

BIBLIOTHEQUE DU PARLEMENT

J CANADA. PARL. C. DES C.  
103 COM. PERM. DES CHEMINS DE  
H72 FER, CANAUX, ETC.  
1955

C4 Procès-verbaux et tém.

A4

NAME - NOM

66





CHAMBRE DES COMMUNES

Deuxième session de la vingt-deuxième Législature

1955

---

COMITÉ PERMANENT

DES

# CHEMINS DE FER, CANAUX ET LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES

*Président:* M. H. B. McCULLOCH

---

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule 1

---

Bill 187, Loi concernant les commissaires du havre de New-Westminster

---

SÉANCE DU MARDI 22 MARS 1955

---

TÉMOIN:

M. K. K. Reid, président de la Commission du havre de New-Westminster.

COMITÉ PERMANENT  
DES  
CHEMINS DE FER, CANAUX ET LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES

*Président:* M. H. B. McCulloch

et

Messieurs

Barnett	Fulton	Johnston ( <i>Bow-River</i> )
Batten	Gagnon	Kickham
Bell	Garland	Lafontaine
Bonnier	Gauthier ( <i>Lac Saint-</i>	Langlois ( <i>Gaspé</i> )
Boucher ( <i>Restigouche-</i>	<i>Jean</i> )	Lavigne
<i>Madawaska</i> )	Goode	Leboe
Boucher ( <i>Châteauguay-</i>	Gourd ( <i>Chapleau</i> )	McIvor
<i>Huntingdon-Laprairie</i> )	Green	Meunier
Buchanan	Habel	Montgomery
Byrne	Hahn	Murphy ( <i>Lambton-Ouest</i> )
Campbell	Hamilton ( <i>Notre-Dame-</i>	Murphy ( <i>Westmorland</i> )
Carrick	<i>de-Grâce</i> )	Nicholson
Carter	Hamilton ( <i>York-Ouest</i> )	Nickle
Cauchon	Harrison	Purdy
Cavers	Healy	Ross
Clark	Herridge	Small
Decore	Hodgson	Stanton
Deschatelets	Holowach	Viau
Dupuis	Hosking	Villeneuve
Ellis	Howe ( <i>Wellington-Huron</i> )	Vincent
Follwell	James	Weselak

*Secrétaire du Comité,*  
R. J. GRATIX.

## ORDRES DE RENVOI

CHAMBRE DES COMMUNES,

VENDREDI 4 février 1955.

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

Messieurs

Barnett	Fulton	Lafontaine
Batten	Gagnon	Langlois ( <i>Gaspé</i> )
Bell	Garland	Lavigne
Bonnier	Gauthier ( <i>Lac Saint-</i>	Leboe
Boucher ( <i>Châteauguay-</i>	<i>Jean</i> )	Low
<i>Huntingdon-Laprairie</i> )	Goode	McCulloch
Boucher ( <i>Restigouche-</i>	Gourd ( <i>Chapleau</i> )	McIvor
<i>Madawaska</i> )	Green	Meunier
Buchanan	Habel	Montgomery
Byrne	Hahn	Murphy ( <i>Lambton-Ouest</i> )
Campbell	Hamilton ( <i>Notre-Dame-</i>	Murphy ( <i>Westmorland</i> )
Carrick	<i>de-Grâce</i> )	Nicholson
Carter	Hamilton ( <i>York-Ouest</i> )	Nickle
Cauchon	Harrison	Purdy
Cavers	Healy	Ross
Clark	Herridge	Small
Decore	Hodgson	Stanton
Deschatelets	Hosking	Viau
Dupuis	Howe ( <i>Wellington-Huron</i> )	Villeneuve
Ellis	James	Vincent
Follwell	Johnston ( <i>Bow River</i> )	Weselak
	Kickham	

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

VENDREDI 11 mars 1955.

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

Bill 193 (Q-6 du Sénat) intitulé: "Loi concernant la *London and Port Stanley Railway Company* et la Corporation de la cité de London".

Bill 232 (P-6 du Sénat) intitulé: "Loi concernant *The Bonaventure and Gaspé Telephone Company, Limited*".

LUNDI 14 mars 1955.

*Il est ordonné*—Que le bill suivant soit renvoyé audit Comité:

Bill 187, Loi concernant les commissaires du havre de New-Westminster.

LUNDI 21 mars 1955.

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

MARDI 22 mars 1955.

*Il est ordonné*—Que ledit Comité soit autorisé à faire imprimer les documents et témoignages qu'il pourra juger utiles, et que l'application de l'article 64 du Règlement soit suspendue à cet égard.

*Il est ordonné*—Que le quorum dudit Comité soit réduit de 20 à 12 membres, et que l'application de l'article 63 (1) b) du Règlement soit suspendue à cet égard.

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

*Certifié conforme.*

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

## RAPPORTS À LA CHAMBRE

MARDI 22 mars 1955.

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

### PREMIER RAPPORT

Votre Comité recommande:

1. Qu'il soit autorisé à faire imprimer les documents et témoignages qu'il pourra juger utiles, et que l'application de l'article 64 du Règlement soit suspendue à cet égard.
2. Que son quorum soit réduit de 20 à 12 membres et que l'application de l'article 63 (1) b) du Règlement soit suspendue à cet égard.
3. Que permission lui soit accordée de se réunir pendant les séances de la Chambre.

Le tout respectueusement soumis.

*Le président,*  
H. B. McCULLOCH.

MERCREDI 23 mars 1955.

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

### TROISIÈME RAPPORT

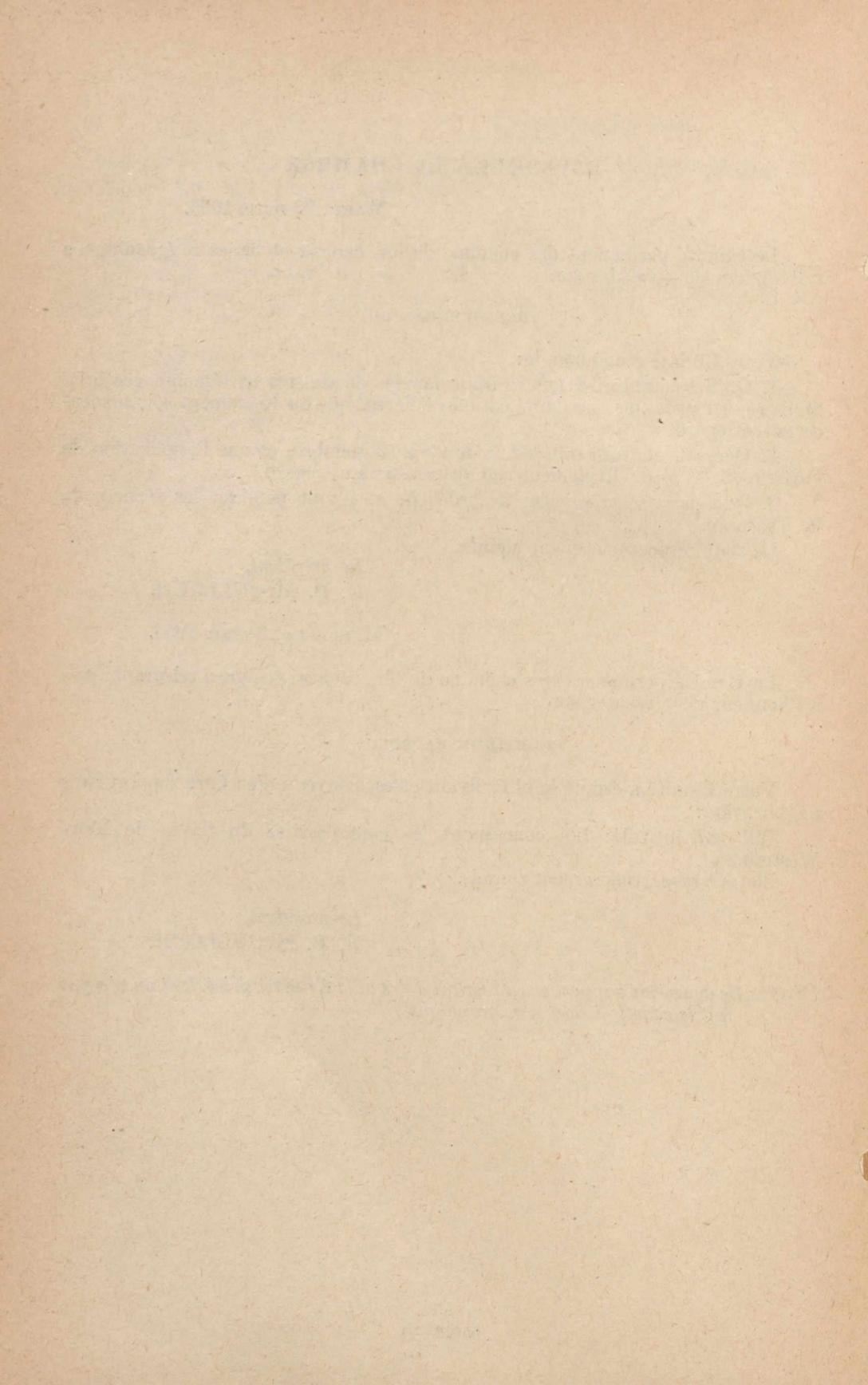
Votre Comité a étudié le bill suivant et est convenu d'en faire rapport sans modification:

Bill 187 intitulé: Loi concernant les commissaires du havre de New-Westminster.

Le tout respectueusement soumis.

*Le président,*  
H. B. McCULLOCH.

(NOTE: *Le deuxième rapport se rapportait à des bills d'intérêt privé dont on n'a pas fait le compte rendu sténographique.*)



## PROCÈS-VERBAL

MARDI 22 mars 1955.

Le Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques se réunit aujourd'hui à 3 h. 30 de l'après-midi, sous la présidence de M. H. B. McCulloch.

*Présents:* MM. Batten, Bonnier, Byrne, Carrick, Cauchon, Cavers, Decore, Deschatelets, Garland, Gauthier (*Lac Saint-Jean*), Goode, Green, Habel, Hahn, Hamilton (*York-Ouest*), Harrison, Hodgson, Hosking, Holowach, Howe (*Wellington-Huron*), James, Johnston (*Bow-River*), Lafontaine, Langlois (*Gaspé*), Lavigne, Meunier, Murphy (*Lambton-Ouest*), Nicholson, Purdy, Small, Villeneuve et Weselak.

*Aussi présents:* M. K. K. Reid, président de la Commission du havre de New-Westminster; MM. H. V. Anderson, directeur des Services de la marine, et R. R. Macgillivray, conseiller juridique, tous deux du ministère des Transports.

Le Comité commence l'étude du bill 187 intitulé: Loi concernant les commissaires du havre de New-Westminster.

Sur la proposition de M. Langlois (*Gaspé*),

*Il est résolu*—Que le Comité fasse imprimer 750 exemplaires en anglais et 200 exemplaires en français des Procès-verbaux et Témoignages se rapportant au bill 187 intitulé: Loi concernant les commissaires du havre de New-Westminster.

M. Langlois (*Gaspé*), adjoint parlementaire au ministre des Transports, fait un exposé pour expliquer ledit bill.

M. Reid, appelé, fait un exposé des buts dudit bill et est interrogé à cet égard.

Les articles 1 à 4 inclus et le titre sont étudiés séparément et adoptés.

Le bill est adopté et le président est chargé d'en faire rapport à la Chambre sans modification.

A 4 h. 20 de l'après-midi, le Comité s'ajourne pour se réunir de nouveau sur convocation du président.

*Le secrétaire du Comité,*  
R. J. Gratix.



## TÉMOIGNAGES

22 mars 1955,  
3 h. 30 de l'après-midi.

Le PRÉSIDENT: Veuillez bien, messieurs, faire silence. Bill 187 intitulé: Loi concernant les commissaires du havre de New-Westminster.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Monsieur le président, il appartient aux membres du Comité de décider si, oui ou non, je dois faire un exposé des buts du présent bill.

M. GREEN: Je vois que le président de la Commission du havre est ici; il pourrait peut-être nous expliquer le but du bill. Cependant, je serais heureux d'entendre l'adjoint parlementaire.

Le PRÉSIDENT: Je crois préférable de l'entendre d'abord.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Monsieur le président, je serai aussi bref que possible, parce que j'ai fait un exposé en détail à la Chambre lorsque la résolution a été présentée. Ainsi que les députés qui étaient à la Chambre à cette occasion le savent, un syndicat anglais ayant à sa tête la succession du duc de Westminster a acquis l'île Annacis dans le havre de New-Westminster (C.-B.), et il se propose de l'aménager en vue d'y créer un centre industriel. Le ministère des Transports a été informé que le syndicat prévoit une mise de fonds initiale de 4 à 6 millions de dollars environ (laquelle pourrait bien atteindre 100 millions avec les années) pour la construction de fabriques, l'aménagement de chemins, de systèmes d'égout, etc., pour environ 200 établissements industriels.

Depuis plusieurs mois, il y a eu des pourparlers entre le syndicat, le ministère des Transports et celui des Travaux publics, de même que les commissaires du havre de New-Westminster, touchant une demande des promoteurs de construire une chaussée qui permettrait l'accès de l'île Annacis par rail ou grande route. Les représentants du syndicat ont été informés que le ministère des Travaux publics n'approuverait pas la construction d'une chaussée qui bloquerait complètement le chenal d'Annacis, parce qu'un tel aménagement augmenterait le danger d'inondation, mais qu'il serait disposé à approuver une construction partie chaussée, partie pont sur chevalets.

Les commissaires s'attendent à ce que ce centre industriel de l'île Annacis ait pour résultat d'augmenter de beaucoup l'activité du havre. En outre, l'aménagement proposé fournirait accès à l'île Robson, qui est adjacente à l'île Annacis et appartient aux commissaires.

Afin de permettre aux commissaires de commencer la construction du pont et de la chaussée, leur règlement n° 159 a été approuvé par l'arrêté en conseil C.P. 1954-1454, en date du 22 septembre 1954. Ils ont été ainsi autorisés de tirer sur leur fonds de réserve jusqu'à concurrence de \$200,000 en attendant la présentation du présent bill d'emprunt, les commissaires devant remettre l'argent dans le fonds sur réception de celui emprunté en vertu du bill.

Je désire ajouter que nous avons parmi nous aujourd'hui M. K. K. Reid, président de la Commission du havre de New-Westminster. Nous avons aussi M. H. V. Anderson, directeur des Services de la marine au ministère des Transports, et un représentant de notre contentieux. Je suis sûr que ces messieurs seront heureux de fournir au Comité tous les renseignements désirés.

Le PRÉSIDENT: Le Comité est-il prêt à entendre M. Reid maintenant?

M. GOODE: Oui, mais avec l'entente que l'adjoint parlementaire sera présent pour parler sur les questions de politique gouvernementale.

**M. K. K. Reid, président de la Commission du havre de New-Westminster, est appelé :**

Le TÉMOIN: Je suis très heureux d'avoir l'occasion de me présenter de nouveau devant vous. J'étais ici lorsqu'il s'est agi de l'autre bill; vous avez été bien bons pour nous dans le temps, et nous espérons que tout va encore bien se passer. Pour ajouter à ce que l'adjoint parlementaire a déjà dit, je désire simplement préciser que l'île en question a une superficie de 1,200 acres et qu'elle rappelle quelque peu l'aménagement de la propriété Grosvenor, près de Manchester, en Angleterre. Nous avons eu des pourparlers pendant environ trois ans sur le sujet, et un des premiers renseignements que nous a fournis le procureur de la propriété Grosvenor était à l'effet que plus de 60,000 personnes y étaient employées près de Manchester. J'ai cru qu'il était un peu trop optimiste, mais j'ai trouvé par la suite qu'il ne l'était pas. Il s'exprimait plutôt avec modération, parce que le nombre des employés est réellement plus élevé que cela. Nous avons cru que l'aménagement de l'île créerait de l'emploi et que tout ce qui pouvait être fait dans ce sens valait la peine d'être étudié. Il ne s'agit pas d'un objet pour vendre des actions ou faire souscrire du capital. Ces gens-là apportent leurs capitaux pour la mise en valeur de l'endroit. Ils achètent le terrain, aménagent la propriété, installent tous les services, construisent les routes, les bâtiments pour loger l'administration et le reste, puis ils les louent pour une période prolongée. Alors, ce n'est pas le cas de construire et de vendre quelque chose pour obtenir autre chose. Ils vont bien et ils vont continuer. Le bâtiment de l'administration est à peu près terminé et plusieurs routes ont été aménagées. D'après notre entente, ils doivent dépenser une somme considérable avant que nous songions à la construction d'une chaussée conduisant à leur propriété, bien que le projet comporte la mise en valeur de 100 acres qui nous appartiennent. Nous voulions nous assurer que c'était leur intention d'aller de l'avant et c'est pourquoi nous nous sommes entendus pour qu'ils dépensent quatre millions avant l'expiration de la présente année. C'est la situation, et je crois qu'ils dépenseront ce montant. Je crois que c'est la seule entreprise du genre au Canada où des gens apportent leur propre capital pour la mise en valeur d'une propriété. Il y en a qui se sont demandé: "Pourquoi viennent-ils ici? Pourquoi ne s'établissent-ils pas dans une autre partie du continent, dans l'est du pays ou à Vancouver et ses environs?" C'est bien vrai, mais connaissant la géographie de la terre ferme inférieure, vous pouvez facilement comprendre que tout l'espace à Vancouver en direction du havre est déjà à peu près occupé et que, par conséquent, le développement doit être en direction de l'est; la région du fleuve Fraser est l'endroit logique. Nous avons demandé au gouvernement la permission de puiser dans notre fonds de réserve, parce qu'il nous faut donner de l'élan au projet et qu'il leur a fallu transporter les hommes et les matériaux à l'île au moyen de bateaux ou de chalands. Leur gérant en Colombie-Britannique m'a dit que cela leur coûtait \$800 par jour, et c'est pourquoi ils désirent vivement se rendre à l'île par camion ou chemin de fer. C'est pourquoi nous voulions leur venir en aide pour qu'ils puissent aller de l'avant. Lorsque nous avons songé à présenter un bill l'an dernier, il était trop tard pour l'obtenir, et c'est la raison de la requête des intérêts Grosvenor pour que nous hâtions le projet et leur épargnions de l'argent.

Les 100 acres que nous possédons là sont un endroit très propice à la navigation et nous croyons pouvoir être en mesure d'y installer une compagnie. Je ne saurais vous en dévoiler le nom mais, en réalité, le procureur de la compagnie de navigation et celui de la Commission du havre sont à étudier les détails d'un contrat qui sera passé avant longtemps, je l'espère. La compagnie louera à peu près tout notre champ de sable provenant du dragage annuel. C'est en plus de notre petite île Robson; les deux ont une superficie d'environ 100 acres. Sur une longueur de 4,200 pieds faisant face à la mer, il y a de la place pour 10 navires, lorsque la marée s'y prête; il ne faudra que très peu de dragage. Les locataires construiront un dock immédiatement et d'autres au besoin.

Il est un peu difficile de se faire une image de ce que le projet signifie pour la région. J'ai eu dernièrement l'avantage de lire un article écrit par M. Wilson, professeur adjoint à la *Marketing School of Commerce* de l'Université de la Colombie-Britannique. L'article est intitulé "I wonder". Il y est question de l'île Annacis et de ce qu'elle signifie pour la Colombie-Britannique. Je recommande la lecture de cet article aux membres du Comité qui veulent avoir une idée claire de ce que le projet comporte.

Je ne le sais pas, monsieur le président, mais je suppose qu'il y aura des questions à poser. Je dois dire que dans l'aménagement de l'île Annacis, c'est le ministère des Travaux publics qui doit approuver tous les travaux. C'est lui qui a accordé la permission de construire la chaussée et le pont sur chevalets dans la proportion de 50-50, c'est-à-dire qu'il y aura 50 p. 100 de chaussée et 50 p. 100 de pont sur chevalets. Alors, 50 p. 100 de la longueur, soit environ 600 pieds, permettra le libre passage des eaux.

M. GOODE: Avez-vous une carte?

Le TÉMOIN: Je devrais en avoir un nombre suffisant pour tous les membres du Comité à ce stade, mais comme ce n'est qu'à la dernière minute qu'on m'a demandé d'être présent à la séance, j'ai été dans l'impossibilité de me les procurer. Cependant, j'en ai une que vous pouvez voir.

(La carte est déposée et étalée pour les membres du Comité.)

*M. Cavers:*

D. L'île est-elle contiguë à un quartier industriel ou à un quartier résidentiel?—R. Il y a des industries et des résidences dans la région à l'ouest de la chaussée et du pont sur chevalets. (Au sud).

D. S'il en est ainsi, avez-vous conclu une entente quelconque avec la région industrielle au sujet des égouts, de la destruction des déchets et des ennuis causés par la fumée?—R. Les intérêts Grosvenor se sont occupés de tous les services.

*M. Murphy (Lambton-Ouest):*

D. Combien ont-ils engagé dans l'île proprement dite?—R. Je ne saurais vous le dire; on ne m'a pas donné les chiffres.

D. Est-ce que c'était compris dans les 4 millions?—R. Non. On m'a dit qu'une grande partie de l'île a été achetée en sterling d'un syndicat de la mère-patrie qui la détenait depuis nombre d'années.

