que j'aimerais obtenir certaines statistiques. Il y a de longs trajets à parcourir dans cette région pour véhiculer le grain et c'est pourquoi je pense qu'il serait utile au Comité d'obtenir des statistiques quant aux répercussions économiques de l'abandon de certaines voies ferrées et quant aux frais de transport du grain jusqu'à la voie principale, distante de plus de 60 ou 75 milles.

M. JAMIESON: Je doute que nous disposions de statistiques au sujet de cette ligne en particulier, mais nous en avons à l'égard d'autres lignes. Celles-ci donnent en gros une moyenne d'une demie cent par mille. Mais il y a un autre problème bien connu de ceux d'entre vous qui viennent du Manitoba. Toutes les grandes routes et tous les chemins principaux vont du nord au sud en sorte que tout abandon de voie ferrée implique l'aménagement d'un nouveau lien routier.

M. FORBES: C'est le genre de données statistiques qui serait très précieux à l'égard de la région dont je parle, d'autant plus que l'une des municipalités

en cause est sous régie provinciale. Le coût de construction d'une grande route permettant l'acheminement du grain et des autres produits de la ferme qui sont normalement expédiés par rail jusqu'à la voie principale du National-Canadien serait prohibitif à l'égard des habitants de ladite région. C'est pourquoi j'insiste pour obtenir des statistiques au sujet de cette région en particulier.

M. JAMIESON: Il est juste de dire, je pense, que nous n'en avons pas au sujet des voies ferrées que vous avez nommées, et je ne saurais promettre que nous pourrions vous les procurer.

M<sup>e</sup> SCARTH: Je suis plus optimiste.

M. JAMIESON: Disons donc que nous vous communiquerons ces renseignements s'ils sont disponibles.

M. FORBES: Vous avez entendu parler sans doute de la mise sur pied de la Commission Hedlin-Menzies; n'entrera-t-il pas dans ses attributions d'enquêter au sujet de l'abandon de cette voie ferrée dans cette région précise?

M. JAMIESON: Il n'est pas inconcevable qu'ils aient partie de ces renseignements. On peut donc espérer avoir certaines statistiques.

M. FORBES: La quelle des associations qui comparaitront devant nous disposera de ces renseignements?

M. JAMIESON: Vous voulez dire au sujet de cette voie ferrée en particulier?

M. FORBES: Entre autres voies

M. JAMIESON: Eh bien, je sais que la Commission Hedlin-Menzies a fait un travail de ce genre dans diverses régions. Ils ont choisi des régions-types.

M. FORBES: La Commission fut-elle instituée par les autorités provinciales?

M. JAMIESON: Non.

M. FORBES: Qui l'a recrutée?

M. JAMIESON: Les coopératives d'élevateurs à grain du Manitoba.

M. FORBES: Les Producteurs de grain y sont-ils affiliés?

M. JAMIESON: Je ne crois pas.

M. FORBES: Je vous remercie.

M. JAMIESON: Quelque autre organisation y a peut-être participé, mais la mise sur pied de cette commission fut avant tout l'œuvre des coopératives d'élevateurs à grain.

M. PASCOE: Monsieur le président, M. Forbes a déjà posé la majeure partie des questions de ma liste. Le mémoire relate qu'un nombre important de fermiers, fonctionnaires municipaux et hommes d'affaires ont fourni des estimations des pertes qui seraient encourues, ce qui aurait permis de calculer les dommages d'ensemble. Je m'intéresse aux pertes que subirait la collectivité, les hommes d'affaires et autres groupes. Je sais qu'on a compilé des statistiques à ce sujet et je me demande si elles sont disponibles.

M. JAMIESON: Le sont-elles?

M<sup>e</sup> SCARTH: Ces chiffres se trouvent à l'état brut dans la transcription des audiences que tinrent les commissaires du transport dans certaines régions. A une ou deux près, je crois qu'il y eut au Manitoba une dizaine d'audiences au sujet de lignes d'embranchement et qu'elles furent très bien réparties sur l'ensemble du territoire de la province. Il existe des comptes rendus très fidèles de ces délibérations. Maints témoins y comparurent et ils donnèrent un tableau statistique complet des pertes que subirait chaque région.

M. PASCOE: Les pertes collectives?

M<sup>e</sup> SCARTH: Oui, y compris l'augmentation des frais de transport par route, la perte en impôts, l'allongement des parcours, les nouveaux élévateurs à construire et les camions de plus fort tonnage à acheter. Il y a des statistiques sur tous ces sujets.

M. MUIR (*Lisgar*): Advenant que l'on approuve les demandes d'abandon il faudrait combien de temps à votre avis aux municipalités, fermiers, hommes d'affaires et compagnies d'élévateurs pour effectuer les ajustements financiers que ceci comporterait?

M. JAMIESON: Je ne saurais prétendre vous donner une réponse absolument précise. Tout dépendrait, je crois, de l'importance du tronçon ferroviaire abandonné, et d'autres facteurs tels que celui de la distance. Tout dépendrait également du réseau ferroviaire demeurant en activité dans cette région. M. Rose pourrait peut-être vous fournir une meilleure réponse.

M. ROSE: Je pense, monsieur le président, qu'à moins de pouvoir compter de façon absolument certaine sur la permanence de la voie ferrée de rechange, il est impossible de calculer le montant des pertes. Bien entendu, l'abandon d'une ligne implique qu'il faudra payer plus cher pour se rendre jusqu'à la ligne suivante; mais si cette autre ligne devait disparaître à son tour, de nouveaux problèmes surgiraient. Ainsi, on constaterait que les nouvelles routes qu'on a commencé à construire ne mènent plus nulle part et qu'il faudrait en changer le tracé. Je dis donc qu'à moins d'une certitude que subsistera un réseau ferroviaire propre à l'acheminement des récoltes, ni les municipalités ni le gouvernement du Manitoba ne seront en mesure d'investir quelque montant que ce soit dans la construction de nouvelles routes y menant.

Il convient de souligner un autre point. A l'heure actuelle, tous les embranchements ferroviaires sont bordés d'élévateurs à tous les 6 ou 7 milles. A ces élévateurs, on a ajouté au cours des années, vu les récoltes abondantes, des annexes. Voilà le réseau d'entreposage dont dispose le Manitoba. Il jalonne la campagne, certains hameaux comptant jusqu'à trois élévateurs. Leur contenance individuelle est de 150,000 boisseaux environ, et de 200,000 à 300,000 boisseaux s'il y a une annexe. Advenant l'abandon d'une ligne, tout cet espace est perdu et le fermier ne dispose pas d'espace de rechange sur sa ferme. Il n'a pas construit d'entrepôt chez lui parce qu'il a pris l'habitude de se servir des installations fournies par les compagnies d'élévateurs. Donc, ne surgit pas seulement pour le fermier l'obligation de véhiculer son grain, mais aussi le fait qu'il ne peut plus guère l'entreposer étant donné que la seconde ligne ferroviaire ne dispose pas d'entrepôts suffisants.

M. MUIR (*Lisgar*): J'ai probablement tort, mais on pourrait escompter que le projet de loi pourvoira à l'abandon de voies ferrées sur un plan régional plutôt que purement local. C'est du moins ce qu'il est permis d'espérer.

Ceci étant admis, lorsque le fermier ou la municipalité prévoient que telle ou telle ligne sera abandonnée dans un avenir prochain, seriez-vous d'avis qu'en qualité de législateurs nous insérions dans le projet certaines garanties en faveur de ces municipalités ou de ces fermiers et hommes d'affaires? Ne pourrions-nous pas, par exemple, instituer une période transitoire de cinq ans? Je ne parle pas du régime d'application de la période de 15 ans, je parle de l'hypothèse où l'abandon d'une voie ferrée est autorisé. Seriez-vous d'avis qu'en pareil cas, le projet de la loi dispose que la voie ferrée ne puisse être délaissée que cinq ans après qu'on aura donné la permission à cet effet?

M. ROSE: Je doute fort que cinq ans suffiraient. En cinq ans, une municipalité ne peut guère aménager une très longue route.

M. MUIR (*Lisgar*): Je ne suis pas sûr de pouvoir retrouver ce passage du projet de loi où il est dit, je me souviens bien, que l'abandon est instantané lorsque la régie recommande à la Commission des transports l'abandon d'une

ligne et que la Commission convient du fait qu'elle n'est pas rentable. Je pense qu'en pareil cas il faudrait protéger les compagnies d'élévateurs et les autres intéressés. Une route ne se construit pas en un an; il faut d'abord demander et obtenir les fonds nécessaires, ce qui prend du temps.

M. JAMIESON: Monsieur le président, je tiens à préciser au profit de M. Muir que nos sociétaires n'entendent pas recommander l'un ou l'autre rythme d'abandon de voies ferrées au Manitoba. Nous convenons tous, je pense, que certains bouts et tronçons de voie ferrée n'ont aucune valeur économique et pourraient disparaître sans que cela ne gêne qui que ce soit. Mais, de façon générale, nos commettants estiment que maints abandons d'exploitation dans la province ne font que transférer les frais de transport de la compagnie de chemin de fer au fermier.

M. MUIR (*Lisgar*): L'abandon d'embranchements présente d'autres aspects, notamment celui de l'entreposage, dont nous avons parlé précédemment. Dans l'hypothèse de l'abandon de plusieurs lignes secondaires, envisageriez-vous la construction de grandes centrales d'entreposage où l'on conserverait le grain avant de l'expédier au chemin de fer?

M. JAMIESON: Ceci me semblerait logique, n'est-ce pas monsieur Muir? Advenant l'abandon d'un certain nombre de lignes dans une région donnée, il me semblerait impératif que les nouveaux entrepôts soient beaucoup plus vastes que les anciens. A nouveau, il en coûterait très cher, notamment aux compagnies qui sont la propriété de fermiers; et comme M. Rose l'a fait remarquer au sujet des routes, il faudrait aussi beaucoup de temps pour effectuer ces remaniements. Quand il s'agit de mettre un certain nombre d'installations au rancart pour construire à neuf, le montant des investissements est énorme.

M. MUIR (*Lisgar*): On trouve le commentaire suivant au projet d'article 314C, paragraphe 6:

Lorsque l'abandon d'une ligne est approuvé, on doit y procéder à la date prescrite, à moins que la ligne ne réponde aux dispositions du nouveau paragraphe 7.

Le paragraphe 6 de l'article 314C, qui est nouveau, dit:

Lorsque l'abandon d'un embranchement a été approuvé aux termes de l'article 314B, la compagnie doit cesser l'exploitation de l'embranchement et de chacun de ses tronçons,

- a) à la date qu'a fixée à cette fin l'Administration aux termes du paragraphe; l'alinéa 1 ou le 30 juin 1979, en prenant celle des deux dates qui est antérieure à l'autre.

Si je comprends bien ce paragraphe, il parle d'une ligne dont on a approuvé l'abandon mais dont l'exploitation durera encore 15 ans, grâce à des subsides de l'État. Je pense aux lignes qui ne sont pas considérées à recevoir pareille subvention. Est-ce que je m'explique assez clairement?

M. JAMIESON: Non, pourriez-vous répéter, s'il vous plaît?

M. MUIR (*Lisgar*): Je pense aux lignes d'embranchement dont on aura décidé l'abandon pour des raisons purement économiques et aussi à cause d'autres facteurs qui font que ces lignes n'ont pas droit à un secours de l'État. Je prétends que si l'on abandonne ces lignes dans les 5 ans de la demande visant à fixer la date de mise en vigueur de l'abandon, il pourrait en résulter des inconvénients. Il s'ensuivrait que certains élévateurs resteraient vides tandis que certains fermiers devraient s'acheter des camions plus gros. Il importe, je crois, de signaler au Comité l'opportunité de fixer un délai d'abandon, que celui-ci comporte ou non une subvention de l'État.

M. JAMIESON: Je suis d'accord avec vous.

M. ROCK: Je suis un peu déçu que votre carte ne représente pas le système routier et ne s'accompagne pas d'une échelle du nombre de pouces au mille. Il est très ardu de se faire une idée du nombre de milles que les fermiers devront parcourir à destination de l'embranchement suivant en cas d'abandon d'une ligne. Votre carte ne se prête pas à une étude complète du problème. Pourriez-vous me dire la distance moyenne que le fermier doit actuellement parcourir pour apporter son grain à l'élevateur le plus proche?

M. JAMIESON: Voulez-vous dire la distance la plus grande?

M. ROCK: Non. Je parle uniquement des distances jusqu'à ces lignes qui sont menacées d'abandon.

M. JAMIESON: C'est que s'il s'agit de régions au nord de la province, par exemple, les distances y sont beaucoup plus considérables que dans le secteur sud.

M. ROCK: S'agit-il de distances de 65, de 10 ou de 15 milles? Votre carte ne le dit pas.

M<sup>e</sup> SCARTH: On peut se faire une idée de l'échelle de la carte si l'on se souvient que la distance entre Winnipeg et la frontière au sud est d'environ 75 milles. Ceci dit à titre d'approximation. Cela nous donne une distance d'environ 20 milles d'un embranchement à l'autre.

M. ROCK: Seulement 20 milles?

M. JAMIESON: C'est cela.

M. ROCK: Pour qui vit à mi-chemin, cela ne fait que 10 milles à parcourir; ce n'est pas très considérable.

M. FORBES: Vous avez raison de dire que ce n'est pas une très bonne carte. Au nord du Lac Manitoba se trouve le Lac Winnipegosis, qui n'est pas indiqué sur la carte; or il a 10 à 12 milles de tour.

M<sup>e</sup> SCARTH: Cette carte n'avait pas pour but d'exprimer les distances. Elle a une double fonction, qui est d'indiquer au Comité les localités en cause et l'importance des régions agricoles qui sont affectées par les demandes d'abandon. La carte n'indique pas les accidents de terrain quoique, bien entendu, le Manitoba ne soit pas simplement une vaste plaine sans relief, mais présente une topographie variée. Ces accidents de terrain ne figurent pas sur la carte parce que tel n'est pas l'objet de notre étude.

M. ROCK: C'est dommage. Si la carte indiquait le réseau routier, nous pourrions mieux juger du problème des installations et de leur remplacement. Tout ce qu'on nous indique est le service ferroviaire et rien de plus. Nous ne sommes pas à même de juger de la situation dans son ensemble.

M<sup>e</sup> SCARTH: On peut espérer que ce genre d'étude sera effectuée par la régie d'État. A notre avis, il serait utile que ladite régie consacre quelque temps à l'étude des questions telles que les caractéristiques d'une région donnée, les distances par route et ainsi de suite. Nos représentations, quant à elles, se rapportent au contenu général du projet de loi et visent à ce qu'on mette sur pied une régie devant étudier l'ensemble du problème et formuler des situations de bon sens.

M. ROCK: Sauriez-vous combien il y a d'élevateurs le long des voies que l'on parle d'abandonner?

M<sup>e</sup> SCARTH: Je crois que le mémoire le dit.

M. JAMIESON: Il y en a environ 90, je crois.

M. ROCK: Sauriez-vous si, dans la province du Manitoba, le National-Canadien ou le Pacifique-Canadien ont mis sur pied un service de camionnage pour transporter le grain disons depuis les fermes jusqu'à la voie ferrée?

M. JAMIESON: Non.

M. ROCK: Il n'y a pas de système de ce genre?

M. JAMIESON: Non.

M. ROCK: Y a-t-il une autre entreprise de transport dans la province où le fermier peut louer des camions?

M. JAMIESON: Il n'y a que les petites entreprises commerciales de chaque district.

M. ROCK: Savez-vous si le National-Canadien ou le Pacifique-Canadien ont déjà demandé au gouvernement provincial un permis de camionnage ou quelque chose d'approchant?

M. JAMIESON: Pas que je sache.

M. SOUTHAM: J'estime que tout l'émoi que soulève cette question d'abandon de voie ferrée provient en bonne part du manque de coordination auquel le projet de loi à l'étude cherche à remédier.

Le PRÉSIDENT: Pourriez-vous parler plus fort, monsieur Southam? Nous avons de la difficulté à vous entendre.

M. SOUTHAM: Je parlais de la marche qui a été suivie jusqu'ici dans l'abandon de voies ferrées et du besoin de procéder de façon organique et par régions. C'est ce que reconnaît le projet de loi qui nous est soumis en instituant une administration d'organisation rationnelle. Les témoins que nous avons entendus au cours des dernières semaines semblent unanimes sur ce point. J'aimerais savoir si le présent témoin estime que la régie projetée n'a pas assez de pouvoir. M. Muir a déjà laissé entendre que son mandat ne lui semblait pas très ferme. Êtes-vous d'avis que la régie envisagée par le projet de loi dispose de pouvoirs suffisants, ou croyez-vous plutôt qu'on devrait renforcer ceux-ci dans le texte de la loi?

M. JAMIESON: Je n'hésiterai pas à dire, monsieur le président, qu'elle devrait disposer de toute l'autorité et de tous les moyens nécessaires pour réaliser la tâche qui s'impose, c'est-à-dire une organisation rationnelle d'ensemble.

M. SOUTHAM: Ceci revient à dire, si je ne m'abuse, que la régie n'est pas assez puissante selon le libellé actuel. Je passe à un autre point qui fut soulevé devant la commission d'enquête MacPherson. J'ai une certaine expérience personnelle de ces questions d'abandon de chemins de fer non rentables. Je crois que l'une des premières lignes d'une certaine importance à être abandonnée fut celle de Wolseley. Le Pacifique-Canadien en avait fait la demande en 1959, mais l'abandon ne se produisit qu'en 1961. L'affaire souleva maintes discussions. On nomma un comité d'adjudication. Certains y attaquèrent les formules comptables utilisées par le chemin de fer. Ce même débat au sujet de la comptabilité fut repris devant la Commission MacPherson. A la dernière séance sur ce lieu mardi dernier, on a versé au dossier d'importantes déclarations sur ce point de l'ex-ministre de l'Agriculture, M. Hamilton. Vous qui représentez environ huit fédérations manitobaines, telles que l'Union des municipalités, les Chambres de commerce et ainsi de suite, avez-vous songé à recruter une équipe d'économistes en vue d'en arriver à un système de comptabilité intelligent?

M. JAMIESON: La firme Hedlin-Menzies a fait un travail de ce genre. Un de leurs experts y a consacré plusieurs semaines. Est-ce exact, maître Scarth?

M. SOUTHAM: En définitive, les deux points cardinaux sont l'institution d'une régie puissante et d'une comptabilité adéquate. Tous les problèmes s'ordonneront alors d'eux-mêmes.

M. JAMIESON: Nous en avons parlé dans le mémoire que j'ai lu ce matin et j'ai sur moi l'état qui fut soumis à l'audience relative à la ligne d'embranchement de Varcoe. L'un des postes qui y figurent est le coût de l'argent: \$58,000. Nous en avons des copies.

Le PRÉSIDENT: Nous le reproduirons comme Pièce n° 1, en annexe à votre mémoire, comme suit:

Pièce jointe

ÉTAT DES DÉPENSES VARIABLES DE LA SUBDIVISION DE VARCOE

	1960
Combustible .....	\$ 650
Salaires des équipes .....	3,267
Autres dépenses de transport .....	26
Entretien et dépréciation de l'équipement .....	1,570
Entretien de la voie—Main-d'œuvre .....	46,443
—matériaux .....	9,092
Dépréciation de la voie .....	25,533
Dépenses de gare .....	4,306
Coût de l'argent* .....	58,413
Trafic non-payant .....	25
Impôts .....	7,859
Assurances .....	115
Surveillance .....	4,653
Trafic et frais généraux .....	13,632
Total .....	\$ 175,584
En gros .....	\$ 175,600

\* D'après la valeur de récupération des rails et autres installations fixes.

M. SOUTHAM: En d'autres termes, monsieur le président, ai-je raison de croire que l'association partage les doutes qu'un certain nombre de témoins ont exprimé au sujet des méthodes comptables utilisées dans les demandes d'abandon de voies ferrées?

M. JAMIESON: Il me faut réparer une erreur. Il y a quelques instants, vous me questionniez au sujet de la comptabilité des chemins de fer et j'ai évoqué le rôle de la firme Hedlin-Menzies. Or l'enquête de cette firme a porté sur l'économie rurale et non pas ferroviaire.

M. SOUTHAM: Si je puis reprendre ma question, ai-je raison de croire que votre association entretient certains doutes au sujet des états financiers fournis par les compagnies de chemin de fer et qui, d'après celle-ci, sont censés décrire les effets économiques de l'abandon de certaines lignes?

M. JAMIESON: Il nous a semblé en effet, après cinq ou six audiences publiques que les méthodes de calcul des frais d'exploitation n'étaient pas uniformes, et c'est ce qui a provoqué des doutes chez nos gens.

M. REGAN: Je dois m'excuser, j'arrive d'une autre séance de comité, en sorte que si je pose des questions auxquelles on a déjà répondu, n'hésitez pas à me le dire. Quand on parle de l'abandon de certaines lignes ferroviaires au Manitoba, ai-je raison de croire qu'il s'agit principalement de lignes du National-Canadien?

M. JAMIESON: C'est juste.

M. REGAN: Ai-je raison de croire aussi que, dans maintes régions, les voies du National-Canadien sont à l'heure actuelle presque parallèles à celles du Pacifique-Canadien en sorte que l'abandon des premières représenterait un désistement de l'État au profit de la compagnie privée, le Pacifique-Canadien, qui en héritant du trafic de l'autre ligne améliorerait sa situation financière; est-ce bien cela?

M. JAMIESON: Nous avons en effet l'impression, qui est essentiellement intuitive et ne peut être prouvé, que le Pacifique-Canadien aura tendance à accroître le nombre de ses lignes. En effet, on aurait pu prévoir que le Pacifique-Canadien soumettrait beaucoup plus de demandes d'abandon qu'ils ne l'ont fait jusqu'à maintenant. Il semblerait donc qu'ils attendent plutôt de voir ce qui se passe.

M. REGAN: Prétendez-vous que dans certaines régions où l'on autoriserait l'abandon de certaines lignes, il vaudrait mieux tenter de garder en exploitation la ligne abandonnée en l'intégrant au réseau de l'autre compagnie?

M<sup>e</sup> SCARTH: Monsieur le président, je pense que le mémoire de ce matin démontre qu'il est préférable en effet de considérer les deux lignes comme parties d'un ensemble régional. Dans les secteurs où les deux compagnies opèrent, la solution rationnelle, comme nous en avons fait la démonstration ce matin, consisterait à raccorder les deux lignes dans les secteurs économiquement viables et de délaissier disons trente milles de voie non utilisée. Du point de vue de la population locale, et je crois que je l'exprime fidèlement, il n'y aurait aucune hésitation à transporter les récoltes jusqu'au nouveau terminus. C'est un point de vue rationnel et qui exclut le genre de solution selon laquelle on abandonne les lignes petit à petit.

M. REGAN: Je veux parler maintenant de la région du sud, de l'abandon de la ligne du National-Canadien entre Morris et Hartney. Si l'on prend l'ensemble du secteur disons depuis Cartwright et Glenboro, on trouve deux lignes du Pacifique-Canadien à 40 milles de distance l'une de l'autre et à mi-chemin la ligne du National-Canadien qui part de Morris en direction de Hartney. Selon votre théorie, on ne devrait pas abandonner celle-ci bien qu'elle soit encadrée par ces deux autres lignes. Ne pensez-vous pas que l'abandon de cette ligne, dans ce contexte, n'exprimerait pas tout simplement un souci de l'état d'avantager l'économie privée, les actionnaires du Pacifique-Canadien?

M<sup>e</sup> SCARTH: Je ne crois pas, monsieur le président, que notre association soit en mesure d'interpréter dans un sens ou l'autre la requête en cours. Nous ne saurions préjuger des intentions du Pacifique-Canadien. Notre unique désir est que, dans l'examen des requêtes, on ne s'arrête pas aux mérites d'une ligne en particulier mais que l'on considère l'ensemble de la région de façon à ne pas en arriver aux résultats désastreux auxquels l'honorable député faisait allusion.

M. REGAN: N'est-ce pas que cette méthode d'approche forcerait les deux compagnies à soumettre rapidement la liste complète des voies ferrées qu'elles projettent d'abandonner étant donné que si l'une obtient avant l'autre le droit de cesser l'exploitation, les chances de la seconde se trouveraient considérablement diminuées? Ne pensez-vous que ce serait probablement le phénomène qui se produirait?

M<sup>e</sup> SCARTH: Je ne pense pas que notre groupe en était arrivé à cette déduction, mais vous avez certainement mis le doigt sur un point névralgique. Tout comme au 19<sup>e</sup> siècle on assista à la concurrence dans la construction des chemins de fer, l'époque actuelle nous apporte la concurrence dans leur abandon. Cette dernière nous préoccupe parce qu'elle se fait dans la même optique étroite qui présida à la construction. Nous aimerions qu'on y mette le holà en instaurant une régie qui fera en sorte l'abandon concurrentiel par l'abandon rationnel.

M. REGAN: Pour en revenir aux voies ferrées, qui nous occupent, parlons de celle qui va de Morris à Roland dans la région de Glenboro à Cartwright. Est-ce que le trafic dans cette région comporte autre chose que le grain?

M. JAMIESON: Oui, dans une certaine mesure; celle-ci varie, d'après nos renseignements, d'une région à l'autre.

M. REGAN: Estimez-vous que le volume du trafic constitue un facteur important à prendre en ligne de compte dans l'examen d'une requête en abandon d'exploitation?

M. JAMIESON: Le gros du trafic sur toutes ces lignes est celui du grain.

M. MACKENZIE: Grâce aux ventes massives de blé à la Russie, les chemins de fer ont pu, n'est-ce pas, pour la première fois acheminer d'énormes quantités de grain vers les élévateurs terminus. Le transport depuis les élévateurs régionaux jusqu'à Winnipeg et ensuite jusqu'aux Grands lacs peut se faire très rapidement.

M. REGAN: Est-ce que l'on constate certains changements de structure de la population rurale du Manitoba qui suggéreraient que dans dix ou quinze ans, disons, il existera une demande plus forte et plus diversifiée à l'égard de ces voies ferrées que l'on parle d'abandonner? N'existe-t-il pas le risque qu'en abandonnant prématurément et sans réfléchir certaines lignes, on découvre plus tard qu'elles seraient devenues rentables si on avait eu la patience d'attendre quelques années mais qu'il serait économiquement impensable de les reconstruire?

M<sup>e</sup> SCARTH: C'est une provision fort valable d'après notre expérience et aussi d'après les audiences relatives à la région de MacGregor-Varcoe. Vous le voyez sur la carte. A Carberry, on vient d'installer une manufacture servant de base à une exploitation horticole qui ira s'étendant tout autour de cette municipalité. Or il est possible qu'on cesse l'exploitation de la ligne de MacGregor à Varcoe qui traverse cette région au sol très riche et particulièrement approprié à la production intensive de légumes. On a, en effet, laissé entendre à l'audience que si l'on abandonnait cette voie ferrée on pourrait bien se rendre compte dans dix ans d'ici qu'on en aurait grandement besoin pour le transport de ces légumes. Par contre, comme vous l'avez dit, il serait alors impensable de la reconstruire. Il s'agit donc d'un risque très réel.

M. JAMIESON: Il se produit un autre phénomène dans le centre et l'est de la Saskatchewan et dans le centre et l'ouest du Manitoba où l'on a commencé l'exportation des gisements de potasse. Dans ces régions, les compagnies de chemin de fer attendent tout bonnement de voir qu'elle sera l'ampleur du phénomène. Celui-ci sera probablement pour elles source d'un trafic important.

M. REGAN: Si l'on regarde attentivement la carte et spécialement la région très vaste délimitée à l'ouest par Souris et de là vers le sud par Deloraine et qui, en passant par Carthwright puis par Carman, aboutit à Morris, on se rend compte qu'il y a tout au long une bande centrale d'environ 40 milles de largeur longée au nord et au sud par des voies ferrées mais où il n'y a nulle part de lignes nord-sud couvrant toute la largeur. Ne pensez-vous pas que si l'on autorisait l'abandon en question, ce serait l'un des secteurs les plus éprouvés?

M. JAMIESON: Il semble bien que oui.

M<sup>e</sup> SCARTH: Le volume III du Rapport MacPherson confirme que cette étendue du Manitoba serait plus affectée par les abandons d'exploitation.

M. REGAN: De toute façon, je doute que la demande soit agréé étant donné que tant la ligne du National-Canadien que celle du Pacifique-Canadien, d'un côté et l'autre, doivent faire de bonnes affaires. La décision serait sans doute en faveur de la compagnie privée, le Pacifique-Canadien, plutôt qu'en faveur du régime d'état.

Le VICE-PRÉSIDENT: Avant de passer au suivant sur ma liste, je veux demander aux membres du Comité de régie qui sont ici présents, MM. Macdonald, Crouse, Fisher et Cantin de rester dans la salle quelques minutes après l'ajournement de la séance.

M. MILLAR: Ma première question est la suivante: toujours en matière d'abandon d'exploitation, est-ce que les compagnies de chemin de fer offrent de compenser le service qu'elles retireront aux fermiers par quelque chose d'autre? Ou bien vous laissent-elles en plan en prétendant que c'est à vous d'apporter vos céréales à l'élevateur desservi par une voie ferrée?

M. JAMIESON: C'est comme vous le dites.

M. MILLAR: Deuxième question: votre délégation estime-t-elle, et je ne suis pas fermier moi-même, que le volume des expéditions de grain dans ladite région justifie l'entretien de la voie ferrée par la compagnie à l'année longue? Celui-ci se justifie-t-il au point de vue économique?

M. JAMIESON: C'est ce que nous voulons que la régie décide.

M. MILLAR: Plutôt que la compagnie elle-même?

M. JAMIESON: Nous voulons aussi qu'on utilise une méthode uniforme et adéquate de calcul des frais d'opération afin que l'on sache exactement à quoi s'en tenir.

M. MILLAR: Ceci me semble raisonnable. Une dernière question. Me Scarth a établi un parallèle entre la concurrence qui a marqué la construction des voies ferrées et celle qui préside à leur abandon. Si l'on juge par cette partie du Manitoba dont vous avez parlé, il semble en effet qu'à un certain moment de l'histoire du Canada on a construit les chemins de fer de façon assez fantaisiste. Est-il juste de dire que la construction s'en faisait dans les régions où par exemple le Pacifique-Canadien s'était vu concéder des terres qu'il s'agissait de coloniser? Est-ce bien ce qui s'est passé?

M<sup>e</sup> SCARTH: C'est une conclusion que suggère l'histoire. Néanmoins, pour revenir à notre exemple de ce matin, on ne connaît pas très bien la raison qui présida à la construction de la ligne MacGregor-Varcoe du Pacifique-Canadien. On la construisit en 1899, si je me souviens bien, et il devait déjà être évident à cette époque que les premiers trente milles de rail seraient improductifs puisque on ne voit à plusieurs milles à la ronde que du sable, qu'un désert. Il y a partout des dunes sablonneuses. La stérilité de cette région devait donc sauter aux yeux. Par contre, il y avait les autres 30 milles qui promettaient tant qu'il était de l'intérêt de la compagnie de s'installer la première. C'est ce que l'on appelle la construction concurrentielle.

M. MILLAR: Je vous suis.

M<sup>e</sup> SCARTH: Pour poursuivre avec le même exemple, ce que nous ne voulons pas, c'est qu'il y ait abandon d'exploitation si celui-ci signifie qu'on délaissera toute la ligne. Il n'y aurait plus alors aucune responsabilité de la compagnie de chemin de fer. En d'autres termes, les 60 milles de voie disparaîtraient du fait qu'il y eut erreur au départ quant à la moitié, et les gens de la région intéressée trouvent cela absurde. Ils désirent qu'on tienne compte de l'ensemble régional.

Les trois provinces du Manitoba, de la Saskatchewan et de l'Alberta se répartissent en un certain nombre de régions naturelles qu'on devrait prendre comme base afin d'éviter que cette fois se produise une concurrence à rebours.

M. MILLAR: Je n'insiste pas moins sur le fait qu'une grande partie de ce territoire est constituée de milliers d'acres de terres qui furent concédées au Pacifique-Canadien en échange de la construction du chemin de fer. Maintenant qu'elle a vendu toutes ses terres, la compagnie ne serait que trop heureuse de se retirer et d'oublier les fermiers qu'elle a installés là. C'est une question que je pose et j'aimerais que vous y répondiez si possible.

M. JAMIESON: Ce motif existe peut-être, mais nous ne saurions le démontrer à l'heure actuelle.

M. MILLAR: Si vous regardez la carte, elle corrobore cette impression.

M. JAMIESON: Il y a également, monsieur le président, des endroits où l'on n'a pressenti aucune des compagnies. Il s'agit notamment d'une région que je connais très bien, ici au nord, où la voie ferrée s'infléchit. Cette région est l'une des plus fertiles du Manitoba jusqu'à ce coude, et pourtant tout le reste de cette région ne comporte aucun élévateur ni aucune ville. Voici jusqu'où vient la ligne du Pacifique-Canadien et jusqu'où vient celle du National-Canadien: elles ne sont plus distantes que d'un demi-mille à Rivers, Manitoba.