*M. Cavers:*

D. Est-ce que cette île sera utilisée comme projet industriel ou, en partie, comme lotissement?—R. Entièrement industriel. Ils fournissent tous les services, construisent les bâtiments, puis les louent à bail à long terme.

*M. Hahn:*

D. Est-ce que, par hasard, cette île est exposée aux inondations? A-t-elle été inondée en 1948?—R. L'île n'a pas été inondée en 1948; l'eau s'est quelque peu infiltrée à travers les digues, mais ils projettent de rehausser l'île avec du limon au-dessus des digues. C'est ce qu'ils font actuellement. En réalité, ils obtiennent tout le limon qu'ils peuvent pendant les travaux de dragage, puis ils s'entendent avec une compagnie de dragage privée pour obtenir un remblai additionnel; ils ont la permission de draguer 1,400,000 verges cubes du lit de la rivière.

D. Ont-ils commencé la construction d'un bâtiment ou d'autres choses, comme des routes, pour démontrer leur bonne volonté?—R. Le bâtiment de l'administration est à peu près terminé, et plusieurs chemins aux environs du bâtiment ont été complétés.

D. Y a-t-il une entente portant que nous allons être responsables des facilités de havre?—R. D'après l'entente conclue, ils n'établiront pas de compagnies de navigation sur l'île et, de notre côté, nous n'établirons pas d'industries sur nos 100 acres. Nous allons fournir les facilités de transport par eau et nous espérons être en mesure de remplir toute cette obligation. Il faut admettre cependant la construction d'un dock par une compagnie qui en a besoin pour son propre usage, mais c'est la seule exception.

D. Au cours du débat primitif sur le présent bill à la Chambre, j'ai attiré l'attention sur la nécessité d'un dragage plus profond. Est-ce que l'on y voit? Quel arrangement fait-on pour voir à ce que les navires de haute mer puissent atteindre l'île?—R. Le dragage est du domaine du ministère des Travaux publics et il y a eu collaboration complète entre ce dernier et la Commission du havre pour autant qu'il s'agit du dragage. Naturellement, la période difficile pour les navires de remonter la rivière est après la crue du printemps. Il n'y a pas de dépôt de limon pendant la crue, mais il y en a lorsque la crue baisse. Le grand problème est de faire le dragage aussitôt que possible après la crue. C'est pourquoi le ministère des Travaux publics a trois dragues aux endroits les plus difficiles, afin que le retard causé à la navigation soit le moindre possible. Comme les membres du Comité ont pu l'entendre dire, notre but final est une profondeur de 30 pieds jusqu'au golfe. Nous avons expédié de pleines cargaisons de grain et d'autres denrées. Naturellement, il nous faut profiter de la marée. Une marée de 12 pieds à la tête des dunes occasionne une hausse de 5 pieds à New-Westminster. Il y a une différence de sept pieds.

D. Le ministère des Travaux publics a-t-il laissé entendre qu'il était prêt à vous donner une profondeur de 30 pieds jusqu'au golfe?—R. Je ne puis dire 30 pieds, mais il n'a pas encore dit "non".

*M. Hamilton:*

D. Quel est le régime de propriété? Est-ce que la compagnie construit des bâtiments, puis les loue ou les vend?—R. Elle construit selon les besoins des locataires avec qui elle passe un bail à long terme.

D. A propos de la construction et du remblai de limon dont vous avez parlé, est-ce que tous les bâtiments devront être sur pilotis?—R. Non; seulement ceux destinés à l'industrie lourde.

*M. Goode:*

D. Monsieur le président, je crois que le Comité devrait savoir que M. K. K. Reid est, dans ce genre d'entreprise, un des plus habiles administrateurs que nous ayons jamais eus dans la Colombie-Britannique, et je crois aussi que le Comité doit être félicité pour avoir devant lui un gentleman de ce calibre. Monsieur Reid, à quel total cette somme de \$200,000 portera-t-elle la dette de la Commission du havre de New-Westminster?—R. Nous avons actuellement un emprunt qui a d'abord été contracté lorsque le grenier a été construit. Nous avons d'abord emprunté \$700,000, puis un peu plus de \$274,000 pour terminer le grenier, soit un total de \$974,537. Ce montant global a fait l'objet d'une nouvelle émission en 1948 lorsque les obligations sont arrivées à échéance. Le grenier a été construit en 1928-1929. Les obligations étaient payables en devises américaines et, depuis l'échéance, les titres de la nouvelle émission sont payables en devises canadiennes.

D. Est-ce qu'une partie de ces \$974,000 a été remboursée?—R. Non.

D. Compte tenu de ces \$200,000, nous pouvons alors dire qu'une somme de plus d'un million de dollars sera due au gouvernement ou au public pour le compte de la Commission?—R. Je dois dire que le montant serait plus élevé que cela.

D. Peut-être. Où cet argent a-t-il été dépensé dans Westminster?—R. Les nouveaux docks se trouvent situés dans la ville de New-Westminster.

D. Peut-on conclure que tout cet argent a été dépensé dans les confins de la ville de New-Westminster?—R. Non.

D. Exception faite du grenier qui se trouve dans la municipalité de Surrey, tous les autres fonds obtenus par la Commission du havre ont été dépensés dans les limites de la ville de Westminster?—R. Oui.

D. Pas un dollar de ces emprunts a été dépensé en dehors des confins de New-Westminster, à l'exception du grenier de Surrey?—R. C'est exact, mais je dois ajouter que l'île Annacis et le remblai de sable se trouvent dans la municipalité de Delta, et que la chaussée sera moitié dans New-Westminster et moitié dans Delta.

D. Bien qu'il puisse y avoir des divergences d'opinions sur le programme, je crois que cette dépense de \$200,000 est nécessaire. Je vais appuyer la mesure, parce que je crois que l'aménagement sera à l'avantage non seulement du voisinage immédiat, mais aussi à celui de toute la Colombie-Britannique.

*M. Cavers:*

D. Savez-vous combien coûtera la construction de la chaussée et du pont sur chevalets?—R. La plus basse soumission était de \$224,000.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Comment vous proposez-vous de vous faire rembourser cet argent; en exigeant un péage?

Le TÉMOIN: Non, au moyen de baux sur le rivage et de l'aménagement de notre propre territoire. Nous croyons que la location de ce dernier rapportera suffisamment pour pourvoir à l'intérêt et au fonds d'amortissement de cet emprunt.

M. GOODE: Si cet aménagement doit coûter des millions de dollars à une entreprise industrielle privée, pourquoi le gouvernement fédéral serait-il intéressé dans un prêt de \$200,000? Pourquoi ces gens-là ne construisent-ils pas eux-mêmes le pont sur chevalets? Je connais la réponse à la question, mais je crois qu'elle doit être posée pour l'avantage des membres du Comité qui viennent de l'Est.

Le TÉMOIN: Je puis répondre à cela, bien que vous connaissez la réponse, comme vous le dites, monsieur Goode. La raison est simple. La question a été débattue avec l'ancien ministre des Transports et la raison était que si les intérêts Grosvenor construisaient le pont, il deviendrait une propriété privée. Comme nous avons là notre propre aménagement, nous avons cru que dans l'intérêt du public, il devait être une traverse publique.

M. GOODE: D'accord.

M. HAHN: Le témoin peut-il nous dire si l'activité du havre a augmenté à un point où l'on pouvait s'attendre aux présents développements?

Le TÉMOIN: Oui, il y a eu augmentation graduelle. Nous avons eu l'an dernier 43 navires de plus que l'année précédente. Au cours de l'année dernière, 439 navires de haute mer sont entrés dans notre port. Nous envisageons l'avenir autant que nous le pouvons et nous croyons que le présent aménagement assurera cet avenir pendant un certain temps.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Le témoin peut-il nous dire quand il y aura réellement des établissements industriels sur l'île?

Le TÉMOIN: Je suis informé que des bâtiments destinés à une entreprise seront terminés le 1<sup>er</sup> septembre et que l'on espère en terminer d'autres par la suite.

*M. Nicholson:*

D. La province de la Colombie-Britannique a-t-elle été invitée à participer au projet?—R. Seule la municipalité de Delta a été invitée, parce que c'était une occasion de mettre en valeur une partie de son territoire, mais elle nous a dit qu'elle n'avait pas l'argent voulu.

D. La province n'était-elle pas intéressée dans une entreprise de ce genre?—  
R. La province n'a rien à faire avec notre port qui relève du gouvernement fédéral.

M. GOODE: Ce sont des eaux fédérales, n'est-ce pas?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Le Comité serait peut-être intéressé à savoir où en sont rendus les travaux.

Le TÉMOIN: Oui. Tout le pilotage et le renflouage en sable sont terminés sur la partie qui forme la chaussée; il y a exactement deux semaines, deux représentants des intérêts Grosvenor et moi-même avons fait le premier voyage en camion. Environ 75 p. 100 des travaux sont terminés.

M. HAHN: La Commission a-t-elle déjà loué une partie de son terrain en bordure?

Le TÉMOIN: Pas encore. Nous espérons que l'entreprise avec laquelle nous sommes en pourparlers louera tout le remblai de sable. Nous avons besoin de revenus.

*M. Goode:*

D. Je voudrais me renseigner davantage sur la Commission. Elle se compose actuellement de trois membres, n'est-ce pas?—R. Oui.

D. Qui sont-ils?—R. Deux sont nommés par le gouvernement fédéral, M. Gifford et moi-même, et un est désigné par la ville de New-Westminster.

D. Tous trois demeurent à New-Westminster?—R. Oui.

D. Depuis combien de temps?—R. Le commissaire Dennis, depuis 19 ans, et je n'ose pas vous dire depuis combien de temps M. Gifford et moi-même y demeurons.

D. Je comprends. Depuis plus de 25 ans? . . .

*M. Weselak:*

D. Pouvez-vous évaluer l'actif total en immobilisations de la commission?—R. D'après l'état préparé par notre vérificateur, et dont j'ai ici une copie au crayon, l'actif était de \$2,177,719 le 31 décembre 1954.

D. Nous n'entendons rien de ce qui se passe.—R. Très bien, je vais parler plus fort.

D. Je ne parle pas du témoin, mais des autres questionneurs.

M. HOSKING: Vous nous avez dit qu'il existait un certain danger d'inondation dans la région.

Le TÉMOIN: Non. Il aurait pu y avoir danger d'inondation si nous avions fermé le chenal.

M. HOSKING: Le danger n'existe plus maintenant?

Le TÉMOIN: C'est ce que nous espérons.

Une VOIX: Il a répondu à tout cela il y a une demi-heure.

M. HOSKING: Ces réponses ne me donnaient pas entière satisfaction. Je veux simplement m'assurer que nous n'aurons pas à payer des dommages.

Le TÉMOIN: Le ministère des Travaux publics voulait se protéger contre ce danger en laissant la moitié du chenal ouverte.

*M. Hahn:*

D. Vous avez dit que l'on dépose du limon sur l'île. Pouvez-vous nous donner une idée du rehaussement de l'île?—R. Ce banc de sable est probablement à cinq pieds au-dessus de la marée haute dans le moment et je suppose que le niveau sera bien au-dessus de la marée haute.

D. Qu'entendez-vous par "bien au-dessus"?—R. Deux ou trois pieds, ou peut-être quatre pieds. C'est tout ce qui sera nécessaire.

M. CAVERS: Vous avez dit à un membre du Comité que ce n'est pas votre intention d'exiger un péage. Quel revenu vous attendez-vous de retirer du pont lui-même?

Le TÉMOIN: Aucun.

M. GOODE: C'est de bonne politique: une entreprise industrielle considérable procure de l'emploi dans la province de la Colombie-Britannique et nous dépensons \$200,000 pour l'aider à le faire.

Le TÉMOIN: C'est tout ce que nous avons à dépenser.

*M. Hamilton:*

D. Avons-nous une idée quelconque du nombre des emplois qui seront créés?—R. C'est un programme de longue portée. Ces gens-là ne peuvent dépenser ce montant du jour au lendemain. Le gérant m'a dit que lorsque le projet sera complété, il en aura coûté environ 100 millions de dollars.

D. Qu'est-ce que cela signifie en fait d'emplois?—R. Je crois avoir déjà parlé d'un programme semblable que l'entreprise a exécuté près de Manchester où 60,000 personnes sont employées.

M. MURPHY (*Lambton-Ouest*): Je suppose que le nombre d'hommes actuellement au travail est assez élevé?

Le TÉMOIN: Entre 150 et 200.

*M. Goode:*

D. Je voudrais parler un peu du territoire sur lequel la Commission du havre exerce son autorité, parce que, comme M. Reid le sait, j'ai des idées bien arrêtées sur cette question. Quelle est l'étendue du territoire qui tombe sous l'autorité directe de votre commission?—R. A partir du ruisseau Kanaka en remontant le cours d'eau, puis en remontant la Pitt jusqu'au lac Pitt des deux côtés du cours d'eau; ensuite, en descendant, des deux côtés jusqu'à l'île Tilbury, puis en suivant le bras nord jusqu'aux confins de la ville de New-Westminster.

D. Vous avez la haute main sur les droits de plage de l'île Tilbury jusqu'au ruisseau Kanaka?—R. C'est exact.

D. Quel revenu retirez-vous actuellement de ces droits de plage? Avez-vous les montants pour l'année 1954? J'ai ceux de 1952, mais non pas de 1954. Pendant que l'on va chercher le total de 1954, puis-je insérer au compte rendu ceux que j'ai ici, parce que j'ai l'intention d'y revenir. En 1952, les recettes provenant des droits de plage dans la municipalité de Delta ont été de \$2,274; de Richmond, \$646; de Surrey, \$3,710; de Maple-Ridge, \$5,039; des prairies Pitt, \$4,670; de Coquitlam, \$1,605; de Fraser-Mills, \$1,803; de Port-Coquitlam, \$3,571; et de la ville de New-Westminster, \$6,500. Est-ce que ces montants sont exacts?—R. Non, celui de la ville de New-Westminster est trop bas; il serait plutôt d'environ \$10,000. Une bonne partie de la propriété dans les limites de la ville a été concédée par la Couronne et nous ne retirons pas de revenus de ce côté. En réponse à votre question concernant les revenus de l'année dernière, je dois dire qu'ils ont été de \$55,794.

D. Quelle partie de ce montant provient de la ville de New-Westminster?—R. Près de \$10,000; \$9,818 exactement.

D. Ai-je raison de dire qu'en 1952, votre commission a retiré un peu plus de \$25,000 des autres localités et \$10,000 de la ville de New-Westminster et que d'après vos chiffres, vous avez retiré \$55,000 en 1954 dont \$10,000 de la ville de New-Westminster?—R. C'est exact.

D. Donc, les autres localités ont payé quatre fois le montant de la ville de New-Westminster?—R. Oui, si c'est la manière dont vous l'entendez.

D. C'est la manière dont je l'entends.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, l'article 1, "titre abrégé", est-il adopté?

Adopté.

L'article 2 "prêts à la corporation" est-il adopté?

Adopté.

L'article 3 "obligations" est-il adopté?

Adopté.

L'article 4 "remboursement des prêts" est-il adopté?

4. Le principal et l'intérêt des sommes prêtées à la Corporation en vertu de la présente loi sont remboursables par la Corporation sur tous ses tarifs, péages, amendes et autres sources de revenus et prennent rang à titre de première charge sur ce qui précède, sous réserve du remboursement des obligations émises par la Corporation avant l'entrée en vigueur de la présente loi.

M. GOODE: Monsieur le président, je vais essayer d'expliquer pourquoi ma ville de Richmond devrait avoir un commissaire. Voici ce que l'on lit à l'article 4:

4. Le principal et l'intérêt des sommes prêtées à la Corporation en vertu de la présente loi sont remboursables par la Corporation sur tous ses tarifs, péages, amendes et autres sources de revenus. . .

J'ai consigné au compte rendu les chiffres de 1952 et M. Reid nous a fourni ceux de 1954 qui, d'après moi, démontrent que quatre fois le revenu de la Commission provient des localités autres que New-Westminster.

Je ne dois pas poser cette question à M. Reid, parce qu'il s'agit d'une question de politique gouvernementale. C'est pourquoi j'ai demandé à l'adjoint parlementaire cet après-midi à la Chambre s'il serait présent. Je lui ai demandé, tout comme je l'ai demandé au ministre des Transports d'ailleurs, qui nommait les sept membres de la Commission du havre de Winnipeg-Saint-Boniface.

Comme vous vous en souvenez, on a répondu que tous ces membres étaient nommés par la municipalité. Puis, le 14 mars, j'ai dit ce qui suit à la Chambre:

Monsieur l'Orateur, bien qu'on se propose de déférer le bill à un comité, je tiens à signaler qu'à mon avis il y aurait lieu d'élargir les cadres de la Commission du havre de New-Westminster. J'ajoute que les gens de ma circonscription s'intéressent beaucoup aux sommes que dépense cet organisme. Je porterai la question à l'attention du ministre au cours des réunions du comité dont je suis membre.

J'ai fait cela afin de ne pas prendre l'adjoint parlementaire à l'improviste.

Je vous ai dit, monsieur le président et messieurs, que les localités autres que la ville de New-Westminster paient quatre fois autant que cette dernière.

Je représente la ville de Richmond qui a plusieurs milles de plage sur le chenal principal du Fraser et ce chenal, jusqu'à l'île Tilbury, est sous l'autorité de la Commission du havre de New-Westminster. Sauf le respect que je dois à M. Reid, je considère que nous, de Richmond, devrions avoir l'un des commissaires.

Je ne puis demander à M. Reid s'il serait contre cette proposition, parce que c'est une question de politique gouvernementale. Cependant, je vais demander à l'adjoint parlementaire s'il y aurait moyen de nommer à la Commission et dans un avenir prochain des représentants des localités situées le long du chenal principal du Fraser.

L'adjoint parlementaire peut-il répondre à cette question maintenant? Je lui demande s'il peut nous donner quelques explications sur le fait de nommer à la commission un représentant de Richmond. Quelle serait l'attitude du ministère à cet égard?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Monsieur le président, j'ai écouté attentivement les réflexions de M. Goode, bien qu'elles ne se rattachent pas tout à fait au bill que nous avons devant nous.

M. Goode a comparé la Commission du havre de New-Westminster à celle de Winnipeg-Saint-Boniface. Pour suivre sa comparaison, je dois d'abord signaler que les commissaires du havre de Winnipeg-Saint-Boniface ne sont pas

payés, alors que les commissaires du havre de New-Westminster le sont. Pour la gouverne des membres du Comité, j'ajoute que le président du havre de New-Westminster reçoit un traitement de \$4,800 par année; les autres membres de la Commission reçoivent \$1,600 chacun. Il est aussi bien difficile de comparer les deux commissions, parce que, comme les membres du Comité le savent sans doute, la Commission du havre de Winnipeg-Saint-Boniface n'est pas très occupée. A vrai dire, elle ne fait que réglementer la circulation sur les deux rivières qui se trouvent à cet endroit.

C'est en 1951, je crois, que le nombre des membres de la Commission du havre de North-Fraser a été porté de trois à cinq; quatre des membres sont maintenant nommés par arrêté en conseil, alors que le cinquième est nommé conjointement par les autorités municipales de Richmond, Burnaby et Vancouver.

Si le même principe était adopté à l'égard de la Commission du havre de New-Westminster, il faudrait amender la loi et y insérer une disposition à l'effet que fût nommé un commissaire pour représenter conjointement les dix localités qui relèvent de la Commission du havre de New-Westminster. L'autre moyen consisterait à nommer dix commissaires additionnels pour plaire à toutes les localités intéressées.

Le ministère n'a pas établi de ligne de conduite définie à cet égard. Il pourrait considérer favorablement la nomination d'un autre commissaire à la Commission du havre de New-Westminster, membre qui serait désigné conjointement par les dix localités à la condition probable que, comme il en est de la Commission du havre de Winnipeg-Saint-Boniface, il rende ses services gratuitement et à titre consultatif seulement.

Toutefois, et comme je l'ai déjà dit, bien qu'aucune ligne de conduite définie n'ait été établie à cet égard, je suis convaincu que le ministère se fera un plaisir d'étudier davantage les exposés de fait de M. Goode. Je dois ajouter que la raison pour laquelle nous n'avons pas étudié la question davantage jusqu'à présent est que nous ne pouvons pas augmenter le nombre des commissions en amendant le bill actuel.

Comme vous le savez, nous ne pouvons rien ajouter au bill. Il faudrait absolument un autre bill pour augmenter le nombre des commissaires.

M. CAVERS: Il n'y a rien dans le présent bill qui le prévoit.

M. GOODE: Oui, il y a quelque chose dans le bill. Le 14 décembre 1951, j'ai eu l'occasion de prendre la parole en Chambre au sujet d'un autre bill, celui de la Commission du havre de North-Fraser. Quelques-uns des députés se souviennent que M. Mayhew était alors ministre des Pêcheries; et nous avons discuté une question semblable sur le parquet de la Chambre. Je dois faire remarquer que bien que l'adjoint parlementaire ait bien soin de dire que les commissaires du havre de Winnipeg-Saint-Boniface ne sont pas rémunérés, il n'en est pas moins vrai que ceux de la Commission du havre de North-Fraser le sont. J'ai devant moi le texte des paroles de M. Mayhew. Il a déclaré dans le temps que vu qu'il s'agissait de dépense de deniers publics, il était de la plus haute importance que les localités situées le long du fleuve fussent représentées à la commission du havre.