M. MILLAR: Toute cette tendance à l'abandon d'exploitation vient-elle du fait que le chemin de fer n'est plus intéressé à transporter le blé, que ce transport n'est plus profitable? C'est sans doute le cas, sinon on resterait. S'il s'agit par contre de la potasse, l'intérêt semble s'éveiller.

M. JAMIESON: Nous voulons seulement qu'ils prouvent leurs dires en invoquant des chiffres acceptables.

M. FISHER: Votre association semble vouée spécifiquement à la question de l'abandon de voies ferrées et votre mémoire montre bien que vous n'étiez pas prêts à discuter l'ensemble du projet de loi. N'avez-vous pas débattu en cours d'organisation la possibilité de commenter les autres aspects du projet de loi à part l'abandon?

M<sup>e</sup> SCARTH: Disons plutôt que notre association s'occupe avant tout d'amasser des renseignements. En venant ici, notre but primordial était de porter à la connaissance de votre Comité ce que nos membres ont appris à l'occasion des requêtes en abandon passées. Certains des groupes qui nous sont affiliés se chargeront de critiquer l'ensemble du projet de loi auprès de votre Comité, mais ce n'est pas là la fonction de notre société.

M. FISHER: En d'autres termes, le fait que votre association ne commente pas, par exemple, les suggestions qui furent mises de l'avant par l'Union nationale des fermiers ne veut pas dire que vos membres sont opposés à celles-ci.

M<sup>e</sup> SCARTH: Ce fait n'implique ni notre opposition ni notre appui.

Le VICE-PRÉSIDENT: L'interrogatoire me semble terminé.

M. FORBES: J'aimerais ajouter un commentaire au sujet de ces lignes d'embranchement qui ont fait l'objet de maintes questions. J'ai vécu au Manitoba dans ma jeunesse et j'ai conservé l'impression qu'un certain nombre de ces lignes furent construites en vue d'alimenter la voie principale. Elles étaient donc destinées à être rentables mais seulement en tant que tributaires de la voie principale des Chemins de fer nationaux. C'est l'origine de plusieurs des lignes que vous voyez sur cette carte.

M. FISHER: Je voudrais faire une suggestion. Ce que dit M. Forbes a son correspondant dans le domaine aérien. Air-Canada accuse un profit depuis un certain nombre d'années, sauf un ou deux ans, et pourtant son président a déclaré à diverses reprises que seulement deux des lignes du réseau rapportaient un bénéfice. Toute la philosophie d'Air-Canada repose sur l'admission que la plupart des trajets n'offrent qu'une apparence de rentabilité et qu'ils ne rapportent rien en fait, par exemple, la ligne de Montréal à Toronto, mais qu'ils se justifient comme partie du réseau national. J'ai l'impression que les compagnies de chemins de fer négligent cet aspect dans leurs demandes d'abandon d'exploitation. L'analogie est pourtant valable à mon sens. Elle vaudrait sans doute également pour les Lignes aériennes du Pacifique-Canadien même si nous n'aurons pas l'occasion d'entendre leurs représentants sur ce point.

M. PASCOE: Puis-je poser une toute dernière question, monsieur le président? Les témoins ont parlé de la nécessité d'une solution rationnelle et régionale du problème des chemins de fer. Ils ont dit que la nouvelle régie devrait être munie de pouvoirs effectifs.

Pour en revenir à la question que M. Cantelon posait à ce sujet, votre mémoire mentionne le fait de l'utilisation par une compagnie d'un tronçon de voie ferrée appartenant à l'autre. A la page 10, il est dit que la nouvelle régie devrait pouvoir recommander pareille solution. Ne seriez-vous pas tenté d'utiliser un terme plus fort que celui de «recommander»?

M<sup>e</sup> SCARTH: Le mémoire continue en disant «comme condition de l'abandon d'autres lignes dans la région».

M. PASCOE: Vous employez quand même le verbe «recommander».

M<sup>e</sup> SCARTH: Le rejet de la recommandation impliquerait probablement que ces autres lignes continueraient d'être exploitées.

M. PASCOE: Mais vous parlez d'une part d'un pouvoir de décision et de l'autre d'une simple recommandation.

M<sup>e</sup> SCARTH: Les chemins de fer doivent obtenir de la régie la permission d'abandonner une ligne d'embranchement. Si tel est leur désir, il me semblerait logique qu'en contrepartie on stipule l'octroi de droits d'utilisation à l'égard des tronçons qui resteront en exploitation. Si elles ne veulent pas accorder ceux-ci, il a semblé normal à nos sociétaires que l'abandon n'ait pas lieu.

Le VICE-PRÉSIDENT: Messieurs, je désire vous remercier au nom du Comité d'être venus aujourd'hui, de nous avoir présenté votre mémoire et d'être restés avec nous depuis le début de la matinée jusqu'à cette heure tardive de l'après-midi. Je remercie MM. Jamieson, Rose, MacKenzie et également M<sup>e</sup> Scarth, conseiller juridique de l'Association des usagers de lignes d'embranchement du Manitoba que je m'excuse d'avoir omis de présenter au début de cette séance.

M. PASCOE: Vous pourriez peut-être leur expliquer que nous siégeons en Chambre jusqu'à 11 heures le soir?

Le VICE-PRÉSIDENT: Avant que le Comité ne parte, je vous rappelle que mardi prochain, le 30 mars, nous accueillerons trois délégations. Leurs trois mémoires vous ont été distribués cet après-midi. J'espère qu'il vous sera loisible de les lire d'ici mardi et qu'on pourra se dispenser d'en donner lecture au cours de la séance afin que nous puissions passer directement aux questions en nous contentant de les verser au compte rendu.

**DIRECTEURS**

Des Associations Locales

**MORRIS-ROLAND-THOMPSON**  
*R. Hink, Miami*

**LORNE**  
*Gordon Lowery, Altamont*

**ARGYLE-STRATHCONA**  
*H. D. McLaren, Neelin*

**RIVERSIDE-WHITEWATER-CAMERON**  
*Felix Fitzpatrick, Dunrea*

**DUFFERIN-MACDONALD**  
*T. A. Johnson, Carman*

**SOUTH WEST**  
*A. E. Andrews, Coulter*

**MORTON-WINCHESTER**  
*Cam King, Deloraine*

**BUTLER-CROMER-WOODNORTH**  
*Thos. Melvor, Ebor*

**VARCOE-WELLWOOD**  
*H. Anderson, Moore Park*

**LENORE**  
*Gordon Hunter, Kenton*

**HALLBORO-BEULAH**  
*Don Kerr, Cardale*

**HELSTON-MUIR**  
*A. C. McDairmid, Helston*

**ROSSBURN JUNCTION**  
*R. du Usick, Erickson*

*Alex. Cleland, Rossburn*

**NEEPAWA-McCREARY**  
*Geo. Carr, Kelwood*

**STE. ROSE**  
*D. Mazier, Rorketon*

**SIFTON JCT.-WINNIPEGOSIS**  
*John Zepitny, Oak Brae*

**PORTAGE-AMARANTH**  
*Archie M. Johnson, Langruth*

**GROSSE ISLE-HODGSON**  
*John Holowka, Fisher Branch*

**RIDGEVILLE**  
*John Hunter, Greenridge*

**Sociétés Affiliées**

**LUNION DES MUNICIPALITÉS DU MANITOBA**  
*D. F. Ross, Carroll*

**CITÉ DE BRANDON**  
*G. D. Boz, Brandon*

**CHAMBRES DE COMMERCE**  
*D. P. Cameron, Melita*

**UNION DES FERMIERS DU MANITOBA**  
*J. W. Galonsky, Winnipeg*

**MAN. FEDERATION OF AGRIC.**  
*W. S. Forrester, Emerson*

**NORTH-WEST LINE ELEVATORS ASS'N.**  
*R. H. Weir, Winnipeg*

**UNITED GRAIN GROWERS LTD.**  
*Albert Cantin, Winnipeg*

**MANITOBA POOL ELEVATORS**  
*Gregor Jamieson, McAuley*

**BUREAU et CONSEIL EXÉCUTIF**

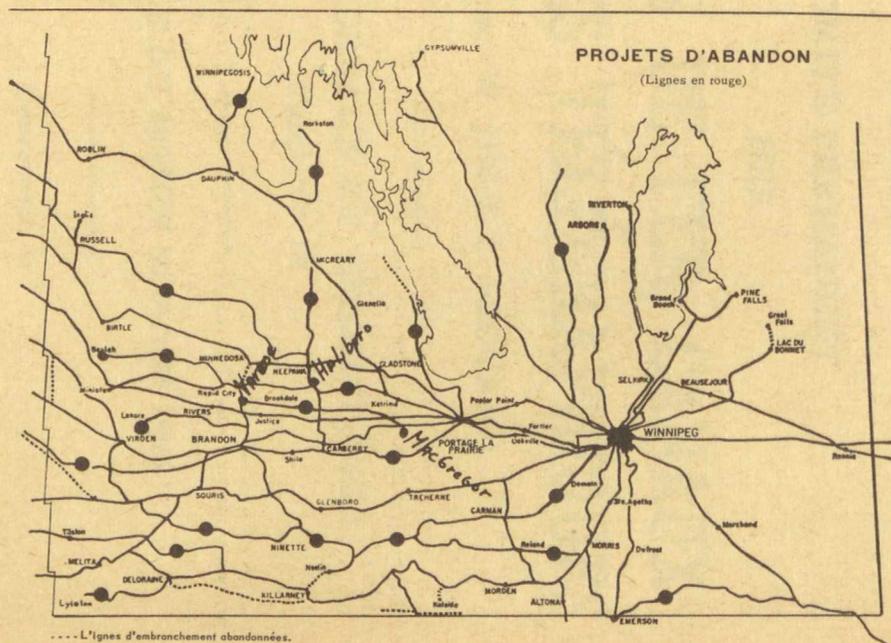
Président *Remi De Pape, Somerset*

Vice-Président  
*Gregor Jamieson, McAuley*

Conseil Exécutif  
*D. F. Rose, R.R. No. 1, Carroll*  
*Don Kerr, Cardale*  
*Bruce MacKenzie, Morris*  
*R. H. Weir, 751 Grain Exchange Bldg.,*  
*Winnipeg*  
*A. M. Johnson, Langruth*

Secrétaire  
*H. E. Wood,*  
Chambre 501 — 371 rue Main,  
Winnipeg 2, Manitoba

**L'ASSOCIATION  
DES USAGERS  
DE VOIES SECONDAIRES  
DU MANITOBA**





CHAMBRE DES COMMUNES  
Deuxième session de la vingt-sixième législature  
1964-1965

---

COMITÉ PERMANENT  
DES  
CHEMINS DE FER, CANAUX  
ET LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES

*Président:* M. JEAN-T. RICHARD

---

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES  
Fascicule 19

---

SÉANCE DU MARDI 30 MARS 1965

---

Concernant le

Bill C-120, Loi modifiant la Loi sur les chemins de fer, la Loi sur les transports ainsi que la Loi sur les chemins de fer Nationaux du Canada et abrogeant la Loi sur le National-Canadien et le Pacifique-Canadien.

---

TÉMOINS:

*De la Canadian Industrial Traffic League:* MM. R. Eric Gracey, directeur général, John F. Cunningham, George Paul. *De la Commission des Transports maritimes:* MM. A. Gordon Cooper, C.R., Craig S. Dickson, directeur exécutif, R. M. F. Armitage, secrétaire.

ROGER DUHAMEL, M.S.R.C.  
IMPRIMEUR DE LA REINE ET CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE  
OTTAWA, 1965

21859-1

COMITÉ PERMANENT  
DES  
CHEMINS DE FER, CANAUX ET LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES

*Président:* M. Jean-T. Richard

*Vice-président:* M. J. Macaluso

et MM.

Addison	Granger	Matte
Armstrong	Grégoire	McBain
Balcer	Guay	McNulty
Basford	Gundlock	Millar
Beaulé	Hahn	Mitchell
Berger	Hamilton	Muir ( <i>Lisgar</i> )
Boulangier	Horner ( <i>Acadia</i> )	Nugent
Cadieu	Howe ( <i>Wellington-</i> <i>Huron</i> )	Olson
Cameron ( <i>Nanaïmo-</i> <i>Cowichan-Les Îles</i> )	Kindt	Pascoe
Cantelon	Korchinski	Prittie
Cantin	Lachance	Rapp
Cowan	Laniel	Regan
Crossman	Latulippe	Rhéaume
Crouse	Leblanc	Rideout ( <i>M<sup>m</sup></i> )
Deachman	Lessard ( <i>Saint-Henri</i> )	Rock
Fisher	Lloyd	Southam
Forbes	MacEwan	Stenson
Foy	Macdonald	Tucker
Godin	Marcoux	Watson ( <i>Assiniboïa</i> )
		Winch—60

(Quorum 12)

*Le secrétaire du Comité,*  
Marcel Roussin.

## PROCÈS-VERBAL

Le MARDI 30 mars 1965.

(36)

Le Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques se réunit à 9 h. 45 du matin, sous la présidence de M. J. Macaluso, vice-président, durant la première partie de la séance et de M<sup>me</sup> Rideout, durant la partie subséquente de la réunion.

*Sont présents:* M<sup>me</sup> Rideout et MM. Beaulé, Berger, Cameron (*Nanaimo-Cowichan-Les Îles*) Cantelon, Cantin, Deachman, Fisher, Forbes, Granger, Hahn, Legault, Lloyd, Lessard (*Saint-Henri*), Macdonald, Macaluso, Matte, McNulty, Orlikow, Pascoe, Rock, Southam, Stewart, Watson (*Assiniboia*)—24.

*Sont aussi présents:* De la *Canadian Industrial Traffic League*, MM. R. Eric Gracey, directeur général, John F. Cunningham et George Paul; de la *Commission des transports maritimes*, MM. A. Gordon Cooper, c.r., avocat, Craig S. Dickson, directeur exécutif, et R. M. F. Armitage, secrétaire.

Des chemins de fer du Pacifique-Canadien: M. K. D. M. Spence, c.r., procureur; des Chemins de fer nationaux, M. Walter Smith; du ministère des Transports, M. H. B. Neilly, économiste en chef de la division des chemins de fer et de la voirie, et M. Allastair MacDonald, c.r.

Le Comité reprend l'étude du Bill C-120, loi modifiant la Loi sur les chemins de fer, la Loi sur les transports, la Loi sur les chemins de fer nationaux du Canada et l'abrogation de la Loi sur le National-Canadien et le Pacifique-Canadien.

Le président donne lecture d'un télégramme du comité législatif national de la Fraternité internationale des chemins de fer annonçant que l'association ne pourrait pas se faire représenter à la séance lors de laquelle elle devait comparaître aujourd'hui.

Sur la proposition de M. Hahn, appuyé par M. McNulty,

*Il est décidé*—Que les trois mémoires qu'ont présentés aujourd'hui les associations soient imprimés en appendices au procès-verbaux et témoignages d'aujourd'hui. (*Voir appendices «G», «H» et «I.»*)

Le président présente M. Gracey et les autres témoins de la *Canadian Industrial Traffic League*.

Après que le président eut remercié les témoins, ceux-ci se retirent.

Le président obtient du Comité l'attribution de se retirer et M<sup>me</sup> Rideout lui succède à titre de président intérimaire, sur proposition de M. Regan qu'appuie M. Cantin.

M<sup>me</sup> Rideout présente les témoins de la Commission des transports maritimes, nommément MM. A. G. Cooper, Craig S. Dickson et R. M. F. Armitage.

Le mémoire de cette commission est accepté sans que lecture en soit faite et M. Cooper donne lecture d'un mémoire supplémentaire qu'on a distribué en anglais aux membres du Comité.

Après interrogatoire, les témoins se retirent.

Aucun autre témoin n'ayant manifesté l'intention d'être entendu, le Comité s'ajourne à 12 h. 20 de l'après-midi pour se réunir à l'appel du président.

*Le secrétaire du Comité,*  
Marcel Roussin.

## TÉMOIGNAGES

Le MARDI 30 mars 1965.

Le VICE-PRÉSIDENT: Madame et messieurs, nous sommes en nombre.

Nous devons compter parmi nous ce matin le comité national de législation de la Fraternité internationale des Cheminots, mais le 27 mars dernier le secrétaire a reçu un télégramme dont je donne lecture:

J'ai l'honneur de vous aviser que le comité national de législation de la Fraternité internationale des Cheminots ne pourra comparaître devant le Comité le 30 mars 1965 et nous demandons le droit de comparaître plus tard. A. R. Gibbons, secrétaire.

Nous n'aurons donc pas à entendre la Fraternité aujourd'hui, mais nous lui permettrons de présenter son mémoire à une date ultérieure.

Je serais disposé à recevoir une motion tendant à publier en appendice aux délibérations d'aujourd'hui le mémoire qu'on devait présenter, de façon que nous puissions l'avoir sous la main lorsque les membres de la Fraternité se présenteront.

M. HAHN: Je le propose.

M. McNULTY: J'appuie.

La proposition est adoptée.

Le VICE-PRÉSIDENT: Le mémoire sera publié en appendice à notre procès-verbal et aux témoignages d'aujourd'hui.

Nous comptons parmi nous aujourd'hui les représentants de la *Canadian Industrial Traffic League*. Monsieur R. Eric Gracey, à ma droite, en est le directeur général. Certains membres de la Ligue l'accompagnent et je l'inviterais à vous les présenter.

M. R. E. GRACEY (*Directeur, Canadian Industrial Traffic League*): Je dois tout d'abord vous exprimer nos regrets que le président de notre organisme, M. Victor Stroud, soit malheureusement malade et que son état est critique depuis trois semaines. Monsieur Stroud possède 38 ans d'expérience dans la gestion du trafic industriel et je suis assuré que vous auriez joui de ses propos.

M. J. S. Cunningham, de Montréal, est assis à ma droite. Il est le président du comité spécial qu'a constitué le conseil d'administration de la ligue auquel on a confié l'étude du bill C-120. C'est par l'intermédiaire du comité qu'il nous a été possible d'étudier le bill de concert avec toutes nos divisions canadiennes, celle de la Colombie-Britannique, de l'Alberta, de la Saskatchewan, du Manitoba, de l'Ontario, du Québec et des Maritimes. Le mémoire que vous avez devant vous est le résultat de ces études.

M. Paul est un conseiller spécial auquel la société a eu recours relativement au bill C-120.

Le VICE-PRÉSIDENT: Merci, monsieur Gracey.

Avant de commencer nos délibérations, je dois vous souligner que nous devons nous réunir cet après-midi à 3 h. 30 ou après la fin de l'interrogatoire, dans la salle du comité des chemins de fer, dans l'immeuble central. Mais le secrétaire m'a averti que la salle ne serait pas disponible. Si nous devons nous réunir encore cet après-midi, nous nous réunirons dans la salle que nous

occupons maintenant. Puisque nous n'avons que deux mémoires à recevoir, je crois que nous pourrions peut-être faire en sorte que nous n'aurons pas à siéger cet après-midi.

Je crois qu'il est de mon devoir de saisir le Comité du fait que, pour des raisons spéciales de famille, je devrai me retirer dans environ une demi-heure. J'invite donc le Comité à se nommer un président intérimaire pour la journée.

M. REGAN: Monsieur le président, accepteriez-vous une proposition?

Le VICE-PRÉSIDENT: Oui.

M. REGAN: Je propose que madame Rideout accepte la présidence temporaire pour la journée.

M. CANTIN: J'appuie la proposition.

Le VICE-PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres mises en candidature?

Ceux qui sont pour? Ceux qui sont contre?

La motion est adoptée.

J'ai donné à entendre lors de la dernière réunion jeudi dernier que puisque nous avons reçu le mémoire de la *Canadian Industrial Traffic League* depuis une semaine, nous pouvons l'accepter comme s'il avait été lu. Nous le publierons en annexe au procès-verbal et aux délibérations d'aujourd'hui. Monsieur Gracey se bornera à nous expliquer les principales parties du bill et, avec ses collègues, se soumettra à notre interrogatoire. Nous agirons ainsi à l'égard du mémoire de la Commission des Transports des Maritimes. Cet organisme a toutefois ajouté un supplément à son mémoire que nous vous ferons distribuer. Je crois que les représentants de la commission pourront en donner lecture lorsqu'ils comparaitront.

M. GRACEY: Le mémoire est assez court. Nous précisons, à la première page, que le présent mémoire ne nuit en rien aux droits des membres de la ligue de ne pas partager les opinions qu'on y exprime.

Nous parlons de la page 2 de l'article 3 (article 45A) et la ligue veut expliquer cette déclaration.

Nous parlons aussi de l'article 5 (article 156 (1) et nous voudrions obtenir une interprétation des mots «compagnie de transport» et «voiturier ordinaire».

Nous étudions à la page 3, les articles 9, 10, 11 et 12 et d'autres articles de la loi. Nous demandons l'adoption d'une modification instituant un droit d'appel en faveur des expéditeurs. Nous prenons acte que l'article 317 tel qu'on l'envisage accorde un certain redressement, mais nous ne croyons pas qu'il protège convenablement l'industrie ou les expéditeurs.

Au bas de la page 3, nous parlons de l'article 18 (l'article 333). Puisque les conditions des ventes commerciales stipulent maintenant un délai de 30 jours, nous proposons que toute augmentation dans les taux n'entre en vigueur qu'après 30 jours.

A l'égard de l'article 19 (l'article 335)—qui se rapporte au trafic privé de choix—nous sommes d'avis que les dispositions statutaires que l'on propose sont trop arbitraires et trop rigides et nous croyons qu'il conviendrait de les biffer.

A la page 5, nous faisons une proposition relative à l'article 1 à l'effet que soit ajouté un nouvel alinéa à la disposition visant le conseil d'appel. Cette nouvelle disposition se lirait ainsi qu'il suit:

«d) Lorsqu'il sera possible de l'exécuter, tout mode de transport aura recours à des taux et des conditions équitables envers tous les usagers, les circonstances étant les mêmes.»

Nous recherchons principalement l'institution d'un conseil d'appel pour régler les cas du trafic enfermé.

Nous déposons également deux annexes dont le premier se rattache aux taux à fixer relativement au trafic enfermé et a été préparé par les soins de M. Paul, notre consultant. L'autre a trait à une politique nationale en matière de transports au Canada, que l'assemblée annuelle de la Ligue a adoptée le 23 février, qui se rattache d'une façon intéressante au bill C-120.

MM. Paul, Cunningham et moi-même serons maintenant heureux de répondre à vos questions.

M. STEWART: Monsieur le président, je me reporte à l'exemple concernant les taux à fixer relativement au trafic enfermé. On trouve, en marge, une entête qui dit: «Réduction en pourcentage à l'égard des wagons plus spacieux». Ainsi, les compagnies de chemins de fer auront un avantage sur les camions dans le transport de denrées en plus lourdes cargaisons. Est-ce exact?

M. CUNNINGHAM: Au lieu du mot «spacieux», on aurait dû dire cargaisons plus lourdes.

M. STEWART: Oui. Alors vous donnez à entendre qu'un tel avantage serait considérable lorsque deux wagons transporterait 100,000 livres?

M. CUNNINGHAM: En utilisant la formule que propose l'article 335 et les frais variables, plus 150 p. 100, nous essayons de démontrer par cette pièce l'échelle de taux qu'on établirait comme minimum. Notre pièce ne l'indique pas, mais en consultant l'un des tarifs, nous arrivons à un taux de \$1.01 pour la distance. C'est le plus près qu'il nous est possible d'arriver du taux fixe d'un dollar, ainsi qu'il y est indiqué. Les taux ferroviaires actuels publiés en cents par 100 livres sont: 101 pour 30,000 livres; 79 pour 45,000 livres; 77 pour 55,000 livres; 75 pour 70,000 livres; 73 pour 90,000 livres; 71 pour 110,000 livres et 69 pour 120,000 livres. D'où l'on voit qu'en utilisant la présente formule, on obtiendrait des taux supérieurs à ceux que les chemins de fer ont publiés. C'est ce que tente de démontrer notre déclaration.

M. STEWART: Oui, merci beaucoup.

M. MACDONALD: Monsieur Gracey, il serait peut-être avantageux de consigner au dossier certains renseignements concernant les affiliations à votre association. Celles-ci sont-elles constituées principalement de sociétés industrielles qui font un grand usage des moyens de transports?

M. GRACEY: Oui, monsieur. Notre personnel de gestion en matière de trafic compte quelque 1,200 personnes qui représentent 550 entreprises industrielles et commerciales. Nous sommes les expéditeurs et avons recours à tous les moyens de transports.

M. MACDONALD: En conséquence, les compagnies de transports elles-mêmes ne sont pas en général membres de l'association?

M. GRACEY: Non, elles ne sont pas admissibles.

M. MACDONALD: D'où proviennent la plupart de vos affiliations? Du centre du Canada ou de partout au pays?

M. GRACEY: Environ la moitié viennent de l'Ontario, 25 p. 100 du Québec et de l'Est et environ 25 p. 100 de l'Ouest canadien. Ceci est conforme au progrès industriel de notre pays.

M. MACDONALD: La ligue a-t-elle présenté un mémoire à la commission royale?

M. GRACEY: Oui.

M. MACDONALD: Merci.

M. REGAN: Puis-je demander à M. Gracey qu'il explique ce que le mémoire expose en page 3 au sujet de la disposition du nouveau bill qui se prononcerait contre toute déclaration stipulant que les chemins de fer ne doivent pas avoir recours à des traitements de faveur? Voudriez-vous nous dire quel tort pour-

rait causer un tel problème, si on n'allait pas ainsi dans le bill prohiber les traitements de faveur?

M. PAUL: Avec plaisir, monsieur le président. C'est là une des choses que nos membres craignent le plus. Car si l'on modifie le bill ainsi qu'on l'a proposé, rien n'empêchera les chemins de fer de recourir à des inégalités de traitement. C'est pourquoi notre modification cherche à ajouter l'alinéa d) à la politique nationale des transports de façon que tout organisme législatif connaisse le principe qui doit le guider. En d'autres mots, nous invitons le Parlement à poser le principe que, les circonstances étant les mêmes, les expéditeurs doivent recevoir un traitement équitable.

M. REGAN: Pourriez-vous nous donner un exemple de ce qui pourrait se produire si nous ne donnions pas suite à une telle disposition prohibitive?

M. PAUL: On pourrait la mettre en œuvre de plusieurs façons en favorisant, par exemple, les gros au détriment des petits. Au cours de la discussion sur ce sujet, on a fait ressortir qu'un de nos chemins de fer, le Pacifique-Canadien, jouit d'une puissance dominante dans d'autres domaines de l'activité industrielle et, ainsi, il lui serait facile d'accorder une préférence ou certains avantages aux sociétés dont il a la direction. C'est là une chose possible. Nous ne prétendons pas que tel en sera le résultat, mais il convient quand même de nous protéger.

La protection qu'accorde l'article 370, notre mémoire le souligne, ne suffit pas à assurer une telle mesure. Nous sommes d'avis qu'en procurant une telle ligne de conduite à l'intention d'une politique nationale visant les transports, nous pourrions en toute sécurité laisser les autres règlements au gré de la commission des Transports ou à un autre organisme d'appel.

M. CUNNINGHAM: Puis-je ajouter ce qui suit? En vertu de cet article, les chemins de fer auraient la liberté de déterminer les tarifs et les prix, sans surveillance; toutefois, nous, à titre d'industrie, nous sommes soumis à une double législation et au contrôle des prix. Nous sommes d'avis qu'un tel organisme d'appel jouerait un rôle de surveillant à vrai dire, devant lequel nous pourrions en appeler dans les cas de disparité injuste de traitement. Le fait que les chemins de fer pourraient mal recourir à un tel pouvoir ne nous inquiète guère. Mais dans 10 ans, peut-être, le personnel pourra changer, de même que les attitudes, et les modifications de projets de loi exigent du temps. En conséquence, nous demandons l'institution d'un conseil d'appel auquel pourraient recourir les membres de notre langue.

M. REGAN: Ne croyez-vous pas au danger que les usagers puissent recourir entre eux à des traitements de faveur? N'y a-t-il pas danger que les chemins de fer décident d'une façon arbitraire que certaines marchandises entreront ou sortiront par certains ports cependant que d'autres passeront ailleurs? Croyez-vous que ce serait là une autre façon de recourir à des traitements de faveur?

M. GRACEY: De quelle façon, en définitive? Voulez-vous parler de ports canadiens?

M. REGAN: En supposant que les chemins de fer jugent à propos qu'il y va de leur intérêt de livrer les pommes de terre en passant par telle ou telle route, ou par tel ou tel port, ne pourraient-ils pas alors décréter tels ou tels taux s'appliquant aux pommes de terre qui passent par un port en particulier et ainsi recourir à des mesures discriminatoires à l'égard de certaines régions ou de certains ports?

M. CUNNINGHAM: Je crois la réponse affirmative puisqu'ils pourraient fort bien recourir à de telles mesures discriminatoires. Mais je doute qu'ils le feraient. Nous croyons qu'ils seraient surtout portés à encourager les plus longs parcours en territoire canadien et que la concurrence, entre le National-Canadien et le Pacifique-Canadien et les sociétés de transports par camion, empêcherait toute mesure discriminatoire entre les ports canadiens.

M. REGAN: Merci.

M. PASCOE: Monsieur le président, je crois qu'un témoin, sans trop savoir lequel, a déclaré que la *Canadian Industrial Traffic League* recrutait le quart de ses membres dans l'Ouest.

Le VICE-PRÉSIDENT: M. Gracey l'a déclaré.

M. PASCOE: Je crois que votre ligue s'occupe surtout des tarifs. Mais ne formulez-vous pas une opinion à l'égard de l'abandon des embranchements dans l'Ouest? Vous ne le mentionnez pas et pourtant, le bill en souligne l'importance à l'article 72. Certains de vos membres se sont-ils prononcés à cet égard?

M. GRACEY: Nous ne nous opposons pas aux mesures qu'envisage le bill C-120 à l'égard de l'abandon des embranchements.

M. PASCOE: Nullement?

M. GRACEY: Nullement.

M. ORLIKOW: Je voudrais poser une question concernant certains aspects du mémoire se rapportant à une politique des transports à l'intention du Canada.

Le paragraphe 3 traite de nationalisation en regard de l'entreprise privée. La ligue proclame qu'elle reconnaît le principe de l'entreprise libre dans le domaine des transports puisque c'est là le seul moyen de les rendre efficaces et progressifs. Puis elle ajoute que la nationalisation de l'outillage et des moyens de transports devrait se limiter au développement de la nation ou à la colonisation, circonstances dans lesquelles l'entreprise libre ne peut être utile en raison de l'ampleur des immobilisations requises. La ligue ne croit-elle pas que c'est là un cas où on ne peut avoir et le drap et l'argent? En d'autres termes, si l'entreprise privée peut faire des profits avec ses moyens de transports, alors on lui confiera des affaires; mais dans le cas contraire, lorsqu'un risque existe ou qu'il y ait perte éventuelle, alors le gouvernement doit s'en charger. Ainsi, c'est pile ou face.

M. GRACEY: Puis-je préciser qu'au paragraphe 4, nous indiquons que l'entreprise libre constitue le régime le plus apte, mais qu'il comporte aussi le droit à la faillite. Autrement, le régime est soumis à des contraintes inutiles. Mais l'histoire nous enseigne que c'est d'abord le gouvernement qui a montré la voie dans le développement de notre pays. Mais une fois que le pays s'est développé et que les ressources ont été ouvertes au commerce, nous croyons qu'on devrait les confier à l'entreprise privée au plus haut degré possible.

M. ORLIKOW: En ce qui concerne le paragraphe 4, l'industrie canadienne des transports a-t-elle déjà été dans les mains de l'entreprise privée, même avant que le Canada ne devienne un pays? Le gouvernement n'a-t-il pas toujours accordé des subventions, fait des règlements, émis des directives et aidé financièrement?

M. GRACEY: C'est peut-être vrai dans une certaine mesure, mais on compte plusieurs entreprises privées qui exploitent des moyens de transports.

M. ORLIKOW: Mais ne sont-elles pas toutes soumises à des lois?

M. GRACEY: Oui, mais nous-mêmes nous sommes soumis à des lois de quelque sorte. Mais l'entreprise libre existe. Plusieurs sociétés de camionnage ont été constituées par des particuliers qui se sont lancés en affaires. Assurément, elles ont recours à des facilités du gouvernement, mais en retour, elles versent des impôts. On compte des sociétés d'aviation dans l'entreprise privée qui font usage des aménagements du gouvernement, contre le versement d'une somme qui en acquitte le droit d'usage. Nous comptons aussi des sociétés maritimes du même genre.

M. CAMERON (*Nanaïmo-Cowichan-Les Îles*): Mais une entreprise de transports n'est pas libre de commencer en affaires à sa guise. Elle doit en demander l'autorisation au gouvernement, n'est-ce pas, qui lui accorde un permis?

M. GRACEY: C'est exact.

M. CAMERON (*Nanaimo-Cowichan-Les Îles*): De fait le gouvernement accorde certains privilèges à l'entreprise privée.

M. GRACEY: Oui.

Le VICE-PRÉSIDENT: Voulez-vous continuer, monsieur Fisher?

M. FISHER: Je conclus du paragraphe 3 du mémoire que l'entente ne règne pas trop entre la *Canadian Industrial Traffic League* et l'Association des camionneurs du Canada? Est-ce là une bonne conclusion?

M. CUNNINGHAM: Lors de l'étude de ce passage en comité, nous étions d'avis qu'il s'agissait d'une modification à la loi sur les chemins de fer et, il va sans dire, que nous avons beaucoup d'égard envers l'industrie du camionnage du Canada, puisque nous faisons tout ce qui nous est possible pour établir une solide industrie du transport routier. Mais nos membres ont exprimé l'avis que si l'industrie du transport routier pouvait s'opposer, retarder ou de quelque façon nuire à la publication de chaque taux ou de chaque service que les chemins de fer voulaient émettre dans le dessein d'aider les expéditeurs du Canada, alors que cette même industrie, ne pouvant peut-être pas elle-même prodiguer ce service ou n'y étant pas intéressée, voulait tout simplement recourir à l'opposition, il est clair que ce n'était pas agir dans les meilleurs intérêts des chemins de fer ou des expéditeurs du Canada. C'est pour cette raison que l'industrie du camionnage ne doit pas nécessairement jouir du droit de s'opposer à tout tarif-marchandises ou à tout autre service.

M. FISHER: Prenons le cas, par exemple, où l'on ne s'entendrait pas sur la signification d'une région «enfermée» ou d'un expéditeur «enfermé». Je dégage de mes conversations avec les camionneurs que tel est bien le cas. Les camionneurs peuvent y avoir un intérêt fort important, voire même un intérêt de vie ou de mort, dans la détermination des tarifs; et vous voudriez leur ravir le droit de s'opposer? Alors leur seul recours serait de s'adresser indirectement au cabinet ou aux ministres concernés?

M. CUNNINGHAM: Nous pouvons naturellement discuter *ad nauseam* quant à la signification du trafic enfermé et de la définition que nous en donnons. Mais si les chemins de fer, dans leur sagesse, peuvent ravir certaines affaires à l'industrie du transport routier que celle-ci considère comme trafic enfermé, alors, il va de soi qu'à notre avis, ce n'est pas du trafic enfermé. Lorsque les chemins de fer peuvent s'occuper du transport à un prix qui convient aux expéditeurs, c'est donc ainsi que la chose doit se passer.

M. FISHER: Je ne peux m'opposer à une telle affirmation. Mais considérons le problème sous un autre aspect. La commission MacPherson—sur le rapport de laquelle se fondent les modifications qu'on veut apporter à la loi actuelle— a donné une description sereine de la situation actuelle du transport en notre pays. La commission prétend que ses recommandations se fondent sur le fait que les modes de transport sont tellement nombreux qu'on semble isoler le mode ferroviaire dans la mesure où la représentation est concernée.

M. CUNNINGHAM: Vous savez, naturellement, qu'aux États-Unis, l'industrie du transport routier jouit du droit d'opposition ou d'appel auprès de l'*Interstate Commerce Commission* à l'égard des taux ferroviaires et que, de même, les chemins de fer peuvent agir ainsi à l'égard des taux de camionnage. Mais cette méthode n'a pas été fructueuse. Ces recours ont toutefois retardé de deux ou trois ans les causes en appel, les demandes reconventionnelles, et le reste. Nous croyons que de telles mesures ne seraient pas, dans notre intérêt.

M. FISHER: Je veux simplement souligner, qu'à tout prendre, je ne m'accorde pas avec vous. Il me semble qu'au moment de parler de recommandations, d'un régime intégré de transports, de souplesse et de concurrence, il nous faut également un organisme de régie qui serait apte à accueillir les griefs de

toutes les sociétés de transports. A mon avis, l'exemple américain est différent en raison de l'ampleur et de la complexité des transports et du grand nombre de sociétés dont les propriétaires et les immobilisations sont différents. Il me semble que chez nous l'institution d'un organisme jouissant du pouvoir d'édicter des règlements serait plus facile, auprès duquel on pourrait aller en appel. Quelle différence y a-t-il entre les modalités du Québec où la société de camionnage du National-Canadien est devant les tribunaux depuis deux ans et les modalités des États-Unis? Il me semble qu'on ne peut pas, en notre pays, considérer l'ensemble des tarifs-marchandises sans tenir compte des intérêts des camionneurs et sans oublier la position du cabotage.

Je sais que je soulève le problème des taux de transport par eau et par terre. Par tradition, ils relèvent de la Commission. Mais ici encore, de nouvelles idées frappent le cabotage. Je pense par exemple aux nouveaux emballages destinés à satisfaire les transports par eau, par voie ferrée et par camion.

Une chose qui doit arriver, c'est qu'à mesure que les sociétés de chemins de fer acquièrent des sociétés de transport routier intégrées elles aussi à leur intérêt dans le cabotage, les camionneurs indépendants ou les propriétaires de camions auront à faire face à des problèmes plus aigus.

En vérité s'il convient de faire plus que parler envers les intérêts de l'entreprise privée, on doit convenir du droit d'appel devant une Commission. Je représente un parti politique qui ne se plie pas toujours aux exigences de l'entreprise libre, mais si telle doit être la règle générale, pourquoi ne s'appliquerait-elle pas à tous?

M. CUNNINGHAM: Nous serions disposés à le faire si l'industrie du transport routier tombait sous la surveillance de la commission fédérale des transports et si elle devait y déposer ses taux ou ses tarifs.

M. FISHER: Que diriez-vous si le camionnage entre provinces était soumis à une telle commission?

M. GRACEY: La paragraphe 9 de notre politique nationale dit que la ligne prétend que le gouvernement fédéral doit édicter des règlements interprovinciaux et internationaux à l'intention des voituriers ordinaires en ce qui concerne la sécurité du public, l'uniformité de la documentation et la responsabilité civile.

Telle est notre déclaration.

M. CUNNINGHAM: Ailleurs, nous déclarons que les voituriers se doivent de déposer leurs taux. Ainsi donc, nous prétendons que le transport interprovincial doit être soumis à un organisme fédéral, tout comme le transport ferroviaire et l'industrie du cabotage.

M. FISHER: Si cet article du bill allait définir une modalité d'appel à l'intention de l'industrie du transport routier, non pas à l'intention d'un camionneur en particulier, mais d'une association nationale de camionneurs, du moins on reconnaîtrait le droit d'exprimer leurs intentions. En conviendriez-vous?

M. CUNNINGHAM: nous ne pourrions en convenir à moins que l'industrie du transport routier ne soit soumise à un conseil fédéral des transports. Une telle association nationale pourrait elle-même, comme une entreprise en particulier, recourir aux mêmes tactiques dilatoires.

M. FISHER: La question suivante est peut-être dure. Votre ligue s'est-elle formée une opinion visant l'intégration horizontale qui se produit à l'heure actuelle dans l'industrie du transport?

M. CUNNINGHAM: Nous l'approuvons et nous lui aidons de tout cœur. Nous l'avons réclamée et proposée dans le mémoire que nous avons présenté à la commission MacPherson.

M. FISHER: Vous prônez l'intégration horizontale, mais vous ne voulez pas fléchir en ce qui concerne la commission. Vous n'êtes pas prêt à admettre l'institution d'une commission qui régirait tous les moyens de transports?

M. CUNNINGHAM: Nous croyons que ce ne serait pas juste à l'intention des chemins de fer ou des expéditeurs qui y ont recours, d'autoriser les propriétaires d'un autre mode de transport non régis par un organisme fédéral, à retarder les chemins de fer dans la recherche des affaires. Les chemins de fer ne sont pas autorisés à se présenter devant des commissions provinciales dans le dessein d'interdire aux camionneurs la publication de leurs taux ou de leur service de façon qu'ils puissent leur faire concurrence. Une telle mesure, à notre avis, serait injuste envers le transport ferroviaire. Mais seraient-ils sur la même base qu'on ne s'y opposerait pas.

M. FISHER: Je conviens qu'à l'égard d'ajustements dans les taux les camionneurs jouissent de plus de souplesse et je confesse que j'ai fondé mon opinion surtout sur le transport par camions sur de longues distances. A cet égard, les camionneurs affichent presque les mêmes taux que les chemins de fer, y étant inférieurs assez souvent.

Je termine mon interrogatoire.

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

Messieurs Gracey, Cunningham et Paul, je vous remercie au nom du Comité de nous avoir présenté votre mémoire et de vous être présentés devant nous aujourd'hui. Vous avez peut-être eu plus de veine que d'autres à l'égard de l'interrogatoire qui a suivi, mais c'est là tout à l'honneur de votre mémoire. Je vous réitère nos remerciements pour votre présence.

Nous avons parmi nous les représentants de la Commission des Transports des Maritimes. A ma droite se trouve M. A. Gordon Cooper, c.r., conseiller. Il a comme voisin M. Craig S. Dickson, gérant administratif et, à sa droite, M. R. M. F. Armitage, secrétaire.

Il a été convenu à notre dernière réunion que nous accepterions comme si on en avait donné lecture, le mémoire de la Commission des Transports des Maritimes puisque nous l'avons depuis une semaine. Toutefois, M. Cooper et les membres de la délégation nous expliqueront les grandes lignes de leur mémoire en nous donnant lecture d'un supplément qu'on soumettra au secrétaire du Comité.

J'invite M<sup>me</sup> Rideout à occuper le fauteuil maintenant.

M. BEAULÉ: Madame la présidente, nous n'avons pas de copie française du mémoire.

M. A. GORDON COOPER, C.R., (*conseiller de la Canadian Industrial Traffic League*): Puisque nous n'avons reçu la pièce cinq que depuis quelques jours, nous n'avons pas eu l'occasion de la faire traduire. Je peux ajouter, qu'ayant eu en notre possession durant une semaine ou deux copie du mémoire principal, nous avons tenté d'en obtenir une traduction française.

M. COWAN: Madame la présidente, un organisme a bien le droit de soumettre un mémoire en anglais seulement, surtout lorsque ce n'est pas un organisme du gouvernement, et qu'il ne faut pas qu'on nous présente toute chose dans les deux langues.

La PRÉSIDENTE INTÉRIMAIRE: Je crois que M. Beaulé se ralliera aux modalités dont nous disposons actuellement. Un interprète simultané assurera le texte français.

M. BEAULÉ: Je voulais savoir s'il s'agissait d'un fait personnel.

La PRÉSIDENTE INTÉRIMAIRE: Je crois que nous en comprenons l'importance. Puisque c'est la première fois que je préside une séance, surtout du Comité des chemins de fer, j'espère que vous me ferez confiance.

M. BEAULÉ: Convenu.

La PRÉSIDENTE INTÉRIMAIRE: Merci. J'invite maintenant M. Cooper à continuer.

M. COOPER: Merci, madame la présidente. Je veux tout d'abord exposer quelques observations préliminaires au sujet de la Commission des Transports des Maritimes. Cet organisme est autorisé et soutenu par les gouvernements des provinces de l'Atlantique. Constitué en 1925, il existe depuis, sauf à l'égard d'une période de quatre ans au début des années 1930. La Commission est affiliée aux principales chambres de commerce des provinces Maritimes et sa raison d'être est de rechercher à améliorer l'économie des provinces de l'Atlantique dans le domaine qui lui est particulier, notamment les transports.

Le mémoire que nous vous présentons aujourd'hui rallie les suffrages des premiers ministres de la Nouvelle-Écosse, du Nouveau-Brunswick, de l'Île-du-Prince-Édouard et de Terre-Neuve; l'ont approuvé également les membres de la Commission des Transports Maritimes que nomment le gouvernement et la Chambre de commerce des Maritimes. Les membres proprement dits de la commission en constituent le bureau de direction. Ce sont des hommes d'affaires et des professionnels des provinces de l'Atlantique qui représentent les intérêts divers de la région.

Ainsi que l'a souligné votre président, nous comptons avec nous aujourd'hui, M. Craig S. Dickson, directeur administratif de la commission, et M. R. M. F. Armitage, secrétaire de la commission. M. Dickson répondra avec plaisir aux questions d'ordre technique que les membres du Comité voudront bien poser, de même qu'à l'égard des autres problèmes que soulève le mémoire et de ceux surtout auquel le supplément pourra donner lieu.

Je voudrais maintenant, madame la présidente, faire ressortir les principaux points du mémoire.

M. PASCOE: Avant de continuer, madame la présidente, a-t-on convenu de publier le mémoire en appendice? Ne devons-nous pas en décider avant la présentation?

La PRÉSIDENTE INTÉRIMAIRE: Nous en avons convenu antérieurement.

M. COOPER: Le mémoire parle à la page 1 d'une politique nationale et d'une politique nationale des Transports, à la lumière du rapport de la commission royale MacPherson, et surtout au paragraphe 3, où il y est énoncé que le présent mémoire s'occupe surtout d'une politique nationale inscrite dans la loi sur les tarifs-marchandises des Maritimes.

On retrace à la page 2 l'aspect historique des transports dans les provinces de l'Atlantique, depuis la première adoption de tarifs inférieurs dans les provinces Maritimes qu'avait mis en vigueur le chemin de fer Intercolonial et l'adoption en 1927 de la loi sur les tarifs-marchandises des Maritimes.

À la page 3, on retrace le développement des transports à la lumière de la loi sur les tarifs-marchandises des Maritimes et l'on se reporte aussi aux appendices allant de 2 à 7. On tient compte que le bill C-120 n'abroge ni totalement ni en partie la loi sur les tarifs-marchandises des Maritimes. Mais le mémoire aux pages 4 et 5 soulignent la prétention des provinces Maritimes, désormais désignées comme les provinces de l'Atlantique, que les minces avantages obtenus en vertu de la loi sur les tarifs-marchandises des Maritimes ne se sont pas maintenus et que les progrès des transports dans ces provinces s'est détérioré sans cesse, en regard des expéditeurs des autres provinces. Telle est véritablement l'idée maîtresse du mémoire.

Une telle situation inquiète beaucoup l'industrie du transport des Maritimes. On fait mention à la page 7 du paragraphe 27 du mémoire où l'on rapporte une déclaration que le très honorable Lester Pearson, premier ministre du Canada, a formulée à la Chambre des communes, le 20 octobre 1964, qu'on allait entreprendre un examen spécial des problèmes qu'accusent les

transports dans les Maritimes et la loi sur les tarifs-marchandises des Maritimes. Je crois, madame la présidente, qu'on peut affirmer sans crainte de se tromper que le problème spécial des provinces de l'Atlantique a été reconnu et qu'on entreprendra une enquête à cette fin dans le dessein de déterminer les mesures à prendre pour corriger la situation.

En terminant, et comme on le souligne à la page 8 du mémoire, nous proposons que le «gel» des taux maintenant en vigueur aux termes de la loi sur la réduction des tarifs-marchandises soit maintenu à l'égard des provinces de l'Atlantique jusqu'à ce que l'examen spécial dont on vient de parler ait eu lieu, ait été terminé et mis en œuvre; en conséquence, le bill C-120 doit être modifié en y ajoutant une disposition stipulant que, nonobstant toute autre prescription du bill, les tarifs-marchandises en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 1965, aux termes de la loi sur la réduction des tarifs-marchandises se rapportant au trafic à l'intérieur du «territoire de choix», comme à celui qui y entre ou y sort, comme le définit la loi sur les tarifs-marchandises des Maritimes, ne soient pas augmentés.

Je demande donc, madame la présidente, l'autorisation de passer au supplément.

Il est tellement lié à notre mémoire principal que je voudrais que les membres du Comité puissent en prendre connaissance avant de commencer l'interrogatoire.

Supplément au mémoire de la Commission des Transports des Maritimes présenté au Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques, concernant le bill C-120.

1. La Commission des Transports des Maritimes présente le présent supplément à son mémoire, eu égard à la pièce V intitulée «Taux préférentiels visant les Maritimes, aux termes du bill C-120» qu'a préparée le ministère des Transports, en date du 10 mars 1965.

2. La pièce V se rapporte au premier paragraphe du rapport de la commission Duncan sur les réclamations maritimes et déclare:

La commission conclut à la restauration de la position préférentielle des Maritimes sur les tarifs du mouvement des marchandises en deça des Maritimes, dont les expéditeurs jouissent depuis de nombreuses années, laquelle a fléchi en vertu d'augmentations répétées dans les tarifs.

L'article 7 (autrefois l'article 8) de la loi sur les tarifs-marchandises des Maritimes se lit ainsi qu'il suit:

7. La présente loi se propose d'accorder certains avantages statutaires visant les tarifs à certains particuliers et à certaines industries du Nouveau-Brunswick, de la Nouvelle-Écosse et de l'Île du Prince-Édouard, en plus du réseau du Québec que mentionne l'article 2, le tout ci-après désigné «territoire de choix». En conséquence, le conseil ne devra pas approuver ou autoriser des tarifs qui pourraient entraver ou porter préjudice aux avantages dont jouissent les êtres et les industries qui se trouvent ailleurs que dans un territoire de choix.

3. On prétend que l'objet principal de l'article 7 est d'accorder un avantage aux expéditeurs des Maritimes, à l'égard des particuliers et des industries qui se trouvent ailleurs que dans le territoire de choix. La pièce V expose que les chemins de fer, aux termes du régime maximum-minimum, seront libres d'instituer les tarifs que leur permettra leur commerce, mais demeureront soumis à l'article 7, et devront vérifier si toute décision concernant les tarifs exécutée ailleurs «détruira ou portera préjudice» aux avantages accordés aux expé-

diteurs du territoire de choix «en faveur de particuliers ou d'industries qui se trouvent ailleurs». Et la pièce V poursuit ainsi:

Le tout repose sur une question de faits. Il ne s'agit pas de prétendre que chaque tarif des Maritimes doit être maintenu à 30 p. 100 de celui qu'on applique ailleurs au Canada, mais cela signifie que les chemins de fer devront s'assurer que leur politique visant à déterminer les tarifs ne détruise pas les avantages qu'accorde l'article 7. De toute façon, les expéditeurs du territoire de choix devront eux-mêmes se plaindre au conseil et obtenir le redressement nécessaire lorsque l'on portera atteinte ou préjudice à leurs avantages. Ce sera ainsi continuer d'assurer aux expéditeurs des Maritimes des tarifs préférentiels.

4. La Commission des Transports maritimes prétend que l'avantage relatif que prétend accorder l'article 7 aux expéditeurs du territoire de choix s'est avéré illusoire en pratique et à cause de la concurrence en croissance intervenue depuis 1927, comme en font foi les jugements cités dans *Province of Nova Scotia et al—Loi sur les tarifs-marchandises des Maritimes—Tariffs (1936) 44 Canadian Railway Cases 289* et à ceux portés en appel à la Cour Suprême du Canada (1937) *46 Canadian Railway Cases 161*.

5. Les faits se résument ainsi. En vue de faire concurrence au camionnage, les chemins de fer ont abaissé leurs tarifs-marchandises sur les patates, dans certaines régions de l'Ontario et certaines régions du Québec, à l'extérieur du territoire de choix que définit la Loi sur les tarifs-marchandises des Maritimes.

La commission des Transports du Board of Trade des Maritimes et les gouvernements des provinces Maritimes ont demandé au conseil une réduction dans les tarifs ferroviaires sur les patates, en provenance du territoire de choix et destinées à l'Ontario et au Québec de façon à équilibrer les réductions afférentes à l'Ontario et au Québec, aux termes du tarif qui venait de créer ainsi la concurrence.

6. On précisa que le cas visant les tarifs sur les patates ferait jurisprudence, mais que la véritable réclamation des requérants prétendait que ceux-ci avaient droit à des diminutions à l'égard de toute livraison provenant des provinces Maritimes et destinées ailleurs au Canada, où les tarifs des camionneurs faisaient concurrence aux chemins de fer, quel que soit le produit transporté.

7. Les requérants n'ont pas eu gain de cause, même si le commissaire en chef Guthrie a prétendu que l'objet de la Loi sur les tarifs-marchandises des Maritimes régissait les tarifs de concurrence qu'avaient institués les chemins de fer entre les collectivités sises à l'extérieur «du territoire de choix». Mais la réclamation véritable n'a pas réussi puisque le conseil a maintenu que:

- (1) ses pouvoirs du conseil se limitaient à interdire les tarifs de concurrence ainsi établis;
- (2) qu'il ne jouissait pas du pouvoir d'ordonner une réduction dans les tarifs visant les produits des Maritimes qui quittaient le territoire de choix lorsque les chemins de fer, dans le dessein de faire face à la concurrence des camions, avaient institué des tarifs de concurrence, à l'extérieur du territoire de choix.

8. Puis le commissaire en chef Guthrie a considéré comme question de faits, la livraison des pommes de terre depuis le territoire choisi, concluant que l'article 7 n'avait causé aucun préjudice ou désavantage aux expéditeurs

de pommes de terre à cause de l'institution des tarifs de concurrence. Ses conclusions à cet égard sont consignées à la page 306:

A mon avis, les requérants n'ont pas établi que les tarifs concurrentiels sur les pommes de terre, qui font l'objet de la présente requête, ont causé un préjudice ou infirmé les avantages dont jouissent les expéditeurs des provinces Maritimes aux termes de la loi sur les tarifs ferroviaires maritimes qui accorde des avantages aux personnes ou aux industries qui se trouvent ailleurs que dans le territoire de choix. La preuve qu'ont présentée les parties m'a convaincu que la difficulté visant la livraison des pommes de terre vers l'Ontario est survenue en raison de la concurrence qu'offrent aux chemins de fer, les camionneurs. Les livraisons de pommes de terre faites en Ontario par chemins de fer sont presque nulles cependant qu'ont sans cesse augmenté celles que font les camions. Les tarifs concurrentiels qu'ont établis les chemins de fer n'ont eu aucun effet sur les livraisons de pommes de terre, depuis les provinces Maritimes jusqu'à certains endroits de l'Ontario. La suppression des tarifs sur les pommes de terre n'avantagerait pas les expéditeurs des Maritimes, mais priverait les chemins de fer de l'infime partie des livraisons de pommes de terre vers l'Ontario qu'il leur a été possible de conserver même après une importante réduction dans les tarifs.

9. La Cour Suprême du Canada a rejeté l'appel qu'avaient porté la province de la Nouvelle-Écosse et autres du jugement de la Commission des Chemins de fer.

10. Vu la décision susmentionnée, les soi-disant expéditeurs des Maritimes, pris dans leur entité, ne peuvent pas obtenir de réductions de tarifs analogues à celles qu'ont établies les tarifs concurrentiels. Les avantages peu nombreux dont devaient jouir les particuliers ou les industries des Maritimes (devenues désormais les provinces de l'Atlantique) n'ont pas été soutenus et c'est pourquoi nous prétendons qu'on a trahi l'intention de l'article 7.

11. La pièce V donne à entendre que les expéditeurs du territoire de choix pourront porter plainte à la Commission si les chemins de fer instituent des tarifs qui annulent les avantages dont ils peuvent jouir ou s'ils leur causent préjudice. Mais si un expéditeur, qui se serait donné le trouble de présenter une requête à la Commission, réussissait à prouver qu'il a subi désavantage ou préjudice aux termes de l'article 7, le seul remède à obtenir serait de supprimer les tarifs concurrentiels, sans obtenir une réduction du tarif qui s'applique à lui. En conséquence, vu le milieu actuel de la concurrence, un tel remède n'apporterait aucun avantage ni au requérant, ni aux chemins de fer, mais seulement aux camionneurs, en raison du jugement qu'a prononcé le commissaire en chef Guthrie, dont on parle plus haut.

12. Il ne sert en conséquence de rien de prétendre que l'expéditeur des provinces de l'Atlantique peut invoquer efficacement l'article 7 pour corriger à son égard l'effet des tarifs concurrentiels que les chemins de fer appliquent à l'extérieur du territoire de choix pour faire face à la concurrence des camionneurs.

13. La pièce n° 1 qu'a déposée le ministère des Transports démontre la tendance à la baisse dans le pourcentage du trafic, établi en vertu des revenus et des voiturées qui traversent les différentes régions canadiennes de tarif ferroviaire, conformément aux tarifs non concurrentiels ou aux tarifs sur les denrées. Cependant que dans le territoire des Maritimes, comme tous les autres territoires, le montant de trafic en mouvement dans la classe non con-

currentielle et à l'égard des tarifs sur les denrées a diminué, ce territoire connaît plus que tout autre territoire canadien, le plus fort pourcentage de trafic non concurrentiel.

14. Ce que la pièce n° 1 ne démontre pas c'est l'efficacité, ou l'acuité, de la concurrence dans plusieurs territoires. Le fait de démontrer une croissance procentuelle à l'égard du nombre de voiturées, ou du revenu qu'elles ont produit, qui ont eu lieu dans le trafic des Maritimes à des tarifs convenus et concurrentiels ne prouve pas que la concurrence ait réussi à réduire les tarifs ferroviaires ou qu'elle soit superficielle au point de n'avoir pu apporter que des réductions peu importantes dans les tarifs maximums actuels.

15. La Commission des Transports maritimes prétend que bien que l'accroissement de la concurrence depuis 1949 ait pu apporter certaines réductions des tarifs dans les provinces de l'Atlantique, elle n'a pas diminué au même point que dans les autres parties du Canada, nommément l'Ontario et le Québec, les tarifs ferroviaires des Maritimes. On ne peut démontrer avec précision jusqu'à quel point l'acuité de la concurrence a pu réduire les tarifs dans plusieurs régions du Canada. Nous sommes en mesure d'affirmer toutefois que les appendices de 2 à 7 du premier mémoire de la Commission des Transports des Maritimes, et tout particulièrement l'appendice 5, démontrent que la concurrence dans le trafic des Maritimes n'a pas pu réduire au même degré que l'Ontario et le Québec les tarifs ferroviaires. Le but, madame la présidente est respectueusement soumis, pour le compte de la Commission des Transports des Maritimes.

Puis-je maintenant inviter M. Dickson à traiter des appendices puisqu'il est nécessaire d'en prendre connaissance pour bien comprendre non seulement le mémoire mais aussi le supplément.

La PRÉSIDENTE INTÉRIMAIRE: Monsieur Dickson.

M. CRAIG S. DICKSON (*Directeur administratif de la Commission des Transports des Maritimes*): Merci, madame la présidente et messieurs les membres du Comité.

J'expliquerai tout d'abord l'appendice n° 1 qui est la reproduction d'un certain nombre de graphiques compris dans une étude intitulée: «Les tarifs-marchandises des chemins de fer au Canada». La société R. A. C. Henry et Associés, consultants, a préparé cette étude à l'intention de la commission royale de 1939 sur les relations fédérales-provinciales. Ces graphiques démontrent la relation des catégories de taux entre les différentes régions du Canada à l'égard de divers transports et de plusieurs parcours représentatifs. Les tarifs de taux de catégorie du Québec et de l'Ontario constituent la base que représente la ligne à zéro. On remarquera que la ligne des Maritimes, représentée par les tarifs de taux de catégorie des Maritimes, est inférieure à celle du Québec et de l'Ontario jusqu'à 1923 environ. Elle baissa de nouveau après l'adoption de la loi sur les tarifs-marchandises des Maritimes en 1927 en raison de la politique nationale définie dans la loi sur les tarifs-marchandises nationaux. Du point de vue historique, les graphiques le démontrent, les tarifs de taux de catégorie ont été inférieurs, sauf durant la période allant de 1923 à 1927, à l'égard de chaque mille à toute autre région du Canada, à cause de la politique du gouvernement.

Pour mieux comprendre l'effet pratique des barèmes de taux, nous pourrions étudier une comparaison d'un taux particulier.

Avant 1912, alors qu'ont commencé de s'accroître les barèmes de taux des Maritimes, le taux de la cinquième catégorie, que l'on peut considérer comme le taux moyen applicable aux voiturées de produits manufacturés entre Halifax et Montréal, s'établissait à 25 cents les 100 livres. Le taux de la cinquième catégorie s'appliquant entre Toronto et Montréal était alors de 22 cents les

100 livres. Ainsi, la structure favorable des taux de l'Intercolonial accordait alors des différences minimales qui jouaient au désavantage des expéditeurs des Maritimes en regard de leurs concurrents du centre du Canada.

Puis-je maintenant, madame la présidente, me reporter aux appendices de 2 à 7 pour expliquer ce que l'on tente de démontrer au moyen des graphiques qui s'y trouvent.

L'appendice 2 démontre qu'en 1930 l'expéditeur de Summerside, Île du Prince-Édouard, jouissait d'un avantage de 5 cents par 100 livres dans le transport des viandes en conserve, en regard de son concurrent de Port Dover, Ontario, ou de Montréal. Mais au cours des ans, et particulièrement depuis 1953, à cause de la concurrence en croissance et de l'augmentation dans les tarifs d'après-guerre, l'avantage de 5 cents les 100 livres dont on jouissait depuis Port Dover s'est métamorphosé en un désavantage de 35½ les 100 livres. En d'autres mots, l'expéditeur de Summerside doit payer 40½ de plus qu'en 1930, en regard de son concurrent de Port Dover.

L'appendice 3 démontre que le mouvement de lingots d'acier, à Amherst, Nouvelle-Écosse, jouissait d'un avantage de 30 cents la tonne en regard de Montréal, dans le marché du Québec, au début des années 1930. Mais en raison de la concurrence qu'offrent les camions et des augmentations d'après-guerre entre Montréal et Québec, cet avantage est devenu un désavantage de \$3.50 la tonne, comparé à 1934.

L'appendice 4 démontre que le manufacturier de poêles et de fourneaux, de Sackville, Nouveau-Brunswick, jouissait d'un avantage de 20 cents par 100 livres sur le marché de Montréal en regard de son concurrent de Hamilton, Ontario, au moment de l'adoption de la loi sur les tarifs-marchandises des Maritimes en 1927. À cause de la croissance phénoménale de la concurrence entre Hamilton et Montréal et de l'accroissement d'après-guerre qui a frappé dans sa presque totalité le trafic, à Sackville, la comparaison des taux entre les deux manufacturiers s'est détériorée au point que la société de Sackville encaisse maintenant un désavantage de 21 cents les 100 livres. C'est-à-dire que la position du manufacturier de cuisinières de Sackville sur le marché de Montréal s'est détériorée de 41 cents les 100 livres depuis 1927.

L'appendice 5 démontre que le pomiculteur de la Nouvelle-Écosse qui mettait ses fruits en conserve subissait à l'égard de son concurrent de Thornbury, Ontario, dans le marché d'Ottawa, un désavantage de 16 cents les 100 livres en 1937. À la suite de fluctuations, le désavantage du producteur de la Nouvelle-Écosse est maintenant de 35½ les 100 livres, plus du double de ce qu'il était en 1937. Notons en passant que le taux de 78 cents, à compter de la vallée de l'Annapolis, est aujourd'hui un taux convenu, probablement en raison de la concurrence. Mais à cause de la distance, je crois que la concurrence accentuée ne parviendra pas à diminuer le taux de la vallée de l'Annapolis au niveau de celui qu'on comparait au début avec Thornbury. Je doute, qu'en vérité, la concurrence ne puisse le réduire, sinon de simplement l'empêcher de s'accroître trop rapidement. Notons qu'à l'appendice 5, le taux de Thornbury est inférieur aujourd'hui à ce qu'il était en 1937. Il a échappé à toutes les augmentations d'après-guerre!

L'appendice 6 indique la relation qui existe dans les taux des produits de base du fer et de l'acier qui passent de Sydney (N.-É.), à Montréal (Québec) en regard de ceux qui passent de Hamilton (Ontario) à Montréal. Il démontre que l'écart entre la société de Sydney et celle de Hamilton s'est accentué au cours des ans, particulièrement au temps de la navigation sur la voie maritime du Saint-Laurent.

Enfin l'appendice 7 démontre quels effets ont eu les augmentations horizontales des tarifs-marchandises sur les relations entre les taux. Les taux de l'appendice s'appliquent aux enduits de mur, depuis Hillsboro, Nouveau-Brunswick, et depuis Montréal jusqu'à Toronto. Tous les taux de l'appendice ont subi les

augmentations autorisées et horizontales dans les tarifs-marchandises. Puisque le taux de Montréal était inférieur au début (de 14 cents les 100 livres), il n'a pas accusé autant de progrès en cents par 100 livres, comme c'est le cas de la société du Nouveau-Brunswick. A l'égard de cette dernière, le désavantage de 14 cents est passé à 21 cents et n'eut été de l'augmentation de l'aide accordée en vertu de la loi sur les tarifs-marchandises des Maritimes en 1957, l'écart serait de 24 cents au lieu de 21 cents. Ainsi, cependant, que ces deux taux ont accusé la même augmentation procentuelle, c'est la relation des taux en cents par 100 livres ou cents par unité de trafic qui est significatif, aux expéditeurs et aux consignataires.

La PRÉSIDENTE INTÉRIMAIRE: Merci, messieurs Cooper et Dickson.