J'ai soutenu exactement le contraire de ce que je préconise maintenant. Je ne voulais pas que la Commission du havre fût chargée, et pour une bonne raison, mais je dois faire remarquer que le ministre des Pêcheries connaissait beaucoup mieux que moi ce qu'il fallait faire pour le bien du pays. Par conséquent, je change maintenant mon raisonnement, parce que sa conception était plus vaste et plus avancée que la mienne. Il avait probablement raison lorsqu'il a répondu dans le temps que la commission devrait être élargie. Je raisonne maintenant comme l'hon. ministre d'alors, c'est-à-dire que cette commission devrait aussi être élargie. Je crois que la ville de Richmond devrait y être représentée.

M. MURPHY (*Lambton-Ouest*) : Monsieur le président, je crois que le présent débat dépasse le domaine de la question que nous avons à étudier ici, et je demande une décision à cet égard. Je crois que nous perdons du temps. Je fais grand cas de l'exposé de M. Goode, mais il me semble que ce n'est pas l'endroit, parce qu'il n'y a rien dans le bill qui nous permette de discuter du nombre des commissaires, encore moins d'y ajouter.

M. GOODE : Je dois discuter la question parce que, comme je l'ai déjà dit, c'est la seule occasion que j'aurai de présenter le point de vue de mes électeurs touchant la Commission du havre de New-Westminster au cours de la présente session.

M. NICHOLSON : Je crois que vous devriez vous prononcer sur ce point, monsieur le président.

M. GOODE : Monsieur le président, j'ai le droit de parler avant que vous ne rendiez votre décision, et j'ai aussi le droit de faire observer que je me conforme au règlement, parce que je m'en écarte bien rarement.

M. CAVERS : Bien, vous vous en écarterez actuellement.

M. GOODE : L'article 4 mentionne d'autres sources de revenus qui sont dévolues à la Commission de New-Westminster. Je signale que la ville de Richmond en paiera une partie, et je crois être dans les limites du règlement en faisant cet exposé. Comme membre du Parlement, c'est ma tâche de représenter les électeurs qui m'ont demandé de faire valoir leurs vues, en particulier le *Board of Trade* de Richmond. Ainsi que M. Reid le sait, le conseil de Richmond m'a demandé d'accomplir ma tâche, et c'est ce que je fais.

M. NICHOLSON : Monsieur le président, j'en appelle au règlement. D'après moi, l'article 4 a trait au remboursement des prêts et il m'est absolument impossible d'y trouver quelque chose qui se rapporte à ce que nous a dit M. Goode.

M. GOODE : Je dois dire que j'ai consigné mes observations au compte rendu. J'ai fait ce que je désirais et je reprends mon siège.

M. MURPHY (*Lambton-Ouest*) : Nous sommes tous satisfaits.

M. HAHN : Monsieur le président, pour faire suite à ce que vient de dire M. Goode, permettez-moi d'ajouter que je représente les localités de l'autre côté de la rivière de même que la ville de New-Westminster.

M. MURPHY (*Lambton-Ouest*) : Allez-vous, vous aussi, venir à l'encontre du règlement?

M. HAHN : Cela se peut. Je n'ai qu'une ou deux observations à faire. M. Goode s'est présenté ici avec l'idée de voir s'il n'y aurait pas moyen d'ajouter à la Commission un représentant de sa ville. Je dois dire au Comité que je m'attendais à quelque chose de cette nature. J'ai envoyé un télégramme à l'organisme approprié dans la circonscription de New-Westminster qui a soumis une résolution à l'association des *Boards of Trade* sur la question. Cette association est composée des localités que M. Goode a mentionnées il y a un instant, lorsqu'il a parlé de Maple-Ridge, de Pitt-Meadows, de Port-Coquitlam, et le reste. La résolution demandait que des représentants des deux côtés de la rivière fussent adjoints à la Commission du havre. Par conséquent, je demande au témoin, M. Reid, si, oui ou non, ceux qui composent la Commission du havre de New-Westminster résident du côté nord ou du côté sud du fleuve.

Le TÉMOIN : Ils résident tous du côté nord.

M. HAHN : La résolution doit être étudiée demain soir par l'association des *Boards of Trade*.

Le PRÉSIDENT : Vous êtes tout à fait hors de la question.

M. HAHN: Je me rends bien compte que tout le débat est à l'encontre du règlement, mais je veux que le Comité sache que jusqu'à ce que...

Le PRÉSIDENT: Silence! L'article 4 est-il adopté?

M. JOHNSTON (*Bow-River*): La question n'est aucunement de ma compétence, mais le président a écouté un exposé du député de Burnaby-Richmond et il n'y a pas eu d'objection à ce qu'il le fit. On a appelé l'attention du président qui ne s'est pas prononcé, et M. Goode a pu continuer. Maintenant, un autre député se lève et voici que presque aussitôt, on fait appel au règlement. Je soumets qu'en toute justice, si nous permettons à un député de faire un exposé, nous devrions permettre à un autre député d'en faire autant.

Le PRÉSIDENT: Très bien. Continuez.

M. HAHN: Le point est que toute cette question de représentation doit être étudiée par l'association des *Boards of Trade* à sa réunion de demain soir. La ville de Richmond sera représentée par le président du conseil municipal.

J'ai assisté à une réunion semblable où la même question a été débattue, mais l'association elle-même n'a pu en venir à une décision. Comme particulier, je m'intéresse à la question et je ne vois pas d'inconvénient à ce que la ville de Richmond soit représentée à la Commission et qu'il en soit ainsi pour Surrey ou toute autre localité, mais tant que toute la région n'aura pas décidé ce qu'elle veut, je n'aimerais pas que le ministère recommandât la nomination d'un représentant de Richmond, de Surrey ou de toute autre endroit. J'espère m'être exprimé assez clairement et je demande au ministre d'attendre jusqu'à ce qu'un vœu à cet égard soit adopté par un organisme compétent.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Bien que notre ministère fonctionne d'une manière très efficace, nous n'en viendrons pas à une décision aussi vite que cela dans le cas présent.

M. GOODE: Nous allons vous accorder deux semaines.

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

Adopté.

Le titre est-il adopté?

Adopté.

Le bill est-il adopté?

Adopté.

Dois-je faire rapport du bill sans modification?

Adopté.

M. CAVERS: Avant d'ajourner, je crois que nous devrions exprimer nos remerciements au président de la Commission du havre de New-Westminster qui a bien voulu venir ici et rendre un témoignage qui a été très utile.

Le PRÉSIDENT: Le Comité s'ajourne maintenant pour se réunir de nouveau sur convocation du président.



CHAMBRE DES COMMUNES

Deuxième session de la vingt-deuxième Législature

1955

---

COMITÉ PERMANENT

DES

# CHEMINS DE FER, CANAUX ET LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES

*Président:* M. H. B. McCULLOCH

---

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule 2

---

BILL 262

Loi ratifiant une convention entre les commissaires du havre de Toronto, la *Toronto Terminals Railway Company*, la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada et la Compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique.

---

SÉANCE DU MARDI 26 AVRIL 1955

---

TÉMOINS:

M<sup>e</sup> A. D. McDonald, avocat régional des chemins de fer nationaux du Canada et avocat de la *Toronto Terminals Railway Company*; M. E. B. Griffith, directeur général des commissaires du havre de Toronto.

COMITÉ PERMANENT  
DES  
CHEMINS DE FER, CANAUX ET LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES

*Président:* M. H. B. McCULLOCH

et MM.

Barnett	Goode	Lavigne
Batten	Gourd ( <i>Chapleau</i> )	Leboe
Bonnier	Green	McIvor
Boucher ( <i>Chateauguay- Huntingdon-Laprairie</i> )	Habel	Meunier
Buchanan	Hahn	Montgomery
Byrne	Hamilton ( <i>Notre-Dame-de Grâce</i> )	Murphy ( <i>Lambton-Ouest</i> )
Campbell	Hamilton ( <i>York-Ouest</i> )	Murphy ( <i>Westmorland</i> )
Carrick	Harrison	Nicholson
Carter	Healy	Nickle
Cauchon	Herridge	Nixon
Cavers	Hodgson	Nowlan
Clark	Holowach	Purdy
Decore	Hosking	Ross
Deschatelets	Howe ( <i>Wellington-Huron</i> )	Small
Dupuis	James	Stanton
Ellis	Johnston ( <i>Bow-River</i> )	Viau
Follwell	Kickham	Villeneuve
Fulton	Lafontaine	Vincent
Gagnon	Langlois ( <i>Gaspé</i> )	Weselak
Gauthier ( <i>Lac-Saint-Jean</i> )		

*Secrétaire du Comité,*  
R. J. GRATRIX

## ORDRES DE RENVOI

MERCREDI 30 mars 1955.

*Il est ordonné:* Que le nom de M. Nowlan soit substitué à celui de M. Bell sur la liste des membres dudit Comité.

VENDREDI 1<sup>er</sup> avril 1955.

*Il est ordonné:* Que le nom de M. Nixon soit substitué à celui de M. Garland sur la liste des membres dudit Comité.

LUNDI 18 avril 1955.

*Il est ordonné:* Que le bill 262, Loi ratifiant une convention entre les commissaires du havre de Toronto, la *Toronto Terminals Railway Company*, la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada et la Compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, soit renvoyé audit Comité.

MARDI 19 avril 1955.

*Il est ordonné:* Que le bill 307 (F-10 du Sénat), intitulé: "Loi concernant *The Fredericton & Grand Lake Coal & Railway Company*", soit renvoyé audit Comité.

Certifié conforme.

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

## RAPPORTS À LA CHAMBRE

LUNDI 4 avril 1955

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

### CINQUIÈME RAPPORT

Le 23 mars 1955, votre Comité a fait rapport du bill n° 187, Loi concernant les commissaires du havre de New-Westminster, sans modification. Un exemplaire des procès-verbaux et des témoignages relatifs audit bill est annexé au présent rapport.

Le tout respectueusement soumis.

*Le président,*  
H. B. McCULLOCH.

MARDI 26 avril 1955.

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

### SIXIÈME RAPPORT

Votre Comité a étudié le bill suivant et convient d'en faire rapport sans amendement:

Bill n° 262, Loi ratifiant une convention entre les commissaires du havre de Toronto, la *Toronto Terminals Railway Company*, la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada et la Compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique.

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

Le tout respectueusement soumis.

*Le président,*  
H. B. McCULLOCH.

(Nota: Le quatrième rapport a trait à un bill privé qui n'a pas fait l'objet d'un compte rendu sténographique.)

## PROCÈS-VERBAL

Salle 118,

MARDI 26 avril 1955.

Le Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques se réunit à 10 h. 30 du matin sous la présidence de M. H. B. McCulloch.

*Présents:* MM. Bonnier, Buchanan, Carrick, Carter, Cavers, Decore, Follwell, Gauthier (*Lac-Saint-Jean*), Goode, Gourd (*Chapleau*), Green, Hamilton (*Notre-Dame-de-Grâce*), Hamilton (*York-Ouest*), Healy, Herridge, Holowach, Hosking, Howe (*Wellington-Huron*), James, Johnston (*Bow-River*), Kickham, Lafontaine, Langlois (*Gaspé*), Lavigne, Leboe, McIvor, Nicholson, Nixon, Nowlan, Purdy, Small, Stanton et Villeneuve.

*Aussi présents:* M<sup>e</sup> A. D. McDonald, avocat régional des chemins de fer Nationaux et avocat de la *Toronto Terminals Railway Company*; M<sup>e</sup> J. A. Wright, avocat du Pacifique-Canadien; M. E. B. Griffith, directeur général des commissaires du havre de Toronto; M<sup>e</sup> W. M. H. Colvin, avocat des commissaires du havre de Toronto; M<sup>e</sup> Jacques Fortier, avocat en chef au ministère des Transports.

Le Comité commence l'étude du bill 262, Loi ratifiant une convention entre les commissaires du havre de Toronto, la *Toronto Terminals Railway Company*, la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada et la Compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique.

Sur la motion de M. Langlois (*Gaspé*),

*Il est ordonné:* Que le Comité fasse imprimer 750 exemplaires en anglais et 200 en français de ses procès-verbaux et des témoignages relatifs audit bill.

Appelés, M<sup>e</sup> McDonald et M. Griffith sont interrogés sur les diverses stipulations de la convention contenue dans l'annexe du bill.

Après débat, l'annexe, l'appendice A, l'article 1 et le titre sont étudiés séparément et adoptés.

Le bill est adopté et le président reçoit instructions d'en faire immédiatement rapport à la Chambre sans modification.

A 11 h. 15 du matin, le Comité aborde d'autres questions à lui déferées, qui ne font pas l'objet d'un compte rendu sténographique.

*Le secrétaire du Comité,*  
R. J. GRATRIX.



## TÉMOIGNAGES

MARDI 26 avril 1955,  
10 h. 30 du matin.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous sommes en nombre.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Monsieur le président, je propose, appuyé par M. Cavers, que le Comité fasse imprimer 750 exemplaires en anglais et 200 en français de ses procès-verbaux et des témoignages relatifs au bill 262, Loi ratifiant une convention entre les commissaires du havre de Toronto, la *Toronto Terminals Railway Company*, la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada et la Compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique.

Le PRÉSIDENT: Quels sont ceux qui sont en faveur de la proposition?

Adopté.

Passons au bill 262. M. Langlois va nous en dire quelques mots.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Monsieur le président, je ne veux pas prendre le temps que le Comité m'accorde pour répéter ce que j'ai dit l'autre jour en Chambre, lorsque le bill a été présenté.

Je tiens tout de même à dire que tout ce que l'on demande de nous aujourd'hui, c'est la ratification et la confirmation d'une convention conclue au mois d'octobre dernier par les commissaires du havre de Toronto et la *Toronto Terminals Railway Company* au sujet du rétablissement et de l'entretien de certaines voies ferrées dans les limites du havre de Toronto.

Les témoins qui se sont rendus ici ce matin sont M<sup>e</sup> A. D. McDonald, avocat régional des chemins de fer Nationaux et avocat de la *Toronto Terminals Railway Company*; M<sup>e</sup> J. A. Wright, avocat du Pacifique-Canadien; M. E. B. Griffith, directeur général des commissaires du havre de Toronto; M<sup>e</sup> W. M. H. Colvin, avocat des commissaires du havre de Toronto; M<sup>e</sup> Jacques Fortier, avocat en chef au contentieux du ministère des Transports.

Je suis sûr que ces messieurs sont disposés à fournir au Comité tous les renseignements qu'il voudra obtenir.

M. GOODE: Monsieur le président, avant que les délibérations commencent, je dois dire que je ne suis pas extrêmement intéressé à la Commission du havre de Toronto, mais je veux que ces messieurs du National-Canadien et du Pacifique-Canadien sachent bien que nous allons les traiter avec beaucoup plus d'égards que l'on en a eus envers la Chambre des communes en ce qui concerne les laissez-passer pour les députés et leurs épouses.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Pour commencer, je me demande si nous pourrions consulter l'annexe jaune, qui décrit assez bien l'étendue de voies ferrées dont il s'agit.

M<sup>e</sup> A. D. McDONALD (*Avocat régional du N.-C. et avocat de la Toronto Terminals Railway*): Certainement. Voulez-vous que je vous en donne la description?

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Je pense que nous serions satisfaits de pouvoir consulter le document. En attendant de plus amples détails, je crois savoir qu'auparavant ces voies ferrées appartenaient à la Commission du havre, qui les avait fait aménager et les entretenait, et que, de fait, les compagnies de chemin de fer en avaient l'usage absolument gratuit.

M<sup>e</sup> McDONALD: Oui.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Si je comprends bien, la convention conclue prévoit désormais une taxe de chargement de \$1.50.

M<sup>e</sup> McDONALD: En effet. Une somme de \$1.50 par wagon chargé est versée à un compte relatif au rétablissement et à l'entretien des voies ferrées.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Quelqu'un, le directeur de la Commission du havre peut-être, pourrait-il nous dire pourquoi la Commission n'a pas usé de ses pouvoirs pour prendre toutes les mesures nécessaires stipulées dans la convention et demander une rétribution en retour?

M<sup>e</sup> McDONALD: M. Griffith est ici présent.

M. E. B. GRIFFITH (*Directeur général des commissaires du havre de Toronto*): Monsieur le président et messieurs, les commissaires du havre de Toronto sont d'avis que les compagnies de chemin de fer devraient assumer une certaine part du coût du réseau de voies ferrées desservant le port. Il est vrai que ces voies installées par la Commission et qu'utilisent les deux compagnies ferroviaires, ont contribué de façon importante à l'activité du port, mais les commissaires n'en sont pas moins d'avis que les compagnies de chemin de fer devraient au moins acquitter les frais d'entretien du réseau, étant donnée l'expansion dont les 35 ou 40 dernières années ont été témoins. Sauf erreur, en 1951 en particulier, quelque 70,000 wagons à marchandises chargés sont entrés dans la région ou en sont sortis.

Dans la zone terminus de Toronto, ce sont les chemins de fer qui fournissent les voies ferrées et les entretiennent. Dans la zone du havre, afin de faciliter l'aiguillage des wagons amenés aux industries riveraines par les deux chemins de fer transcontinentaux, les commissaires avaient jusque-là fourni et entretenu les voies ferrées nécessaires. Des pourparlers furent entamés avec les compagnies ferroviaires en vue de les amener à se charger des frais d'entretien et à verser éventuellement une redevance assurant aux commissaires du havre un rendement raisonnable de leur mise de fonds. Les négociations ainsi entamées ont abouti à la méthode déjà citée d'acquitter les frais d'entretien.

De plus, les commissaires devaient un jour ou l'autre entreprendre un important programme de remise à neuf qui, d'après la convention, coûtera la somme de \$500,000 échelonnée sur dix années. Le coût étant ainsi échelonné sur une période de dix ans, la somme de \$1.50 est jugée suffisante non seulement pour acquitter l'entretien mais aussi pour faire les frais du programme de rétablissement.

Il n'est pas probable, monsieur le président, que la mise de fonds des commissaires rapporte beaucoup dans cette période de dix ans, mais comme l'exposent ses considérants, la convention a pour objet de pourvoir à ces deux éléments du programme ainsi qu'à un certain rendement financier pour les commissaires. Du point de vue ferroviaire, les voies du havre seraient alors sur le même pied que partout ailleurs, mais la propriété en demeure à la commission, qui conserve également tous les droits et pouvoirs qu'elle avait antérieurement à la conclusion de la convention.

M. CAVERS: Quelle est l'étendue du réseau?

M. GRIFFITH: Le réseau compte quelque 33 milles de voies ferrées.

M. HAMILTON: A ce que je suppose, vous êtes d'avis que les chemins de fer sont plus en mesure d'agrandir et d'entretenir ce réseau de voies ferrées.

M. GRIFFITH: Nous étions persuadés que grâce à leur main-d'œuvre expérimentée et à leur outillage, les compagnies de chemin de fer étaient bien plus en mesure que nous d'exécuter le programme d'entretien et de rétablissement. De plus, il y avait l'avantage de profiter des achats en masse que font les sociétés ferroviaires et qui nous sont inaccessibles. A cet égard, la convention devrait contribuer à faire baisser les dépenses de la Commission du havre au minimum.

En ce qui concerne les locataires riverains, même si l'entretien de leurs voies de garage doit être fait à leur demande, transmise par nous à la compagnie ferroviaire, le coût à la charge des locataires devrait être moindre vu que les travaux seront exécutés par les chemins de fer.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): N'oublions pas non plus qu'aux termes de la convention, ce sont les chemins de fer qui fournissent la mise de fonds, ce qui soulage la Commission d'autant.

M. GRIFFITH: Seulement en ce qui concerne le programme de rétablissement. La Commission continuera à se charger du coût des nouveaux prolongements au fur et à mesure des besoins.

M. HAMILTON: La question des prolongements ou du rétablissement des voies ferrées ne s'arrête pas là. Supposons que les commissaires décident qu'une zone en particulier a besoin de voies ferrées pour y favoriser l'expansion qui s'y dessine, qui prend la décision quant à l'emplacement des voies? La Commission a-t-elle le pouvoir d'imposer ses vues? Les chemins de fer sont-ils en mesure de répondre négativement? L'arbitrage est-il prévu en cas de désaccord?