M. Stewart a manifesté le désir de poser une question.

M. STEWART: Je veux tout d'abord, madame la présidente, féliciter la Commission des Transports des Maritimes de nous avoir présenté aujourd'hui un mémoire d'une belle charpente. Je crois que les membres du Comité qui ne viennent pas des provinces de l'Atlantique et qui, en conséquence, ne connaissent pas l'histoire du problème, constateront que les griefs de la Commission sont motivés.

Je voudrais poser quelques questions. En premier lieu, je demande aux représentants de la commission s'ils croient à la possibilité du maintien des avantages statutaires, du genre de ceux que définit la loi sur les tarifs-marchandises des Maritimes, dans certains milieux où les transports subissent une concurrence en croissance?

M. DICKSON: Monsieur Stewart, permettez-moi de répéter votre question pour m'assurer que je la saisis bien. Est-il possible de maintenir les avantages statutaires prévus à la loi sur les tarifs-marchandises des Maritimes en certains milieux qui se font concurrence de plusieurs façons et sans que cette concurrence soit la même à l'égard de toutes les régions du pays? En vertu de la rédaction de la loi actuelle, une telle chose n'est pas possible car, autrement, nous n'aurions pas pu établir les preuves que nous avons apportées.

Loin de moi la prétention qu'il soit impossible de rétablir les avantages statutaires prévus à la loi sur les tarifs-marchandises des Maritimes dans ces genres de milieux. Je crois que des hommes épris de bonne volonté et de sagesse pourront trouver moyen de garder aux Maritimes sa position au sein d'une concurrence d'un degré inégal.

M. STEWART: En d'autres mots, votre réponse à ma question serait oui, la chose étant possible?

M. DICKSON: Oui, je crois qu'elle le serait.

M. COOPER: Puis-je ajouter que les moyens de régler ce problème formeraient le principal objet de l'enquête qu'a promise le très honorable Lester B. Pearson sur les problèmes des transports dans les Maritimes et de la loi sur les tarifs-marchandises des Maritimes.

Nous réclamons dans notre mémoire que les taux, ou ceux que prévoit la loi sur les tarifs-marchandises des Maritimes, soient maintenus à leur niveau actuel jusqu'à ce que l'étude spéciale envisagée ait eu lieu.

M. DICKSON: Puis-je ajouter un autre commentaire?

Au haut de la page 8 de notre mémoire, nous disons que «l'objet principal d'un tel examen doit être de restaurer la politique nationale qu'a exprimée à l'origine, à l'intention de cette région du Canada, la structure des taux» et le reste.

M. STEWART: Je voudrais savoir, madame la présidente, comment, aux yeux de la commission, la formule que prescrit le bill C-120 dans le dessein de dé-

terminer le taux maximum à appliquer au trafic «enfermé» serait-elle atteinte par la réduction que prescrit la loi sur les tarifs-marchandises des Maritimes?

Ce que je voudrais que l'on puisse faire, c'est d'expliquer les modalités administratives en vertu desquelles s'établit le taux maximum et, alors, le procédé en vertu duquel le taux maximum s'appliquerait ordinairement serait atteint aux termes de la loi sur les tarifs-marchandises des Maritimes.

M. DICKSON: Mais, monsieur Stewart, le bill C-120 stipule que les taux maximums sont soumis à la loi sur les tarifs-marchandises des Maritimes. Je m'efforcerai de vous décrire la procédure en vous donnant un taux maximum et vous montrant ce qui peut lui arriver, car c'est ainsi que j'interprète votre question.

Supposons qu'un expéditeur compare devant la commission des Transports. S'il peut démontrer qu'il répond à tous égards aux conditions qu'exige la loi et que l'on puisse prononcer qu'il a droit à un taux maximum, alors en toute probabilité, la commission des Transports déterminera un taux maximum à son intention. Supposons qu'on fixe à \$1 le taux maximum. S'il s'agit de transports à l'intérieur des Maritimes—c'est ainsi que j'interprète le bill sans me méprendre, j'espère—alors le taux maximum qu'a fixé la commission est frappé d'une réduction de 20 p. 100 en vertu de la loi sur les tarifs-marchandises des Maritimes.

Mais si le taux de \$1.00 s'applique depuis un endroit des Maritimes ou des provinces de l'Atlantique, c'est-à-dire, dans le territoire de choix pour être précis, jusqu'à un autre endroit à l'extérieur d'un territoire de choix ailleurs au Canada, alors le taux maximum qu'a déterminé la commission sera réduit de 30 p. 100 sur la partie du taux qui s'applique à l'intérieur du territoire de choix. On ne réduira jamais un taux de 30 p. 100 parce que, les membres du Comité qui connaissent la loi sur les tarifs-marchandises le savent, une telle proportion ne s'appliquera seulement sur la partie du taux à l'intérieur du territoire de choix.

Ainsi pour expliquer notre exemple d'une façon concrète lorsque le transport a son point de départ à l'intérieur du territoire de choix ou en deçà de 500 milles de ses limites pour se rendre, disons, à 500 milles au delà de la limite occidentale, la réduction sera simplement de 15 p. 100 à l'égard du taux intégral.

M. STEWART: Je me demande si monsieur Dickson a constaté qu'en expliquant la procédure, il n'a pas mentionné les taux en vigueur ailleurs au Canada. Je vous demande, en d'autres mots, monsieur Dickson, si l'article 7 de la loi sur les tarifs-marchandises des Maritimes ne jouit plus de son aspect pratique? J'ai surveillé l'exposé, madame la présidente, pour bien me rendre compte s'il allait tenter de lier le taux qui s'applique au territoire de choix avec celui qui s'applique ailleurs. Il saute aux yeux que cet expert en moyens de transports croit qu'on a fait disparaître l'important article 7 de la loi sur les tarifs-marchandises des Maritimes. De fait, l'article a tellement disparu qu'à son avis, on ne doit pas la mettre à exécution.

M. DICKSON: Vous prétendez que je n'ai pas répondu à la deuxième partie de votre question et je viens tout simplement de m'en rendre compte. Je crois que le régime du taux maximum que prévoit le bill enrayera encore plus le peu de protection dont nous avons parlé dans le supplément à notre mémoire. Vous le constaterez, c'est là une chose très difficile. Bien que je ne sois pas disposé à prétendre que nous pourrions ainsi jouir d'une protection quelconque, on pourra trouver occasion d'y penser, sans que je puisse m'imaginer la nature de cette chose. Il pourrait arriver que les chemins de fer reconnaissent l'existence en quelques endroits de la concurrence des camions et c'est en de telles circonstances, à venir, qu'on pourrait jouir d'une protection efficace. Je crois

de plus que la loi sur les tarifs-marchandises des Maritimes envisage un lien entre ce que l'on peut appeler les taux non-concurrentiels de catégories ou les taux visant les denrées. Ce genre de taux, même si la loi ne les fait pas disparaître totalement s'effritent en quelque sorte ou disparaissent comme les neiges printanières. Il n'y aura plus de taux sur lesquels on pourra se guider, comme le faisaient naguère les taux des Maritimes.

M. STEWART: J'essaie de déterminer pourquoi la Commission des Transports des Maritimes ne voit pas d'un bon œil le projet de loi. Suis-je exact en prétendant qu'à cause de la décision rendue dans l'affaire des pommes de terre, il convient maintenant de soutenir que la Commission des Transports a résolu qu'elle ne jouit pas du pouvoir de recourir aux remèdes nécessaires au maintien des avantages statutaires que définit l'article 7?

M. COOPER: C'est exact.

M. STEWART: C'est ce que vous perdez en raison de la nouvelle loi.

M. DICKSON: La commission n'a pas le pouvoir d'invoquer la protection prévue à l'article 7 lorsqu'on prouve concurrence. Et, naturellement, puisque de plus en plus la concurrence existe entre différents centres, principalement dans le centre du Canada, un tel pouvoir est moins apte à remplir le rôle dont il a fait l'objet.

Mais M. Cooper a donné à entendre que votre prétention était exacte, mais il faut l'expliquer en précisant que la concurrence indiquée au barème actuel, en vertu du régime de l'article 7,—et, comme vous le remarquez, l'esprit du bill étant d'accroître la concurrence, une concurrence accomplie,—l'article 7 de la loi devient de moins en moins efficace.

M. STEWART: Vous croyez, messieurs, que les avantages dont vous jouissez en vertu de la loi sur les tarifs-marchandises des Maritimes ont été relégués aux oubliettes et qu'ainsi, votre crainte vous pousse à croire que vous les avez perdus irrévocablement?

M. DICKSON: Oui.

M. COOPER: Oui, je crois que c'est juste. Nous entrons dans une ère de concurrence plus intense. Au moment d'entrer dans une ère où la concurrence devient un facteur dominant, ainsi que me le fait croire le bill C-120, nous craignons que notre position se détériore encore plus, à mesure que la concurrence pénètre de plus en plus dans les endroits et les régions au delà du territoire de choix. Nous voulons protéger la position dont nous jouissons actuellement relativement aux taux établis en vertu de la loi sur la réduction des tarifs-marchandises, et du moins jusqu'à ce que l'examen spécial ait eu lieu de notre situation dans les provinces de l'Atlantique.

M. STEWART: Il me reste deux ou trois questions à poser qui ne prendront pas trop de temps. La Commission reconnaît-elle comme juste la formule que propose la loi visant l'institution des taux maximums, premièrement, à l'égard des expéditeurs de denrées, des cargaisons légères et lourdes, des cargaisons en vrac, de même qu'entre les expéditeurs de différentes denrées; et, deuxièmement, entre les camionneurs et les chemins de fer?

M. COOPER: Cette question, monsieur Stewart, fait actuellement l'objet d'études de la part de la Commission des Transports des Maritimes et de gouvernements provinciaux qui s'intéressent au bill. Le mémoire que nous avons déposé aujourd'hui traite du principe général du bill dans la mesure où les provinces de l'Atlantique sont concernées. Nous croyons qu'à l'avenir nous pourrions, soit par nous-mêmes ou en collaboration avec d'autres gouvernements, présenter un exposé réfléchi sur les problèmes que vous avez soulevés devant le Comité. Je crois que nous ne pouvons pas en dire plus aujourd'hui, mais je précise que je ne cherche pas à éviter la question.

M. STEWART: On en dira vraisemblablement plus dans la suite, mais tout ce que nous pouvons dire maintenant c'est qu'on doute que le test de 15 tonnes soit convenable à l'égard du taux maximum.

M. COOPER: Le doute existe dès maintenant.

M. STEWART: La commission sait-elle qu'on a fait récemment une proposition tendant à accroître la concurrence au moyen d'une route allant de Montréal à Moncton? Je ne sais trop si vous avez lu l'édition d'hier du *Star* de Montréal, mais le problème vient d'atteindre le stade des caricatures. Êtes-vous au courant d'une telle proposition et, dans l'affirmative, quel sera, à votre avis, l'effet d'une telle route sur la solution de vos problèmes?

M. DICKSON: Madame la présidente, la route à laquelle fait allusion monsieur Stewart s'appelle dans les provinces de l'Atlantique le chemin du Corridor. La commission a déjà convenu qu'une telle route réduirait la distance entre les provinces de l'Atlantique et nos principaux marchés et qu'elle apporterait sans doute une aide considérable à la région. Mais on pourrait en même temps étudier d'autres projets qui serviraient à réduire la distance entre les provinces de l'Atlantique et nos principaux marchés. Mais il est juste de prétendre que tout ce qui pourra diminuer les distances entre les provinces de l'Atlantique et leurs principaux marchés sera bien accueilli.

M. STEWART: Ainsi se terminent mes questions.

La PRÉSIDENTE INTÉRIMAIRE: A monsieur MacEwan maintenant.

M. MACEWAN: Puisque monsieur Stewart a soulevé les cas dont on avait décidé, et le reste, je veux demander à monsieur Cooper si la Commission des Transports des Maritimes, compte tenu de la déclaration que le premier ministre a faite en octobre, qu'il est d'avis que l'examen spécial dont il est question doit être tenu sous forme d'une enquête royale sur les questions qui touchent les tarifs-marchandises des Maritimes?

M. COOPER: La commission n'a aucune vue arrêtée sur le sujet. Mais assurément, nous conviendrons de la forme qu'elle pourrait prendre, que ce soit une enquête royale ou une étude spéciale. Et, naturellement, nous accorderons notre entière collaboration à l'enquête qu'on instituera, quelle qu'en soit la forme. Établirait-on une étude spéciale, qu'il conviendrait alors de prétendre que nous ne nous opposerions pas à une telle forme d'examen.

Mais si, d'un autre côté, on jugeait à propos d'instituer une commission royale d'enquête, nous lui accorderions également toute notre collaboration et nous serions satisfaits d'un tel mode d'enquête.

M. MACEWAN: Si un examen spécial allait être entrepris, quels seraient, à votre avis, les organismes qui devraient en faire partie? Vous nommeriez, j'imagine, la Commission des Transports du Canada, et d'autres organismes?

M. COOPER: Si une commission spéciale allait être instituée, nous nous attendrions à ce que nous soyons consultés quant aux organismes qui devraient en faire partie et nous nous attendrions également que les personnes auxquelles on confierait l'étude entrent en contact avec ceux des provinces de l'Atlantique que les transports de la région intéressent.

M. DICKSON: Le seul commentaire que j'aimerais ajouter à cet égard, c'est que peu importe la forme que prendra l'examen, ce sera son œuvre qui comptera. Son objet principal, nous le répétons, doit être de restaurer dans cette région de concurrence, la politique nationale des transports dans les provinces de l'Atlantique. La forme que pourra prendre l'examen est secondaire.

M. MACEWAN: Vous maintenez que les taux maintenant en vigueur aux termes de la loi sur la réduction des tarifs-marchandises doivent demeurer ainsi dans les provinces de l'Atlantique. Je crois qu'il convient de prétendre

qu'une fois une telle chose accomplie et que le bill C-120, ou la décision prise à son égard, aura été adopté par la Chambre des communes, alors il entrera en vigueur et sera mis à exécution par tout le pays. Ce serait peut-être là procurer à votre commission et aux gouvernements provinciaux l'occasion d'évaluer l'effet de la loi dans les autres régions du Canada. De cette façon, nous pouvons faire face à la concurrence et nous rendre compte de son effet sur les provinces Maritimes.

M. COOPER: C'est exact et nous l'approuvons entièrement.

La PRÉSIDENTE INTÉRIMAIRE: A vous, monsieur Hahn.

M. HAHN: Puis-je, madame la présidente, m'enquérir au sujet de la loi sur les tarifs-marchandises des Maritimes? Puisque je viens du centre du Canada, je ne la connais pas. Je conclus que l'article 7 interdirait aux chemins de fer d'établir un taux à l'extérieur du territoire de choix à un niveau tellement inférieur qu'il détruirait l'avantage qui existe à l'intérieur du territoire de choix. Est-ce exact?

M. COOPER: Ainsi que nous le comprenons, l'article 7 indique que l'avantage dont jouirait une personne ou un expéditeur à l'intérieur du territoire de choix doit être maintenu; ainsi lorsque les taux seront réduits à l'extérieur du territoire de choix, une réduction analogue interviendra à l'intérieur du territoire de choix dans le dessein de rétablir l'équilibre.

M. HAHN: La loi définit-elle l'équilibre tant à l'intérieur qu'à l'extérieur du territoire?

M. DICKSON: Je vais essayer de répondre à cette question, madame la présidente. La loi stipulait que les taux en vigueur lors de son adoption en 1927 devaient prendre fin et faire place à de nouveaux taux qui refléteraient les réductions procentuelles que la loi ordonnait. C'était ainsi déterminer le nouveau lien de façon que nous puissions supposer que la loi devait réduire, du pourcentage requis, les tarifs-marchandises des Maritimes. Telle devait être la nouvelle relation entre les taux des Maritimes et ceux de l'extérieur. Je m'attache peut-être trop à la loi, mais je crois que nous ne pouvons pas en dégager moins de son objet et, surtout, de l'article 7. Cet article devait assurer la relation entre les taux soit de l'intérieur, soit de l'extérieur car ceux-ci devaient plus tard subir des modifications. Ainsi que nous l'avons répété à maintes reprises aujourd'hui, l'affaire des pommes de terre nous a révélé des lacunes.

M. HAHN: Lorsque la loi reconnaît des différences, il est à présumer qu'elle impose une réduction inférieure aux normes du territoire de choix. Les sociétés de chemins de fer absorbent-elles la différence ou la loi prévoit-elle des subsides à cet égard?

M. DICKSON: Non, monsieur. L'adoption de la loi sur les tarifs-marchandises des Maritimes, comme aujourd'hui d'ailleurs, n'a pas nui aux revenus des chemins de fer puisque le trésor fédéral rembourse toutes les réductions qui interviennent dans le territoire de choix.

M. HAHN: J'en conclus alors que les principes d'une politique nationale de transports qu'énonce le bill C-120 ne sont pas nécessairement la réponse. Il faudrait revenir aux principes de la politique nationale qu'énonce la loi sur les tarifs-marchandises des Maritimes et de rendre la loi conforme aux exigences modernes.

M. DICKSON: Oui, mais à la condition de maintenir certaines réserves au sujet de la politique nationale de transport qu'énonce le bill C-120.

M. HAHN: Ce que vous ne nous avez pas encore présenté.

M. DICKSON: C'est exact.

M. REGAN: Madame la présidente, j'ai plusieurs questions à poser. Je reviens à la question que j'ai posée aux témoins précédents qui nous ont présenté ce matin leur mémoire. Je me demande si l'un de ces Messieurs pourrait nous dire si, en raison de la politique des chemins de fer,—qu'elle concerne ou non la détermination des tarifs,—un dommage régional est possible que causerait l'absence d'une interdiction de recourir à des mesures discriminatoires dans la nouvelle loi?

M. COOPER: Sans vouloir éviter votre question, je souligne que le problème dont vous parlez fait l'objet d'étude de la commission, en collaboration avec les gouvernements des autres provinces. Toute opinion que nous pourrions maintenant émettre serait peut-être inéquitable puisque, je l'ai souligné antérieurement, nous tenons des entretiens visant un mémoire que nous devons présenter à une date ultérieure. Mais je crois qu'il convient quand même de souligner, ainsi que me le fait remarquer monsieur Dickson, que le bill C-120 devrait bannir toutes mesures discriminatoires et injustes.

M. REGAN: Je comprends. Je conclus alors, ce à quoi je pense depuis quelque temps, que votre cas repose sur le manque de concurrence que vous offre les camions à l'égard des longs parcours; c'est-à-dire une concurrence avec les chemins de fer dans les régions des Maritimes et en vertu du fait qu'une telle concurrence existe dans le centre du Canada, facteur nocif aux taux de la région des Maritimes. A ce sujet, un haut fonctionnaire du ministère des Transports a déclaré devant le Comité qu'à son avis la concurrence que les camions apportaient aux chemins de fer dans le transport des marchandises en Ontario, à l'arrivée et au départ, s'accroissait rapidement. A son avis, la concurrence entre les camions et les chemins de fer pour le transport des marchandises, depuis le centre du Canada jusqu'aux Maritimes, ne devrait pas tarder. J'ai trouvé son témoignage remarquable. Partagez-vous cet avis; sinon croyez-vous qu'une augmentation soit intervenue dans la concurrence des camions? Avez-vous étudié ce qu'elle sera à l'avenir?

M. DICKSON: Je serais porté à croire que la Commission des Transports des Maritimes et les gouvernements des provinces souhaitent une telle concurrence. Dans le supplément à notre mémoire, nous indiquons à la pièce 1 que le personnel du ministère des Transports a déposée, une croissance dans le trafic à l'arrivée et au départ des Maritimes, à des taux concurrentiels et convenus, comme on le fait ailleurs au Canada. Nous ne pouvons pas vous procurer des données précises à cet égard, mais nous pouvons vous indiquer que les progrès de la concurrence, son efficacité ou sa profondeur comme on se plaît à le désigner, n'est pas aussi accentuée dans les Maritimes qu'ailleurs.

Étudions l'appendice 5 pour un instant, à l'égard duquel j'explique que le taux, depuis Berwick en Nouvelle-Écosse, est un taux convenu, vraisemblablement institué dans le dessein de faire face à la concurrence d'autres modes de transports. Le taux élevé de décembre 1958 a été porté à un niveau inférieur; mais la réduction ne se compare guère, ni en quantité ni en profondeur, à celle qu'a reçue l'expéditeur de Thornbury dont la première baisse dans les taux est intervenue en août 1953 à un niveau considérablement inférieur au nôtre de sorte qu'il est maintenant inférieur à ce qu'il était en 1937. Même en vertu d'une concurrence en croissance, il faut tenir compte des distances plus longues à parcourir dans les transports requis aux provinces de l'Atlantique; car si l'on tient compte des produits manufacturés de Terre-Neuve, nous avons beaucoup plus de milles à parcourir. Le transport des marchandises des provinces de l'Atlantique vers les principaux marchés signifie tout simplement que la concurrence,—même à son niveau actuel ou au niveau plus aigu qu'elle pourra atteindre à l'avenir,—ne pourra pas, d'elle-même, rétablir l'état de choses dont nous jouissions antérieurement.

Votre question comporte en vérité deux aspects; elle concerne ce que nous avons fait dans le passé et ce que nous entendons faire à l'avenir? Nous souhaitons l'avènement d'une concurrence en croissance et nous sommes disposés à l'encourager dans la mesure où elle pourra restaurer et maintenir les liens utiles. Mais peut-elle y arriver? Nous en doutons.

M. REGAN: Tout en restant sur le sujet qui concerne l'accroissement de la concurrence des camions, je veux me reporter à la route du Corridor traversant le Maine, sujet qu'a soulevé monsieur Stewart. La Commission des Transports des Maritimes est-elle d'avis que la seule construction d'une telle route apporterait assez de concurrence dans le transport sur de longues distances pour motiver le coût de la route envisagée? La commission a-t-elle étudié assez à fond le sujet pour nous dire si une route à deux voies répondrait aux exigences de la concurrence des camions sur un long parcours? Car une route à deux voies tend à ralentir les camions qui atteignent les autres voitures filant à une vitesse plus lente. Croyez-vous qu'on pourrait motiver les dépenses qu'exigerait une route à quatre voies? Croyez-vous que seule la route du Corridor pourrait répondre aux besoins en général, si l'on n'allait pas reconstruire les autres routes des Maritimes?

M. DICKSON: Nous n'avons pas entrepris l'étude dont vous parlé. Mais je précise, ce que je n'ai peut-être pas fait antérieurement, que la route du Corridor d'elle-même ne rendrait aucun service aux régions les plus éloignées des Maritimes. Considérons la partie sud-ouest de la Nouvelle-Écosse. Les camions qui partent de Yarmouth, Shelburne et de la vallée d'Annapolis doivent passer par Truro et Moncton et contourner la Baie de Fundy à cause de l'échancrure du littoral en cet endroit. La route du Corridor rétrécirait les distances entre St-Jean et Fredericton, mais elle ne ferait pas ainsi à l'égard des distances concernant Yarmouth. Un traversier en service à la Baie de Fundy serait peut-être nécessaire.

M. REGAN: J'y arrivais.

M. DICKSON: Et comme vous le soulignez avec tant d'à-propos, le problème routier des Maritimes intervient de même que celui de Terre-Neuve accuse des distances supplémentaires. Il y a de plus un autre transbordement et la route qui serpente le littoral, de Port-aux-Basques à St-Jean.

M. REGAN: Je conclus de vos observations qu'une politique nationale et efficace de transports, destinée à répondre aux besoins des Maritimes en matière de transports, exigerait une forte participation du gouvernement fédéral vouée à la construction à tout usage dans cette région. Est-ce exact?

M. COOPER: Nous accueillerions bien volontiers une forte participation du fédéral.

M. REGAN: Quelle qu'elle soit? Je crois que les services de traversiers entre la partie occidentale de la Nouvelle-Écosse et St-Jean ne sont pas suffisants à l'heure actuelle relativement aux camionneurs. Pourriez-vous nous procurer de plus amples renseignements à cet égard? Croyez-vous qu'en vertu du régime actuel de manutention des marchandises qui passent d'un chemin de fer à un autre, le mode de transport ferroviaire qui dessert l'ouest de la Nouvelle-Écosse soit aussi inefficace et qu'un transbordeur serait la réponse au problème?

M. DICKSON: C'est une question difficile à répondre. Vous connaissez comme moi la situation. Mais pour bien comprendre le problème, je dois ajouter que le traversier actuel ne peut transporter les camions trop lourds. Je ne me souviens plus quelle pesanteur il peut admettre, mais je crois qu'il doit se limiter aux camions de quelques tonnes, étant loin de pouvoir accepter les camions commerciaux qui sillonnent aujourd'hui nos grandes routes.

M. REGAN: Ne s'agit-il pas là du traversier vétuste que le Pacifique-Canadien a déménagé de la côte occidentale?

M. DICKSON: Je ne conviens pas de l'adjectif que vous attribuez au traversier, mais le traversier n'est pas neuf. Le service existe depuis des années. Un nouveau traversier s'y trouve, mais il n'est pas de construction récente.

M. REGAN: Et n'a pas été construit pour répondre aux besoins.

M. DICKSON: Il n'a pas été construit de façon à desservir le trafic par camion ni par chemin de fer. Tout trafic ferroviaire doit être enlevé et chargé de nouveau. C'est une route de transport en vrac, comme on la désigne en langage technique.

M. REGAN: Je note que vous ne parlez pas des taux visant les exportations ou les importations pour les cargaisons en provenance du centre du Canada et qui passent par les ports des Maritimes, nommément à St-Jean, Sydney ou Halifax. Je me demande si vous croyez qu'il y aurait avantage d'instituer une loi semblable à celle des tarifs-marchandises des Maritimes, ou une autre du même genre, mais à l'intention des taux visant les importations et les exportations afin de permettre aux ports canadiens d'entrer en concurrence avec les ports des États-Unis par lesquels passent une bonne quantité de notre commerce export-import.

M. DICKSON: C'est une question plutôt difficile. Nous n'avons pas l'intention de proposer que s'applique la loi sur les tarifs-marchandises à l'égard des taux export-import auxquels elle ne s'applique pas à l'heure actuelle. Vous et moi le comprenons. Mais de façon à éclaircir le problème, je dois indiquer que les taux d'exportation à l'égard des livraisons qui proviennent des Maritimes tombent sous l'empire de la loi sur les tarifs-marchandises cependant que les autres taux n'y sont pas soumis, de même que nul taux relatif aux importations. Assurément, l'examen spécial qu'on se propose d'instituer avant trop longtemps pourrait étudier cette question des taux concernant les exportations et les importations. Je sais qu'on étudie un certain nombre de questions relatives au trafic portuaire. Il serait donc difficile de toucher à ce problème et d'éviter en même temps de considérer les taux.

M. REGAN: Je note que dans votre mémoire principal vous attachez assez d'importance à la topographie des régions Maritimes et de Terre-Neuve où les chemins de fer doivent franchir des courbes et gravir des pentes pires que dans toute autre région du Canada. Vous avez signalé qu'il en coûte huit fois plus et que l'efficacité est d'autant moins forte qu'une exploitation en territoire plat. Croyez-vous qu'il serait avantageux de reconstruire certaines de ces parties en fonction des besoins modernes ou croyez-vous qu'il soit possible de surmonter ces désavantages topographiques?

M. DICKSON: Je ne peux pas répondre à votre question avec précision. Je crois que chacune de vos questions devrait être étudiée à la lumière des avantages qu'elle comporte et, à cet égard, je n'en connais pas plus. Je répète que chacun des cas particuliers doit être étudié en fonction de ses avantages, nommément la dépense encourue dans la modification des pentes ou des courbes en regard de l'accroissement dans le transport qui pourrait intervenir. Un ingénieur plutôt qu'un expert dans les questions de transport comme moi pourrait mieux répondre à votre question.

M. LLOYD: Vu les commentaires et les questions qu'ont formulés les députés des Maritimes, je dois m'efforcer de ne pas chevaucher à cause de l'intérêt que portent à ce problème les autres membres du Comité qui représentent les autres régions du Canada. Je peux tout simplement synthétiser ce qu'en premier lieu les témoins ont déclaré, de même que les interrogateurs. Les observations qu'on a formulées indiquent que le problème est très complexe si l'on remonte à la proposition de la Confédération dont la politique a voulu la construction de

l'Intercolonial et si l'on tient compte que doit être maintenue la position concurrentielle des producteurs de la région de l'Atlantique qui acheminent leurs produits vers les marchés du centre. On commence par cette proposition, puis on demande un examen spécial que l'on fonde sur des données économiques et politiques pour ensuite invoquer des problèmes d'ordre physique. Puis, tous ces problèmes d'ordre économique, politique et physique, feront ensuite l'objet d'une enquête royale. C'est bien ce que vous réclamez, n'est-ce pas? Votre prétention n'est-elle pas en définitive que les gouvernements des provinces doivent prendre position et qu'à certains égards, il leur faut l'information et les renseignements que leur procurerait une commission royale avant qu'ils ne puissent convenir de la nature des représentations qu'ils doivent faire au gouvernement national.

M. COOPER: Je crois que nul mieux que M. Pearson ne peut expliquer plus clairement et plus précisément l'ampleur de la question:

Un examen spécial des problèmes qu'accusent les transports dans les Maritimes et la loi sur les tarifs-marchandises des Maritimes...

M. LLOYD: Il est facile de se rendre compte du motif qui a poussé le National-Canadien à devenir acquéreur de l'Intercolonial que le gouvernement britannique avait disposé d'une façon géographique apte à assurer la défense du Canada contre certaines visées en provenance du sud. Mais, par la suite, le Pacifique-Canadien intervient et construit sa voie en traversant le Maine prenant ainsi avantage d'une position concurrentielle dans le domaine ferroviaire.

Voici maintenant que les camions progressent et qu'on parle d'autres genres de développement. On a voulu construire un canal qui relierait au détroit la Baie de Fundy. On parle de toutes ces choses et, de plus, il ne s'agit guère de la défense du Canada. Nous pensons peut-être d'une façon plus pratique au coût des transports.

A mon sens, vous alléguez devant le Comité certains engagements constitutionnels, les déficiences physiques des aménagements actuels et la constatation des gouvernements provinciaux qu'ils se doivent de participer aux progrès économiques. On devra peut-être prendre des décisions fort difficiles. La seule façon de bien saisir le problème consiste à tenir une vaste enquête sur les problèmes des transports. C'est, en résumé, ce que vous exposez. Vous ne savez pas précisément où la chose vous mènera et le problème est tellement complexe que vous recherchez la tenue d'une enquête complète? En d'autres mots, vous appuyez le point de vue de monsieur Pearson?

M. COOPER: Oui. Et j'ajoute qu'il faudrait tenir compte d'une façon spéciale et mettre en relief la perte, dont nous avons parlé, des avantages qu'accordait aux expéditeurs des Maritimes la loi sur les tarifs-marchandises. C'est le point le plus important de notre mémoire. Nous croyons que nous avons perdu ces avantages; et nous pensons à les rétablir. Nous croyons qu'une enquête est la façon d'obtenir un tel rétablissement. L'enquête pourrait peut-être nous mener assez loin, mais il s'agit surtout du point le plus important.

M. PASCOE: J'espère, madame la présidente, que ma question n'enfreindra pas le règlement. Je comprends que le mémoire à l'étude vient de la Commission des Transports des Maritimes et que les membres les plus loquaces aujourd'hui viennent des Maritimes. Toutefois, à titre de membre du Comité qui vient des Prairies, de l'Ouest canadien, nommément de la Saskatchewan, me serait-il permis de poser une question qui n'est peut-être pas de la compétence des témoins? Je veux me reporter aux cinq graphiques des appendices consignés aux pages 1 à 5 et traitant des relations procentuelles des tarifs-marchandises dans différentes parties du Canada.

Ces graphiques ne vont pas plus loin que 1940 et indiquent que le pourcentage des frais dans les Prairies est de beaucoup supérieur à celui du Québec, de l'Ontario ou des Maritimes. Les témoins peuvent-ils nous dire s'il en est encore ainsi et si la situation serait la même si les graphiques se rapportaient à des années ultérieures à 1940? En d'autres mots, les tarifs sont-ils encore beaucoup plus élevés dans les Prairies que dans le Québec, l'Ontario et les Maritimes?

M. DICKSON: Madame la présidente, je crois que certaines personnes de l'Ouest seraient plus en mesure que moi de répondre à la question de monsieur Pascoe. Mais si nous parlons simplement de taux de catégories que nous nous limitons à comparer dans les graphiques en question, alors, nous pouvons indiquer que depuis 1955, les taux des Prairies sont les mêmes que ceux de l'Ontario et du Québec.

M. PASCOE: Il en est ainsi tout le long de la ligne?

M. DICKSON: C'est exact. Les taux de catégories des Prairies sont égaux à ceux de l'Ontario et du Québec.

C'est là un désavantage que les membres et ceux qui s'occupent des transports dans les provinces des Prairies ont eu à envisager sans cesse durant de nombreuses années.

Les taux de catégories sont maintenant égaux, mais je ne peux pas me prononcer à l'égard des autres.

M. PASCOE: J'ai une autre question que se dégage des propos qu'a tenus monsieur Regan. Puis-je me permettre de donner lecture de la description qu'a faite un mécanicien d'expérience de Terre-Neuve, qui se rapporte d'assez près à l'exploitation ferroviaire en tout lieu:

Parfois, vous roulez en montant une côte, cependant qu'une autre partie en descend une autre et que le convoi contourne en même temps trois courbes.

Je consigne tout simplement au dossier le coût d'exploitation dans cette région de choix, comparé à celui de la prairie égale et unie. On nous dit ici que le coût serait de huit fois supérieur. Je me demande tout simplement si les taux des Prairies,—et c'est peut-être l'expression d'une opinion,—se doivent d'être élevés pour maintenir le coût plus élevé des autres régions? C'est là un point de vue de l'Ouest que je voulais consigner au dossier, simplement.

M. STEWART: Madame la présidente, je n'ai que deux questions qui se rattachent aux autres. Les propos de monsieur Hahn m'inspirent la première. Dans une réponse qu'on lui a donnée, on a indiqué que les subventions du gouvernement fédéral comblent la différence entre le tarif normal et celui qu'impose la loi sur les tarifs-marchandises des Maritimes.

Voici ma question: à qui profite la subvention; à la société de chemin de fer ou à l'expéditeur des Maritimes ou de l'Atlantique?

M. DICKSON: Puis-je, madame la présidente, en réponse à la question de monsieur Stewart, indiquer que c'est là une subvention à l'expéditeur que l'on verse aux chemins de fer. La raison d'être de la subvention sur les tarifs-marchandises est de réduire le coût de l'expéditeur et c'est pourquoi on la désigne ainsi. On la verse aux chemins de fer en retour d'une réduction de taux.

M. STEWART: Ma question va un peu plus loin. Ne prétendez-vous pas que, les chemins de fer ayant constamment accru leurs taux dans les régions maritimes, en réalité les subventions qui devaient accorder un certain avantage aux expéditeurs des Maritimes profitent aux chemins de fer plutôt qu'aux expéditeurs?

M. DICKSON: Assurément, le versement d'une subvention profite toujours à tout groupe industriel—libre à vous d'appeler ainsi l'Ontario,—dans la mesure

où, supposément, on en fait profiter l'usager. Elle aide peut-être le voiturier à obtenir des affaires.

Je crois que les chemins de fer se sont efforcés de faire bénéficier les usagers de la subvention. Et s'ils ne l'ont pas fait, c'est peut-être par inadvertance. Je suis loin de prétendre qu'ils ont gardé le produit de la subvention délibérément sans en faire bénéficier l'expéditeur; mais le montant de la subvention n'était pas assez élevé pour maintenir le lien. En recommandant le versement d'une subvention en 1926, la commission Duncan a établi à 20 p. 100 le montant alors nécessaire pour restaurer le lien, mais que cette proportion n'était qu'un chiffre d'importance secondaire qui confirmait un principe.

Ce n'est peut-être pas la réponse exacte à votre question, mais je tente de faire l'histoire du chiffre de 20 p. 100. Il n'y a rien d'absolu dans les chiffres de 20 ou de 30 p. 100, mais ce chiffre s'applique dans le dessein de confirmer un principe.

M. STEWART: N'est-il pas juste de prétendre que dans la mesure où la subvention profite aux chemins de fer,—que ce soit délibérément ou non, peu importe,—c'est en définitive accorder des subventions aux expéditeurs du centre du Canada? Les chemins de fer jouissent de plus fortes sommes en raison de la subvention et, en conséquence, ces sociétés peuvent offrir une plus forte concurrence dans le centre du Canada.

M. DICKSON: Je ne peux m'entendre avec vous sur ce point, monsieur Stewart.

M. STEWART: Cela me convient. Puisque la subvention n'est versée qu'aux chemins de fer et non aux autres modes de transports, c'est placer les autres dans une position désavantageuse lorsqu'il s'agit de rechercher des affaires. Dans la mesure où une telle chose se produit, on pourra dire que les dollars de subventions ne vont pas à la caisse des chemins de fer, mais servent plutôt à leur conserver leurs affaires.

La dernière question que je veux poser ressort des propos de monsieur Pascoe. Avez-vous examiné le rapport que la commission des Transports a émis le 8 mars 1965 concernant l'analyse des bulletins d'expédition?

M. DICKSON: C'est la pièce 1?

M. STEWART: Oui.

M. DICKSON: Oui.

M. STEWART: Je remarque qu'à l'appendice 1, vous traitez des taux de catégorie. Toutefois, le rapport concernant l'analyse des bulletins d'expédition indique que les taux de catégorie ne forment qu'une petite proportion,—3 p. 100 en 1963, par exemple, du montant des voiturées concernées.

Jusqu'à quel point votre appendice 1 peut-il décevoir puisqu'il se concentre sur une proportion de mouvements qui est elle-même petite en regard de la totalité des transports?

M. DICKSON: Ce que vous dites est exact, monsieur Stewart. Nous n'avons apparemment pas précisé ce que l'appendice 1 tente d'illustrer. Le mouvement du trafic à des taux de catégorie est évidemment infime aujourd'hui. Les taux de catégorie servent de maximum ou de guide aux autres taux. Et puisqu'ils indiquent le maximum, ils tendent, si vous le voulez, à déterminer les autres taux.

Il nous est impossible de vous donner un graphique des autres taux puisqu'ils ne sont pas «fixes»,—et j'emploie le mot «fixe» sciemment. Ceux-ci n'ont pas la même relation que les taux de catégorie.

Je crois que si le transport avait continué de se faire aux taux de catégorie, depuis l'époque que retrace l'appendice et qui remonte au début du siècle, alors l'écart intervenu dans la position des Maritimes en regard de

celle du reste du Canada ne se serait pas produit. Le lien des taux de catégorie entre ceux des Maritimes et ceux du Québec et de l'Ontario, ne s'est pas détérioré.

L'appendice 5 traite du taux de catégorie actuel, depuis Berwick, Nouvelle-Écosse, à Ottawa, Ontario, et s'établit à 226 cents par 100 livres. Il s'agit de la catégorie 100, la première catégorie de taux. Ce n'est pas le taux qui s'applique à la voiturée, mais c'est un taux clé, qui est de \$2.26. Le taux de la catégorie 100, depuis Thornbury à Ottawa est de \$2.44. Le nôtre, vous le remarquerez, est sensiblement inférieur. Mais le taux convenu depuis Thornbury est de 42½ cents, ou 17 p. 100 de la catégorie 100, cependant que notre taux convenu, depuis Berwick, est 35 p. 100.

Aurions-nous conservé le barème des taux de catégorie que nous n'aurions pas connu le problème qu'indique l'appendice 1.

La PRÉSIDENTE INTÉRIMAIRE: Monsieur Granger.

M. GRANGER: Je n'ai qu'une ou deux questions à poser qui se rapportent au service de navigation.

Le service de cabotage du National-Canadien se fait, vous le savez, le long d'un littoral d'une province où il n'y a pas de concurrence. Il répond aux besoins d'un marché fermé. Une région ne touche que le littoral de la péninsule du grand nord de Terre-Neuve et la côte du Labrador.

Comment y détermine-t-on les taux? Tombent-ils sous l'empire de la loi sur les tarifs-marchandises des Maritimes? Quelle règle suit-on pour déterminer tel ou tel prix à l'égard d'une livraison en particulier?

M. DICKSON: Si j'essaie de répondre à la question de M. Granger, je dois dire que le service de navigation du littoral de Terre-Neuve, à mon avis, se fait par le National-Canadien pour le compte du gouvernement du Canada. Les taux de ce littoral ne jouissent pas de la réduction qu'accorde la loi sur les tarifs-marchandises des Maritimes. Ceux-ci ne concernent que le transport ferroviaire.

La surveillance des taux qui s'appliquent au littoral terre-neuvien relève, si je ne m'abuse, de la Commission maritime du Canada, un organisme du ministère des Transports.

La PRÉSIDENTE INTÉRIMAIRE: Avez-vous terminé, monsieur Granger? Monsieur Cowan.

M. COWAN: Madame la présidente, les membres de la Commission maritime constateront qu'on imprimera ce qui se dit ici aujourd'hui.

Je veux poser une question particulière. Je viens du centre du Canada, de Toronto. Nous constatons avec intérêt qu'on considère Montréal comme un port des grands lacs, mais pour combien de temps encore, je ne le sais guère.

Je vous invite à étudier l'article 329A, à la page 22 du bill C-120. Vous y trouverez, pour la première fois, que Montréal est classé dans les ports de l'Atlantique, tout comme Halifax, St-Jean et St-Jean-Ouest. Convenez-vous de voir Montréal, qui est un port des grands lacs et parfois un port du St-Laurent, désigné également comme port maritime ou port de l'Atlantique en plus? Cela a un certain effet en vertu de certaines subventions visant les céréales en provenance de l'Ouest.

M. DICKSON: Aux fins de cet article, nous ne nous opposons pas à présenter Montréal comme port de l'Atlantique. Je crois que les députés de Halifax seraient les premiers à s'opposer à faire de Montréal un port de l'Atlantique à l'année longue!

M. COWAN: M. Regan a parlé d'un corridor qui traverserait le Maine. J'en conclus qu'on étudie cette question, de même que les mesures

visant à transporter les denrées, depuis les provinces Maritimes jusqu'aux marchés du centre canadien. Jusqu'à quel point fait-on usage de camions aujourd'hui sur une telle distance? En Ontario, comme dans plusieurs autres régions de l'Amérique du Nord, on a recours au service rail-route là où les assises de la voie ferrée existent, lesquelles en plusieurs cas sont formées d'empierrements, de sorte qu'il n'est pas besoin de construire de nouvelles routes. Les camions qui devraient emprunter la voie du corridor ne pourraient-ils pas voyager par rail-route de façon à alléger l'encombrement sur nos routes? C'est une méthode que la province d'Ontario a mise à épreuve avec succès.

M. DICKSON: C'est évidemment un mode de transport alternatif à l'intention des endroits desservis par les chemins de fer, ou là où un tel service de transport par rail-route existe. Que ce mode toutefois soit le meilleur marché ou le moins dispendieux, je ne saurais dire.

M. COWAN: Je crois que les faits parlent par eux-mêmes. On n'a qu'à se rendre compte de la popularité croissante du service «piggyback». Si vous disposez de voies ferrées, la route de camionnage est plus courte en passant par le Nouveau-Brunswick et elle le sera même si l'on construit un corridor qui traversera le Maine.

M. DICKSON: Mais les taux rail-route se fondent sur la distance.

M. COWAN: Vous vous y opposez?

M. DICKSON: Point du tout.

M. COWAN: C'est nous dire en d'autres mots que deux plus deux font quatre.

M. DICKSON: Si votre trajet est moins long, le tarif sera de même moins élevé.

M. COWAN: Je crois que c'est en dehors de la question. Je voulais tout simplement consigner au dossier que si vous ne vous opposez pas maintenant à reconnaître Montréal comme un port de l'Atlantique, j'espère alors que dans deux ans d'ici, la critique à ce sujet ne viendra pas des provinces de l'Atlantique.

La PRÉSIDENTE INTÉRIMAIRE: Avez-vous terminé, monsieur Cowan? Alors, à M. Lloyd.

M. LLOYD: J'ai une question supplémentaire, que m'inspirent les observations formulées au sujet de Montréal et Toronto, et que je destine soit à monsieur Cooper ou à monsieur Dickson. Puisque l'histoire de la politique tarifaire du Canada a été d'encourager le développement de notre industrie manufacturière, convenons qu'elle a profité aux régions du centre du Canada. Que diriez-vous d'une commission d'enquête, comme le laisse entendre monsieur Stewart, qui étudierait les subventions versées aux expéditeurs et choisirait les usagers, les bases et les produits qui pourraient le mieux rendre service et participer au développement économique des provinces Maritimes? Je parle des subventions versées directement aux expéditeurs. Pensez-vous qu'une telle méthode serait pratique? Plusieurs mesures fédérales visent de nombreux produits, notamment le blé et les automobiles. Pourquoi ne pas en établir d'autres au sujet des pommes?

M. DICKSON: Si je vous comprends bien, vous proposez le versement d'une subvention de transport à l'expéditeur?

M. LLOYD: C'est exact.

M. DICKSON: Je ne m'y oppose pas si c'est la règle générale.

M. LLOYD: A votre avis, conviendrait-il qu'un commission royale enquête à ce sujet?

M. DICKSON: Nous pourrions peut-être examiner la méthode en vertu de laquelle on verse les subventions. S'il existe un autre mode de versement, comme celui de le payer directement à l'expéditeur, alors tous devraient convenir de l'étudier afin de savoir si ce mode est pratique.

M. LLOYD: Ne serait-ce pas là tout simplement simplifier le problème d'aide à l'économie et le verser aux modes de transports?

M. DICKSON: Des problèmes d'ordre administratif pourront intervenir, mais c'est normal.

M. LLOYD: Rien ne peut assurément être plus compliqué que le régime actuel.

La PRÉSIDENTE INTÉRIMAIRE: A vous, monsieur Hahn.

M. HAHN: Je veux, brièvement, me reporter à l'appendice cinq où l'on parle de pommes en conserves. Si je comprends bien, l'expéditeur de pommes en conserves de la Nouvelle-Écosse subit depuis 1953 un désavantage accentué dans les tarifs-marchandises, comparé à l'expéditeur de Thornbury. Un tel facteur a-t-il eu un effet sur l'industrie de la pomme des Maritimes? Les frais de transports forment-ils une partie importante du coût total et, dans l'affirmative, les changements prévus à l'appendice touchent-ils les producteurs des provinces Maritimes?

M. DICKSON: Vous me demandez de comparer les frais généraux d'une société avec ceux d'une autre. C'est une chose à laquelle je ne peux répondre. Mais je crois qu'il convient de souligner que le dollar que verse une société en frais de transports qu'elle pourrait éviter est un dollar qu'elle ne peut consacrer à l'annonce ou aux recherches, ou encore, si vous le préférez, qu'elle peut verser en profits supplémentaires à ces actionnaires ou à ses employés. Vous pouvez en ajouter, mais ce sont là quelques points qui me viennent à l'esprit.

M. HAHN: Attaquant maintenant les principes généraux que vous avez énoncés au sujet des expéditeurs des Maritimes qui subissent depuis quelques années de nombreux désavantages, prétendez-vous qu'un tel facteur ait ralenti la croissance industrielle des Maritimes ou ait eu des effets nocifs sur le progrès de la région?

M. DICKSON: Oui, nous sommes d'accord.

M. HAHN: Vous croyez que cela a eu son effet sur la position que vous occupiez déjà et, en d'autres mots, que l'effet sur votre économie a été important?

M. DICKSON: Je crois que toutes les statistiques sur l'économie qu'ont préparées les gouvernements fédéral et provinciaux démontrent que les provinces Maritimes sont économiquement faibles et que dans l'établissement de nouvelles industries dans les provinces de l'Atlantique les transports jouent un rôle très important. Des industriels visitent parfois notre bureau et nous demandent «quels frais de transports ils devront acquitter s'ils s'établissent dans les provinces de l'Atlantique en regard d'autres endroits du Canada qu'ils envisagent?» Je m'imagine que les administrateurs doivent tenir compte de tels facteurs, mais lorsque les réponses sont toujours négatives, la tâche d'attirer de nouvelles industries est d'autant plus difficile.

La PRÉSIDENTE INTÉRIMAIRE: A vous maintenant, monsieur Granger.

M. GRANGER: J'ai une question supplémentaire à poser à celle qu'a posée monsieur Cowan concernant la désignation de Montréal comme port de l'Atlantique. C'est une question fort intéressante. Toronto pourrait peut-être aussi être désigné port de l'Atlantique. Je voudrais aussi poser une ou deux questions qui se rattachent à des questions antérieures. Parfois un transport de marchandises se fait à la fois par voie ferroviaire et par voie maritime. En un tel cas qui en détermine le taux? Tombe-t-il sous l'empire de la loi sur les tarifs-marchandises des Maritimes ou la commission maritime le détermine-t-il?

M. DICKSON: Voulez-vous parler d'une expédition d'un point du littoral à un point intérieur ferroviaire?

M. GRANGER: Oui, en deçà des provinces.

M. DICKSON: Je voulais m'assurer que je vous comprenais bien. Le taux visant l'expédition par voie maritime, depuis une localité du littoral jusqu'à l'endroit de rencontre avec le chemin de fer ne fait pas l'objet de la loi sur les tarifs-marchandises des Maritimes. Le taux depuis votre port jusqu'à destination, lorsqu'elle est en Canada et dans une localité desservie par voie ferrée, est déterminé par la loi sur les tarifs-marchandises des Maritimes.

M. GRANGER: On paye alors deux taux distincts?

M. DICKSON: Oui.

M. GRANGER: L'un et l'autre ne se complètent pas?

M. DICKSON: On pourrait peut-être apporter une ou deux exceptions à ma déclaration. Mais dans 99.44 p. 100 des cas, deux facteurs entrent en ligne de compte.

M. GRANGER: La prochaine question ne vous concerne peut-être pas, mais en définitive, comment sont établis les taux des transports maritimes?

M. DICKSON: Tout ce que je peux répondre à votre question, c'est que la Commission maritime canadienne les établit.

LA PRÉSIDENTE INTÉRIMAIRE: Monsieur Southam.

M. SOUTHAM: Mon premier devoir est de féliciter les témoins de ce matin qui nous ont présenté un mémoire fort complet. Pour ceux que la chose intéresse, je précise que je viens de l'Ouest du Canada. Je note que la discussion a surtout porté aujourd'hui sur les tarifs-marchandises des Maritimes. Nous avons naturellement dans l'Ouest un problème qui concerne les taux et l'abandon d'embranchements. On n'a pas étudié les problèmes qui nous concernent. L'abandon de ligne ferroviaire ne touche-t-il pas votre organisme dans les Maritimes ou a-t-on présenté des demandes à cet effet à la Commission des Transports?

M. DICKSON: Assurément, monsieur. Mais l'abandon d'embranchements ferroviaires ne nous désavantage pas autant que l'Ouest canadien. Nous n'avons pas la multiplicité de lignes que compte l'Ouest canadien. Je crois qu'à l'heure actuelle, la Commission des Transports est saisie de trois demandes visant l'abandon de différentes parties de voies ferrées à l'intérieur des Maritimes. Une ligne en particulier a été abandonnée le 1<sup>er</sup> janvier 1965.

M. SOUTHAM: Vous vous occupez principalement de la mise en pratique des taux. Aux termes du bill C-120, une administration de l'organisation rationnelle est proposée; certains témoins qui ont comparu devant le Comité critiquent une telle proposition, prétendant qu'elle n'aura pas assez de force ou d'autorité. Avez-vous étudié le problème en fonctions d'une telle administration de l'organisation rationnelle?

M. GRANGER: Nous l'avons étudiée, de concert avec les provinces de l'Ouest.

M. SOUTHAM: Peut-on savoir alors si vous partagez les vues qu'ont exprimées les témoins antérieurs, soit dans le dessein d'accorder plus de pouvoirs à l'administration de l'organisation rationnelle ou d'élargir les attributions de la Commission canadienne des Transports, de façon que ses membres puissent plus librement se prononcer comme juges ou comme arbitres dans les situations qui interviennent?

M. COOPER: Je m'abstiens de me prononcer maintenant à cet égard, mais je peux tout de même déclarer que l'administration de l'organisation rationnelle devrait jouir de plus de pouvoirs que ne lui confère le bill C-120, nommément

celui d'entreprendre des études et des enquêtes de son choix. On mettrait ainsi plus en relief le mot «rationnelle» que ne le fait le texte actuel du bill C-120.

M. SOUTHAM: J'ai une autre question à poser. Votre organisme a-t-il recours à de soi-disant techniciens de l'extérieur ou avez-vous accès aux taux des chemins de fer ou des sociétés de camionnage dans l'étude de leur économie que vous entreprenez? Je pense à la preuve apportée à la commission royale MacPherson, à l'effet que les opinions variaient beaucoup quant à savoir si les taux qu'ont invoqués les chemins de fer en présentant leur cas étaient bien conformes aux idées que s'en faisaient les témoins et les personnes concernées. On eut donc recours à de soi-disant experts indépendants. Votre organisme convient-il des critères économiques ou des formules d'établissement du coût de revient que les chemins de fer ont exposés en présentant leurs vues?

M. DICKSON: Nous croyons, monsieur, que nos moyens ne nous permettent pas d'évaluer les coûts ou les critères des chemins de fer. Nous n'avons assurément pas accès aux chiffres des chemins de fer et je ne propose pas qu'il en soit nécessairement ainsi. Mais la relation des coûts ferroviaires en regard des taux est un problème relativement nouveau, que le bill met fort en relief. Ici encore, à l'avenir, interviendront certaines réserves au sujet des taux, de la part des expéditeurs et de la part des chemins de fer. Pour le moment, nous ne pouvons mettre en doute les chiffres visant le coût aux chemins de fer, à moins de recourir aux services d'experts, comme vous le soulignez. Nous n'avons jusqu'ici reçu aucune demande d'opposition aux chiffres visant le coût aux chemins de fer, de la même façon que l'ont fait les provinces des Prairies au moment de comparaître devant la commission royale MacPherson.

M. SOUTHAM: Merci.

La PRÉSIDENTE INTÉRIMAIRE: Monsieur Cowan.

M. COWAN: Madame la présidente, monsieur Granger a posé une question au sujet des taux du cabotage le long du littoral de Terre-Neuve. Un des témoins qui a comparu précédemment a déclaré que la Commission des Transports maritimes verrait d'un bon œil l'attribution de subventions fédérales visant à alléger les taux des Maritimes. Venant du centre du Canada, je verrais d'un bon œil le plus petit des gouvernements provinciaux à cet effet. Je voudrais que les témoins puissent nous dire s'ils croient suffisantes les subventions que le gouvernement a accordées à l'intention du service maritime de Terre-Neuve et de quatre millions à l'intention du cabotage en 1963-1964? Préféreraient-ils qu'on les augmente?

M. GRANGER: En quoi cela concerne-t-il le Comité?

M. COWAN: Je poursuis les commentaires de monsieur Granger sur le bill.

M. GRANGER: J'ai pu manquer au règlement.

M. COWAN: Mais on ne l'a certainement pas rappelé à l'ordre. Le gouvernement canadien a versé neuf millions en subsides aux fins des services maritimes l'an dernier, dont quelque huit millions sont allés aux services côtiers de Terre-Neuve. En ont-ils assez ou en demandent-ils plus?

M. COOPER: Je crois que nul d'entre nous n'a la compétence pour exprimer une opinion à ce sujet, monsieur Cowan.

M. REGAN: Si les provinces Maritimes pouvaient se retirer de certains programmes destinés à protéger l'Ontario, elles ne s'en porteraient alors que mieux.

Le PRÉSIDENTE INTÉRIMAIRE: A-t-on d'autres questions à poser?

M. GRANGER: Puis-je commenter les observations de monsieur Cowan?

La PRÉSIDENTE INTÉRIMAIRE: Oui, mais sans enfreindre le règlement.

M. GRANGER: Selon que monsieur Cowan a enfreint ou non le règlement. On ne trouve autre mode de transports que les bateaux, sur la côte orientale de Terre-Neuve ou dans la partie septentrionale. Il n'y existe aucune concurrence, tout comme le long de la côte du Labrador d'ailleurs.

M. MACEWAN: Vous avez dit tantôt que trois ou quatre requêtes d'abandon avaient été déposées devant la Commission des Transports. Je crois qu'il s'agit bien de quatre demandes puisque l'une concerne le centre d'un embranchement, depuis Stellarton jusqu'à Oxford Junction.

M. DICKSON: Oui.

La PRÉSIDENTE INTÉRIMAIRE: Vous seriez peut-être disposés maintenant à m'accorder votre indulgence. Ce qui arrive aujourd'hui ne se répète pas souvent. Je dois d'abord souligner, à l'intention de MM. Cooper, Dickson et Armitage notre appréciation à l'égard de leur mémoire. C'est la première fois que j'ai l'occasion de présider une séance depuis mon entrée à la Chambre des communes le 23 novembre dernier; c'est, en vérité, la première fois qu'une femme préside aux délibérations du Comité des chemins de fer. Et puisque je viens des Maritimes, j'ai été heureuse d'accueillir la Commission des Transports des Maritimes. Je vous remercie, messieurs; la présentation de notre mémoire nous a plu.

M. CANTIN: Au nom du Comité, puis-je vous féliciter, madame la présidente, d'avoir si bien dirigé nos délibérations.

(Texte)

C'est tout à votre honneur.

(Traduction)

La réunion d'aujourd'hui sera peut-être la dernière, pour un certain temps du moins, que nous tiendrons à ce sujet. En conséquence, au nom du ministre, je remercie tous les membres du Comité de leur collaboration.

La PRÉSIDENTE INTÉRIMAIRE: Puisque nul autre témoin n'a manifesté le désir d'être entendu, le Comité s'ajourne pour se réunir de nouveau à l'appel du président.

## APPENDICE «G»

Mémoire de la *Canadian Industrial Traffic League* sur le bill C-120.

Au président et aux membres du Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques.

La *Canadian Industrial Traffic League (Inc.)* est un organisme national essentiellement dévoué au service des Transports dont s'occupent les quelque 1,200 de ses membres disséminés à travers le Canada.

La principale tâche du personnel de gestion en matière de trafic est de veiller au transport efficace et économique des marchandises et des personnes, au nom des sociétés concernées. Le présent mémoire expose les vues et les opinions de ceux qui versent aux chemins de fer canadiens les tarifs-marchandises au nom de leurs sociétés respectives.

Il est convenu que rien dans le présent mémoire ne doit porter atteinte au droit des sociétés membres de la Ligue de présenter elles aussi un mémoire distinct dans lequel les idées exprimées endosseraient ou non les propos qu'énonce le présent mémoire.

La Ligue s'est toujours efforcée depuis 1916 de coopérer avec les sociétés de transports, les organismes de régie fédéraux ou provinciaux, les commissions royales d'enquête et toute autre société dévouée au rayonnement, à la conservation et à la protection d'une saine industrie nationale des transports.

A l'égard du bill C-120, notre mémoire aborde les sujets dans le même ordre que le bill.

## Article 3 (art. 45-A)

Nos membres ont exprimé certaines craintes que l'interprétation de cet article ne soit pas assez large pour que puisse comparaître devant la Commission toute association ou tout organisme. Toutefois nous croyons que l'article permet au représentant ou au mandataire d'un gouvernement provincial ou d'une association ou autre groupement représentant les intérêts des expéditeurs ou des consignataires (tout particulièrement les nôtres) au Canada de comparaître. Notre interprétation serait-elle juste que nous ne nous opposerions pas à l'article. Dans le cas contraire, nous prétendons que le représentant ou mandataire de toute association ou de tout groupement représentant les intérêts des voituriers ou autres ne devraient pas être autorisés à comparaître devant la Commission à l'égard de problèmes qui concernent les chemins de fer.

## L'article 5 (art. 156 (1))

Nous nous accordons en général avec la modification proposée. Toutefois nous doutons de l'interprétation qu'on donnera à «compagnie de transport» ou «voiturier ordinaire» et, à cette fin, nous proposons que ces expressions soient définies à l'article 2 de la loi sur les chemins de fer.

## Les articles 9, 10, 11 et 12 (art. 317, 319, 320, 322 et 323)

Ces articles abrogent les articles de la loi qui interdisent une préférence induue ou une disparité injuste. Nous convenons en général qu'il convient d'enrayer toute mesure qui empêcherait les chemins de fer de faire face à la concurrence. Laisser les chemins de fer libres de publier tout tarif ou toute condition sans tenir compte des intérêts de la collectivité expéditrice serait

créer une situation fort désavantageuse aux voituriers. Nos membres s'inquiètent beaucoup de la disparité injuste que la loi accorde aux chemins de fer, sans prévoir de recours en appel. A notre avis, l'article 317 que l'on propose n'accorde pas la protection nécessaire à un particulier ou à une industrie qui pourrait être victime d'un traitement injuste de la part des chemins de fer. Nous insistons en conséquence pour recommander qu'on accorde un droit d'appel aux expéditeurs dans les cas où les griefs peuvent être accueillis et soumis à l'arbitrage. Et nous proposons très respectueusement que la Commission des Transports serve de tribunal arbitral où l'on pourrait diriger les griefs en cause. Nous reconnaissons à tous égards la compétence et l'intégrité de la commission dans toutes les matières qui concernent les chemins de fer.

L'article 15 (art. 326)

Puisque l'article 17 abroge l'article 332, nous proposons la modification suivante au paragraphe 2 de l'article 326:

Toute taxe sera imposée à l'égard de tout ou de partie du chemin de fer, mais la publication des tarif-marchandises selon les taux de catégorie, définis à l'article 331 (2) de la présente loi, devra spécifier les taux pour toutes les distances que parcourt le chemin de fer de la compagnie.

L'article 18 (art. 333)

Nous nous accordons en général avec la modification, sauf qu'à notre avis on devrait maintenir l'avis de 30 jours à l'égard des majorations. Dans la plupart des industries canadiennes, les listes de prix demeurent en vigueur durant 30 jours et pour plus longtemps même; c'est pourquoi nous croyons raisonnable un avis de 30 jours.

L'article 19 (art. 335)

Cet article traite des taux qui se rapportent au soi-disant trafic «privé de choix». Nous proposons respectueusement que les taux statutaires prévus aux paragraphes (2), (3)c) et (5)b) ne soient pas approuvés. Voici nos raisons qui le motivent:

1. Les considérations sur lesquelles se fondent les paragraphes (2) et (3)c), de même que les formules consignées au paragraphe (5)b) sont trop rigides et ne tiennent pas compte d'un certain nombre de facteurs très importants qui influencent les tarifs-marchandises, selon, par exemple, le genre de denrées, les modalités de chargement, etc.
2. Les considérations de base et les formules ne peuvent se modifier que par une loi du Parlement et nous croyons que nous ne devrions pas avoir recours à une loi du Parlement lorsqu'il s'agit de modifier les tarifs-marchandises.
3. Nous croyons que la détermination des tarifs-marchandises exigent du jugement, une fois qu'on a tenu compte des différents facteurs concernés.

Nous proposons en conséquence que soit modifié ainsi qu'il suit l'article 335:

1. Que le paragraphe (2), à la page 25, se termine à la septième ligne par les mots «fixer un taux».
2. Que l'alinéa c) du paragraphe (3) soit biffé.
3. Que l'alinéa b) du paragraphe (5) soit biffé.

Une fois rayés ces paragraphes, la décision au sujet des taux «enfermés» reposerait auprès de la Commission des Transports du Canada, laquelle, à notre avis, est plus apte à étudier tous les facteurs en cause et à prescrire des taux satisfaisants.

## POLITIQUE NATIONALE DU CANADA EN MATIÈRE DE TRANSPORT

## L'article 1

Nous prenons acte que les modifications à intervenir dans la loi sur les chemins de fer se proposent de supprimer toutes les restrictions visant la préférence indue et la disparité injuste.

Dans une telle éventualité, les chemins de fer pourraient à leur guise publier les taux et les conditions qui leur conviennent et pourraient en fait, aux termes de la loi, recourir à une préférence indue et une disparité injuste envers les autres expéditeurs, voire même dans des circonstances analogues. A notre avis, le Parlement devrait exprimer dans la politique nationale de transport à l'intention du Canada l'idée que tout usager de tout mode de transport devrait être traité d'une façon équitable, compte tenu des circonstances analogues. Nous proposons en conséquence que la disposition suivante s'insère dans la politique nationale de transport à l'intention du Canada.

- d) Lorsqu'il sera possible de l'exécuter, tout mode de transport aura recours à des taux et conditions équitables envers tous les usagers, les circonstances étant les mêmes.

Respectueusement soumis,

Le 22 mars 1965.

*Canadian Industrial Traffic League (Inc.)*

EXEMPLE DE TAUX QUE POURRA DÉTERMINER LA COMMISSION À L'ÉGARD DU TRAFIC PRIVÉ DE CHOIX, AUX TERMES DES DISPOSITIONS DE L'ARTICLE 335 DU BILL C-120 DE LA CHAMBRE DES COMMUNES DU CANADA

Taux en cents par 100 lbs

	Pesanteur minima de la voiturée					
	30,000	45,000	55,000	70,000	90,000	110,000
a) Coût variable.....	40	38b)	36b)	34b)	32b)	30b)
Coût variable pour 30,000, plus 150%.....	60	60	60	60	60	60
c) Taux fixe que l'expéditeur doit acquitter.....	100	98	96	94	92	90
Revenu acquis au chemin de fer par voiturée.....	\$300	\$441	\$528	\$658	\$828	\$990
Réduction en % à l'égard des wagons plus spacieux.....	—	2.0%	4.0%	6.0%	8.0%	10.0%

a) Chiffre imaginaire qu'aurait à déterminer la Commission en vertu de l'alinéa 3 c) de l'article 335.

b) Coût variable réduit en fonction de la formule prévue à l'alinéa 5 b) (ii) de l'article 335.

c) Taux fixes déterminés par l'addition de a) et b).