M. GRIFFITH: Si les commissaires désiraient que de nouvelles voies fussent construites, ils demanderaient à la *Toronto Terminals Railway Company* d'exécuter les travaux aux frais de la Commission du havre. Au cas où les chemins de fer voudraient la construction d'un prolongement auquel les commissaires s'opposent,—situation qui nous paraît improbable à l'heure actuelle,—l'arbitrage est prévu afin d'empêcher que notre commission, par des mesures inconsidérées, n'entrave l'expansion rationnelle des installations ferroviaires du port. De tels actes de notre part sont improbables parce que notre port est un port océanique appelé à s'agrandir considérablement et que nous nous rendons compte qu'il lui faut absolument être pourvu des installations ferroviaires appropriées.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Qu'arriverait-il au cas où la Commission établirait que les voies ferrées sont en très mauvais état? Aurait-elle le pouvoir d'exiger que la compagnie du terminus exécute les réparations qui s'imposent?

M. GRIFFITH: Oui. Nous avons un programme de rétablissement qui a été dressé d'accord avec les sociétés ferroviaires.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): A ce sujet, je vois que dans un cas, c'est la *Terminal Railway Company* qui doit disposer du surplus de matériel, tandis que, dans l'autre, c'est apparemment à la Commission que le soin en revient. Y a-t-il une raison particulière pour cela?

M. GRIFFITH: Oui. Le programme de rétablissement prévoit que la *Toronto Terminals Railway Company* remplacera les rails de 80 livres par des rails de 100 livres. A l'époque des pourparlers,—ce qui vaut encore aujourd'hui,—nous avons pu obtenir pour les rails récupérés un prix plus avantageux que

celui que nous aurions obtenu par l'entremise des chemins de fer. C'est pour cette raison que nous nous sommes ménagés dans la convention le droit de vendre le matériel remplacé, dans l'état et au lieu où il se trouve. D'autre part, l'entretien comportera toujours des remplacements isolés, un rail à tel ou tel endroit, par exemple, ou le mois suivant une aiguille, et ainsi de suite. Ce n'est guère avantageux pour nous de chercher à écouler isolément des articles comme ceux-là, et les compagnies de chemin de fer ont consenti à en disposer pour notre compte.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): J'ai une autre question à poser avant de passer à l'annexe. A mon sens, le public torontois est vivement conscient du problème de la circulation. Le point que je veux soulever est peut-être étranger au débat, mais je vois sur le plan que des voies ferrées croisent quelques-unes de nos artères principales. Dans le moment, la Commission du havre a-t-elle le pouvoir de réglementer l'aiguillage ou les heures d'aiguillage dans cette zone, de même que le passage des wagons en travers de ces artères publiques? Si elle a déjà de pareils droits, la convention les lui conserve-t-elle?

M. GRIFFITH: C'est la Commission des transports qui statue en pareil cas. La Commission du havre consent à ce que les deux sociétés ferroviaires demandent à la Commission des transports une ordonnance les autorisant à se servir des voies appartenant aux commissaires du havre; les conditions effectives d'exploitation sont établies par la Commission des transports. Au sujet du croisement de la rue Fleet, il a été entendu que seuls les chargements de denrées périssables franchiront ce croisement aux heures d'affluence.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Les denrées périssables seulement?

M. GRIFFITH: Oui.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Toujours quant à ce même problème, la convention conclue suscite-t-elle un obstacle ou prévoit-elle quelque contribution à l'étagement des voies, s'il devient nécessaire pour une artère comme la rue Fleet?

M. GRIFFITH: Au sujet de l'étagement des voies, monsieur le président, l'effet de la convention est que les compagnies ferroviaires sont dans les même situation qu'avant de l'avoir conclue. Si une obligation était imposée aux compagnies de chemin de fer, elle subsiste toujours. Si la Commission des transports avait créé une obligation, celle-ci demeurerait valide.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): On peut donc déduire de votre réponse que n'ayant pas été les propriétaires de ces voies ferrées, les compagnies ferroviaires ne seraient pas astreintes à contribuer à l'étagement des voies, ce à quoi elles sont tenues quand les votes leur appartiennent.

M. GRIFFITH: Je ne voudrais pas répondre catégoriquement à cela. Il pourrait surgir des divergences de vues entre les compagnies de chemin de fer et nous-mêmes au sujet des obligations.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): La convention permet-elle d'établir le réseau de voies que la Commission du havre juge indispensable à un port de mer?

M. GRIFFITH: A l'époque de la signature de la convention, les compagnies de chemin de fer et nous-mêmes nous étions entendus sur l'aménagement d'un nouveau parc de triage, indispensable selon nous pour desservir convenablement la région du port. Depuis, nous avons entamé de nouveaux pourparlers avec les compagnies de chemin de fer et nos ingénieurs confèrent ensemble au sujet des perspectives d'expansion que laisse prévoir la canalisation du Saint-Laurent.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Il me semble que la convention constitue les chemins de fer en preneurs à bail. Est-il question de mettre les impôts fonciers à leur charge?

M. GRIFFITH: Non, monsieur. La convention a été rédigée de façon à éviter toute question de location ou de concession de licence. Les négociations entre les commissaires et les compagnies de chemin de fer avaient pour unique objet d'amener celles-ci à assumer le coût de l'entretien des voies ferrées, ce que les commissaires estimaient équitable. Il n'était pas question de donner quoi que ce soit à bail; nous n'y tenions pas du tout. Les commissaires tiennent à garder la pleine propriété de leurs voies et ils voulaient être sûrs que les deux chemins de fer n'exigeraient pas de frais réciproques d'aiguillage dans la région du havre.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): L'assiette de l'impôt foncier municipal tient-elle compte du fait que les voies se rendent à l'établissement même du locataire? Savez-vous s'il existe un critère pour déterminer cela?

M. GRIFFITH: Il en est tenu compte dans la valeur foncière sur laquelle la Commission du havre base le prix du loyer. Cela se reflète sur les taxes dans la mesure où la ville cotise les terrains en fonction de la valeur que leur attribue le bail. J'ignore jusqu'à quel point cela peut se pratiquer.

M. CAVERS: D'après vos constatations, de combien le compte des commissaires pourrait-il être crédité en recettes provenant d'un droit de \$1.50 par wagon chargé?

M. GRIFFITH: Si ma mémoire est fidèle, c'est en 1951, ou peut-être en 1950, que l'on a compté 70,000 wagons chargés, ce qui donnerait \$105,000. Nous escomptons que l'an prochain, le nombre correspondant de wagons pourra monter à 80,000, ce qui représenterait une recette de \$120,000. Quand nous avons conclu la convention, nous étions d'avis que le mouvement des wagons entrant dans la région du port et en sortant aurait tendance à augmenter.

M. GOODE: Étant de l'Ouest, je ne suis pas très familier avec tout cela. Qu'est-ce que c'est que cette *Toronto Terminals Railway Company*? Appartient-elle aux chemins de fer Nationaux et n'exploite-t-elle que les voies ferrées de la Commission du havre?

M<sup>e</sup> McDONALD: Non. La *Toronto Terminals Railway Company* a été constituée par une loi du Canada en 1906 aux fins d'acquérir des terrains et de construire et d'exploiter un terminus à voyageurs et à marchandises dans la ville de Toronto. Son capital-actions appartient pour une moitié au Pacifique-Canadien et pour l'autre, au National-Canadien. Elle est propriétaire de la gare Union à Toronto ainsi que des voies ferrées et des terrains avoisinants. Elle entretient les installations mais ne possède pas de matériel de traction.

M. SMALL: Les propriéets à l'est de ceci seront-elles touchées? J'entends la zone à l'est de la rue Cherry.

M<sup>e</sup> McDONALD: Non. La zone sur laquelle porte la convention s'étend jusqu'à la rue Leslie.

M. SMALL: Je voudrais demander ceci à M. Griffith. L'embranchement sur la propriété de la rue Fleet compte trois voies de service croisant des rues, dont une traversant la rue Bathurst et une autre, la rue Cherry. Ce n'est pas encore là que le problème se pose. Plus à l'est, autour de la rue Cherry et le long de la rue Keating, il y a quelque sept voies de service qui sont causes d'embarras; l'une d'elles a été aménagée l'an dernier pour desservir l'entrepôt de la Commission de régie des boissons alcooliques. Je ne sais si on peut considérer

les produits de cette dernière comme périssables: ils se volatilisent vite une fois les récipients débouchés. Quel contrôle le havre de Toronto exerce-t-il sur les nouveaux prolongements à aménager par là? C'est là le point le plus embarrasé de tous.

M. GRIFFITH: Pour répondre à la question, permettez-moi de faire allusion au mouvement des denrées périssables. Il ne s'agissait que du croisement de la rue Fleet. C'est l'industrie qui doit demander à la Commission du havre de raccorder à la voie principale une voie de service devant traverser la rue. À leur tour, les commissaires s'adressent à la ville de Toronto pour faire autoriser le croisement de la rue, et celle-ci donne sa permission moyennant certaines conditions dont, entre autres, l'entretien du croisement, dont le locataire est tenu responsable. Il faut alors demander à la Commission des transports l'autorisation de construire la voie de service. Plus tard, les deux chemins de fer demandent l'autorisation de circuler sur la voie ainsi construite. Il y a cinq ou six ans, les commissaires avaient mis au point un plan devant supprimer tous les croisements de la rue Keating sauf deux: l'un se serait trouvé juste à l'est du pont de la rivière Don, qui donne accès au parc de triage de la Commission du havre, et l'autre, près de la rue Leslie. Les voies ferrées devaient être construites du côté nord et du côté sud de la chaussée nouvellement pavée de la rue Keating, ce qui aurait fait disparaître tous les croisements, sauf deux. Le projet, devant coûter environ \$750,000, fut approuvé par les autorités municipales et placé sur la liste des entreprises ayant priorité. Les travaux ne sont pas encore commencés mais le projet fait partie de la section est de l'auto-route longeant les quais.

M. SMALL: Le gros de l'embouteillage se produit entre l'avenue Carlaw et la rivière Don, près de la *Consumer Gas Company*, et ce n'est pas seulement aux heures d'affluence mais à n'importe quelle heure de la journée.

M. GRIFFITH: Oui. Le projet devant remédier à la situation a été approuvé par le conseil de ville et c'est maintenant un élément de l'autoroute métropolitaine.

M. SMALL: Tous les croisements vont disparaître?

M. GRIFFITH: Oui, il n'en restera que deux rue Keating.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Je voudrais poser une question au sujet de la *Toronto Terminals Railway Company*. Y a-t-il une organisation semblable dans d'autres grandes villes, Montréal, par exemple?

M<sup>e</sup> McDONALD: Non.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Y en a-t-il une à Ottawa?

M<sup>e</sup> McDONALD: A Ottawa nous avons la gare Union. Il n'a pas été constitué de compagnie distincte à son égard. Le Pacifique-Canadien et le National-Canadien exploitent cette gare en commun en vertu d'un accord conclu par les deux chemins de fer.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Cette *Toronto Terminals Railway Company* appartient-elle entièrement aux deux chemins de fer?

M<sup>e</sup> McDONALD: Oui.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): D'où proviennent ses recettes d'exploitation?

M<sup>e</sup> McDONALD: Tout d'abord, ce sont les deux chemins de fer qui ont fourni le capital. Ensuite, ils tiennent compte du nombre des wagons de chaque compagnie ayant utilisé le terminus chaque mois, et les dépenses sont partagées proportionnellement. La compagnie du terminus ne fait jamais de bénéfice;

elle exploite son entreprise à prix coûtant. Les dépenses du mois sont facturées à chaque chemin de fer selon le nombre des wagons qu'il a eus au terminus ce mois-là.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Le même arrangement vaut-il aux endroits où l'on trouve une compagnie de terminus du même genre?

M<sup>e</sup> McDONALD: C'est le seul endroit que je puisse voir où nous ayons organisé une compagnie en commun. Sauf erreur, c'est une compagnie en commun qui exploite l'hôtel à Vancouver.

M. CAVERS: Oui.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): La compagnie en question a-t-elle été constituée dans le but de faciliter l'exploitation en commun d'installations ferroviaires par les deux chemins de fer?

M<sup>e</sup> McDONALD: Oui.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Pour qu'une compagnie de ce genre existe, il faut qu'il y ait une gare commune ou utilisation des mêmes voies par des chemins de fer différents.

M<sup>e</sup> McDONALD: En effet.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Je vois sur le plan colorié en bleu quelque chose qui me paraît intéressant au sujet du parc à wagons de la rue Rees. Le calcul des échelles de dimensions me dérouté un peu, mais, si je ne me trompe, la voie ferrée projetée longe la rue Fleet, de l'avenue Spadina à la rue Rees.

M. GRIFFITH: C'est bien cela.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Est-ce là l'usage qui convient à des biens-fonds d'une aussi grande valeur? Je suis sûr que la Commission du havre leur attribue une valeur considérable. Ces voies ne pourraient-elles pas être aménagées ailleurs que le long de la rue Fleet? Elles longent le côté sud de la rue Fleet.

M. GRIFFITH: Je ne puis répondre à cette question, monsieur le président. Les commissaires sont convenus de réserver la zone indiquée sur le plan. On y voit la disposition projetée des lieux, mais les plans pourraient bien être sensiblement modifiés quand on en sera rendu au stade de la construction.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Dans l'état où en sont les choses, la réalisation du projet, si elle se poursuit, supposera l'utilisation de toute la bordure sud de la rue Fleet, de Spadina à Rees.

M. GRIFFITH: Oui. Je puis dire toutefois que, bien que les plans de l'auto-route ne soient pas définitivement arrêtés quant à la section du centre de la ville, les plans proposés par les commissaires du havre de Toronto prévoient quand même l'utilisation d'une partie du terrain que voici, au nord de ce parc-ci de triage, ce qui laisserait pour disposition ultérieure une bande de terre d'une très faible valeur commerciale.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Votre explication est très bonne. Selon les plans d'aménagement routier établis pour la région, c'est l'endroit où la rampe descendante pourrait aboutir.

M. GRIFFITH: Oui. Il y a l'équivalent de la rue Fleet, c'est-à-dire la voie existante, et la structure surélevée avec rampe descendant à l'est de l'avenue Spadina. En dressant nos plans, nous avons cherché le plus possible à protéger la section centrale des quais. Cela suppose l'élargissement de la rue Fleet et l'utilisation de la partie nord des terrains que voici.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Deux voies pour ainsi dire seront alors ouvertes à la circulation, l'une au niveau du sol et l'autre empruntant une rampe.

M. GRIFFITH: Oui.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Voilà donc l'explication en ce qui concerne cette bordure, que j'estime avoir beaucoup de valeur. Au sujet des plans en question, je crois savoir que les autorités du Toronto métropolitain ont édicté une ordonnance empêchant la vente de biens-fonds dans cette zone en particulier à cause des projets d'expansion routière. Cette ordonnance s'applique-t-elle aux prolongements de voies ferrées exécutés sous le régime de la convention que nous examinons? Vous est-il permis de prolonger ou d'agrandir des installations croisant des voies publiques?

M. GRIFFITH: Monsieur le président, la corporation métropolitaine a demandé aux commissaires du havre de Toronto de coopérer en s'abstenant de disposer de terrains auxquels l'autoroute pourrait toucher, de façon qu'il n'y ait pas de nouveaux locataires à désintéresser ni d'ouvrages nouvellement construits à acquérir. La Commission du havre, qui doit son existence au gouvernement du Canada et non à celui de la province d'Ontario, a consenti à coopérer et a effectivement retenu certaines étendues de terrain. Cela ne touche en rien à ce que nous entreprenons au sud du quai de la Reine relativement au terminus maritime que nous avons érigé en vue du trafic océanique. Quant au parc à wagons de la rue Rees, si les compagnies de chemin de fer nous disaient qu'elles ont besoin de plus de voies ferrées, nous consulterions les ingénieurs de la corporation métropolitaine pour déterminer l'étendue supplémentaire de terrains effectivement requise du côté sud de la rue Fleet.

M. SMALL: Est-ce que pour desservir ces voies, il existe une ligne longeant le sud de la rue Fleet?

M. GRIFFITH: Oui, de l'avenue Spadina à la rue Front, au quai de la Reine.

M. SMALL: Est-ce une ligne à double voie?

M. GRIFFITH: Il n'y a qu'une voie.

M. SMALL: Il faut tout de même desservir tous ces quais?

M. GRIFFITH: Oui. Nous aménageons de nouvelles voies ferrées pour le terminus maritime.

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

M. HOSKING: J'en ai une au sujet de la clause 18, page 9. Il y est dit: "La présente convention entrera en vigueur à 1 minute du matin, heure normale de l'Est, le 1<sup>er</sup> novembre 1954." Est-ce bien 1954? ou faudrait-il que ce soit 1955?

M<sup>e</sup> McDONALD: C'est bien 1954.

M. HOSKING: Pourquoi donc?

M<sup>e</sup> McDONALD: La convention a été signée et nous l'observons depuis cette époque.

M. HAMILTON: Nous n'avons pas cherché à savoir si le droit de \$1.50 est raisonnable ou conforme à la coutume.

M<sup>e</sup> McDONALD: On a pris le trafic de 1951, quelque chose comme 70,000 wagons, ce qui donnait \$105,000 en chiffres ronds. Escomptant que ces chiffres augmenteraient, les autorités, après avoir établi ce que coûteraient l'entretien et le rétablissement, ont trouvé que ce droit de \$1.50 pourrait en faire les frais sur une période de dix ans.

M. GREEN: Quel a été le nombre de wagons en 1954?

M<sup>e</sup> McDONALD: Je n'ai pas de chiffre arrêté pour 1954, mais le total pour les deux chemins de fer s'établira sans doute entre 70 et 80,000 wagons.

M. GREEN: C'est mince comme augmentation.

M<sup>e</sup> McDONALD: L'année 1954 est celle qui a vu le trafic global décliner de 10 p. 100. Nous espérons que la situation sera meilleure en 1955.

Le PRÉSIDENT: L'annexe est-elle adoptée?

Adoptée.

L'appendice A est-il adopté?

Adopté.

L'article 1 est-il adopté?

Adopté.

Le titre est-il adopté?

Adopté.

Le bill est-il adopté?

Adopté.

Dois-je en faire rapport sans modification?

Adopté.

M. CAVERS: Monsieur le président, je suis sûr que nous voulons tous remercier M<sup>e</sup> McDonald et les autres représentants de la *Toronto Terminals Railway Company*, M. Griffith et les autres représentants des commissaires du havre de Toronto, et les délégués du Pacifique-Canadien, d'avoir comparu aujourd'hui et de nous avoir donné tant d'éclaircissement au sujet du bill à l'étude.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): J'estime que nous pouvons nous compter fortunés, à Toronto, de voir que les commissaires du havre ont montré tant de prévoyance à l'égard des installations dont nous aurons sans doute grand besoin, étant donné l'expansion considérable qui s'annonce. Tout indique qu'en dressant leurs plans les commissaires n'ont pas perdu de vue un seul instant ces perspectives d'expansion. Il convient de les en féliciter.

Le PRÉSIDENT: La séance est levée, messieurs.



CHAMBRE DES COMMUNES

Deuxième session de la vingt-deuxième Législature

1955

---

COMITÉ PERMANENT

DES

# CHEMINS DE FER, CANAUX ET LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES

*Président:* M. H. B. McCULLOCH

---

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule 3

---

Bill 259 intitulé:

Loi modifiant la Loi sur les chemins de fer

---

SÉANCES DU JEUDI 5 MAI ET DU MARDI 10 MAI 1955.

---

TÉMOINS:

M. R. Kerr, avocat général de la Commission des Transports; M. K. D. Spence, avocat-conseil de la Commission, de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique; M. J. W. G. Macdougall, avocat-conseil de la Commission, de la Compagnie des chemins de fer Nationaux du Canada; M. Norman Munnoch, avocat général de la compagnie de téléphone Bell.

EDMOND CLOUTIER, C.M.G., O.A., D.S.P.  
IMPRIMEUR DE LA REINE ET CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE  
OTTAWA, 1955

57383—1

COMITÉ PERMANENT

DES

CHEMINS DE FER, CANAUX ET LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES

Président: M. H. B. McCulloch

et

MM.

Barnett	Goode	Lavigne
Batten	Gourd ( <i>Chapleau</i> )	Leboe
Bonnier	Green	McIvor
Boucher ( <i>Châteauguay- Huntingdon-Laprairie</i> )	Habel	Meunier
Buchanan	Hahn	Montgomery
Byrne	Hamilton ( <i>Notre-Dame- de-Grâce</i> )	Murphy ( <i>Lambton-Ouest</i> )
Campbell	Hamilton ( <i>York-Ouest</i> )	Murphy ( <i>Westmorland</i> )
Carrick	Harrison	Nesbitt
Carter	Healy	Nicholson
Cauchon	Herridge	Nickle
Cavers	Hodgson	Nixon
Clark	Holowach	Nowlan
Decore	Hosking	Purdy
Deschatelets	Howe ( <i>Wellington-Huron</i> )	Ross
Dupuis	James	Small
Ellis	Johnston ( <i>Bow-River</i> )	Stanton
Follwell	Kickham	Viau
Gagnon	Lafontaine	Villeneuve
Gauthier ( <i>Lac-Saint- Jean</i> )	Langlois ( <i>Gaspé</i> )	Vincent
		Weselak

Secrétaire du Comité,  
E. W. INNES.

ORDRES DE RENVOI

LUNDI 18 avril, 1955.

*Il est ordonné*,—Que le Bill 259, Loi modifiant la Loi sur les chemins de fer, soit renvoyé audit Comité.