Canadian Industrial Traffic League Inc.,  
Toronto, Ont., le 22 mars 1965

## POLITIQUE DE TRANSPORT À L'INTENTION DU CANADA

## 1. Introduction

La *Canadian Industrial Traffic League (Inc.)*, organisme national de gestion industrielle et commerciale, se dévoue au transport et à la distribution sains et efficaces des vivres et des personnes. Notre politique se fonde sur des principes d'ordre général et exprime les idées collectives des membres de la Ligue, et elle a été préparée dans le dessein de renseigner et d'aider tous les membres, sans porter atteinte à leurs intérêts. La ligue s'efforce de toujours agir d'une façon logique, mais elle n'hésitera pas, en cas de nécessité, d'ajouter, modifier ou biffer des déclarations de politique, à la lumière de modifications d'ordre juridique ou de circonstances touchant les transports.

## 2. Optique générale de notre politique

La Ligue appuie tous les mouvements, les gestes et les progrès de génie ou d'ordre technique qui apportent des moyens et des services de transports efficaces et utiles à l'économie générale de la nation. Elle appuie: (1) la concurrence au sein de tous les voituriers de façon que chacun puisse en retirer des avantages; (2) des taux libres de toute réglementation, sauf dans le cas de trafic «privé de choix» et (3) des tarifs qui sont disponibles à tous les voituriers ordinaires. Lorsqu'il est impossible d'autrement pourvoir à l'aide aux transports que par des taux ou des charges statutaires requérant des subventions, celles-ci devraient être à la charge des trésors national ou provinciaux.

## 3. Nationalisation ou entreprise privée

La Ligue proclame qu'elle reconnaît le principe de l'entreprise libre dans le domaine des transports puisque c'est là le seul moyen de les rendre efficaces et progressifs.

La nationalisation de l'outillage et des moyens de transports devrait se limiter au développement de la nation ou à la colonisation, circonstances dans lesquelles l'entreprise libre ne peut être utile en raison de l'ampleur des immobilisations requises.

## 4. L'entreprise libre et la concurrence

La Ligue est d'avis que l'entreprise libre est le régime le plus apte à favoriser une production en croissance, des progrès techniques rapides et à apporter au plus grand nombre les meilleures occasions possibles. Ce régime doit reconnaître la faillite car autrement il est soumis à des contraintes inutiles.

## 5. La détermination des taux et leur publication

Les expéditeurs et voituriers devraient être libres de négocier les taux, leurs termes et conditions, tout en observant les règlements visant l'enregistrement, la sécurité et les marchandises dangereuses. Les taux, termes et conditions des tarifs applicables au transport ordinaire devraient être disponibles.

## 6. La régie des taux

Sauf à l'égard du trafic «privé de choix», la réglementation des taux par un organisme de l'état ne doit pas être encouragé.

## 7. Taux statutaires et charges comportant des subventions

Lorsqu'en vertu de conditions économiques, géographiques ou autres dans certaines régions du Canada l'intérêt national ou provincial exige des mesures spéciales, le coût ou le fardeau du transport ne doit pas être imposé aux voituriers qui le passent aux usagers ou aux acheteurs des services de transports. La différence entre les taux déterminés, normaux et raisonnables et les taux ou charges statutaires ou subventionnés doit être à la charge du trésor national ou provincial, d'une façon qui ne doit pas nuire à la structure des tarifs de base.

## 8. Charges visant les installations du gouvernement

Le coût des aménagements, de l'exploitation et de l'entretien de tout moyen de transport que procure le gouvernement doit, en pratique, être défrayé au moyen de charges justes et équitables imposées à ceux qui en ont recours, sauf dans les cas prévus à l'article 7 du présent exposé.

## 9. Règlements interprovinciaux et internationaux

La Ligue prétend que le gouvernement doit édicter des règlements interprovinciaux et internationaux à l'intention des voituriers ordinaires en ce qui concerne la sécurité du public, l'uniformité de la documentation et la responsabilité civile.

## 10. Les voituriers devraient offrir tous les services de transport

La Ligue est d'avis que tout voiturier dont la tâche principale est de procurer un certain service de transport doit être libre de dispenser tout autre service de transport dans le dessein de rendre intégré tout son service.

## 11. Voiturier de l'entreprise libre

La Ligue protège le droit et la liberté de toute entreprise d'exploiter ses propres moyens de transports, sous réserve du respect des lois et règlements fédéraux et provinciaux visant l'enregistrement, la sécurité et les marchandises dangereuses.

## 12. Droit d'appel

Les griefs des expéditeurs devraient être portés à des commissions d'appel, comme celle de la Commission des Transports du Canada, pour y être décidés.

Montréal, Québec, le 23 février 1965.

## APPENDICE «H»

Mémoire de la Commission du transport des Maritimes présenté au nom des gouvernements de la Nouvelle-Écosse, du Nouveau-Brunswick, de l'Île du Prince-Édouard et de Terre-Neuve au sujet du bill C-120

*Introduction*

1. La Commission des Transports des Maritimes accueille avec bienveillance l'occasion de présenter au Comité les vues des gouvernements des provinces de l'Atlantique à l'égard du bill C-120. Conformément au désir qu'a exprimé le Comité, le mémoire traite non pas des dispositions détaillées du bill mais des considérations fondamentales qui en font l'objet, dans la mesure où elles se rattachent aux provinces de l'Atlantique. En d'autres mots, la commission songe surtout aux effets que pourra avoir le bill sur l'économie des provinces de l'Atlantique et pas nécessairement aux dispositions particulières.

*Politique nationale et politique nationale des Transports*

2. Le rapport de la commission royale MacPherson (vol. 11, pages 1 à 3) distingue entre une politique nationale et une politique nationale des Transports. Le bill C-120 prévoit l'institution d'une politique nationale des Transports à l'égard des chemins de fer en accordant simplement la liberté totale dans la concurrence avec les autres moyens de transports, soumise parfois à des taux fixes inférieurs et, en certains cas, à des taux sujets à plafonnement. Les sujets d'une politique nationale qui se rattachent au transport ferroviaire, prévus dans les dispositions sur les subsides, ont trait aux céréales et à leurs dérivés, aux services des passagers de même qu'à l'abandon des embranchements.

3. Le présent mémoire s'occupe surtout de l'énoncé d'une politique nationale inscrite dans la loi sur les tarifs-marchandises des Maritimes. Bien que nous reconnaissons que le bill prévoit que les taux imposés en vertu de sa mise à exécution tombent sous l'empire de la loi sur les tarifs-marchandises des Maritimes, les gouvernements des provinces de l'Atlantique prétendent que la loi sur les tarifs-marchandises des Maritimes ne remplit plus l'objet pour lequel elle a été adoptée et que «l'examen spécial des problèmes reliés aux transports dans les Maritimes et aux termes de la loi sur les tarifs-marchandises des Maritimes», dont le mémoire parle plus loin, doit être entrepris, terminé et mis en œuvre aussitôt que possible. Entre temps, les taux «gelés» actuellement en vigueur dans les provinces de l'Atlantique aux termes de la loi sur la réduction des tarifs-marchandises demeureront.

*Aspect historique du transport sans les provinces de l'Atlantique*

4. L'histoire de la politique nationale des Transports dans les provinces de l'Atlantique indique qu'on a mis en vigueur des taux toujours inférieurs aux autres régions du Canada, taux établis sans qu'ils reflètent le coût véritable des transports.

5. Ce niveau inférieur des taux est apparu pour la première fois dans la structure du chemin de fer Intercolonial. A la suite de l'interruption temporaire d'une telle politique au cours des années allant de 1912 à 1927, le principe du

niveau inférieur des taux—qui ne reflétait pas le véritable coût du transport— a été légalement remis en vigueur lors de l'adoption de la loi sur les tarifs-marchandises des Maritimes en 1927. L'appendice 1 au présent mémoire explique par un graphique la position des taux dans les Maritimes en regard des taux des autres régions du Canada, depuis la période qui a suivi la construction du chemin de fer Intercolonial jusqu'à l'adoption de la loi sur les tarifs-marchandises des Maritimes en 1927.

6. En 1951, lors de la modification de la loi sur les chemins de fer (article 336) instituant «une politique nationale visant les tarifs-marchandises» du Canada, le gouvernement de notre pays a une fois de plus accordé une exception aux provinces de l'Atlantique en soustrayant les quatre provinces à la soi-disant «péréquation» des tarifs-marchandises.

*L'objet de la politique nationale visant les provinces de l'Atlantique*

7. Nous alléguons que l'objet d'une politique nationale du gouvernement du Canada relativement aux transports dans les provinces de l'Atlantique est double, nommément: (1) procurer aux provinces de l'Atlantique l'occasion de participer à la croissance économique du Canada, sans nuire au coût des transports, en raison d'une population éparsée et de sa position géographique qui l'éloigne des principaux marchés et centres de production du Canada; et (2) de remplir les obligations contractées lors de la Confédération qui a voulu unir les différentes provinces en une seule nation.

8. Les raisons qui motivent un tel objet militent encore aujourd'hui, autant qu'il y a un siècle. Mais nous constatons avec regret qu'il ne se réalise pas.

*Progrès des transports en regard de la loi sur les tarifs-marchandises*

9. Grâce à l'adoption de la loi sur les tarifs-marchandises des Maritimes en 1927, les provinces Maritimes croyaient que les intérêts reliés aux transports seraient protégés. Mais un tel espoir fut éphémère. A cause de la hausse de la concurrence du transport routier dans le centre du Canada et de la montée en flèche du coût ferroviaire d'après-guerre, la loi sur les tarifs-marchandises des Maritimes,—qui accordait quand même des réductions de tarifs ferroviaires en raison des subsides du gouvernement,—est devenue de plus en plus inapte à réaliser son but. La relation entre les coûts que versaient les expéditeurs du centre du Canada et ceux des provinces de l'Atlantique s'est grandement modifiée en faveur des premiers et au détriment des derniers.

10. Les appendices 2 à 7 du présent mémoire illustrent au moyen de graphiques les effets qu'ont accusés la croissance intense de l'emploi de camions dans l'Ontario et le Québec et les augmentations générales dans les tarifs d'après-guerre sur la position concurrentielle de l'industrie des provinces de l'Atlantique sur les principaux marchés. Les appendices démontrent sans ambage qu'en dépit de l'augmentation dans les subsides versés en 1957, en vertu de la loi sur les tarifs-marchandises des Maritimes, la loi, dans sa forme actuelle, n'est pas parvenue à maintenir, dans notre ère de concurrence intense en matière de transport, la relation entre les taux des provinces de l'Atlantique et ceux qui s'appliquent à l'extérieur de cette région. Il ne faudrait pas prétendre que la loi n'a aucune valeur, car autrement la région de l'Atlantique ne s'en porterait que plus mal. Mais nous pouvons conclure que l'avènement de la concurrence dans les autres régions du Canada et la liberté actuelle qu'on accorde aux chemins de fer de recourir à des ajustements pouvant faire face à cette concurrence, sans que des ajustements analogues n'interviennent dans les tarifs des Maritimes, ont contribué beaucoup à aggraver la position des provinces de l'Atlantique en regard du reste du Canada.

11. On prend acte que la Loi sur les tarifs-marchandises des Maritimes ne sera abrogée ni en tout, ni en partie actuellement. Mais nous devons toutefois préciser que l'aggravation de la position des provinces de l'Atlantique, en regard de celle du reste du Canada, comme le soulignent les appendices allant de 2 à 7, a eu lieu même si la loi n'a pas été abrogée et en dépit d'une augmentation dans les subsides qu'on a accordée en 1957, conformément à la loi.

12. Bien qu'il soit avéré que la Loi sur les tarifs-marchandises des Maritimes continuera d'accorder les réductions procentuelles prévues à la loi, la position des taux en vigueur dans les provinces de l'Atlantique en regard de celle des expéditeurs en concurrence de l'extérieur de la région deviendra, à n'en pas douter, encore plus sérieuse par la mise en œuvre du Bill C-120.

13. Il en est particulièrement ainsi puisque la concurrence routière a moins qu'ailleurs tendance à se répandre dans les provinces de l'Atlantique. Il ne faut pas s'attendre que seule la concurrence peut garder les taux bas dans les provinces de l'Atlantique. Celles-ci accusent encore la plus grande proportion du trafic non concurrentiel de toutes les régions du Canada; en vérité, la concurrence que peut offrir le camionnage n'est nullement un facteur dans le maintien des bas prix, en plusieurs cas. Même à l'égard des denrées ou des produits qu'on peut livrer par camions, c'est encore les taux ferroviaires qui servent de barème aux frais de transport par camions, contrairement à ce qui se produit dans le centre du Canada. Mais le mémoire ne se propose pas d'expliquer pourquoi la concurrence des camions n'est pas plus forte dans les provinces de l'Atlantique à l'égard des produits qui y circulent, y entrent ou y sortent. Plusieurs facteurs donnent lieu à la concurrence des camions, notamment la configuration géographique de la région, les emplacements et la nature du commerce d'une région. De plus, la seule indication d'une concurrence en croissance ne constitue pas une preuve concluante d'une concurrence efficace.

14. La comparaison utile aux expéditeurs se rattache aux taux en cents par 100 lbs ou unité de trafic. Lorsque le taux d'un manufacturier de l'Atlantique est de 80 cents en raison de la Loi sur les tarifs-marchandises des Maritimes et que celui de son concurrent est également de 80 cents, il ne sera d'aucun réconfort au manufacturier de l'Atlantique d'apprendre qu'il pourra quand même toucher des subventions lorsque son concurrent devra, en raison de la concurrence, baisser le sien à 50 cents alors que, lui, se voit forcé de le maintenir à 80 cents; ou, inversement, lorsque, en raison des besoins des chemins de fer ou du coût d'exploitation, son taux doit passer à 110 cents, alors que celui de son concurrent demeure à 80.

15. On ne doit pas s'attendre, en raison des distances, que seule la concurrence puisse maintenir la structure des taux qu'ont imposée à l'origine le chemin de fer Intercolonial et la Loi sur les tarifs-marchandises des Maritimes.

#### *Autres désavantages de la concurrence*

16. Le coût du transport d'un produit ouvré vers les marchés n'est qu'un aspect du problème. Lorsqu'un manufacturier de l'Atlantique ne peut se procurer ses matières premières dans les régions environnantes, il devra vraisemblablement en payer davantage que son concurrent en raison du transport vers l'usine. Par exemple, en dépit de charges convenues pour le transport de feuilles ou de plaques d'acier, de Hamilton ou de Sault-Ste-Marie vers les Maritimes, et de taux de faveur s'appliquant aux voiturées plus lourdes de fer en gueuses, deux usagers de ces produits estiment que le prix du transport de ces deux matières premières seulement leur en coûte en excès de \$71,000 par an de plus que le coût moyen du transport vérifié de quatre de leurs principaux concurrents utilisant les mêmes matières premières en Ontario et dans Québec. Les sociétés des Maritimes prétendent qu'en plus, elles doivent importer dans

la région quelque 3,000 pièces en quantités variables et qu'alors, il leur faut acquitter des frais de transport beaucoup plus élevés que leurs concurrents du centre du Canada.

17. Pour que le manufacturier de l'Atlantique puisse soutenir la concurrence avec les autres manufacturiers situés près des principaux marchés, il lui faut des entrepôts coûteux pour assurer du jour au lendemain la livraison qu'exige la tendance moderne de petits inventaires. Tous ces frais supplémentaires qu'ont à subir les manufacturiers des provinces de l'Atlantique, à la différence des concurrents du centre canadien, peut vouloir dire que ces derniers jouissent des milliers de dollars de plus qu'ils peuvent consacrer à la recherche, à l'annonce ou à des profits plus alléchants aux investisseurs.

*La portée du coût des transports ferroviaires dans les provinces de l'Atlantique*

18. On se souvient que les taux de l'Intercolonial et de ceux fixés en vertu de la loi sur les tarifs-marchandises des Maritimes n'ont jamais eu pour objet d'acquitter intégralement les frais du transport ferroviaire. Ce n'est pas à dire que les chemins de fer ne doivent pas être remboursés pour les services qu'ils rendent. Mais c'est signifier par exemple que la politique nationale du Canada n'a jamais prétendu que les frais de transports devraient entraver la participation d'une région au progrès économique de la nation tout entière. C'est pourquoi, à l'origine, on a banni de la politique nationale la question du transport destiné aux provinces de l'Atlantique.

19. Le bill C-120 toutefois remet en relief les distances puisqu'il établit un lien étroit entre les taux et les coûts du chemin de fer. Une telle chose peut fort bien être nécessaire en vertu d'une politique nationale visant les transports, mais nous sommes d'avis qu'elle aggravera la position des provinces de l'Atlantique et rendra moins efficace la politique nationale actuelle relativement aux transports dans les provinces de l'Atlantique.

20. Comme il a été souligné antérieurement, on n'a jamais convenu que le commerce des provinces de l'Atlantique devait supporter les frais de transports, tout comme la politique nationale du gouvernement du Canada, dont le bill C-120 fait partie, n'exige pas que les producteurs de céréales de l'Ouest défrayent le coût réel des transports, là où les taux en vigueur ne suffisent pas à faire les frais des chemins de fer.

21. L'exploitation des chemins de fer dans les provinces de l'Atlantique est fort onéreuse. La région est parsemée de courbes raides et de pentes arides, inconnues dans d'autres parties du Canada. Par exemple, les pentes les plus aiguës ne se trouvent pas dans les Rocheuses, mais plutôt à Terre-Neuve.

22. Dans le dessein de démontrer le coût élevé de l'exploitation ferroviaire à Terre-Neuve, où la commission royale MacPherson sur les transports a établi à six millions de dollars les pertes annuelles des chemins de fer, le National-Canadien souligne ce qui suit:

Sur les 547 milles qui vont de St-Jean à Port-aux-Basques... 131 milles seulement ont une surface unie.

Les pentes sont plus raides que celles des Rocheuses. Plus de 35 milles de voie ferrée accusent une pente qui varie de deux à deux et demi pour cent et l'on compte plus de trois milles dont la pente est supérieure à deux et demi pour cent.

Les courbes les plus raides du continent canadien sont de six degrés. La région de Terre-Neuve peut se vanter de posséder 35 milles de courbes variant entre 10 et 12 degrés et tout près d'un mille à des courbes de 15 degrés.

Tout comme le souligne un mécanicien d'expérience: «Parfois, vous roulez en montant une côte, cependant qu'une autre partie en descend une autre et que le convoi contourne en même temps trois courbes».<sup>1</sup>

23. De plus, le rendement moyen du tonnage de la plus puissante locomotive au National-Canadien à l'intérieur de Terre-Neuve varie de 750 à 1,060 tonnes en allant vers l'est, de Port-aux-Basques à St-Jean. D'un autre côté, une locomotive à puissance de traction presque analogue a, sur la terre ferme, un rendement moyen de tonnage de 4,000 à 1,370 tonnes, en allant vers l'est, de Joffre, Québec, à Sydney, N.-É.

24. Des études récentes entreprises par les principaux chemins de fer du monde indiquent que les frais d'exploitation des lignes ayant de lourdes pentes et des courbes raides sont huit fois plus élevés que ceux des voies aux courbes et aux pentes faciles. Le National-Canadien confirme que les pentes arides augmentent les frais d'exploitation.

25. Cependant que les dispositions de régie visant le nouveau maximum des taux prévus au bill C-120 feront place à l'ancienne méthode horizontale d'accroître les tarifs-marchandises, nul n'a l'assurance que les chemins de fer ne continueront pas de chercher à imposer aux expéditeurs des extrémités du pays, la majeure partie de leurs frais généraux. Le fait de relier les taux à une proportion déterminée et supérieure aux coûts variables signifie que l'expéditeur au long cours, plus que son concurrent jouissant d'un plus court trajet, dont les frais par unité de trafic seront les plus élevés auront à contribuer encore plus aux frais généraux des chemins de fer, à moins que la concurrence ne le dicte autrement.

26. En résumé, la position des provinces de l'Atlantique en regard de celle des autres parties du Canada s'est aggravée depuis l'adoption en 1927 de la loi sur les tarifs-marchandises des Maritimes. L'expérience du passé de même que les tendances prévisibles n'indiquent pas que l'adoption du bill C-120 apportera ni une amélioration dans la position des provinces de l'Atlantique, ni la suppression de la détérioration. Nous croyons qu'au lieu, l'adoption du bill aggravera encore plus la position des provinces de l'Atlantique.

#### *Examen spécial*

27. Le très honorable Lester B. Pearson, premier ministre du Canada, a souligné que le gouvernement porte intérêt aux problèmes des transports dans les provinces de l'Atlantique lorsqu'il déclarait en Chambre des communes, le 20 octobre 1964, qu'on allait entreprendre «un examen spécial des problèmes qu'accusent les transports dans les Maritimes et la loi sur les tarifs-marchandises des Maritimes». Les provinces de l'Atlantique accueillent avec plaisir une telle intention. Nous croyons, en raison de la concurrence moderne dans les transports, que l'objet principal d'un tel examen doit être de restaurer la politique nationale qu'a exprimée à l'origine, à l'intention de cette région du Canada, la structure des taux du chemin de fer Intercolonial qu'a confirmée ultérieurement l'adoption de la loi de 1927 sur les tarifs-marchandises des Maritimes.

#### *Conclusion*

28. Nous proposons que le «gel» des taux maintenant en vigueur aux termes de la loi sur la réduction des tarifs-marchandises soit maintenu à l'égard des provinces de l'Atlantique jusqu'à ce que l'examen spécial dont on vient de parler ait eu lieu, ait été terminé et mis en œuvre; en conséquence, le bill C-120 doit être modifié en y ajoutant une disposition stipulant que, no-

<sup>1</sup> «Keeping Track», juillet-août 1963, vol. 6 n° 6, p. 17.

notobstant toute autre prescription du bill, les tarifs-marchandises en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 1965, aux termes de la loi sur la réduction des tarifs-marchandises se rapportant au trafic à l'intérieur du «territoire de choix», comme à celui qui y entre ou en sort, comme le définit la loi sur les tarifs-marchandises des Maritimes, ne soient pas augmentés.

Respectueusement soumis,

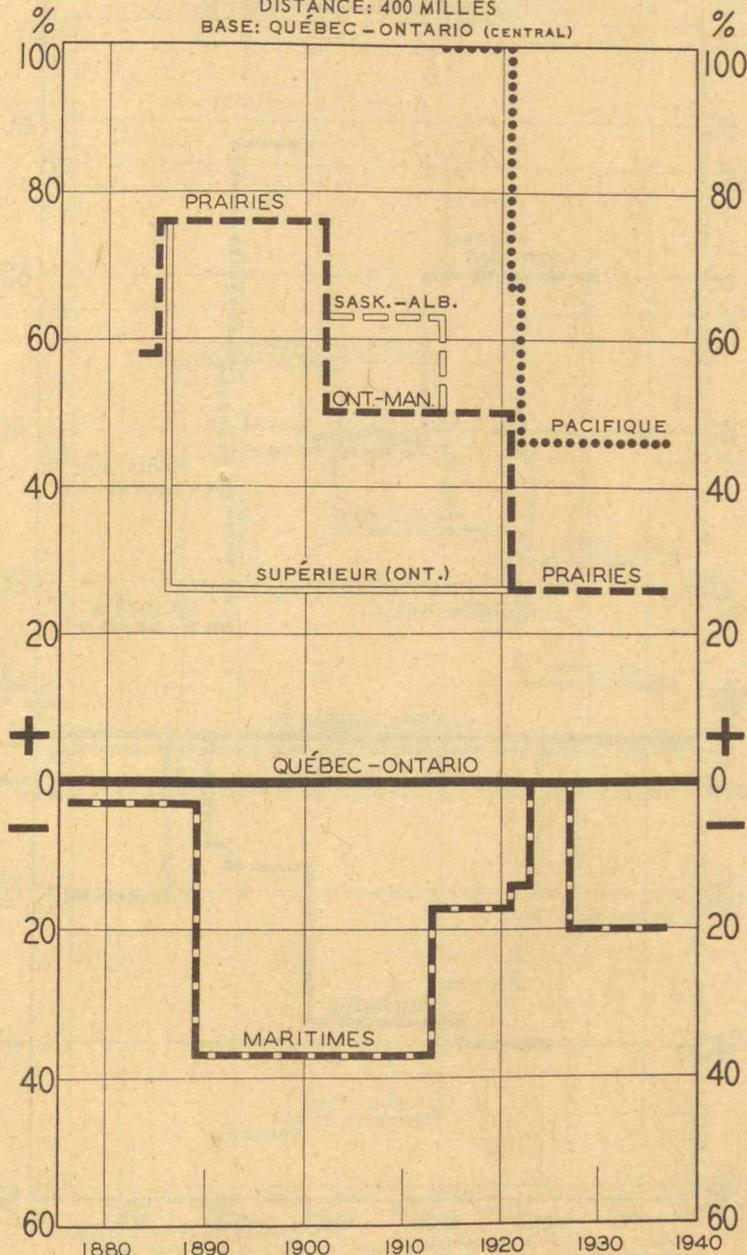
LA COMMISSION DES TRANSPORTS  
MARITIMES

au nom des provinces de la Nouvelle-Écosse, du Nouveau-Brunswick, de l'Île-du-Prince-Édouard et de Terre-Neuve.

A. G. Cooper, C.R.,  
*Conseiller.*

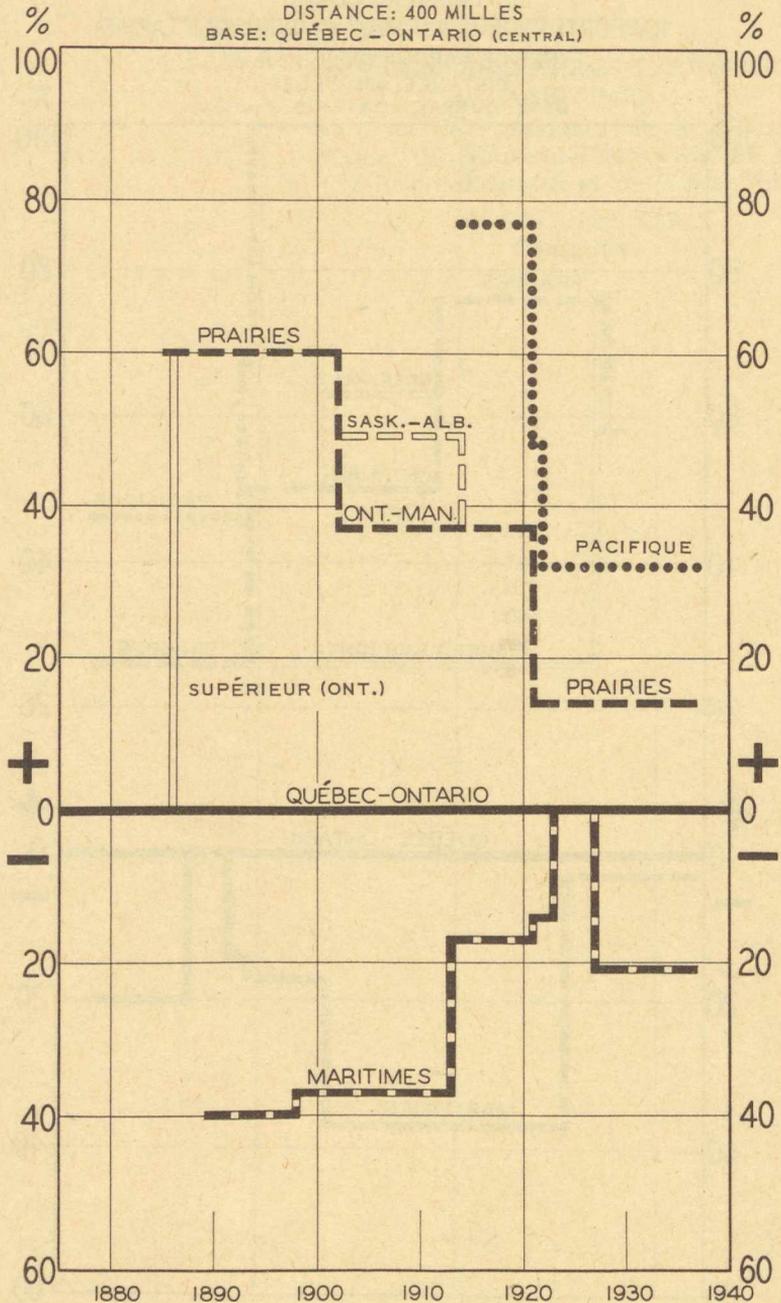
Moncton, N.B.,  
Le 17 mars 1965.