LUNDI 2 mai 1955.

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

*Certifié conforme.*

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

## RAPPORT À LA CHAMBRE

MARDI 10 mai 1955.

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

## HUITIÈME RAPPORT

Votre Comité a étudié le bill 259, intitulé: Loi modifiant la Loi sur les chemins de fer, et convient d'en faire rapport sans modification.

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

Le tout respectueusement soumis.

*Le président,*  
H. B. McCULLOCH.

*(Nota: Le septième rapport a trait à un bill privé qui n'a pas fait l'objet d'un compte rendu sténographique.)*

## PROCÈS-VERBAUX

JEUDI 5 mai 1955.

Le Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques se réunit à 10h.30 du matin sous la présidence de M. H. B. McCulloch.

*Présents:* MM. Barnett, Bonnier, Boucher (*Châteauguay-Huntingdon-Laprairie*), Buchanan, Byrne, Carrick, Carter, Cauchon, Cavers, Decore, Deschatelets, Ellis, Follwell, Gauthier (*Lac-Saint-Jean*), Gourd (*Chapleau*), Green, Hahn, Hamilton (*York-Ouest*), Harrison, Hodgson, Hosking, Howe (*Wellington-Huron*), James, Johnston (*Bow-River*), Lafontaine, Langlois (*Gaspé*), Lavigne, McCulloch (*Pictou*). Murphy (*Lambton-Ouest*), Murphy (*Westmorland*), Nicholson, Nesbitt, Purdy, Small, Stanton, Villeneuve et Weselak.

*Aussi présents:* L'honorable George C. Marler, ministre des Transports; M. F. T. Collins, agent d'administration, ministère des Transports.

*De la Commission des Transports:* M. R. Kerr, avocat général; M. Kells Hall, directeur et M. J. E. Dumontier, sous-directeur, tous deux de la division du génie.

*De la Compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique:* M. K. D. Spence, avocat-conseil de la Commission, M. G. E. Shaw, ingénieur des ponts et chaussées et M. R. C. Steele, ingénieur de la signalisation.

*De la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada:* M. J. W. G. Macdougall, avocat-conseil de la Commission.

*De la Compagnie de téléphone Bell:* M. Norman Munnoch, avocat général et M. R. Merriam, avocat-conseil.

Le Comité commence l'étude du bill 259, Loi modifiant la Loi sur les chemins de fer.

Sur la proposition de M. Byrne,

*Il est résolu*—Que le Comité fasse imprimer 750 exemplaires en anglais et 200 en français de ses procès-verbaux et témoignages relatifs audit bill.

Le ministre des Transports donne un bref exposé de l'article 1 du bill.

M. Kerr, appelé, donne les grandes lignes du bill; il est interrogé puis se retire.

M. Spence indique la position prise par la Compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, relativement aux modifications proposées à la Loi sur les chemins de fer. Il soumet des tableaux indiquant:

(1) Le coût approximatif de l'entretien et du fonctionnement, en 1954, des installations de protection par le Pacifique-Canadien aux endroits où ses voies ferrées croisent des grandes routes;

(2) Un compte rendu des dépenses du Pacifique-Canadien relativement aux projets de croisements de voies superposées, s'étendant sur une période cinq ans, de 1950 à 1954 inclusivement.

A 1 heure de l'après-midi, la séance est suspendue jusqu'à 3 h. 30 du même jour.

## SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

La séance est reprise à 3 h. 30 de l'après-midi sous la présidence de M. H. B. McCulloch.

*Présents:* MM. Barnett, Batten, Bonnier, Byrne, Campbell, Carrick, Carter, Cavers, Deschatelets, Ellis, Follwell, Gauthier (*Lac-Saint-Jean*), Gourd (*Chapleau*), Green, Hahn, Hamilton (*York-Ouest*), Harrison, Hodgson, Hosking, James, Lafontaine, Langlois (*Gaspé*), Lavigne, Leboe, McCulloch (*Pictou*), Nicholson, Nixon, Purdy, Small, Stanton, Villeneuve et Weselak.

*Aussi présents:* Les mêmes que ce matin.

M. Spence est interrogé au sujet de son exposé du matin et se retire.

M. Macdougall explique la position prise par la Compagnie de chemin de fer canadien du Pacifique relativement au bill à l'étude; il propose certaines modifications à la Loi sur les chemins de fer puis, ayant répondu aux questions posées à ce sujet, il se retire.

M. Munnoch fait une déclaration au nom de la compagnie de téléphone Bell; il présente un projet d'amendement à la Loi, sur lequel on l'interroge.

A 6 heures de l'après-midi, la séance est suspendue de nouveau jusqu'à 8 heures le même jour.

## SÉANCE DU SOIR

La séance est reprise de nouveau à 8 heures du soir sous la présidence de M. H. B. McCulloch.

*Présents:* MM. Barnett, Batten, Bonnier, Campbell, Carrick, Carter, Cavers, Deschatelets, Gauthier (*Lac-Saint-Jean*), Gourd (*Chapleau*), Green, Hamilton (*York-Ouest*), Herridge, Hosking, Howe (*Wellington-Huron*), James, Johnston (*Bow-River*), Kickham, Lafontaine, Langlois (*Gaspé*), Lavigne, Leboe, McCulloch (*Pictou*), McIvor, Montgomery, Nicholson, Nixon, Purdy, Ross, Small, Villeneuve et Weselack.

*Aussi présents:* Les mêmes que ce matin.

M. Munnoch complète son exposé; il est interrogé puis se retire.

M. Spence est appelé de nouveau; il parle brièvement et se retire.

M. Munnoch fait une autre brève déclaration et se retire.

A 9 h. 10 du soir, le Comité s'ajourne pour se réunir de nouveau sur la convocation du président.

MARDI 10 mai 1955.

Le Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques se réunit à 10 h. 30 du matin sous la présidence de M. H. B. McCulloch.

*Présents:* MM. Barnett, Batten, Bonnier, Byrne, Campbell, Carrick, Deschatelets, Gauthier (*Lac-Saint-Jean*), Goode, Gourd (*Chapleau*), Green, Hahn, Harrison, Herridge, Howe (*Wellington-Huron*), Johnston (*Bow-River*), Kickham, Lafontaine, Langlois (*Gaspé*), Lavigne, Leboe, McCulloch (*Pictou*), McIvor, Nicholson, Small, Stanton, Viau, Villeneuve et Weselak.

*Aussi présents:* L'honorable George C. Marler, ministre des Transports.

*De la Commission des Transports:* M. R. Kerr, avocat général; M. Kells Hall, directeur et M. J. E. Dumontier, sous-directeur, tous deux de la division du génie.

*De la Compagnie de téléphone Bell:* M. R. Merriam, avocat-conseil.

Le Comité reprend l'étude du bill 259, Loi modifiant la Loi sur les chemins de fer.

Les articles 1, 2 et 3 sont adoptés.

On étudie le projet d'amendement à la loi:

L'article 416 de la loi est modifié par l'addition du paragraphe suivant:

"(2) Toute personne qui, lorsqu'elle utilise un passage à niveau, soit à pied ou dans un véhicule, ne tient pas compte des indications, des signaux ou des autres mesures de protection érigées ou autrement fournies par la compagnie, conformément à une ordonnance de la Commission, est passible, sur conviction sommaire de culpabilité, d'une amende ne dépassant pas vingt-cinq dollars."

*Il est convenu:* D'envoyer un avis à chacun des ministres provinciaux de la Voirie, leur demandant de s'assurer si la législation provinciale actuelle empêche les véhicules routiers de croiser une voie ferrée sans tenir compte des indications, signaux et autres mesures de sécurité.

Le Comité étudie aussi plusieurs autres modifications.

Le préambule, le titre et le bill sont adoptés.

Le Comité charge le président de renvoyer le bill à la Chambre, sans modification.

A 11 h. 35 du matin, le Comité s'ajourne jusqu'au mardi 12 mai, à 10 heures du matin.

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



## TÉMOIGNAGES

5 MAI 1955

10 h. 40 du matin.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, la séance est ouverte. Nous avons le quorum. Bill 259, Loi modifiant la Loi sur les chemins de fer. D'ordinaire, un certain nombre d'exemplaires des témoignages sont imprimés.

M. BYRNE: Je propose que le Comité fasse imprimer 750 exemplaires en anglais et 200 en français des procès-verbaux et témoignages relatifs au bill 259, Loi modifiant la Loi sur les chemins de fer.

Le PRÉSIDENT: Ceux qui sont pour? Contre?

Adopté.

Le PRÉSIDENT: L'article 1<sup>er</sup> est-il adopté?

M. GREEN: Quelqu'un voudrait-il faire un exposé du bill à l'étude?

Le PRÉSIDENT: Je crois que nous allons donner la parole à M. Kerr, de la Commission des Transports. L'honorable ministre a-t-il quelque chose à dire.

L'hon. M. MARLER: En ce qui concerne le présent texte législatif, je pense qu'il serait utile au Comité d'avoir deux ou trois spécialistes pour répondre aux questions que les membres du Comité désireraient poser relativement à la loi elle-même et à l'administration de la Caisse des passages à niveau dans le passé. A cet effet, nous avons parmi nous, M. Kerr, conseiller juridique de la Commission des Transports; M. Hall, ingénieur et membre du personnel de la Commission, qui a des connaissances personnelles et particulières sur le fonctionnement de la Caisse des passages à niveau, ainsi que M. George Scott, du ministère des Transports, qui consacre une bonne partie de son temps à la rédaction et à la préparation du rapport de la Commission que les membres de ce Comité connaissent déjà assez bien, je crois. Je suis bien certain que si les membres du Comité désirent poser des questions, M. Kerr et M. Hall se feront un plaisir d'y répondre, et que si l'on demande à M. Scott de compléter ces réponses, il sera très heureux de le faire.

M. GOODE: Avant d'entendre les témoins, monsieur le président, puis-je vous prévenir que je dois quitter cette réunion pour me rendre au comité de la radiodiffusion à onze heures moins cinq minutes et que si je quitte la salle, ce n'est pas par manque de respect pour vous ni pour l'honorable ministre, mais bien pour la raison précitée.

M. GREEN: Un représentant de la Commission des Transports pourrait-il nous donner une explication du bill à l'étude?

Le PRÉSIDENT: Je demande à M. Kerr de s'avancer.

M. KERR: Monsieur le président, l'objet du bill à l'étude est de donner suite à certaines recommandations de la Commission des Transports. Comme l'honorable ministre l'a déjà dit, la Commission a reçu instructions de mener une enquête sur le problème des passages à niveau au Canada, par l'arrêté en conseil n° PC1953/52, en date du 14 janvier 1953; la Commission a tenu des audiences publiques à travers le Canada et a reçu des témoignages écrits et oraux de plusieurs organismes intéressés, dont les gouvernements provinciaux et les grandes villes.

A la suite de cette enquête, la Commission a présenté son rapport et formulé certaines recommandations que vous trouverez à la page 81 de son rapport. L'objet du bill est de donner suite à ces recommandations, sauf une. Désirez-vous que je procède article par article?

Le premier article apporte une légère modification à l'article 262 de la Loi sur les chemins de fer, qui renfermait les mots "sous réserve des dispositions de l'article 263". Comme l'article 2 du présent bill abroge l'article 263, les mots "sous réserve des dispositions de l'article 263" ne s'appliquent plus.

L'article 2 du présent bill abroge l'article 263 qui prévoit que:

"Dans le cas d'un chemin de fer construit après le 19 mai 1909, la compagnie doit, à ses propres frais et dépens, à moins qu'il ne soit autrement stipulé par contrat, et agréé par la Commission... fournir au public, sous réserve de l'ordonnance de la Commission, toute protection, sûreté et commodité à chaque endroit où le chemin de fer croise une voie publique."

Aucune disposition semblable n'existe à l'égard des chemins de fer construits avant 1909, ni à l'égard des voies publiques croisant un chemin de fer et construites avant ou après 1909: l'abrogation de l'article 263 supprime ces distinctions et donne à la Commission le pouvoir d'établir à sa discrétion le coût de la protection.

L'article 3 du bill traite de ce qu'on appelle généralement l'article sur les croisements de voies superposées dans la Loi sur les chemins de fer—article 265. La principale modification du paragraphe 1<sup>er</sup> consiste à supprimer les distinctions, contenues dans l'ancien paragraphe, entre les passages à niveau construits avant avril 1909 et après, ainsi qu'à permettre l'affectation de la Caisse à la reconstruction et à l'amélioration de viaducs déjà construits et d'autres croisements de voies superposées qui ne répondent plus aux besoins de la circulation routière à cause de leur emplacement, de leur configuration ou de leurs dimensions. Comme vous le savez tous, il existe un grand nombre de vieux passages inférieurs et de ponts construits dans les années 1880, ou depuis plusieurs années et qui ne donnent plus satisfaction aujourd'hui. Dans le passé, on ne pouvait affecter la Caisse des passages à niveau à l'amélioration ni à la reconstruction de telles structures parce que l'article ne s'appliquait qu'à l'amélioration et à la protection des passages à niveau. La présente modification permet d'affecter des fonds à la reconstruction de ces structures. Le paragraphe deux augmente le montant qu'on peut affecter à même la Caisse. Actuellement, à l'égard d'un passage à niveau, le montant est limité à 40 p. 100 du coût réel de la protection et ne doit pas dépasser \$150,000.

Le nouveau paragraphe porte le pourcentage de 40 à 60 p. 100 et le maximum de \$150,000 à \$300,000. L'alinéa b) permet à la Commission d'affecter un maximum de 30 p. 100 du coût de la reconstruction des passages inférieurs, dont j'ai déjà parlé, ou des ponts, jusqu'à un maximum de \$150,000.

Le paragraphe 4 permet tout simplement d'utiliser l'argent de la Caisse selon les nouvelles dispositions. Auparavant, certaines dispositions restreignaient l'affectation de l'argent déposé dans la Caisse. Ainsi, elle était limitée aux passages à niveau. Mais aujourd'hui les fins de la Caisse ont été étendues, il faut lever ces anciennes restrictions et permettre que l'argent de la Caisse soit utilisé pour tout travail qui entre dans le cadre des nouvelles dispositions.

Le paragraphe 5 autorise le Parlement à voter un montant annuel plus élevé. Le montant actuel est d'un million; la recommandation de la Commission, à laquelle on donne suite ici, consiste à porter le montant à 5 millions de dollars jusqu'à ce que le Parlement en décide autrement.

Il se peut qu'avec l'expérience un montant autre que 5 millions réponde mieux aux besoins. En attendant, l'affectation annuelle sera de 5 millions, si le présent paragraphe est adopté.

Il existe aussi une disposition selon laquelle, si le montant non engagé de la Caisse au début d'une année financière dépasse 2 millions, le montant affecté à la Caisse pour cette année-là sera le montant qui portera la Caisse à 7 millions, y compris le solde créditeur de l'année précédente.

Il se peut que le montant de 5 millions ne soit pas utilisé au cours d'une année; alors, il ne sera pas nécessaire d'y ajouter 5 millions l'année suivante.

M. SMALL: Pour quelle raison ne pas laisser ce montant dans la Caisse et ne pas y mettre de limite?

M. KERR: La Caisse s'accumule d'une année à l'autre; au cours d'une année, le montant est plus élevé que nécessaire pour les dépenses prévues d'une année environ.

Le paragraphe 6 est nouveau et limite le montant, provenant de la Caisse, qu'on peut affecter aux travaux des passages à niveau ayant trois ans d'existence. La raison de ce paragraphe vient de ce que la Loi actuelle, au cours des années, a limité l'argent de la Caisse à la protection des passages à niveau existants et la Commission a toujours refusé d'autoriser la construction d'un nouveau passage à niveau et d'accorder un certain montant de la Caisse dès que le passage à niveau était terminé, car la Commission a toujours estimé que cette façon d'agir ne serait pas conforme à l'esprit de la Loi, parce que la Loi porte sur les passages à niveau déjà construits et que la Commission juge que la construction d'un passage tout neuf n'entre pas dans l'esprit de la Loi. La politique de la Commission est celle-ci: quand un organisme construit un nouveau passage, que ce soit une compagnie de chemin de fer, une municipalité ou une province, le coût de ce nouveau passage retombe sur l'organisme qui le construit et la commission croit—le paragraphe à l'étude donne suite à son opinion à cet égard—que lorsqu'un organisme construit un nouveau passage, il doit assumer le coût de toute protection nécessaire au moment de la construction et pendant une période de temps raisonnable et que trois ans constituent un temps raisonnable. Après trois ans, la Commission peut répartir le coût de la protection au meilleur de sa connaissance; naturellement au cours de ces trois années, la Commission peut ordonner d'installer des dispositifs de protection, mais si ces dispositifs sont commandés au cours des trois premières années, la Commission est d'avis que l'organisme qui a construit le passage doit en assumer le coût.

Le paragraphe 7 est nouveau aussi et ne sert-il peut-être qu'à préciser les pouvoirs de la Commission. Un grand nombre de travaux seront commencés quand ce bill deviendra loi. Certains seront autorisés et pas encore commencés, d'autres seront achevés en partie et d'autres encore le seront complètement, mais le montant accordé par la Caisse n'aura pas encore été payé et cette disposition donne à la Commission l'autorisation expresse de régler ces cas. Si elle a déboursé le plein montant à l'égard d'anciens passages où les dispositifs de protection ont été installés il y a deux ans ou dix ans, le but de ce paragraphe n'est pas de revenir sur ces marchés passés afin de tirer profit de l'augmentation des pourcentages accordée par la Caisse, mais bien de permettre à la Commission,

lorsque les travaux ne sont pas encore terminés ou que la subvention n'est pas entièrement payée, d'en faire l'inspection et de porter le montant de 40 à 60 p. 100, ou bien d'accorder telle subvention qu'elle juge conforme aux dispositions du présent article.

Le paragraphe 8 aussi est nouveau et répond à une demande souvent formulée. La loi actuelle prévoit que si un nouveau passage à niveau se construit, aucune subvention ne peut être accordée à moins qu'il ne ferme un passage à niveau qui existe déjà; or la Commission a constaté à plusieurs reprises que des nouvelles routes qui raccourcissaient les routes actuelles ou des routes entièrement nouvelles qui s'abouchent à d'autres routes détournent presque toute la circulation d'un ou deux passages à niveau et elle a pensé—les autorités municipales et provinciales sont certainement d'accord avec elle sur ce point—que lorsqu'une telle situation existe et que presque toute la circulation est détournée d'un passage à niveau, ou de deux ou de trois, elle devrait pouvoir accorder une subvention à l'égard de ce nouveau croisement de voies superposées. Il est arrivé quelquefois qu'on a dû laisser ouverts à la circulation les anciens passages à niveau en vue d'accommoder les quelques personnes du voisinage, car autrement ces personnes n'auraient pas pu franchir la voie ferrée. La Commission estime avoir raison de recommander que, lorsque des passages à niveau sont laissés ouverts en faveur de ces quelques personnes, elle puisse accorder une subvention à l'égard du nouveau croisement de voies superposées qui, de fait, détourne presque toute la circulation de l'ancien passage à niveau.

Le paragraphe 9 n'apporte qu'une légère modification en ajoutant le mot "autorisé". Parfois l'ordre que donne la Commission est plutôt un genre d'autorisation qu'un ordre formel et la présente modification vise simplement le cas où la Commission autorise un conseil municipal, par exemple, à construire un nouveau passage à niveau. Elle n'ordonne pas à la ville de construire le passage à niveau en question mais l'y autorise et, en de tels cas, le présent article comprend ce genre d'ordre.

Le PRÉSIDENT: Merci, monsieur Kerr.

M. SMALL: A ce sujet, l'article dont je parlais se rapporte à la limitation de 7 millions de dollars par année. Cela est de nature à limiter le montant de la Caisse. Pourquoi ne pas laisser s'accumuler l'argent?

M. KERR: Si l'argent déposé dans la Caisse cette année, par exemple, n'est pas dépensé, il y restera et constituera un fonds.

M. SMALL: Vous limitez la Caisse à 7 millions. Supposons que l'argent n'ait pas été dépensé au cours d'une année. Vous êtes autorisé à porter ce fonds à 7 millions. Pourquoi ne pas le laisser s'accumuler; il arrivera qu'une année vous puissiez dépenser plus de 7 millions, si nécessaire.

L'hon. M. MARLER: Il semble élémentaire que si vous avez plus de 3 millions dans la Caisse après toutes les transactions d'une année, il s'ensuivrait que les dépenses prises à même la Caisse seraient probablement inférieures à 3 millions; autrement il n'y aurait pas de surplus. Voici ce que propose M. Small: même si la Commission ne peut pas dépenser plus de 3 millions au cours d'une année, elle devrait s'attendre à dépenser plus de 7 millions l'année suivante; il me semble que c'est une façon illogique d'aborder le problème. Quand vous dites à la Commission "voici 5 millions" et qu'elle ne peut dépenser plus de 3 millions, il serait difficile, je crois, d'expliquer pourquoi on a prélevé sur les impôts un montant supplémentaire en excédent de 7 millions alors que la Commission n'a pas pu dépenser tout ce qu'on lui avait donné l'année précédente. C'est peut-

être une question d'opinion, mais il me semble que si la Commission peut dépenser jusqu'à 7 millions au cours d'une année, cela constitue une disposition nouvelle et je serais personnellement opposé à permettre une plus grande dépense jusqu'à ce que nous ayons eu l'occasion d'étudier de nouveau la situation pendant un certain temps.

M. NESBITT: Monsieur le président, un membre de la Commission pourrait-il nous expliquer exactement la procédure à suivre pour obtenir de l'aide de la Caisse. Les opinions semblent partagées à ce sujet. \* Qui doit prendre l'initiative? Est-ce que ce sont toujours les municipalités, ou parfois les chemins de fer ou quelquefois la Commission elle-même?

M. KERR: Ces trois façons de procéder existent. Habituellement c'est l'autorité préposée à l'entretien des routes, par exemple la ville, qui fait les premières démarches; il est plutôt rare que les chemins de fer prennent l'initiative, sauf parfois lorsqu'ils déplacent des voies ferrées, parfois aussi à la suite d'une inspection d'un passage à niveau par la Commission, par exemple, après un accident ayant occasionné des contusions ou des blessures à une personne. La Commission fait enquête sur tous les accidents de ce genre et elle peut juger elle-même que certaines mesures de protection s'imposent. En pareil cas, la Commission réunit les organismes intéressés, le chemin de fer en cause et les autorités de la voirie, et leur signale qu'à son avis une certaine protection est nécessaire à cet endroit-là. Mais même alors, si la municipalité n'est pas décidée à aller de l'avant et à dépenser de l'argent, la Commission y pensera à deux fois avant d'obliger une municipalité, malgré ses objections, à installer des dispositifs de protection. N'importe lequel des trois groupes peut faire les premières démarches, mais normalement, et dans la plupart des cas, ce sont les autorités de la voirie qui prennent l'initiative.

M. NESBITT: L'autorité de la voirie d'une province serait le gouvernement provincial?

M. KERR: Oui.

M. NESBITT: Vous dites que la Commission prend parfois l'initiative à la suite de ses propres enquêtes. Avez-vous des enquêteurs préposés à ce genre de travail?

M. KERR: Oui, nous avons un certain nombre d'enquêteurs qui voyagent par chemin de fer et vérifient continuellement les passages à niveau.

M. NESBITT: Avez-vous d'autres moyens de vous renseigner sur les accidents?

M. KERR: Le chemin de fer fait rapport des accidents à la Commission et, s'il s'agit d'un accident mortel, la Commission reçoit ordinairement un rapport de l'enquête du coroner. Nous portons une attention constante à l'état de ce passage à niveau.

M. NESBITT: Comment le rapport de l'enquête du coroner parvient-il à la Commission?

M. KERR: Parfois les municipalités nous l'envoient, d'autres fois ce sont les Chambres de commerce ou les organismes de sécurité routière.

M. NESBITT: Avez-vous dit que, dans chaque cas, vous recevez le rapport de l'enquête?

M. KERR: Non, mais très souvent.

M. NESBITT: Supposons que la Commission constate qu'un certain nombre d'accidents ont lieu à certains passages à niveau—il s'agit simplement d'un calcul approximatif—dans la pratique, combien doit-il y avoir d'accidents et au cours

de quelle période doivent-ils se produire, selon la Commission, avant que celle-ci prenne la décision, soit d'autoriser soit, dans certains cas, d'ordonner l'installation de dispositifs de protection?

M. KERR: Je ne crois pas qu'il existe de méthode aussi empirique. Beaucoup d'accidents n'ont pas pour cause l'état dangereux du passage à niveau; parfois, il y a négligence de la part du chauffeur, vitesse exagérée ou peut-être conduit-il en état d'ivresse. Même si plusieurs accidents arrivent au même endroit, il ne faut pas conclure de là que des mesures de protection s'imposent. La Commission étudie le pour et le contre dans chaque cas.

L'hon. M. MARLER: Monsieur Kerr, auriez-vous l'amabilité d'expliquer aux membres du Comité quels genres d'accidents, d'après la loi, doivent être rapportés à la Commission?

M. KERR: L'article 288 de la Loi sur les chemins de fer a comme titre "Accidents" et l'un des sous-titres s'énonce ainsi "Information à donner à la Commission" et comprend trois paragraphes.

Le paragraphe 1<sup>er</sup> se lit ainsi:

Toute compagnie, aussitôt que possible, et immédiatement après que ses fonctionnaires principaux ont été informés d'un accident, survenu sur le chemin de fer de la compagnie, qui a occasionné des contusions ou blessures à une personne se servant du chemin de fer ou à un employé de la compagnie, ou par suite de quoi un pont ou un ponceau, un viaduc ou tunnel sur le chemin de fer ou en dépendant, a été brisé ou endommagé de manière à devenir impraticable ou hors d'état de servir immédiatement, doit en informer la Commission et lui en fournir tous les détails.

Le paragraphe 2 continue:

Le chef de train ou un autre employé ayant la direction du train, de l'endroit ou de la structure où s'est produit l'accident, doit, le plus tôt possible après que l'accident s'est produit, en avvertir la Commission par télégramme.

Puis le paragraphe 3:

La Commission peut, par règlement, déclarer de quelle manière et dans quelle forme doivent être donnés ces renseignements et cette information, et à quelle catégorie d'accidents doit s'appliquer le présent article, et elle peut déclarer confidentiels les renseignements ainsi fournis.

La Commission a donné ordre aux chemins de fer de rapporter tous les accidents ayant occasionné des contusions ou blessures à une personne.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Ne s'agit-il pas simplement des employés ou des voyageurs? Qu'en est-il des autres personnes qui subissent un accident, par exemple, une personne qui voyage sur la grande route et qui est frappé en franchissant un passage à niveau?

M. KERR: L'ordonnance de la Commission comprend effectivement toute collision à un passage à niveau, impliquant un véhicule-moteur et un train, et occasionnant des contusions ou blessures à une personne.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Cependant, si j'ai bien compris, l'article mentionne seulement les personnes qui utilisent un train ou les employés de la compagnie.

M. KERR: L'article prévoit "contusions ou blessures à une personne se servant du chemin de fer". Or la Commission a rendu une ordonnance exigeant que les chemins de fer fassent rapport de tout accident comportant contusions ou blessures à une personne.

M. CARTER: J'aimerais savoir, monsieur le président, qui prend, en dernier ressort, les décisions quant au genre de passages à niveau qu'il faut aménager. Cette décision relève-t-elle de la Commission des Transports ou du chemin de fer; je comprends qu'il y a différents genres de passages à niveau, mais qui vérifie le genre?

M. KERR: Oui, monsieur. C'est la Commission qui détermine le genre de passage et le mode de protection.

M. CARTER: Serait-il permis de poser une question au sujet d'un passage en particulier? Je m'intéresse à celui que l'on construit présentement à Port-aux-Basques et qui croise les voies ferrées des nouveaux terminus.

M. KERR: Je ne suis pas au courant.

M. SMALL: Pour faire suite à votre déclaration relative au rapport de vos enquêteurs sur les passages à niveau, possédez-vous une carte ou une documentation quelconque? Je sais que vous devez en avoir puisque le dernier rapport reçu signale que 129,316 passages sont sans protection. Sur ce nombre, les rapports des enquêteurs doivent mentionner quelque part ceux qu'ils jugent dangereux. Combien, selon la Commission ou selon les enquêteurs, seraient classés dans la catégorie des passages que nous désignons par l'expression croisement de voies superposées?

M. J. E. DUMONTIER (*Directeur du génie, division du génie, Commission des Transports du Canada*): Nous ne possédons pas de dossier complet sur tous les passages au Canada. Sur les passages dont nous avons le dossier, nous croyons que le tiers environ ont besoin de protection, soit par l'élimination des passages ou par un dispositif de protection automatique. Présentement le nombre de croisements de voies superposées est à peu près 5 p. 100, je crois, c'est-à-dire qu'environ 1,500 passages sont protégés par des croisements de voies superposées, tandis que 1,600 à 1,700, soit 5 à 6 p. 100 environ, sont protégés par une protection automatique ou par des barrières actionnées par un homme.

M. FOLLWELL: Puis-je demander au témoin sur quels données la Commission se fonde pour déterminer le genre de protection à fournir aux croisements de voies superposées?

M. DUMONTIER: Voulez-vous dire entre un croisement de voies superposées et un mode de protection automatique?

M. FOLLWELL: Je précise ma pensée, monsieur le président. Selon mes observations, il me semble que parfois vous installez une barrière à un passage où il n'y a guère de circulation alors qu'à un passage de grande route vous n'avez qu'une cloche ou un feu clignotant. Je me demande quels sont les facteurs qui déterminent le genre de protection que vous assurez aux passages à niveau?

M. DUMONTIER: Dans les villes où un passage sert beaucoup à la circulation routière ainsi que dans les villes où les trains croisent souvent un passage, il est quelquefois nécessaire de protéger ce passage à l'aide d'une barrière à bras actionnée par un garde-ligne ou par un gardien affecté à cette tâche; dans les autres cas où nous installons un dispositif de protection automatique, nous installons des barrières ou un signal clignotant selon qu'il s'agit d'une voie principale double ou d'une voie principale simple. Nous plaçons des barrières aux voies principales doubles et des feux clignotants aux voies principales simples.

M. FOLLWELL: Ce n'est pas toujours le cas.

M. DUMONTIER: Telle est notre ligne de conduite depuis quelques années.

M. FOLLWELL: Je connais plusieurs passages où la circulation routière est intense et que traversent deux voies principales du National-Canadien et, tout près, une autre voie principale du Pacifique-Canadien; cependant, il n'y a pas de barrière.

M. DUMONTIER: Vous avez raison. Environ 350 des passages où se trouvent des voies ferrées doubles ne sont protégés que par un pendule avertisseur ou par des feux clignotants alors qu'il devrait y avoir des barrières. C'est un des problèmes que nous avons l'intention de régler si les fonds nous le permettent.

M. FOLLWELL: Donc, si le Comité saisit bien votre pensée, lorsque le bill à l'étude sera adopté et que vous disposerez de l'argent nécessaire, vous entreprendrez immédiatement d'assurer une meilleure protection?

M. DUMONTIER: C'est notre intention, monsieur.

M. HOSKING: Vous avez dit tout à l'heure que la Commission des Transports pouvait ordonner aux municipalités de fournir des mesures de protection. Y a-t-il une limite au coût qu'une municipalité doit assumer? J'ai l'impression que si une municipalité ou une société veut que la Commission des Transports exécute un ouvrage, la limite est de \$150,000 ou le tiers du coût total, ou le plus élevé de ces deux montants, quand il s'agit de passages.

M. KERR: La subvention de la Caisse se limite à ce montant quand nous ordonnons d'installer des barrières ou même un passage souterrain qui coûterait un million de dollars. En vertu de la Loi, \$150,000 constituent le maximum que la Commission peut affecter.

M. HOSKING: Si la Commission exige d'une municipalité qu'elle accomplisse un tel travail, n'accordez-vous toujours qu'une subvention de \$150,000 ou ne payez-vous que le tiers, ou bien la limite de \$150,000 s'applique-t-elle alors à la municipalité?

M. KERR: Si le coût total est d'un million, la Commission ne peut accorder qu'une subvention de \$150,000 et elle peut ordonner que le solde soit payé par les organismes intéressés; ce solde peut être divisé également entre le chemin de fer et la municipalité, ou la Commission, si elle le juge à propos, peut le répartir entre les organismes intéressés après que la subvention a été accordée.

M. HOSKING: La Commission est indépendante des chemins de fer. Je croyais que la subvention provenait réellement des chemins de fer, mais la Commission est un organisme distinct et c'est elle qui répartit les responsabilités financières entre le chemin de fer et la municipalité.

M. KERR: Oui. Il existe une disposition à cet effet dans l'article 39 de la Loi sur les chemins de fer. Je lis:

Lorsque, dans l'exercice d'un pouvoir qui lui est conféré, la Commission, par voie d'ordonnance, prescrit ou permet la fourniture, la construction, la reconstruction, la modification, l'installation, la mise en service, l'usage ou l'entretien de quelque structure, dispositif, équipement, ouvrage, réfection ou réparation, elle peut, sauf dispositions contraires expressément énoncées, ordonner par quelle compagnie, municipalité ou personne, intéressée ou atteinte par cette ordonnance, selon le cas, et quand ou dans quel délai et à quels termes et conditions de paiement d'indemnité ou autres, et sous quelle surveillance, doivent s'effectuer la fourniture ou l'établissement, la construction, la reconstruction, la modification, l'installation, l'exploitation, l'usage et l'entretien susdits.

(2) La Commission peut, sauf dispositions contraires expressément énoncées, ordonner par qui, dans quelle proportion et à quelle époque doivent être payés les frais et dépenses qu'entraînent la fourniture, la construction, la reconstruction, la modification, l'installation et l'exécution de ces structures, équipements, ouvrages, réfections ou réparations, ou leur surveillance, s'il en est, ou leur maintien en service, leur usage ou leur entretien continu, ou le fait de se conformer d'autre manière à cette ordonnance.

La Commission a donc l'autorité voulue pour répartir le coût après avoir accordé une subvention.

M. HOSKING: Supposons qu'une municipalité, il y a plusieurs années, ait abandonné son droit de passage sur un chemin de fer, que cette municipalité possède une route et que le chemin de fer ait construit une voie ferrée qui croise cette route et que, depuis de nombreuses années, la municipalité ait abandonné son droit sur ce passage, que le chemin de fer ait construit un tunnel et que, maintenant, ce tunnel soit trop petit ou que le ponceau en-dessous soit trop petit, la municipalité a-t-elle perdu tous ses droits de faire entretenir par le chemin de fer un passage, sous la voie ferrée, assez large pour répondre aux besoins de la circulation? Quelle décision prenez-vous dans un tel cas?

M. KERR: La Commission peut toujours ordonner la reconstruction d'un tunnel ou d'un passage sous la voie ferrée si la circulation l'exige ou d'un passage plus large.

M. HOSKING: Pourvu que la municipalité ne soit pas trop exigeante.

M. KERR: Certainement.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): A propos des dernières questions qui ont été posées et de l'autorité que possède la Commission pour ordonner qu'un certain travail soit exécuté d'une certaine façon, est-ce que cette façon de procéder ne dévie pas de la formule, presque générale de nos jours, qui consiste à financer un projet presque complètement? Ainsi, la Commission peut limiter la contribution de la Caisse. Il y a une limite au montant qu'elle peut fournir, mais elle peut ordonner qu'une municipalité ou un chemin de fer s'engage dans une proportion beaucoup plus grande que ce que prescrit la formule ordinaire énoncée ici.

L'hon. M. MARLER: Mais il n'existe pas de formule ordinaire. Il y a un pourcentage de contribution et une limite à la contribution de la Caisse, mais la Loi ne comporte pas de formule que la Commission doit suivre lorsqu'elle répartit le solde du coût.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Je me suis peut-être mal exprimé, mais la contribution proportionnelle que la Commission peut apporter risque de n'être plus *proportionnelle* si le projet est si vaste que la municipalité ou le chemin de fer doit fournir des milliers de dollars supplémentaires. Est-ce exact?

M. KERR: Si la municipalité ne possède pas l'argent nécessaire pour entreprendre la construction d'un passage inférieur, il est bien possible que le projet soit remis jusqu'à ce que la municipalité ou les autorités provinciales soient en mesure de partager le coût de la construction.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): La Commission a donc l'autorité de leur ordonner d'exécuter ce projet?

M. KERR: Oui.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Il peut arriver qu'elles n'aient pas l'argent voulu.

M. KERR: Oui, et je crois que la Commission possède l'autorité d'agir.

L'hon. M. Marler: J'ai eu connaissance de quelques cas de ce genre.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Je crois que c'est au sujet des accidents que M. Johnston a posé les autres questions. La façon de rapporter les accidents n'est certainement conforme à la législation que nous étudions ici. Ne serait-il pas sage de l'amender de façon que tous les accidents comportant des contusions ou blessures à une personne ou des dommages à la propriété, peu importe le genre ou la personne en cause, soient rapportés si nous voulons tenir à date la statistique des accidents survenus aux passages à niveau?

M. KERR: Je serais porté à croire que le chemin de fer serait disposé à rapporter tout accident si la Commission l'exigeait.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Mais ce n'est pas prescrit par la Loi.

L'hon. M. MARLER: Une ordonnance y pourvoit.

M. KERR: Une ordonnance de la Commission exige maintenant que certains accidents soient rapportés.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): C'est un simple règlement. Je suis de l'avis de M. Hamilton, à savoir qu'il ne semble pas y avoir d'inconvénient à ce que la Loi l'exige. Si je comprends bien, le règlement y pourvoit très bien actuellement, mais ne serait-il pas préférable d'insérer dans la Loi une disposition prescrivant que tous les accidents soient rapportés?

L'hon. M. MARLER: Il n'y a aucun doute que les chemins de fer observent le règlement de la Commission et le simple fait de l'ajouter aux statuts ne lui donnerait ni moins ni plus de force auprès des chemins de fer. Me permettez-vous d'ajouter un mot? Tout à l'heure, quand j'ai demandé à monsieur Kerr quels genres d'accidents il fallait rapporter à la Commission, je croyais utile d'insister sur le fait que, aux termes de la Loi sur les chemins de fer et de l'ordonnance de la Commission, seuls doivent être rapportés les accidents qui comportent des contusions ou blessures à une personne ou qui causent la mort d'une ou plusieurs personnes et qui, également impliquent le déplacement d'un train. Supposons qu'il se produise une collision entre deux automobiles à un passage à niveau et que cet accident ne tombe pas dans la catégorie des accidents qu'il faut rapporter aux termes de la Loi, je crois qu'il est très important d'en tenir compte, car il serait très facile de s'imaginer, si des accidents d'automobiles arrivent fréquemment à un certain passage à niveau et que les trains ne soient pas en cause, qu'il incombe aux chemins de fer de prendre les mesures qui s'imposent alors que, à mon avis, cette tâche relève des autorités routières.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Je connais des cas particuliers où se sont produits de nombreux accidents causés par un soi-disant passage à niveau où les automobiles se sont croisées juste au-dessus du passage parce que celui-ci était assez élevé pour empêcher le chauffeur de bien voir de l'autre côté. Il me semble qu'un croisement de voies superposées serait aussi nécessaire à cet endroit qu'ailleurs, s'il y a eu contusions ou blessures à une personne et des accidents mortels et si ces accidents se sont répétés.

M. JAMES: Dans une partie de ma circonscription se trouve ce qu'on appelle une ouverture dans un mur, à l'est de Newcastle. Il y a une arche très basse située au sommet d'une colline et sur laquelle passe un chemin de fer. C'est très dangereux. Un camion, peu importe sa hauteur, doit nécessairement passer au centre. S'il arrive un accident à cet endroit, cet accident ne serait pas signalé à la Commission, selon M. Marler.

L'hon. M. MARLER: Je crois que le but fondamental de la Caisse des passages à niveau de chemin de fer consiste à diminuer le nombre des accidents causés surtout par le chemin de fer et non par quelque rétrécissement de la route elle-même et qui ne relèvent certainement pas de la Caisse des passages à niveau de chemin de fer.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Dans le cas cité par M. James, êtes-vous d'avis qu'il n'incombe pas au chemin de fer, mais bien aux autorités routières, d'abaisser la route afin de permettre une voie d'accès plus large?

L'hon. M. MARLER: Ce serait certainement un problème routier.

M. JAMES: Le bill à l'étude assurerait-il les fonds voulus pour remédier, à ce problème particulier?

L'hon. M. MARLER: La portée du projet de loi est tellement étendue que la Commission peut pratiquement autoriser ou ordonner tout ouvrage qui, selon les autorités routières, le chemin de fer ou la Commission, est de nature à augmenter la sécurité publique.

M. JAMES: Supposons qu'il se présente une situation où la Commission juge qu'il y a lieu de faire quelque chose,—et lorsqu'il n'y a aucun doute à ce sujet,—la municipalité intéressée devra-t-elle contribuer au coût des travaux envisagés? La municipalité n'est probablement pas intéressée du tout, car elle n'y voit guère d'avantage pour elle. Pouvez-vous nous donner votre opinion sur une situation de ce genre?

M. KERR: S'agit-il d'une route provinciale?

M. JAMES: Oui, et vous êtes probablement passé par là vous-même.

M. CAVERS: C'est comme passer par le trou d'une aiguille.

M. KERR: Je ne le sais pas. La Commission examine le cas puis décide d'accorder ou non une subvention, ou bien elle désigne ceux qui doivent supporter le coût d'un ouvrage. Vous parlez d'un abord d'un passage? Voici ce qu'on lit à l'article 269 de la Loi sur les chemins de fer:

269. (1) L'inclinaison de la montée ou de la descente, selon le cas, sur un abord par lequel une voie publique passe au-dessus ou au-dessous d'un chemin de fer, ou au niveau des rails, ne doit pas excéder un pied d'élévation ou d'abaissement par vingt pieds de longueur horizontale de l'abord, à moins que la Commission n'en ordonne autrement.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): La Commission doit-elle examiner elle-même le passage et décider que des mesures de protection s'imposent, et alors en répartir le coût comme elle le désire?