PREMIÈRE CLASSE  
RAPPORTS PROPORTIONNELS MAXIMUMS DES TARIFS-  
TYPES DE MARCHANDISES PAR MILLE  
DISTANCE: 400 MILLES  
BASE: QUÉBEC - ONTARIO (CENTRAL)



SOURCE: R.A.C. HENRY AND ASSOCIATES:  
"RAILWAY FREIGHT RATES IN CANADA" (1939) PAGE 267

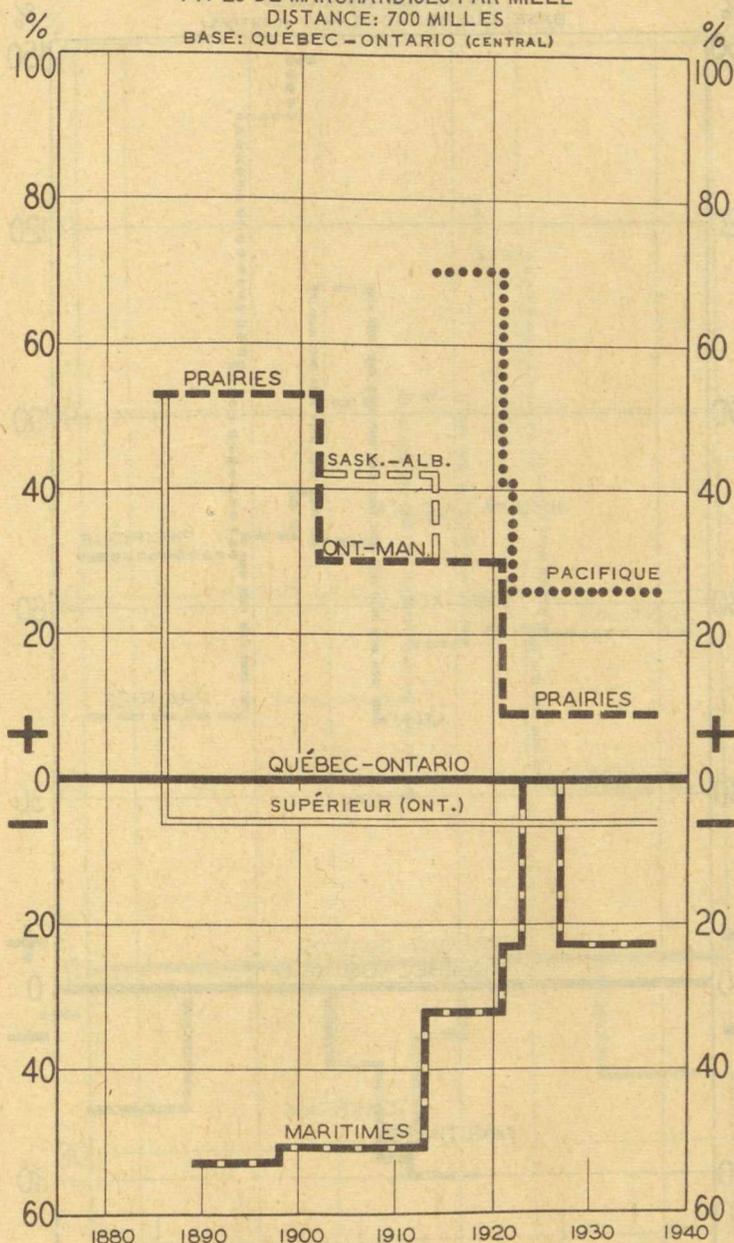
CINQUIÈME CLASSE  
RAPPORTS PROPORTIONNELS MAXIMUMS DES TARIFS-  
TYPES DE MARCHANDISES PAR MILLE  
DISTANCE: 400 MILLES  
BASE: QUÉBEC - ONTARIO (CENTRAL)



SOURCE: R.A.C. HENRY AND ASSOCIATES:  
"RAILWAY FREIGHT RATES IN CANADA" (1939) PAGE 270

APPENDICE 1  
PAGE 3

CINQUIÈME CLASSE  
RAPPORTS PROPORTIONNELS MAXIMUMS DES TARIFS-  
TYPES DE MARCHANDISES PAR MILLE  
DISTANCE: 700 MILLES  
BASE: QUÉBEC - ONTARIO (CENTRAL)



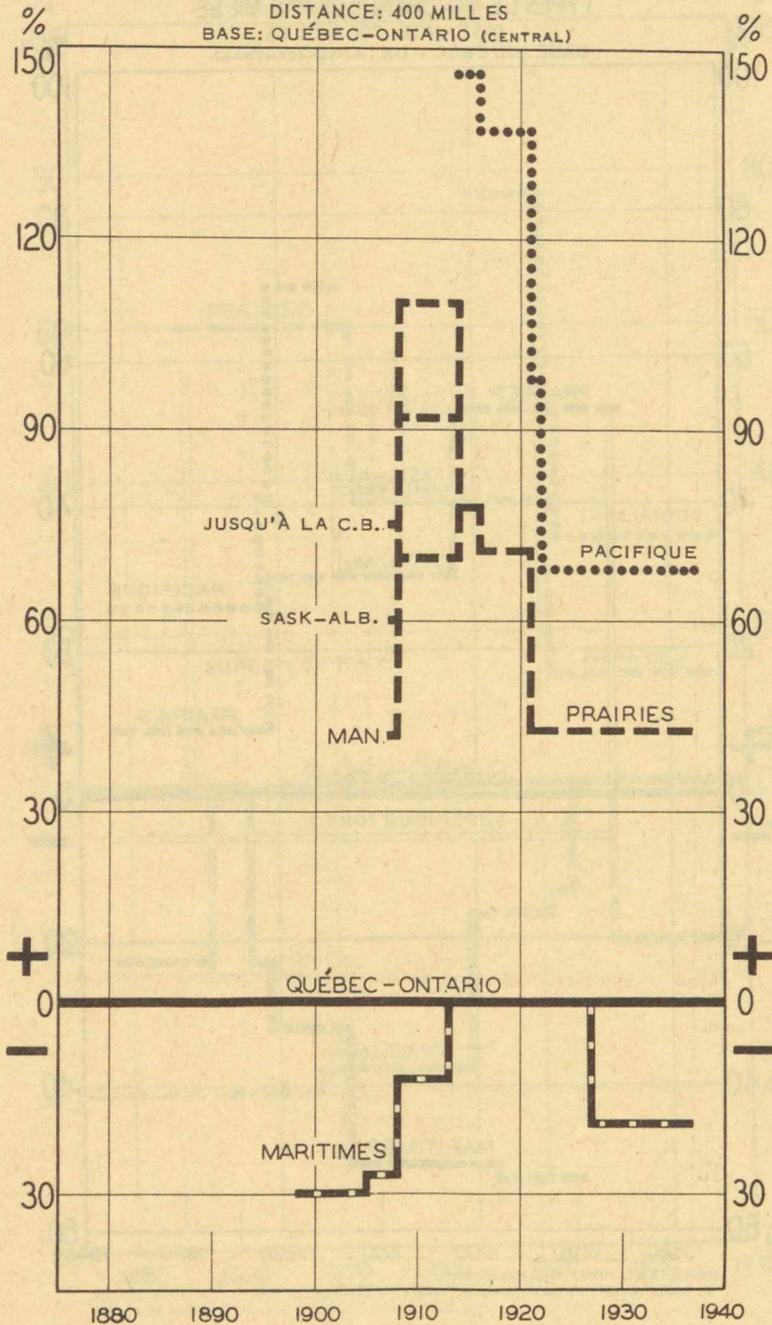
SOURCE: R.A.C. HENRY AND ASSOCIATES:  
"RAILWAY FREIGHT RATES IN CANADA" (1939) PAGE 271

PREMIÈRE CLASSE  
RAPPORTS PROPORTIONNELS DES TARIFS DE VILLE  
ET DES TARIFS-MARCHANDISES PAR CLASSE

DE DISTRIBUTION

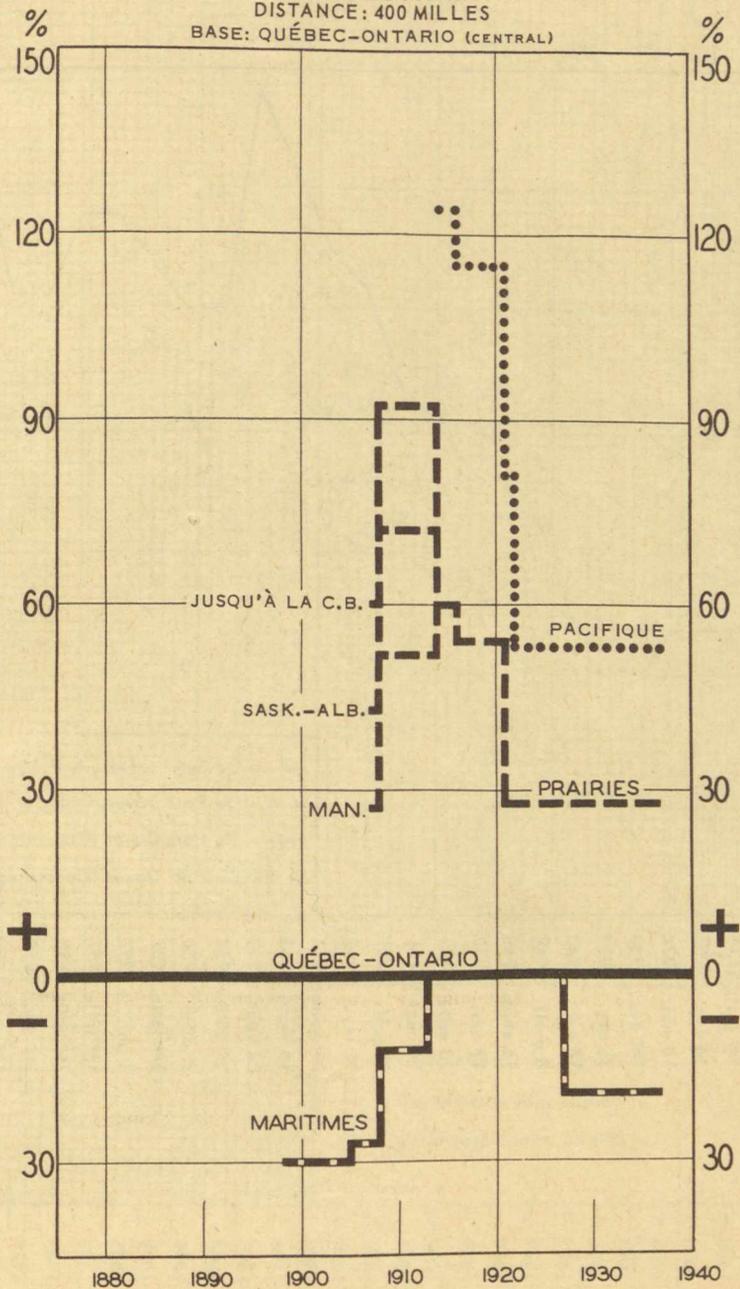
DISTANCE: 400 MILES

BASE: QUÉBEC-ONTARIO (CENTRAL)



SOURCE: R.A.C. HENRY AND ASSOCIATES:  
"RAILWAY FREIGHT RATES IN CANADA" (1939) PAGE 276

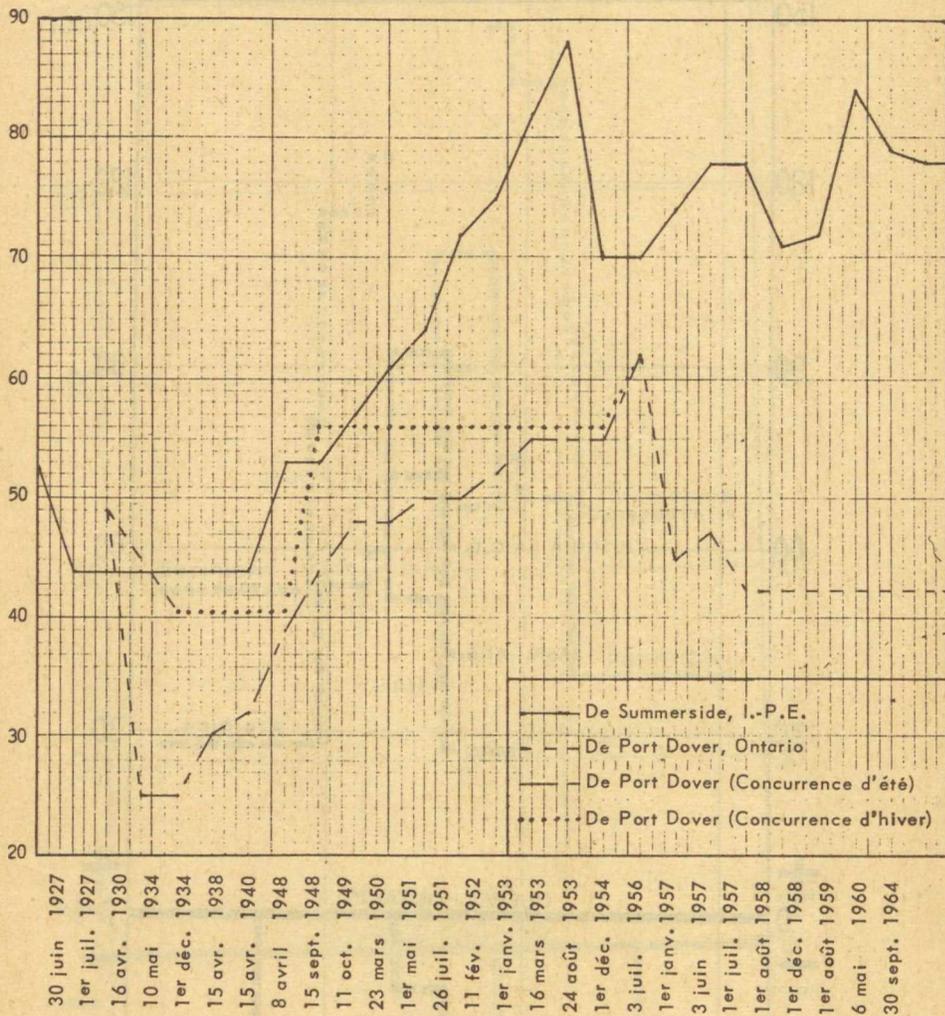
CINQUIÈME CLASSE  
RAPPORTS PROPORTIONNELS DES TARIFS DE VILLE  
ET DES TARIFS-MARCHANDISES PAR CLASSE  
DE DISTRIBUTION  
DISTANCE : 400 MILLES  
BASE: QUÉBEC-ONTARIO (CENTRAL)



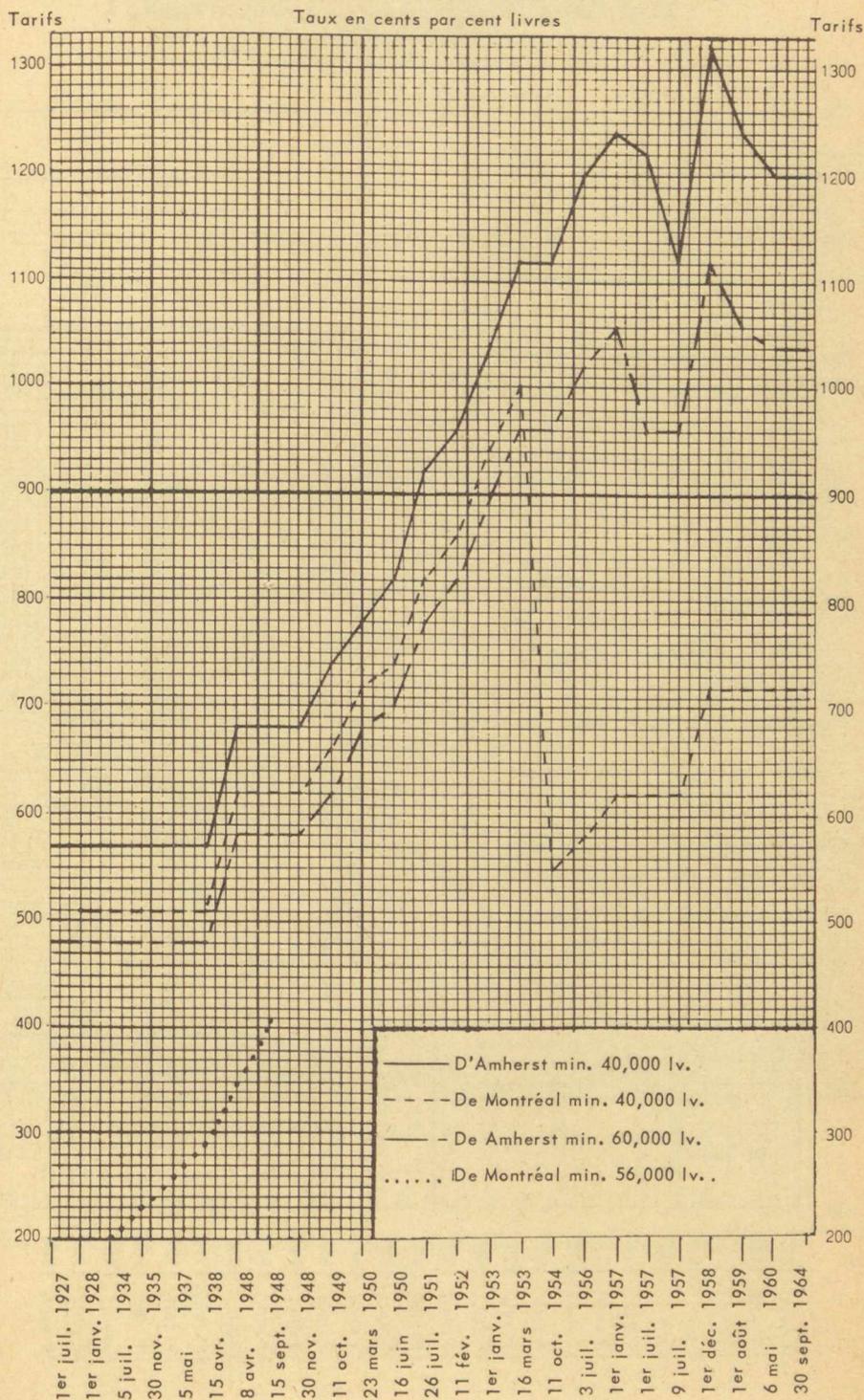
SOURCE: R.A.C. HENRY AND ASSOCIATES:  
"RAILWAY FREIGHT RATES IN CANADA" (1939) PAGE 278

COMPARAISON DES TARIFS FERROVIAIRES PAR WAGON DES VIANDES  
EN BOÎTES, DE SUMMERSIDE (I.P.-É.) À MONTRÉAL (P.Q.) AVEC  
TARIFS CORRESPONDANTS DE PORT DOVER (ONT.)  
À MONTRÉAL (P.Q.)

Taux en cents par 100 livres

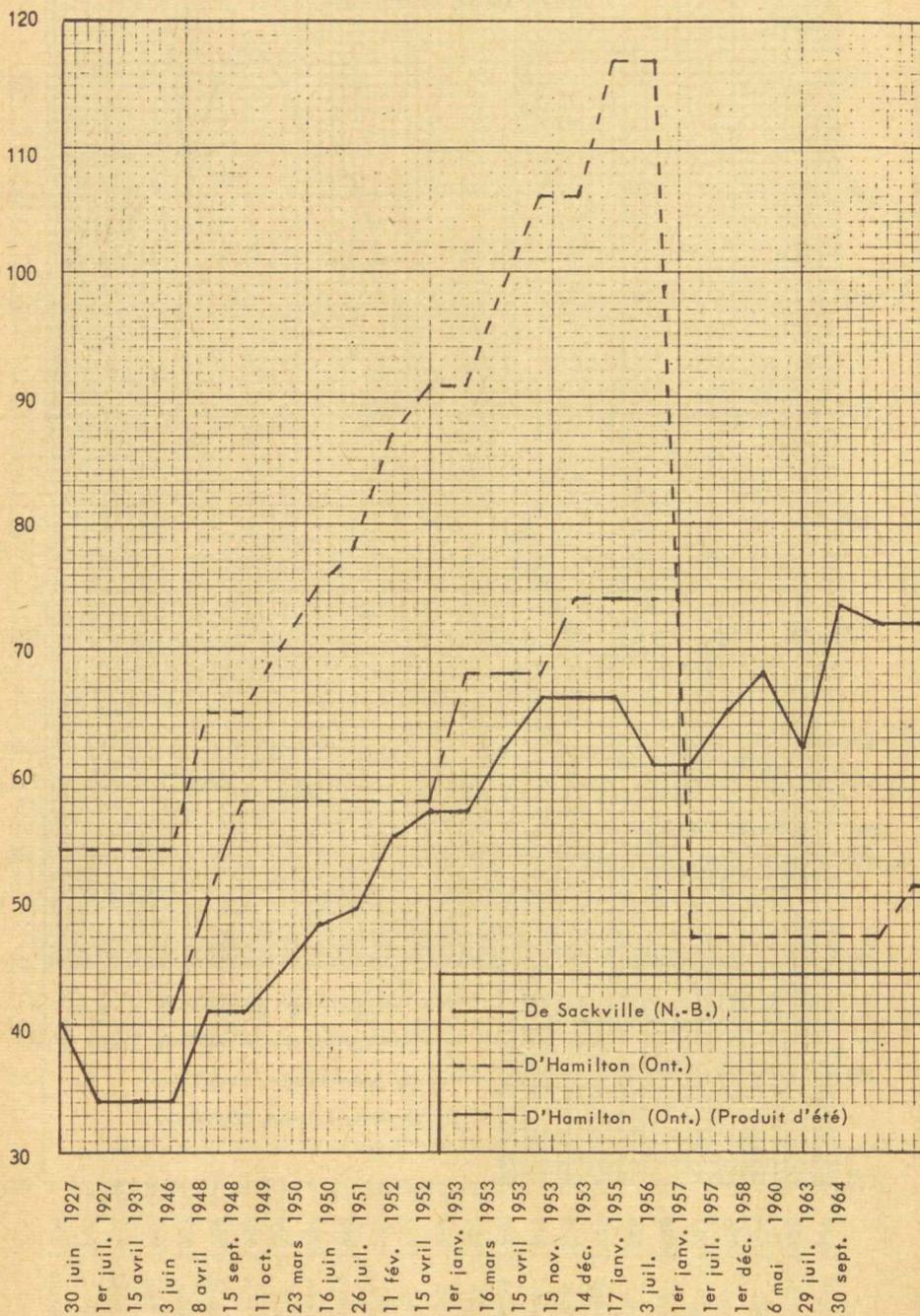


COMPARAISON DES TARIFS FERROVIAIRES PAR WAGON DES BARRES  
D'ACIER D'AMHERST (N.-É.) À QUÉBEC (P.Q.) AVEC TARIFS  
CORRESPONDANTS DE MONTRÉAL (P.Q.) À QUÉBEC (P.Q.)



COMPARAISON DES TARIFS PAR WAGON DES POÊLES ET FOURNAUX  
DE CUISINE DE SACKVILLE (N.B.) À MONTRÉAL (P.Q.)  
AVEC TARIFS CORRESPONDANTS DE HAMILTON (ONT.) À  
MONTRÉAL (P.Q.)

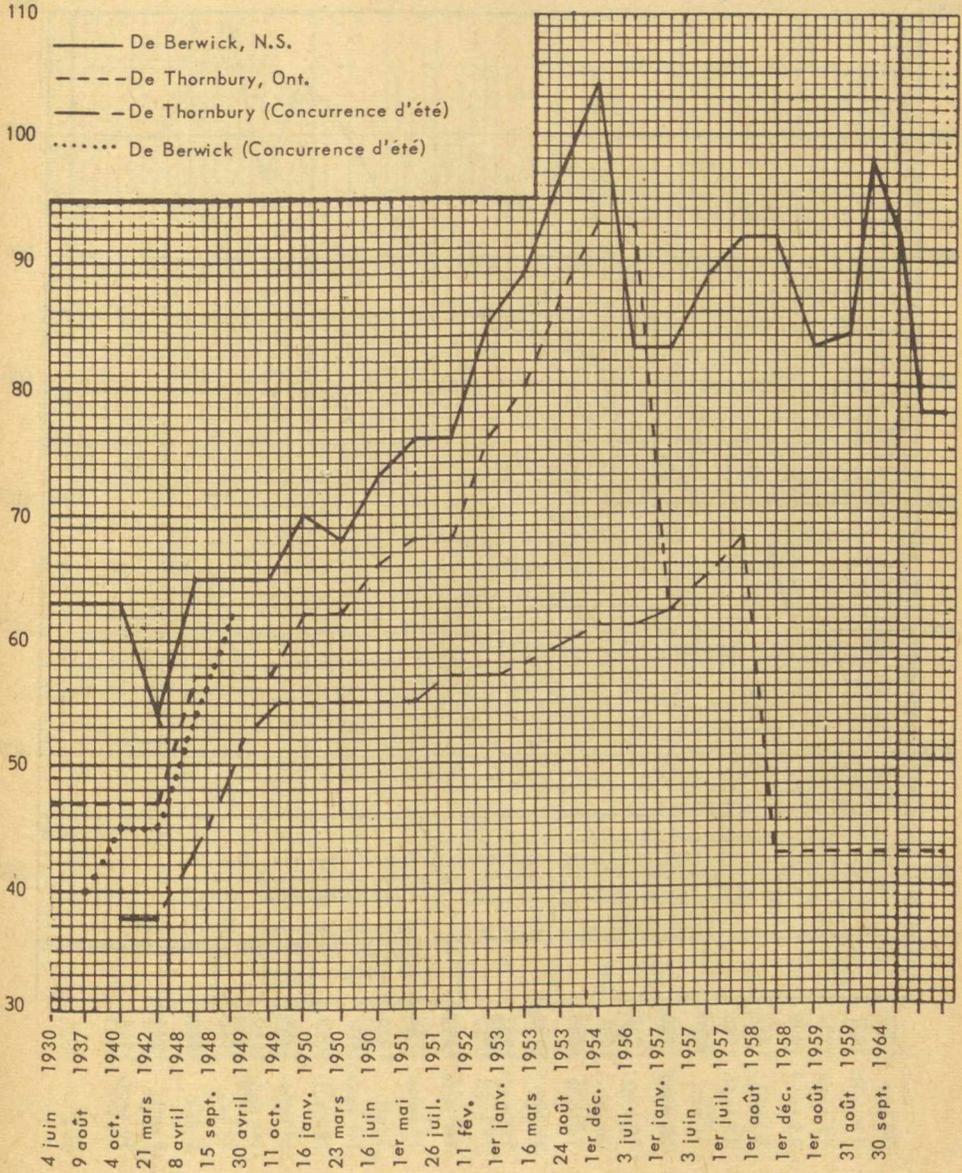
Taux en cents par 100 livres



APPENDICE 5

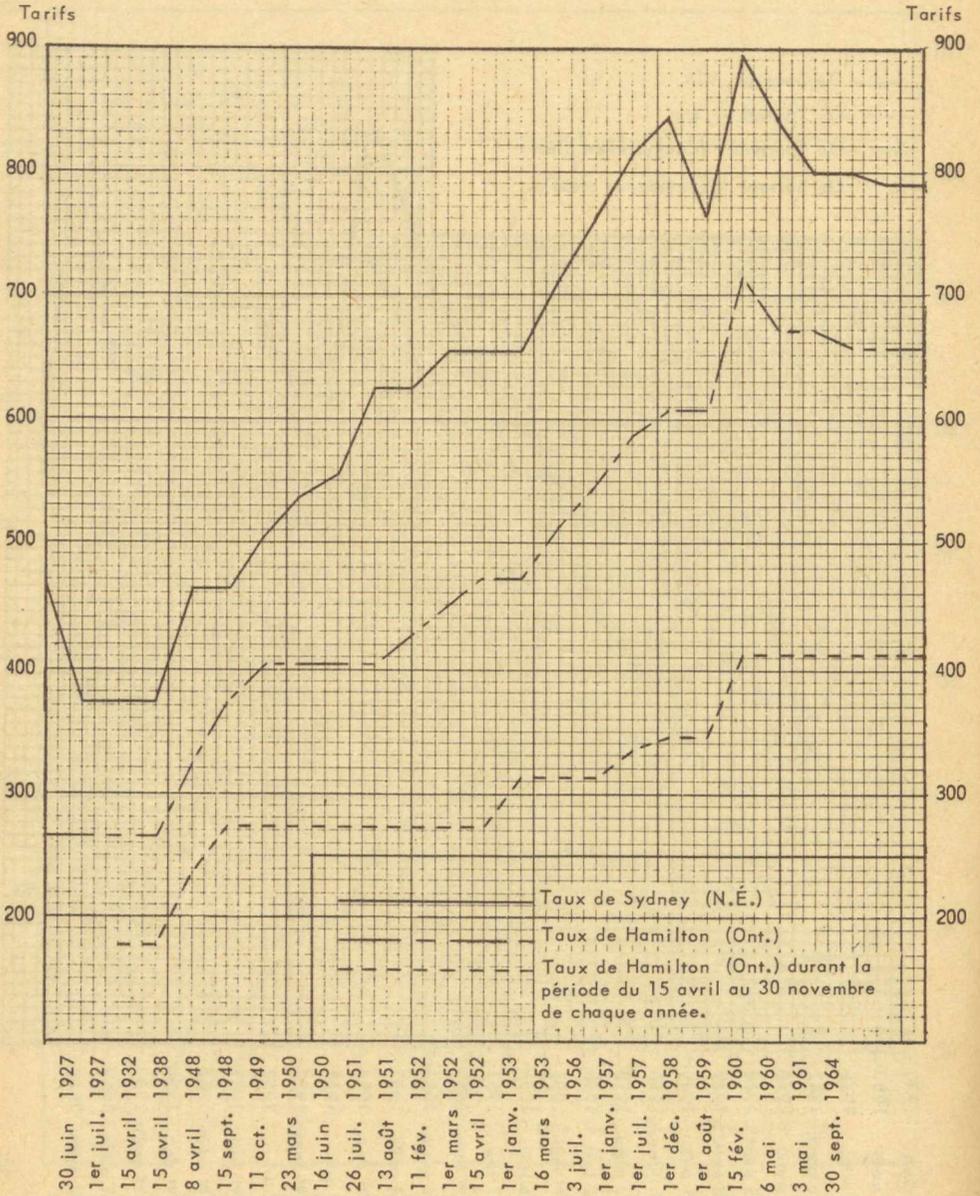
COMPARAISON DES TARIFS FERROVIAIRES PAR WAGON DES PRODUITS DE LA POMME EN CONSERVES, DE BERWICK (N.-É.) À OTTAWA (ONT.) ET TAUX CORRESPONDANTS DE THORNBURY (ONT.) À OTTAWA (ONT.)

Taux en cents par 100 livres



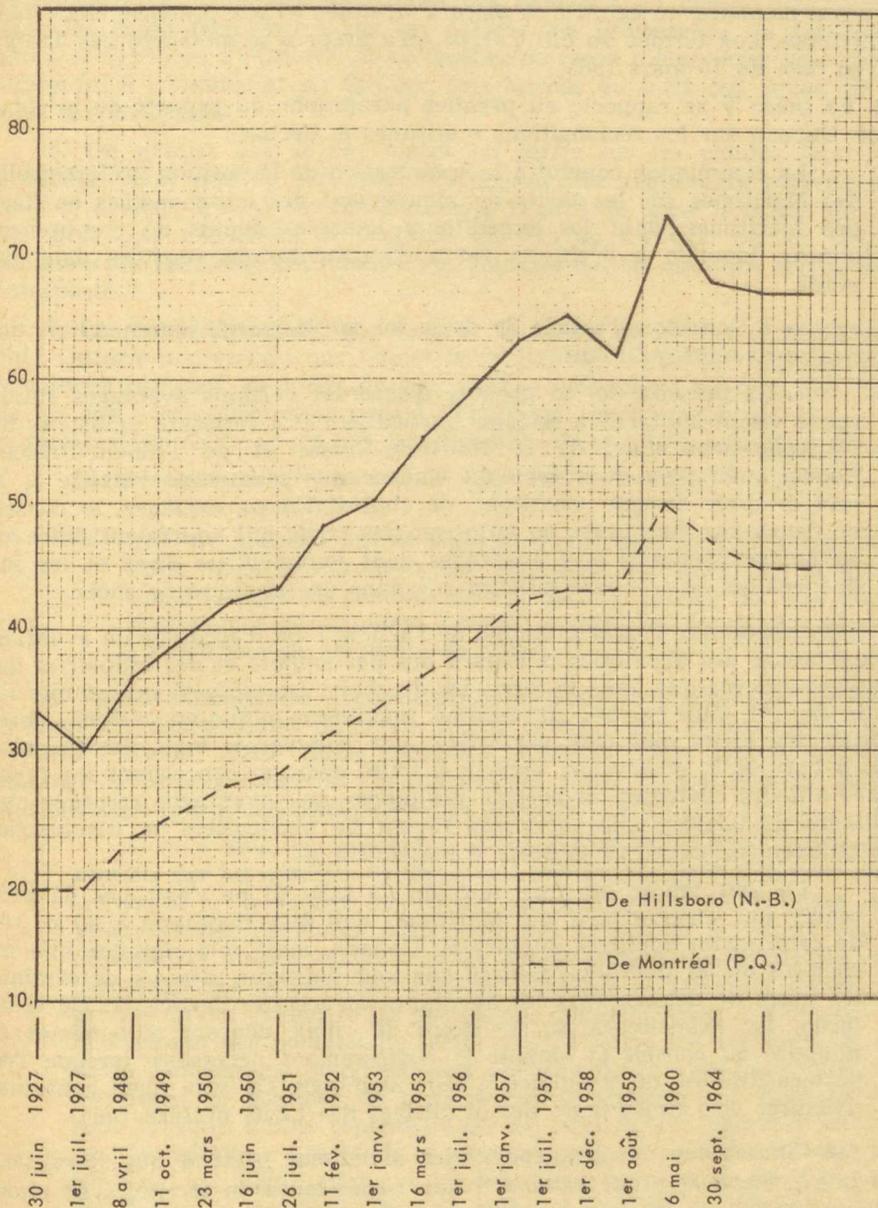
COMPARAISON DES TARIFS FERROVIAIRES PAR WAGON DE BILLETTES ET DE MASSES DE FER DE SYDNEY (N.-É.) À MONTRÉAL (P.Q.) ET TARIFS CORRESPONDANTS DE HAMILTON (ONT.) À MONTRÉAL (P.Q.)

Taux en cents par 2000 livres



COMPARAISON DES TARIFS FERROVIAIRES PAR WAGON DU PLÂTRE  
MURAL DE HILLSBORO (N.-B.) À TORONTO (ONT.) ET TARIFS  
CORRESPONDANTS DE MONTRÉAL À TORONTO

Taux en cents par 100 livres



## LA COMMISSION DES TRANSPORTS DES MARITIMES

Supplément au mémoire de la Commission des Transports des Maritimes présenté au Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques, concernant le bill C-120

1. La Commission des Transports des Maritimes présente le présent supplément à son mémoire, eu égard à la pièce V intitulée «Taux préférentiels visant les Maritimes, aux termes du bill C-120» qu'a préparé le ministère des Transports, en date du 10 mars 1965.

2. La pièce V se rapporte au premier paragraphe du rapport de la commission Duncan sur les réclamations maritimes et déclare:

La commission conclut à la restauration de la position préférentielle des Maritimes sur les tarifs du mouvement des marchandises en deçà des Maritimes, dont les expéditeurs jouissent depuis de nombreuses années, laquelle a fléchi en vertu d'augmentations répétées dans les tarifs.

L'article 7 (autrefois l'article 8) de la loi sur les tarifs-marchandises des Maritimes se lit ainsi qu'il suit:

7. La présente loi se propose d'accorder certains avantages statutaires visant les tarifs à certains particuliers et à certaines industries du Nouveau-Brunswick, de la Nouvelle-Écosse et de l'Île-du-Prince-Édouard, en plus du réseau du Québec que mentionne l'article 2, le tout ci-après désigné «territoire de choix». En conséquence, le conseil ne devra pas approuver ou autoriser des tarifs qui pourraient entraver ou porter préjudice aux avantages dont jouissent les êtres et les industries qui se trouvent ailleurs que dans un territoire de choix.

3. On prétend que l'objet principal de l'article 7 est d'accorder un avantage aux expéditeurs des Maritimes, à l'égard des particuliers et des industries qui se trouvent ailleurs que dans le territoire de choix. La pièce V expose que les chemins de fer, aux termes du régime maximum-minimum, seront libres d'instituer les tarifs que leur permettra leur commerce, mais demeureront soumis à l'article 7, et devront vérifier si toute décision concernant les tarifs exécutée ailleurs «détruirait ou porterait préjudice» aux avantages accordés aux expéditeurs du territoire de choix «en faveur de particuliers ou d'industries qui se trouvent ailleurs». Et la pièce V poursuit ainsi:

Le tout repose sur une question de faits. Il ne s'agit pas de prétendre que chaque tarif des Maritimes doit être maintenu à 30 p. 100 de celui qu'on applique ailleurs au Canada, mais cela signifie que les chemins de fer devront s'assurer que leur politique visant à déterminer les tarifs ne détruit pas les avantages qu'accorde l'article 7. De toute façon, les expéditeurs du territoire de choix devront eux-mêmes se plaindre au conseil et obtenir le redressement nécessaire lorsque l'on portera atteinte ou préjudice à leur avantage. Ce sera ainsi continuer d'assurer aux expéditeurs des Maritimes des tarifs préférentiels.