M. KERR: Je le crois, monsieur.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Je pense présentement à un passage situé à Drumheller; la province affirme qu'elle n'en est pas responsable et la municipalité s'en lave aussi les mains; cependant, il est arrivé plusieurs accidents mortels à cet endroit. La Commission pourrait-elle étudier ce cas, décider qu'une protection s'impose et déterminer qui doit en assumer le coût? La Loi à l'étude lui donne-t-elle actuellement l'autorité voulue?

L'hon. M. MARLER: Oui, il n'y a aucun doute à ce sujet.

M. CARRICK: Pour faire suite aux questions posées par M. Hamilton où il est question d'accidents sur une grande route et dans lesquels aucun train n'est impliqué, y aurait-il lieu pour le chemin de fer d'obtenir des renseignements sur tous les accidents qui ont lieu à des passages où il n'est pas impliqué?

M. KERR: Peut-être, mais il peut arriver que deux automobiles se heurtent à un passage et qu'un employé du chemin de fer ne se trouve qu'à un mille de ce passage à ce moment-là; le chemin de fer n'aura peut-être jamais connaissance de cet accident.

M. CARRICK: Il serait très difficile d'édicter une loi qui obligerait de porter des accidents de ce genre à la connaissance de la Commission.

M. KERR: Il serait difficile de rapporter tous les accidents parce que certains accidents ne seraient peut-être pas signalés et le chemin de fer n'en saurait jamais rien.

M. CARRICK: Si la Commission prenait connaissance d'un accident de ce genre, ferait-elle une enquête et prendrait-elle les mesures qui s'imposent?

M. KERR: Je le crois. En effet, le paragraphe 2 de l'article 312 de la Loi stipule que, lorsqu'un accident arrive à un passage:

312. (2) Aucun train ne doit franchir, à une vitesse de plus de vingt-cinq milles à l'heure, une voie publique au niveau des rails si, à ce passage à niveau, subséquentement au 1<sup>er</sup> janvier 1905, un train en marche a frappé une personne ou un véhicule utilisant le passage, ou un animal monté ou conduit sur ce passage, et qu'il ait été ainsi causé des blessures corporelles à cette personne ou à une autre personne se servant du passage, ou que sa mort en soit résultée, à moins que la Commission n'ordonne que la vitesse maximum de vingt-cinq milles à l'heure ne soit pas applicable au passage à niveau ou sauf si ce dernier est protégé à la satisfaction de la Commission.

Ainsi, lorsque ces accidents lui sont rapportés, la Commission limite la vitesse en vertu de ce paragraphe, jusqu'à ce qu'elle dise: "Très bien. Reprenez votre vitesse régulière".

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Je reviens à ma question. S'il arrive un accident dont les dommages s'élèvent à tant de dollars, la personne blessée est rapportée à la sûreté municipale. La Commission n'éprouverait aucune difficulté à obtenir des renseignements de ce genre auprès de la sûreté municipale, si l'accident a réellement eu lieu à un passage à niveau. Ces renseignements peuvent s'obtenir sans trop de difficulté.

M. KERR: Je crois que la Commission peut certainement demander ces renseignements aux autorités municipales, mais elle n'est pas forcée de le faire.

M. CAVERS: L'article 2 donne à la Commission l'autorité de déterminer qui doit payer le coût d'un ouvrage et dans quelle proportion. Nous avons discuté aujourd'hui la répartition à faire entre chemins de fer et municipalités; mais aux termes du paragraphe à l'étude, il est aussi question d'autres corps constitués ou personnes. Mais à quels corps constitués ou personnes, autres que les municipalités et les chemins de fer eux-mêmes, peut-on demander d'assumer une partie du coût d'un passage à niveau?

M. KERR: Normalement, ce sont les deux organismes intéressés. Je ne puis me rappeler aucun cas où l'on a ordonné à d'autres corporations de prendre à leur charge une partie des frais de construction d'un passage à niveau. Cependant un service d'utilité publique peut posséder des fils ou des tuyaux, selon le cas, qui passent sous la grande route.

M. MURPHY (*Lambton-Ouest*): Au sujet de la répartition du coût, prenons le cas d'un passage à niveau situé aux approches d'une ville. Pouvez-vous dire aux membres du Comité si, dans votre répartition, une autre municipalité que la ville pourrait être impliquée ou, en d'autres termes, pourrait être mise à contribution?

M. KERR: Il y a eu des cas où des dispositifs de protection ont été installés sur des passages à niveau situés aux limites immédiates d'une ville; la Commission a alors ordonné à cette ville, à titre de partie intéressée, d'en défrayer une partie du coût; il en est résulté de nombreuses contestations en justice; dans certains cas, la décision de la Commission a été maintenue, à savoir que la ville y était intéressée et qu'elle devait en payer une partie; dans d'autres cas, la cour, sur un appel de la Commission, a décidé que, étant donné que le passage se trouvait à une certaine distance des limites de la ville, celle-ci n'était pas partie intéressée, aux termes de l'article en question, et que la Commission ne pouvait pas l'obliger à payer une partie du coût.

M. MURPHY (*Lambton-Ouest*): Disons que ce passage se trouve dans la ville, près de ses limites. Existe-t-il une loi ou une ordonnance qui oblige le comté à payer une partie du coût de construction?

M. KERR: Seulement si la Commission juge qu'aux termes de la Loi, le comté constitue une partie intéressée.

M. MURPHY (*Lambton-Ouest*): Sur quoi fonde-t-elle sa décision? Comment le comté peut-il devenir partie intéressée? Est-ce à cause de la circulation?

M. KERR: Oui, ce pourrait être une raison. Je ne connais pas de cas où l'on a considéré un comté comme étant partie intéressée à un passage situé dans une ville. Cependant, je connais un ou deux cas où l'on a installé de la protection à un passage situé en dehors d'une ville et où le gros de la circulation utilisant ce passage venait de la ville. Le passage se trouvait tout près des limites de la ville et la Commission a jugé que, dans les circonstances, la ville était partie intéressée.

M. NESBITT: Au sujet des observations qui ont été faites tantôt, la Commission reçoit-elle des rapports de la sûreté provinciale, dans l'Ontario et le Québec, ou de la police de comté, dans les autres provinces, relativement aux accidents qui ont lieu à ces passages à niveau?

M. KERR: Règle générale, non.

M. NESBITT: Personne n'en fait la demande. D'après ce que le ministre nous a dit, j'ai l'impression que la Commission jouit d'une très grande latitude lorsqu'il s'agit de prélever des montants sur la Caisse pour les passages à niveau. Aux fins de décider s'il faut, oui ou non, apporter des améliorations à un passage, la Commission juge-t-elle que seuls les accidents auxquels elle doit s'intéresser sont ceux qui impliquent réellement un train, un auto-rail, une draine ou quelque chose du genre?

M. KERR: Non, je n'oserais pas l'affirmer, monsieur.

M. NESBITT: Relativement aux questions posées par M. James et M. Johnston, la Commission ne tiendrait-elle pas compte du fait qu'il y a un chemin de fer, qu'une voie ferrée y est nécessaire, que celle-ci nécessite des rétrécissements de la route, des coubes, etc., et à cause de tout cela la Caisse ne devrait-elle pas subventionner les modifications apportées à ce passage s'il y a eu un accident, même s'il s'agit uniquement d'automobiles?

M. KERR: Voici. La Caisse sert aux travaux destinés à la protection, à la sécurité et à la commodité du public. Parfois le facteur accident peut être insignifiant tandis que le facteur commodité peut avoir une bien plus grande importance.

M. NESBITT: Je pense à un passage à niveau situé dans ma circonscription. Il est dangereux, tout comme celui que M. James a mentionné, et au moins 77 accidents, dont un mortel, y ont eu lieu depuis 1947. On en a fourni la sta-

tistique dernièrement dans les *Débats*; vingt-trois personnes y ont subi des blessures et un jury a recommandé d'apporter une solution à ce problème. Comme le ministre l'a dit tantôt, aucun train n'était en cause dans un certain nombre de ces accidents, mais un train y était en cause la plupart du temps. Ils avaient pour cause la disposition étrange de la voie ferrée elle-même et de la voie publique. Dans de tels cas, lorsqu'il s'est produit un si grand nombre d'accidents, dont une bonne proportion doivent être attribuées à la route, sans doute parce qu'il s'y trouve une voie ferrée, comme l'a démontré un autre membre de ce Comité, la Commission ne devrait-elle pas faire enquête et formuler certaines recommandations?

L'hon. M. MARLER: Me serait-il permis de souligner que monsieur Nesbitt a soulevé ce point à la Chambre l'autre jour. J'étais étonné d'apprendre que tant d'accidents puissent s'être produits à ce passage à niveau sans que la Commission en ait été informée.

A ma demande, la Commission a enquêté sur le sujet. Bien qu'elle n'ait pu obtenir de renseignements sur les accidents survenus à ce passage avant 1953, elle a pu quand même s'en procurer sur les accidents de 1953-1954, au sujet desquels elle n'avait d'ailleurs aucun rapport. Les chiffres qu'on m'a fournis indiquent que le nombre d'accidents a été de 30 à 40 environ, qu'ils ont été signalés à la police de toute façon, mais n'impliquaient pas de train, sauf un, celui du 23 avril 1953; je crois d'ailleurs qu'on avait une bonne raison de ne pas le signaler.

Le Comité serait peut-être curieux d'en connaître les circonstances. Apparemment le véhicule filait à une assez vive allure. Le rapport signale que le chauffeur a perdu la maîtrise de son véhicule à la suite d'une crevaison. Le véhicule a frappé un contre-rail puis a continué à rouler sur la voie ferrée vers l'est sur une distance d'environ 60 pieds, où les occupants ont abandonné le véhicule qu'un train a frappé par la suite.

Personne n'a été blessé. Il était difficile de signaler l'accident et, de fait, on n'en a fait aucun rapport. Ainsi donc, sur 40 accidents survenus à ce passage, il y eut deux ou trois au sujet desquels la Commission n'a reçu aucun rapport. Cela explique, je crois, la réponse donnée à monsieur Nesbitt tout à l'heure, et pourquoi la Commission devait dire qu'elle n'avait reçu aucun rapport. Il me semble que la question du nombre d'accidents à un passage, qu'un train y soit impliqué ou non, est réellement bien simple. Il n'y a aucun doute, je crois, que la Loi sur les chemins de fer autorise la Commission à demander les renseignements qu'elle juge nécessaires. Je crois qu'il est intéressant, au point de vue statistique, de savoir jusqu'à quel point les trains sont responsables de ces accidents.

Cependant, comme nous le savons, les autorités provinciales demandent des renseignements surtout sur les accidents d'automobiles, qu'il y ait eu ou non contusions ou blessures à une personne, parce que c'est le point de vue routier qui les intéressent; ainsi deux organismes différents sont en cause, l'un qui s'intéresse surtout aux chemins de fer et au mouvement des trains, puis les autorités provinciales qui doivent être très intéressées au point de vue routier de la question. Mais il ne faut pas confondre, je crois, entre statistique et besoin d'améliorer un passage en particulier.

Si une province dit: "Nous avons eu plusieurs accidents de la route à tel passage et aucun train n'y a été impliqué", je crois qu'elle pourrait s'adresser à la Commission et demander une subvention de la Caisse des passages à niveau; la Commission demandera peut-être un rapport sur les accidents et ordonnera que

les améliorations proposées par la province soient exécutées. Cependant, si l'accident est causé par un train en mouvement, je crois que la Commission elle-même se chargerait de remédier à la situation. Je suis donc d'avis qu'il ne faut pas confondre la statistique avec l'attitude que la Commission doit prendre à l'égard d'une demande de subvention dont la Commission doit fixer le montant, ou à l'égard d'un ordre de subvention dans un cas particulier. Il existe un lien entre les deux, mais ce sont deux situations tout à fait différentes et bien distinctes.

M. CAVERS: La province aurait-elle le droit d'ester en jugement?

L'hon. M. MARLER: Je crois que cette question relève plutôt du droit civil. Il ne s'agit pas de poursuivre le chemin de fer en justice. A mon avis, ce n'est pas de notre domaine.

M. NESBITT: Je crois que le ministre a abordé la question d'une façon très logique et avec beaucoup de bon sens. Je partage presque son opinion, sauf sur un point. J'imagine qu'un grand nombre d'accidents se produisent à un endroit déterminé, peu importe que la route ou le chemin de fer en soit la cause; je persiste à croire que lorsque de nombreux accidents se produisent au même passage à niveau, il faut en conclure que quelque chose va mal; et même si le Service de la voirie est peut-être plus responsable, le chemin de fer doit cependant prendre sa part de responsabilité puisqu'il est sur les lieux et il me semble que la Commission devrait en tenir compte. Si j'ai bien compris, le ministre a affirmé que la Commission peut très bien obliger le chemin de fer à acquitter une certaine partie des dépenses qu'entraînent les changements effectués à un passage.

L'hon. M. MARLER: En effet. L'honorable représentant se rappelle-t-il que le fameux passage où tant d'accidents se sont produits est un passage protégé?

M. NESBITT: Oui, il s'y trouve des feux.

L'hon. M. MARLER: Selon les renseignements que j'ai obtenus, ce passage est actuellement protégé d'une façon automatique par deux pendules avertisseurs, deux sonneries et différents signaux placés sur la route et indiquant l'approche de ce passage. Il ne manque plus qu'une personne pour tenir la main du chauffeur lorsque celui-ci franchit la voie ferrée.

M. NESBITT: Je pense que les accidents qui ont eu lieu à ce passage à niveau n'impliquaient pas des personnes de l'endroit, parce qu'elles le connaissent et en tiennent compte, mais malheureusement des étrangers qui voyageaient sur la grande route.

L'hon. M. MARLER: Cela constituerait un problème d'ordre national.

M. BYRNE: Je voudrais demander au ministre si la Commission peut autoriser des paiements pour un passage situé dans une municipalité et qui ne sert qu'aux piétons?

M. KERR: Elle peut autoriser des améliorations à tout passage, n'importe quel genre de protection à n'importe quel genre de passage.

M. BYRNE: N'importe quel genre de protection, pas nécessairement sur une grande route?

M. KERR: Non, pas nécessairement.

M. CAVERS: Me permettez-vous de poser la question suivante: Supposons que des enfants doivent franchir un passage à niveau pour se rendre à l'école

située de l'autre côté de la voie ferrée; existe-t-il une disposition qui permette la construction d'un tunnel ou d'un passage quelconque que les enfants pourraient utiliser plutôt que d'avoir à franchir la voie ferrée?

M. KERR: Cela entrerait encore dans la définition de passage, qu'il soit réservé à des piétons ou à des véhicules. La Commission a quelquefois ordonné la construction d'un passage réservé uniquement aux piétons.

M. CAVERS: Même si aucun véhicule ne passe par là.

M. MURPHY (*Lambton-Ouest*): Supposons que l'on juge raisonnable et nécessaire d'effectuer certains travaux à un passage de ce genre situé dans une ville, la Commission peut-elle alors forcer le comté à en partager les frais? A quelles conditions deviendrait-il partie à la répartition de ces dépenses?

M. KERR: Il faudrait prouver, à la satisfaction de la Commission, que le comté est partie intéressée. Il m'est assez difficile de préciser davantage.

M. MURPHY (*Lambton-Ouest*): Supposons qu'il s'agisse d'une des artères principales qui entrent dans la ville en provenance d'un comté. Je me demande si, une part des dépenses ne serait pas à juste titre imputable au comté?

M. KERR: J'hésiterais à me prononcer sur un cas aussi hypothétique que celui-là, savoir si, la Commission, tiendrait ou non le comté pour un organisme intéressé. D'autre part, si la Commission décide que le comté est un organisme intéressé, celui-ci peut toujours avoir recours aux tribunaux pour trancher la question.

M. MURPHY (*Lambton-Ouest*): Tient-on compte de la circulation qui entre dans la ville en provenance du comté?

M. KERR: Je ne le pense pas. Dans le cas que je connais, il s'agit d'un passage situé tout près des limites de la ville; celle-ci était intéressée à lui assurer un mode de protection, en se plaçant non pas au point de vue de la densité de la circulation mais bien au point de vue de la circulation en provenance de la ville et au point de vue de ses résidents qui l'utilisaient d'une façon régulière. Si l'on se place au point de vue de la provenance de la circulation ou de la provenance de la densité de la circulation, cela peut nous conduire bien loin. La circulation peut venir d'une autre province et une grande proportion peut utiliser tel passage en particulier.

M. HODGSON: Serait-il alors question d'une route provinciale ou d'une route de comté?

M. KERR: Dans certaines provinces, elle serait peut-être considérée comme route provinciale.

L'hon. M. MARLER: Je suppose que la Commission a juridiction de répartir le coût d'une amélioration et que, si elle est convaincue qu'un conseil de comté doit en assumer une certaine responsabilité, elle lui ordonnera d'y contribuer.

M. KERR: Pourvu que ses conclusions soient conformes à une interprétation logique des mots "partie intéressée".

M. HAMILTON (*York-Ouest*): En examinant le texte de la Loi, je constate que l'article 2 du bill à l'étude remplace l'article 263 de la Loi et que l'article 3 renferme le paragraphe 6 de l'article 265. Je me demande si ces deux articles ne se contredisent pas. Dans un cas, l'on a écrit,—quand le bill est devenu loi, je suppose,—que lorsqu'il n'y a pas de protection à un passage à niveau, s'il s'agit d'un chemin de fer de 1909, la Commission y pourvoit.

L'hon. M. MARLER: Par l'entremise de la municipalité.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Nous supprimons cet article. Très bien. Il n'est pas question de contribution. Venons-en au paragraphe 6; là, on parle des trois premières années; en d'autres termes, quand vous le supprimez, nous avons l'impression qu'on va faire quelque chose, mais au paragraphe 6 nous lisons "Oui, mais pas pendant les trois premières années".

L'hon. M. MARLER: Les trois ans constituent une alternative pour un passage déterminé.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): C'est ce que je veux dire. En vertu de la nouvelle construction comprise dans la suppression de l'article 263, si la Commission doit y voir, pourquoi retarder de trois ans?

M. KERR: Si c'est le chemin de fer qui a construit le passage à niveau il y a dix ans, mettons, il doit, en vertu de la loi actuelle, supporter tout le coût de la protection. Il n'y a pas de dispositions semblables lorsque le passage a été construit par la province ou la municipalité; c'est un facteur dans l'opinion de la Commission. L'autre est à l'effet que lorsqu'un nouveau passage est établi, l'organisme qui l'établit, que ce soit une province, une ville ou un chemin de fer, doit, d'après la coutume ordinaire de la Commission, prendre à sa charge le coût de la protection, si cette protection était nécessaire au moment de l'établissement du passage.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Puis-je poser une autre question dès maintenant? Voilà ou cela conduit: comment est-il possible d'établir aujourd'hui que c'est à cause de l'acte d'un groupe particulier quelconque, que ce soit une province, une municipalité ou un chemin de fer? N'avons-nous pas dépassé ce stade?

M. KERR: L'organisme qui désire établir un nouveau passage doit s'adresser à la Commission pour obtenir la permission de construire. Si une ville veut ouvrir un nouveau passage au-dessus d'un chemin de fer, elle doit en demander la permission à la Commission, et s'il semble à cette dernière qu'il soit dangereux d'ouvrir un passage à niveau sans en ordonner la protection en même temps, elle agirait en conséquence. Nous dirions: "Nous allons vous permettre d'ouvrir le passage à condition qu'il soit suffisamment protégé." Dans ce cas, la Commission agirait dans l'esprit de la loi. Il en serait autrement si la Commission autorisait un passage et puis, un mois plus tard, ayant appris qu'il aurait besoin d'être protégé, elle disait: "le passage existe maintenant, alors nous allons accorder une subvention à même la caisse pour le protéger."

La Commission estime que l'organisme, que ce soit une ville, une province ou un chemin de fer, qui établit un nouveau passage devrait être prêt à supporter le coût de la protection nécessaire pendant les trois premières années. A la fin de cette période, les conditions auront pu changer; la Commission examinerait alors les circonstances et, s'il est question de protection, elle pourrait alors décider que l'organisme qui a établi le passage ne sera pas tenu de prendre à sa charge tout le coût de la protection. Mais, pour les trois premières années, s'il devient nécessaire de protéger le passage, c'est l'organisme qui l'a construit qui doit y voir.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Je pourrais accepter votre argument si, en fait, la municipalité désirait le nouveau passage, parce qu'il pourrait se limiter à son usage; il y a là 50 maisons, et nous allons percevoir des taxes. Mais si le passage est à l'avantage de tout le monde, de ceux venant de centaines de milles à la ronde, comment pouvons-nous dire qu'en réalité ce sont les citoyens de la municipalité qui créent la nécessité du passage?

M. KERR: Vous pouvez dire que ceux qui désirent créer le passage sont ceux qui s'adressent à la Commission.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): C'est plutôt le cas de celui qui est placé dans la situation d'avoir à faire la demande.