4. La Commission des Transports des Maritimes prétend que l'avantage relatif que prétend accorder l'article 7 aux expéditeurs du territoire de choix s'est avéré illusoire, en pratique et à cause de la concurrence en croissance intervenue depuis 1927, comme en font foi les jugements cités dans *Province of Nova Scotia et al—Loi sur les tarifs-marchandises des Maritimes—Tariffs (1936) 44 Canadian Railway Cases 289* et à ceux portés en appel à la Cour Suprême du Canada (1937) *46 Canadian Railway Cases 161*.

5. Les faits se résument ainsi. En vue de faire concurrence au camionnage, les chemins de fer ont abaissé leurs tarifs-marchandises sur les pommes de terre dans certaines régions de l'Ontario et certaines régions du Québec, à l'extérieur du territoire de choix que définit la loi sur les tarifs-marchandises des Maritimes.

La commission des Transports du Board of Trade des Maritimes et les gouvernements des provinces maritimes ont demandé au conseil une réduction dans les tarifs ferroviaires sur les patates, en provenance du territoire de choix et destinées à l'Ontario et au Québec de façon à équilibrer les réductions afférentes à l'Ontario et au Québec, aux termes du tarif qui venait de créer ainsi la concurrence.

6. On précisa que le cas visant les tarifs sur les patates ferait jurisprudence, mais que la véritable réclamation des requérants prétendait que ceux-ci avaient droit à des diminutions à l'égard de toute livraison provenant des provinces maritimes et destinée ailleurs au Canada, où les tarifs des camionneurs faisaient concurrence aux chemins de fer, quel que soit le produit transporté.

7. Les requérants n'ont pas eu gain de cause, même si le commissaire en chef Guthrie a prétendu que l'objet de la Loi sur les tarifs-marchandises des Maritimes régissait les tarifs de concurrence qu'avaient institués les chemins de fer entre les collectivités sises à l'extérieur «du territoire de choix». Mais la réclamation véritable n'a pas réussi puisque le conseil a maintenu que:

- (1) ses pouvoirs du conseil se limitaient à interdire les tarifs de concurrence ainsi établis;
- (2) qu'il ne jouissait pas de pouvoir d'ordonner une réduction dans les tarifs visant les produits des Maritimes qui quittaient le territoire choisi lorsque les chemins de fer, dans le dessein de faire face à la concurrence des camions, avaient institué des tarifs de concurrence, à l'extérieur du territoire de choix.

8. Puis le commissaire en chef Guthrie a considéré comme question de faits, la livraison des pommes de terre depuis le territoire choisi, concluant que l'article 7 n'avait causé aucun préjudice ou désavantage aux expéditeurs de pommes de terre à cause de l'institution des tarifs de concurrence. Ses conclusions à cet égard sont consignées à la page 306:

A mon avis, les requérants n'ont pas établi que les tarifs concurrentiels sur les pommes de terre, qui font l'objet de la présente requête, ont causé un préjudice ou infirmé les avantages dont jouissent les expéditeurs des provinces maritimes aux termes de la loi sur les tarifs ferroviaires maritimes qui accorde des avantages aux personnes ou aux industries qui se trouvent ailleurs que dans le territoire de choix. La preuve qu'ont présentée les parties m'a convaincu que la difficulté visant la livraison des pommes de terre vers l'Ontario est survenue en raison de la concurrence qu'offrent aux chemins de fer, les camionneurs. Les livraisons de pommes de terre faites en Ontario par chemins de fer sont presque nulles cependant qu'ont sans cesse augmenté celles que font les camions. Les tarifs concurrentiels qu'ont établis les chemins de fer n'ont eu aucun effet sur les livraisons de pommes de terre, depuis les provinces maritimes jusqu'à certains endroits de l'Ontario. La suppression des tarifs sur les pommes de terre n'avantagerait pas les expéditeurs des Maritimes, mais priverait les chemins de fer de l'infime partie des livraisons de pommes de terre vers l'Ontario qu'il leur a été possible de conserver même après une importante réduction dans les tarifs.

9. La Cour Suprême du Canada a rejeté l'appel qu'avaient porté la province de la Nouvelle-Écosse et autres du jugement de la Commission des Chemins de fer.

10. Vu la décision susmentionnée, les soi-disant expéditeurs des Maritimes, pris dans leur entité, ne peuvent pas obtenir de réductions de tarifs analogues à celles qu'ont établies les tarifs concurrentiels. Les avantages peu nombreux dont devaient jouir les particuliers ou les industries des Maritimes (devenues désormais les provinces de l'Atlantique) n'ont pas été soutenus et c'est pourquoi nous prétendons qu'on a trahi l'intention de l'article 7.

11. La pièce V donne à entendre que les expéditeurs du territoire de choix pourront porter plainte à la Commission si les chemins de fer instituent des tarifs qui annulent les avantages dont ils peuvent jouir ou s'ils leur causent préjudice. Mais si un expéditeur, qui se serait donné le trouble de présenter une requête à la Commission, réussissait à prouver qu'il a subi désavantage ou préjudice aux termes de l'article 7, le seul remède à obtenir serait de supprimer les tarifs concurrentiels, sans obtenir une réduction du tarif qui s'applique à lui. En conséquence, vu le milieu actuel de la concurrence, un tel remède n'apporterait aucun avantage ni au requérant, ni aux chemins de fer, mais seulement aux camionneurs, en raison du jugement qu'a prononcé le commissaire en chef Guthrie, dont on parle plus haut.

12. Il ne sert en conséquence de rien de prétendre que l'expéditeur des provinces de l'Atlantique peut invoquer efficacement l'article 7 pour corriger à son égard l'effet des tarifs concurrentiels que les chemins de fer appliquent à l'extérieur du territoire de choix pour faire face à la concurrence des camionneurs.

13. La pièce n° 1 qu'a déposée le ministère des Transports démontre la tendance baissière dans le pourcentage du trafic, établi en vertu des revenus et des voiturées qui traversent les différentes régions canadiennes de tarif ferroviaire, conformément aux tarifs non-concurrentiels ou aux tarifs sur les denrées. Cependant que dans le territoire des Maritimes, comme tous les autres territoires, le montant de trafic en mouvement dans la classe non concurrentielle et à l'égard des tarifs sur les denrées a diminué, ce territoire connaît plus que tout autre territoire canadien, le plus fort pourcentage de trafic non concurrentiel.

14. Ce que la pièce n° 1 ne démontre pas c'est l'efficacité, ou l'acuité, de la concurrence dans plusieurs territoires. Le fait de démontrer une croissance procentuelle à l'égard du nombre de voiturées, ou du revenu qu'elles ont produit, qui ont eu lieu dans le trafic des Maritimes à des tarifs convenus et concurrentiels, ne prouve pas que la concurrence ait réussi à réduire les tarifs ferroviaires ou qu'elle soit superficielle au point de n'avoir pu apporter que des réductions peu importantes dans les tarifs maximums actuels.

15. La Commission des Transports maritimes prétend que bien que l'accroissement de la concurrence depuis 1949 ait pu apporter certaines réductions des tarifs dans les provinces de l'Atlantique, elle n'a pas diminué au même point que dans les autres parties du Canada, nommément l'Ontario et le Québec, les tarifs ferroviaires des Maritimes. On ne peut démontrer avec précision jusqu'à quel point l'acuité de la concurrence a pu réduire les tarifs dans plusieurs régions du Canada. Nous sommes en mesure d'affirmer toutefois que les appen-

dices de 2 à 7 du premier mémoire de la Commission des Transports des Maritimes, et tout particulièrement l'appendice 5, démontrent que la concurrence dans le trafic des Maritimes n'a pas pu réduire au même degré que l'Ontario et le Québec, les tarifs ferroviaires.

Respectueusement soumis,

LA COMMISSION DES TRANSPORTS DES MARITIMES

Au nom des provinces de la Nouvelle-Écosse,  
du Nouveau-Brunswick, de l'Île du Prince-Édouard  
et de Terre-Neuve.

## APPENDICE «I»

LE COMITÉ LÉGISLATIF NATIONAL DE LA FRATERNITÉ  
INTERNATIONALE DES CHEMINOTS

Le 15 mars 1965.

Aux présidents et aux membres  
du Comité permanent des Chemins de fer,  
canaux et lignes télégraphiques,  
OTTAWA, Ontario.

Chambre des communes,  
Madame Rideout et Messieurs:

Au nom du comité législatif national de la Fraternité internationale des cheminots, je veux exprimer ce que nous pensons du bill C-120.

Depuis 1957, les mémoires que nous présentons à chaque année au gouvernement réclament une modification à l'article 182 de la loi sur les chemins de fer. L'aspect historique de l'article 182 et de d'autres articles qui s'y rapportent a été présenté au gouvernement et au Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques.

La modification que nous recherchons vise à accorder une compensation aux cheminots qui perdent leur emploi ou doivent déménager en raison de changements qui améliorent la situation des chemins de fer.

Le 27 juin 1963, le Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques a été saisi du sujet.

Le Comité a tenu huit séances et entendu les témoignages des représentants de toutes les fraternités de cheminots, des sociétés de chemins de fer et de monsieur Howard Chase, C.B.E., ci-devant membre de la Commission des Transports.

Le 20 décembre 1963, le Comité permanent a fait rapport à la Chambre des communes ainsi qu'il suit:

Conformément à un ordre de la Chambre daté du 27 juin 1963, le Comité a étudié la question de fond du Bill C-15, loi modifiant la Loi sur les chemins de fer (Responsabilité en matière d'indemnisation du personnel), et a entendu des témoignages de la part de représentants des chemins de fer, de membres de divers syndicats d'employés des chemins de fer et de M. Howard Chase, ancien membre de la Commission des transports.

Le Comité appuie le bill C-15 et le recommande à la Chambre et au Gouvernement; pour préciser davantage ses vues sur la question, le Comité recommande:

Que le Gouvernement étudie la possibilité de modifier l'article 182 de la Loi sur les chemins de fer de façon à garantir les droits des cheminots dans les cas où la direction déciderait d'abandonner, de fusionner ou de coordonner certains réseaux ferroviaires, ou de fermer complètement ou partiellement certains terminus ou ateliers ou d'établir des parcours directs qui suppriment des arrêts.

Le Comité préférerait que les questions de redressement, d'indemnisation, de formation nouvelle, et autres améliorations découlant de la dislocation, fassent l'objet de négociations entre la direction et les associations reconnues de négociation pour les employés; toutefois, le Comité se rend compte qu'on sera fortement encouragé à recourir à ces moyens de règlement une fois que l'article 182 pourra être interprété de façon à accorder légalement une protection sûre aux employés.

A la suite du rapport du Comité permanent, nous avons invité le gouvernement à présenter un projet de loi qui mettrait en vigueur les recommandations du Comité.

Le 14 septembre 1964, l'honorable J. W. Pickersgill a présenté à la Chambre le bill C-120, une loi destinée à mettre à exécution certaines recommandations de la commission royale sur les Transports. Se prononçant sur la proposition, l'honorable ministre a soutenu, entre autres, à la page n° 8169 des *Débats*:

Quant à ce que proposera le gouvernement, je puis dire que nous allons évidemment assumer nos responsabilités pour l'ensemble des propositions. Mais le gouvernement a l'intention de déférer ce bill au comité des chemins de fer après l'étape de la deuxième lecture, si la Chambre veut bien le lui faire subir, car il est extrêmement important pour tous les Canadiens. A notre avis, toute autre méthode serait fort peu raisonnable. Nous nous attendrions que le comité écoute les instances de toutes les organisations qui s'intéressent vraiment à la chose.

Nous fondant sur la déclaration de l'honorable ministre, nous ne pouvons qu'exprimer notre désappointement de constater que le bill C-120 ne fait aucun état de la recommandation du Comité que soit modifié l'article 182.

Le bill C-120 prévoit qu'une société de chemin de fer pourra verser une compensation à des cheminots, selon que la commission des Transports le jugera à propos, qui aurait subi une perte financière en raison d'un changement de résidence dont un abandon serait la cause, conformément au paragraphe (1) de l'article 168 ou de l'alinéa b) du paragraphe (3) de l'article 314B du bill. Nous sommes toutefois d'avis que la modification envisagée est loin de répondre aux besoins.

A l'heure actuelle, le National-Canadien et le Pacifique-Canadien réclament de la Commission des Transports l'autorisation d'abandonner 3797.1 milles de voies ferrées au Canada. De ce nombre, 3507.8 milles se trouvent dans les provinces des Prairies.

Il est évident que de nombreux employés devront déménager lorsque des abandons d'une telle importance auront lieu, quel que soit l'endroit où ils se produisent. Il est aussi évident qu'à la suite de déménagements d'un aussi grand nombre d'employés, un bon nombre d'entre eux quitteront leur emploi inévitablement.

Le bill C-120 ne se prononce aucunement sur la responsabilité des sociétés envers ceux qui perdront leur emploi, dont le bill proprement dit établit les conditions de cette perte.

Le bill offre aux chemins de fer une assistance financière véritable de l'ordre de 80 millions de dollars et en précise dans le détail les conditions y ouvrant droit. Mais les employés, eux, devront défendre leur cause auprès de la Commission des Transports.

La loi proposée obligera les cheminots, à titre de contribuables, de souscrire financièrement à la cause des chemins de fer, et ainsi devront participer à des modalités qui diminueront les occasions d'emplois dont ils peuvent jouir.

De plus, le bill C-120 propose l'abrogation de la Loi sur le National-Canadien et le Pacifique-Canadien. Vous n'êtes pas sans ignorer que la loi, modifiée

en 1939, contient en annexe des détails précis sur la façon de récompenser les employés dans les cas de déménagement ou de perte d'emploi causés en vertu de circonstances que crée l'exécution de la loi.

Nous proclamons que le gouvernement a une obligation morale de reconnaître la responsabilité intégrale qui lui incombera en vertu des circonstances défavorables que les modifications à la loi sur les chemins de fer amèneront.

Nous n'hésitons pas à recommander que l'annexe dont nous avons parlé soit incorporée à la loi sur les chemins de fer de façon que soit honorée cette obligation morale envers les cheminots concernés.

Vous comprenez que notre intérêt et notre souci se portent vers ceux dont nous avons l'honneur de représenter. Toutefois, nous estimons que nous manquerions à notre devoir à titre de Canadiens si nous ne formulions pas les observations suivantes:

Dans la mesure où l'abandon d'embranchements déficitaires est concerné, le bill C-120 procure une assistance financière réelle aux chemins de fer. De plus, il ne fait que remettre à plus tard la ruine économique inévitable qui frappera les collectivités concernées. Nous sommes d'avis qu'une étude s'impose dans le dessein de déterminer les sommes d'argent que les trois paliers de gouvernement ont placé dans les collectivités qui seront ainsi frappées. Cette étude s'impose pour déterminer quels en seront les effets d'ordre social et économique. Nous présumons qu'il en coûtera plus au Canada que la totalité des épargnes que le bill envisage. Le National-Canadien et le Pacifique-Canadien exploitent leurs réseaux à profits annuels courants et les dispositions du bill C-120 leur garantissent des profits à perpétuité. D'un autre côté, en plus de la ruine désordonnée des collectivités qu'on envisage, on ne prévoit aucune assistance financière aux habitants de ces collectivités.

Que la politique du gouvernement se fonde ou non sur un bon jugement, elle est reponsable de l'état dans lequel se trouvent les chemins de fer et elle se doit d'acquitter la dette contractée envers les personnes qui ont suivi la construction des chemins de fer et fondé les villes et y ont apporté les commodités de l'existence.

Le bill C-120 subventionne les chemins de fer en raison de la perte que leur fait subir le transport des passagers. Le National-Canadien a récemment pris des mesures concurrentielles visant à obtenir un plus grand nombre de passagers. De fait, l'annonce, la réduction du prix du billet, l'amélioration des horaires et le roulement moderne ont accordé aux chemins de fer un trafic supérieur à celui qu'ils peuvent satisfaire. Nous craignons que les subventions envisagées ne poussent les chemins de fer à ignorer de nouveau la véritable concurrence dans le transport des passagers.

La commission McPherson a recommandé la formation d'un conseil consultatif national et d'un comité statistique sur les Transports.

L'institution de ces deux organismes devrait précéder toute mesure législative fragmentaire limitée aux seuls chemins de fer.

L'institution des deux organismes susmentionnés aiderait le gouvernement à formuler une politique nationale des transports qui, suivie de mesures législatives qui la mettrait en œuvre, protégeraient les intérêts de tous les Canadiens.

Nous proposons respectueusement que le libellé de l'article 182 devrait se lire ainsi qu'il suit:

La compagnie ne doit à aucune époque opérer de changement, de modification ou de déviation dans le chemin de fer ou dans une partie du chemin de fer, avant d'avoir rempli toutes les formalités que prescrit l'article 181, ni déplacer, enlever, fermer ou abandonner, sans la permission de la Commission, une gare ou station, ou point de division ou faire tout changement dans l'exploitation au moyen de substitution dans

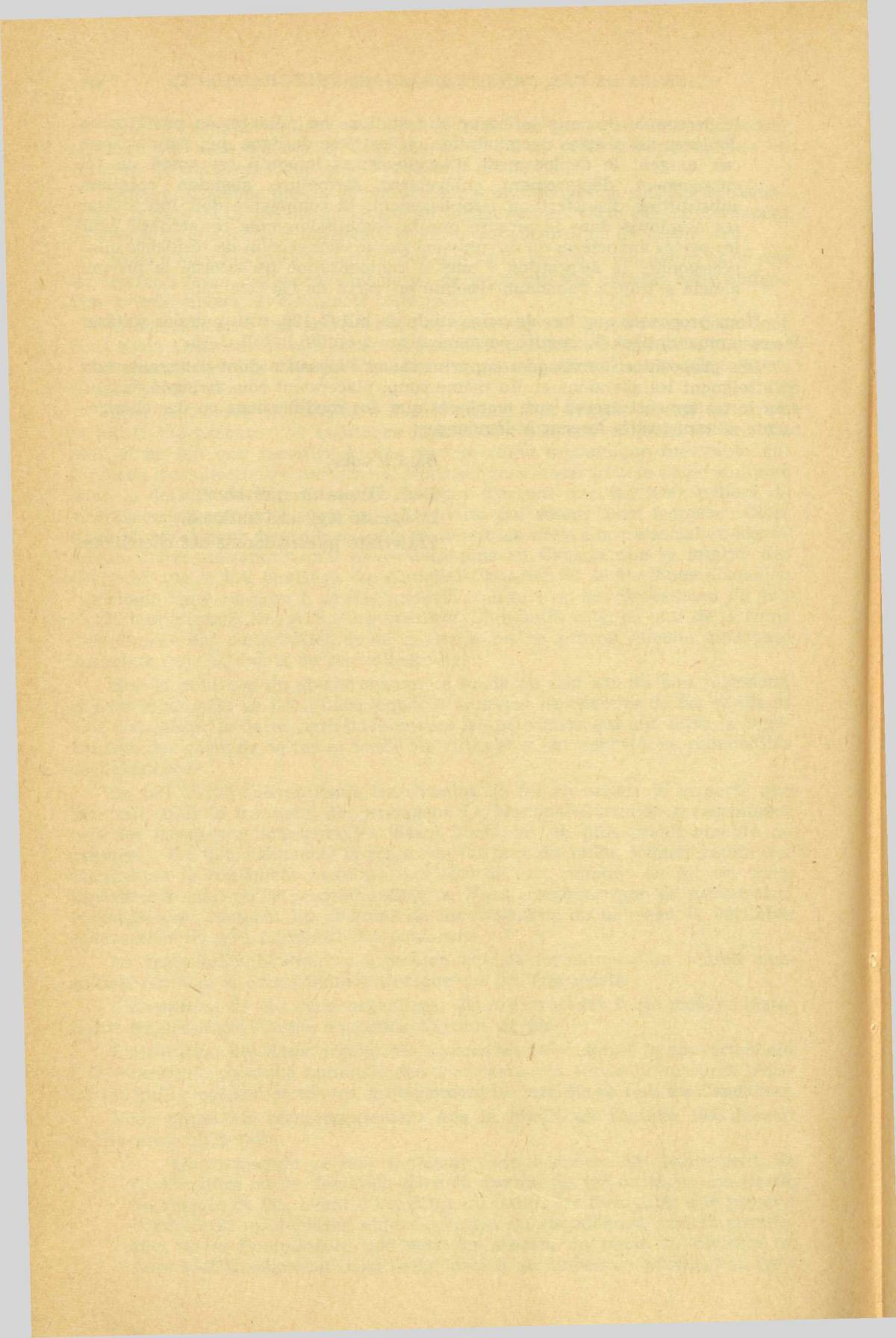
le personnel de rang inférieur aux stations ou ailleurs, ou modifier ou déplacer les centres d'exploitation ou les têtes de ligne qui, dans chaque cas, exigent le déplacement d'employés; et lorsqu'il est opéré un tel changement, déplacement, enlèvement, fermeture, abandon, création, substitution, transfert ou remplacement, la compagnie doit indemniser ses employés dans la mesure que la commission juge convenable pour les pertes financières qu'ils subissent par le changement de résidence ainsi occasionné; la disposition visant la compensation qu'accorde le présent article a trait à l'abandon reconnu en vertu de l'article 168.

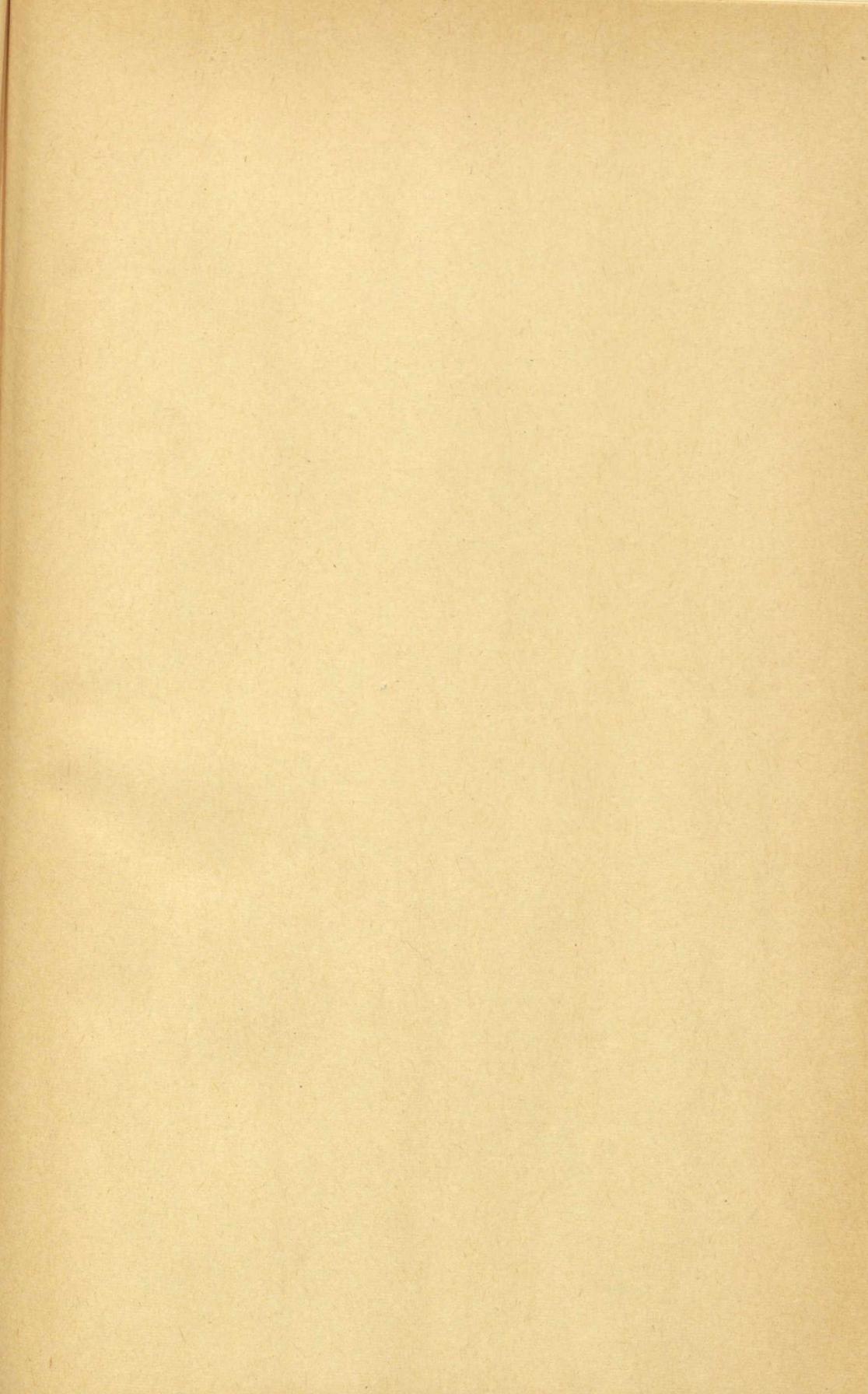
Nous proposons que lors de votre étude du bill C-120, vous puissiez réitérer les recommandations du comité permanent qui a étudié le bill C-15.

Les propositions envisagées supprimeraient l'injustice dont subissent ceux qu'atteignent les abandons et, du même coup, placeraient sous le signe du bon sens le traitement réservé aux employés que des modifications ou des changements administratifs forcent à déménager.

Bien à vous,

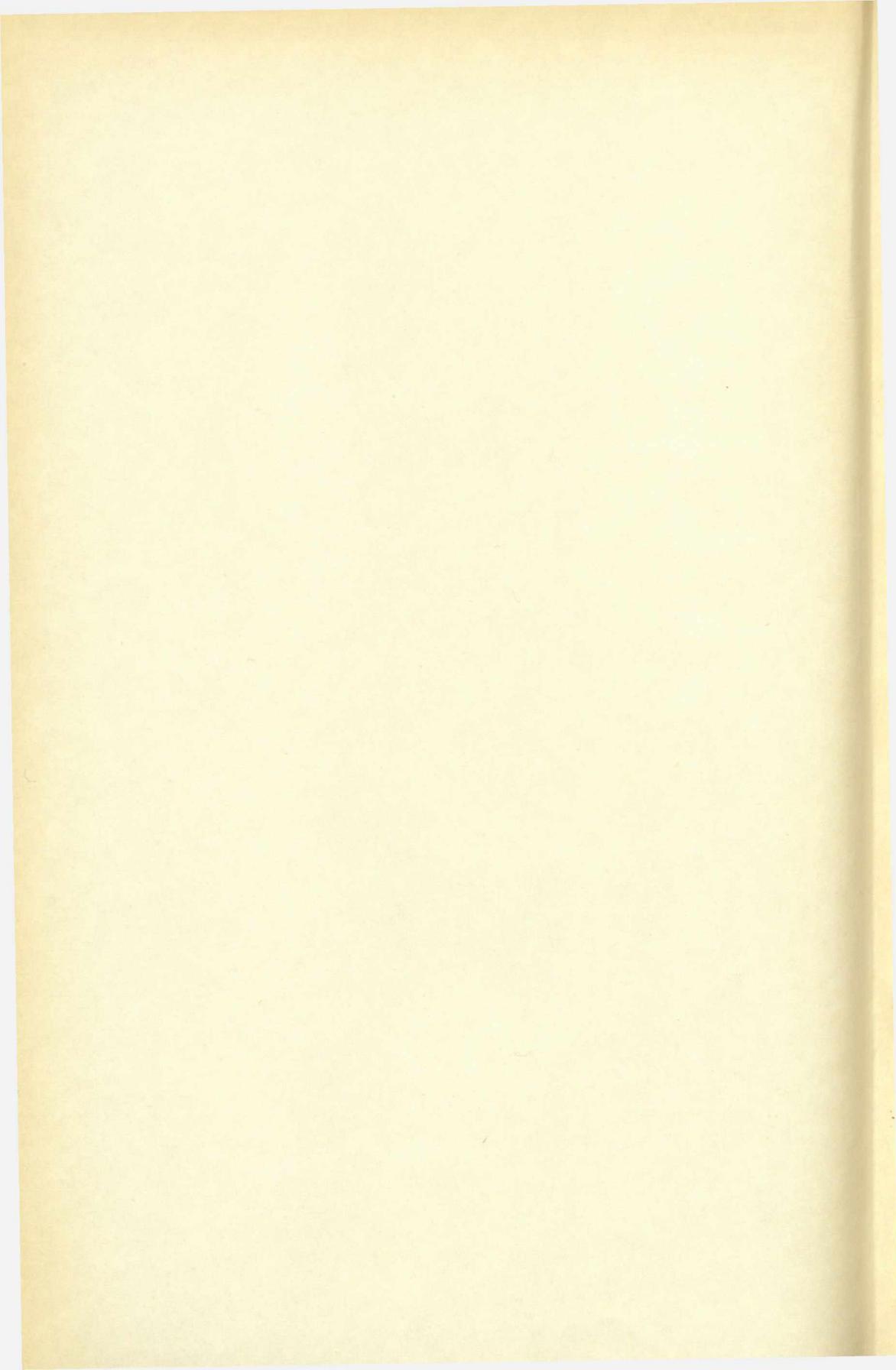
J.-A. Huneault, président,  
Le comité législatif national,  
Fraternité internationale des cheminots.

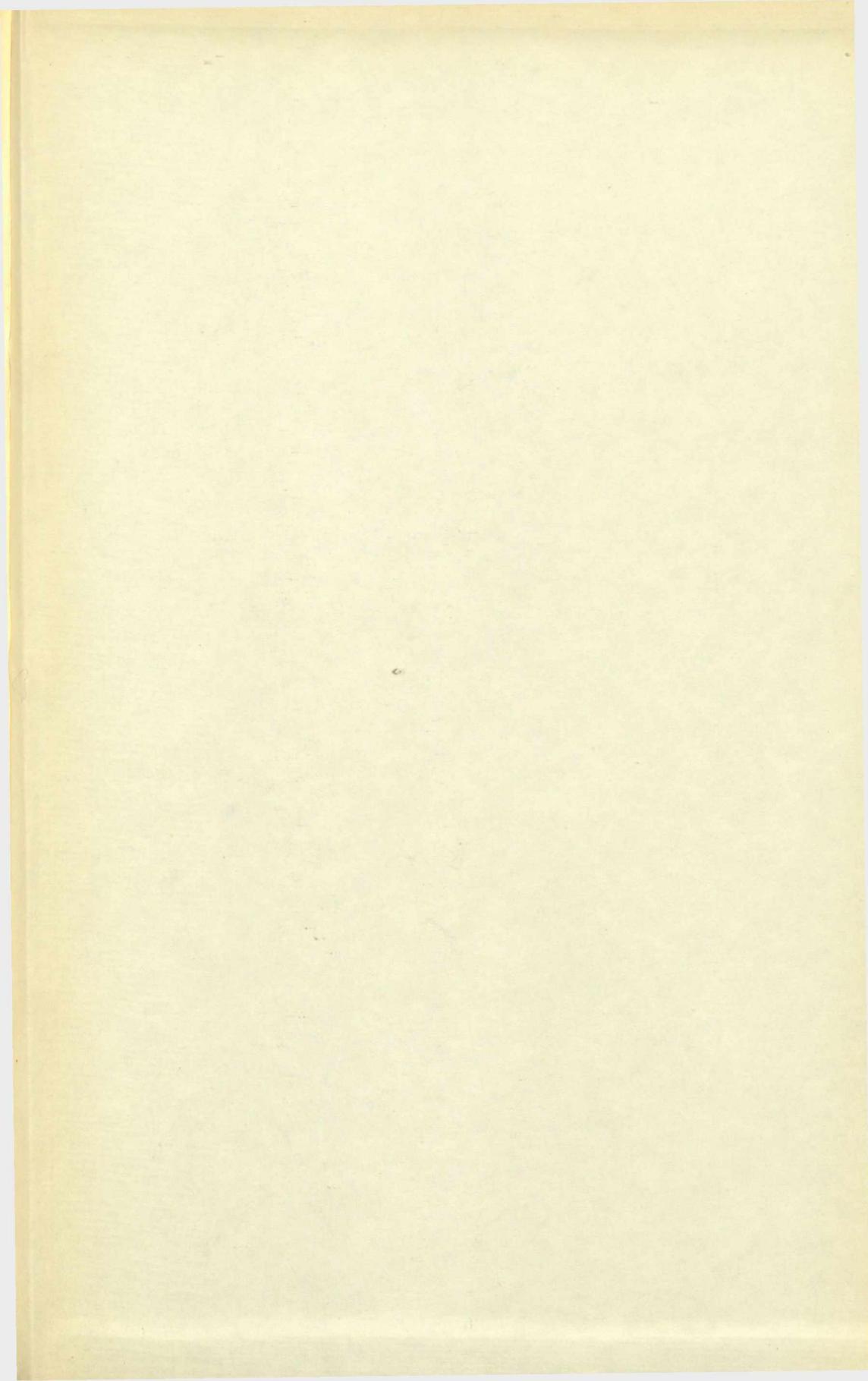












BIBLIOTHEQUE DU PARLEMENT  
LIBRARY OF PARLIAMENT



3 2354 00547 599 4