M. KERR: Ce n'est pas uniquement parce que la demande est faite par une personne en particulier mais, d'une façon générale, lorsqu'une ville demande un passage, c'est qu'elle en a besoin elle-même, peut-être aussi à cause du trafic en provenance d'une autre ville.

M. MURPHY (*Lambton-Ouest*): Lorsque, dans un canton, vous avez un passage sur un chemin de comté ou une grande route provinciale, quelle est la cotisation dans ce cas?

M. KERR: La Commission n'a pas le pouvoir d'ordonner effectivement à la province de contribuer au coût de construction. Elle peut émettre un ordre de ce genre contre un comté, si celui-ci a le contrôle du chemin; elle peut aussi émettre un ordre semblable contre une municipalité, mais non pas contre la Couronne du droit de la province.

M. STANTON: Plusieurs des chemins conduisant d'une cité ou d'une ville sont connus comme des chemins suburbains. N'est-ce pas le cas d'imputer le coût à la cité, la ville ou au comté?

M. KERR: En vertu d'une loi provinciale, la province vient en aide à la municipalité dans certains cas, mais si votre question a pour but de savoir si la Commission peut ordonner à une province, comme telle, de prendre à sa charge une partie du coût de la construction, je dois répondre dans la négative. Elle peut exiger une contribution, mais elle ne peut pas ordonner à une province de payer une partie quelconque de la contribution. Et il pourrait être injuste de mettre à la charge du chemin de fer tout le coût de la protection s'il s'agit d'une route provinciale et si la province elle-même ne consent pas à contribuer.

M. STANTON: Supposons que ce soit un chemin suburbain.

M. KERR: S'il s'agit d'un chemin suburbain sous la juridiction de la province, la Commission peut ordonner à l'organisme régulier de la voirie ayant juridiction sur ledit chemin de payer sa part du coût et, il va sans dire, elle peut accorder une subvention à même la caisse de protection.

M. SMALL: Je reviens à la distribution du coût, mettons celui du croisement des voies superposées qui nécessitent les dépenses les plus élevées. Dans les parties urbaines, le coût est de \$800,000 en moyenne. Il y en a qui coûtent pas moins de \$200,000, alors que dans les parties rurales, il s'élève en moyenne à environ \$100,000. Ai-je raison de dire, par exemple, que le coût d'une entreprise urbaine est d'environ \$800,000 et que la limite de la contribution de la Commission est de \$300,000? Puis-je raisonnablement dire que la contribution est de \$300,000 ou de 60 p. 100?

M. KERR: Elle est de 60 p. 100 ou de \$300,000, soit le montant le moins élevé.

M. SMALL: Supposons que le coût de l'entreprise soit de \$800,000?

M. KERR: La contribution maximum de la Commission serait alors de \$300,000.

M. SMALL: Le montant le plus élevé que la Commission peut ordonner est \$300,000; c'est le maximum qu'elle peut accorder à même la caisse. Supposons que la municipalité et le chemin de fer deviennent intéressés dans la mesure de 25 et de 15 p. 100 d'après votre formule?

L'hon. M. MARLER: Je ne crois pas que ce soit exact. D'après l'exemple que M. Small vient de donner, si l'entreprise coûte \$800,000 et que la contribution à même la caisse soit de \$300,000, il s'ensuit que les autres \$500,000 doivent être partagés d'une manière quelconque entre la municipalité et le chemin de fer.

M. SMALL: C'est là où je veux en venir. Pour établir votre caisse, c'est considéré comme 60 p. 100?

L'hon. M. MARLER: Le chiffre de 60 p. 100 est simplement un chiffre national. La contribution à même la caisse est une contribution nationale à l'égard de toute entreprise, et elle doit être la plus basse de deux choses: soit 60 p. 100 du coût de l'entreprise, ou \$300,000, soit le montant le moins élevé.

Dans l'exemple cité, si vous appliquez la règle de 60 p. 100, vous trouvez qu'on en arrive à \$480,000; mais si le montant est limité à \$300,000, la caisse ne peut contribuer que \$300,000. D'autre part, si le coût est de \$400,000, la limite la plus élevée est de 60 p. 100, soit \$240,000. J'espère avoir été bien compris.

M. SMALL: Je vous comprends, mais je veux en venir à la stipulation de 7 millions sur la formule, chose dont je ne veux pas. Je veux résoudre le problème en retranchant la disposition en vertu de laquelle la contribution ne s'appliquera qu'en accomplissant les travaux. D'après les chiffres que l'ingénieur nous a fournis, il y a environ un cinquième du total d'à peu près \$29,360; alors, \$30,000 serait le cinquième de cela, et ce cinquième serait pour 6,000 croisements de voies superposées dans tout le Canada. Quelle serait la proportion urbaine et rurale? Il s'agit d'en construire le plus grand nombre possible dans l'année et de les étendre dans tout le pays, de sorte que ce montant de 5 millions soit dépensé. Par conséquent, dans les grandes villes où les entreprises de ce genre ont une valeur de \$800,000 à un million, le montant de \$300,000 s'applique à n'importe quelle d'entre elles.

L'hon. M. MARLER: C'est exact.

M. SMALL: Alors, si d'autre argent va dans la caisse, il doit venir des municipalités, des chemins de fer ou des provinces?

L'hon. M. MARLER: C'est tout à fait exact.

M. SMALL: Je ne puis concevoir comment il resterait de l'argent indépensé si nous voulons promouvoir plusieurs de ces entreprises dans le but de résoudre ce problème et de diminuer le nombre des accidents.

L'hon. M. MARLER: Ne croyez-vous pas que la question dépend aussi de la mesure dans laquelle les autres organismes que vous avez mentionnés, c'est-à-dire les chemins de fer, les municipalités, les corporations de comté et les provinces sont prêts à fournir des fonds correspondants dans une année déterminée? Si, par exemple, la caisse des croisements de voies superposées est de 5 millions et que la Commission soit tout à fait disposée à dépenser le tout, elle ne peut le faire que si les autres sont aussi prêts à contribuer.

M. SMALL: Prenons le projet de Davenport dont le coût est de plus de deux millions. D'après l'ancienne loi et sur cette base, le montant de \$150,000 était la limite.

L'hon. M. MARLER: C'est exact.

M. SMALL: Il me semble que les chemins de fer, les municipalités et les provinces doivent fournir le reste.

L'hon. M. MARLER: Oui.

M. SMALL: Il n'y a pas eu suffisamment d'argent dans la caisse pour atteindre une somme de protection qui diminuera les accidents. Vous avez ici 5 millions, mais ce n'est pas encore suffisant. La Commission peut-elle prendre l'initiative pour faire des travaux à des endroits dangereux où des accidents se produisent?

L'hon. M. MARLER: Monsieur le président, je serais fort désappointé si les 5 millions n'étaient pas dépensés en entier. Mais je ne crois pas que personne soit prêt à recommander que la Commission doive dépenser arbitrairement 5 millions par année, sans s'occuper de savoir si les autres qui devront contribuer consentent à le faire ou non. Je suis persuadé qu'il y a peu de membres du Comité qui recommanderaient indépendamment du fait que, leur municipalité ou leur ville possède ou ne possède pas les fonds, que simplement parce que la Commission est d'opinion que les 5 millions devraient être dépensés, elle soit tenue d'émettre des ordres sans se soucier du sentiment des municipalités et de leur volonté ou capacité de payer et que nous devrions nous frayer un chemin de force à travers le pays, ordonnant le croisement de voies là où nous pourrions penser qu'il doit en être ainsi.

M. SMALL: Cela soulève une question. Autrefois, la proportion payée par les municipalités et les chemins de fer en vertu de l'ancien article était 40, 30 et 30. Il prévoyait que \$750,000 pouvaient être dépensés par les municipalités, \$750,000 par les chemins de fer, et un million par la caisse des passages à niveau. Sur cette base, les chemins de fer ont maintenant de la difficulté à se procurer l'argent pour s'y conformer.

L'hon. M. MARLER: Je crois que vos chiffres ne sont pas exacts. Vous commencez en supposant que la Commission suivait la distribution de 40, 30 et 30 et que les municipalités et la Commission limitaient leur dépense pour maintenir cette proportion. Il n'en est pas ainsi. Comme vous l'avez fait remarquer il y a un instant à propos de l'entreprise de Davenport, le coût à la caisse n'a été que de \$150,000 sur un coût total de 2 millions, de sorte que les autres ont dû nécessairement fournir, mettons, \$1,850,000 du coût et non pas 30 p. 100 d'une limite quelconque qui s'appliquait à la Commission. Il leur fallait fournir sans limite et la Commission leur a dit qu'elle donnerait 40 p. 100 ou \$150,000, soit le montant le moins élevé des deux. Dans le cas que vous avez mentionné, la Commission a accordé \$150,000, parce qu'elle ne pouvait donner davantage.

M. SMALL: Le chemin de fer éprouve de la difficulté à se procurer \$750,000 pour satisfaire à ses obligations qui ont été ordonnées par la Commission, et il en est de même pour la municipalité et, maintenant, vous avez réduit le montant à 25 et 15 p. 100 et l'avez augmenté à 60 p. 100 sur la caisse de la Commission; pour autant qu'il s'agit des chemins de fer, la contribution a été portée à \$1,250,000, soit \$500,000 de plus et, quant aux municipalités, elle a été portée de \$750,000 à \$2,250,000. Nous ne pouvons pas supporter le fardeau qui est toujours là et nous ne pourrions jamais résoudre le problème s'il faut laisser aux chemins de fer et aux municipalités le soin de demander l'installation de ces passages à niveau.

L'hon. M. MARLER: Monsieur le président, je crois que si M. Small examine la situation qui existait l'an dernier et prend comme exemple un projet où la contribution fédérale à même la caisse aurait été de \$150,000, et s'il applique la nouvelle formule au même projet cette année, il s'apercevra qu'en pratique la contribution de la caisse des passages à niveau a doublé, que les frais à la charge des chemins de fer ont été sensiblement réduits et que ceux à la charge des municipalités de la province ont quelque peu diminué.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Dans chaque projet en particulier?

L'hon. M. MARLER: Oui. Prenons, par exemple, un projet de moindre importance d'une valeur de \$10,000; l'an dernier, la caisse des passages à niveau aurait fourni \$4,000, la contribution des municipalités aurait été de \$3,000 et celle des chemins de fer, de \$3,000 aussi. Mais maintenant, si la Commission met en pratique ce qu'elle semble envisager dans son rapport, elle paiera \$6,000, les municipalités débourseront \$2,500 et les chemins de fer, \$1,500. Autrement dit et dans ce cas particulier, la contribution des chemins de fer a été réduite de 50 p. 100 et il y a eu aussi une légère diminution de la part provinciale-municipale. Je crois que c'est un allègement du fardeau pour ceux qui, comme vous le dites, n'ont pas suffisamment d'argent.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): J'admets, mais l'augmentation de 4 p. 100 dans la subvention de 5 millions augmente le montant des municipalités et les chemins de fer devront payer les pots cassés.

L'hon. M. MARLER: La contribution des chemins de fer a été réduite. Nous parlons d'un nombre considérable de municipalités répandues un peu partout dans le pays. A moins que nous ne fassions tous les travaux à Toronto; que Dieu nous en préserve.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): C'est là où ils sont nécessaires.

L'hon. M. MARLER: Montréal pourrait vous faire quelques suggestions à ce propos.

M. SMALL: Je ne soulève pas du tout le point à propos de Toronto. D'après vos chiffres, il y a 6,000 passages à niveau au Canada dont l'étendue est immense. Je crois qu'il faudrait un montant de 15 millions pour rendre justice à tous.

L'hon. M. MARLER: J'espère sincèrement que la Commission va être capable de dépenser 5 millions et que le fardeau ne sera pas trop lourd pour les municipalités ou les chemins de fer. Si nous faisons plus, les chemins de fer devront payer davantage mais, personnellement, je puis dire que les compagnies de chemin de fer ne m'ont pas fait de bien sérieuses représentations pour se plaindre de ce terrible fardeau qui risquait de leur être jeté sur les épaules.

M. MURPHY (*Lambton-Ouest*): Prenons le cas hypothétique suivant: on vous limite actuellement à 5 millions, et supposons que vous avez dépensé ce montant au cours des neuf premiers mois de l'année. Pouvez-vous néanmoins entreprendre des travaux pouvant comporter une dépense de 2, 3 ou 4 millions et ne pas effectuer les paiements avant la fin de l'année?

M. KERR: Je crois qu'on pourrait entreprendre les travaux et accorder une subvention à même la caisse de l'année suivante, si la Commission le jugeait possible. Lorsqu'il s'agit de la dépense de montants considérables, les chemins de fer désirent parfois savoir exactement ce qu'ils auront à payer, et cela avant le commencement des travaux; il en est de même pour les grandes villes.

M. MURPHY (*Lambton-Ouest*): Il est bien évident que si l'argent a été dépensé et que vous jugez nécessaire et urgent de faire des travaux additionnels, vous pouvez les entreprendre et payer après l'expiration de l'année.

M. KERR: Lorsqu'il y aura des fonds disponibles.

M. MURPHY (*Lambton-Ouest*): Oui.

M. GREEN: Quelle est la situation à l'égard de l'arriéré des demandes d'aide de cette nature? Nous avons entendu dire qu'il y a encore au Canada de très nombreux passages à niveau dont il faudra s'occuper, mais quelle est la position actuelle de la Commission à l'égard des demandes qui n'ont pas été entendues? En avez-vous plusieurs en suspens ou êtes-vous à peu près à date?

M. KERR: Je crois que la construction d'un grand nombre de passages a été commandée ou est en voie de réalisation. Je crois aussi que, dans le moment, près de 3 millions de la caisse ont été engagés, mais qu'il n'ont pas encore été réellement payés, parce que les travaux sont encore en cours ou n'ont pas été commencés, bien que commandés. Quant au nombre des autres projets sur lesquels la Commission ne s'est pas encore prononcée, notre ingénieur pourrait peut-être vous renseigner avec plus d'exactitude.

M. GREEN: Pouvons-nous avoir ce renseignement?

M. DUMONTIER: La Commission a devant elle 64 demandes de croisements de voies superposées qui sont en voie de règlement, mais au sujet desquelles aucun ordre n'a encore été donné. Elle a aussi à s'occuper de 67 demandes de protection automatique.

M. GREEN: Quel serait le montant d'argent requis?

M. DUMONTIER: Nous n'avons pas encore une idée exacte du coût de ces projets. Les demandes sont faites et les états estimatifs sont préparés par les chemins de fer en ce qui concerne le coût de croisement de voies superposées. Il nous faut avoir des plans pour préparer ces états estimatifs.

M. GREEN: La Commission doit avoir une certaine idée du montant qui sera requis pour faire face à ces rapports.

M. DUMONTIER: Quelques-uns de ces projets se rapportent à la reconstruction et d'autres, à la construction de tunnels. Il y en a auxquels la Commission contribue et d'autres auxquels elle ne contribue pas. La Commission contribue s'il s'agit de l'élimination d'un passage, mais elle ne contribue pas dans le cas d'un nouveau passage.

M. GREEN: La Commission a étudié des ordres qui comportent une dépense de 3 millions?

M. DUMONTIER: Oui.

M. GREEN: Vous avez actuellement plusieurs demandes devant vous?

M. DUMONTIER: Oui, 64 demandes de croisements de voies superposées et 67 demandes de protection automatique.

M. GREEN: Je soulève ce point, monsieur le président, parce qu'il ne me semble pas sage d'imposer cette restriction à l'effet que si, une année, le surplus dépasse 2 millions, le crédit de l'année suivante sera diminué d'autant. Si je comprends bien la loi, cela veut dire que si, cette année, il reste 3 millions dans la caisse, le crédit de l'année prochaine ne pourra être que de 4 millions. Je propose au Comité qu'il serait plus sage de laisser ces crédits s'accumuler dans la caisse pendant les quatre ou cinq premières années, parce qu'il y a beaucoup de travail à faire et qu'il n'y aura pas suffisamment d'argent dans la caisse pour réaliser tous les projets qui devraient l'être. Comme la population du pays augmente constamment et que ce problème devient de plus en plus compliqué, il me semble qu'il serait à propos de modifier cette disposition qui veut que lorsque vous avez plus de 2 millions en caisse une année, le crédit est automatiquement réduit l'année suivante.

Le PRÉSIDENT: Autrement dit, si vous ne dépensez qu'un million cette année, vous aurez six millions l'année prochaine.

M. GREEN: Je crois que c'est le principe à suivre. Actuellement, c'est plus avantageux, parce que vous pouvez accumuler jusqu'à 7 millions. A tout événement, il ne devrait pas y avoir de plafond pour les cinq premières années. Que l'on vote 5 millions chaque année et voyons ce qu'il en adviendra. On trouvera

probablement que ce n'est pas du tout suffisant pour faire face aux besoins. Cette proposition à l'effet qu'il devrait y avoir un plafond sur 2 millions ne me convient guère. On vient justement de nous dire le nombre de projets en suspens.

M. JAMES: N'est-ce pas tout justement hier que M. Fleming voulait éplucher les prévisions budgétaires?

M. SMALL: Que dites-vous là?

L'hon. M. MARLER: Quelqu'un a dit hier que M. Fleming voulait éplucher les prévisions budgétaires et que M. Green était occupé à mettre les pelures ailleurs.

M. GREEN: Le problème est de si grande importance qu'il faut que quelqu'un donne le ton courageusement s'il doit être résolu; on a l'impression dans le pays que la caisse des passages à niveau doit avoir cinq millions par année, et je crois qu'il devrait en être ainsi. Aux termes de cet article particulier, ce n'est pas tout à fait le cas. Vu que c'est une nouvelle orientation, il se peut, par exemple, que la Commission ne dépense que 2½ millions cette année. Puis, aux termes de la loi que nous avons devant nous, nous nous apercevons que le crédit ne pourra être automatiquement que de 4½ millions l'an prochain. Je doute de la sagesse d'inclure une restriction de ce genre. Voici ma proposition: nous allons voter 5 millions et il appartiendra aux municipalités et aux chemins de fer de se mettre à l'œuvre sur ce problème des passages à niveau.

L'hon. M. MARLER: Si vous me le permettez, messieurs, je vous ferai remarquer que la recommandation vient de la Commission elle-même qui a acquis une longue expérience sur la question des demandes. Ce n'est pas une restriction de la Commission des transports imposée par le gouvernement. Le gouvernement a accepté la recommandation sans modification pour autant qu'il s'agisse de cette partie de la caisse. Je suis d'opinion que c'est une bonne chose à avoir au début. J'espère que nous allons dépenser 5 millions par année et je crois que si mon honorable ami veut bien envisager la chose pour une certaine période, il trouvera que c'est simplement la question de savoir si nous allons voter 25 ou 33 millions et que ce n'est pas 2 millions chaque année; ce n'est qu'une fois 2 millions.

M. SMALL: On a dit, il y a quelques instants, que 64 demandes de passages à niveau avaient été déposées. Quel est le nombre des passages ruraux et des passages urbains?

L'hon. M. MARLER: M. Dumontier pourrait peut-être répondre à cette question lorsqu'il aura terminé ses calculs.

M. CARRICK: Je ne sais pas si on en a déjà parlé, mais pouvez-vous nous dire le montant en caisse actuellement? Vous nous avez dit que nos engagements sont de 3 millions pour l'an prochain.

M. KERR: Je crois qu'il n'y a eu qu'un crédit intérimaire pour cette année. Cet argent n'est qu'une partie de la présente affectation. Une certaine partie du million voté n'est pas engagée.

M. DUMONTIER: Une bien petite partie; environ \$20,000. Un sixième du crédit a été approuvé et nous l'avons employé à l'installation de protection automatique. Je crois qu'il reste environ \$20,000.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Monsieur le président, je comprends que les 60, 25 et 15 p. 100 se rapportaient à la formule d'un projet de \$10,000 dont on nous a donné un exemple et que lorsque nous en arrivons à un projet d'un million, la contribution maximum à même la caisse est de \$300,000. Comment divisons-nous le reste? Est-ce encore  $\frac{5}{8}$  et  $\frac{3}{8}$  pour ce solde de \$70,000, mettons, entre le chemin de fer et la municipalité?

L'hon. M. MARLER: Si vous le voulez bien, je vais répondre à cette question. D'après moi, les proportions de 60, 25 et 15 p. 100 s'appliquent à la protection, mais lorsqu'il s'agit de croisement de voies superposées, les proportions ne sont pas déterminées d'avance. Je crois que la caisse contribue d'abord et que, compte tenu des circonstances, elle décide ensuite la manière dont le reste sera distribué.

M. SMALL: Sur le nombre des 64 passages à niveau, combien sont urbains et combien sont ruraux?

M. DUMONTIER: Environ 10 des projets sont urbains.

M. SMALL: Et les autres 54 sont ruraux. Vous faites là une belle besogne rurale.

M. BARNETT: Monsieur le président, je désire faire quelques commentaires et poser une ou deux questions. Il est évident que la plupart des questions ont été posées par des gens qui demeurent dans d'autres parties du Canada où il est beaucoup plus question de comtés, de municipalités et le reste que dans la partie d'où je viens moi-même.

Je veux parler quelque peu des autres corporations intéressées. En Colombie-Britannique, la question des chemins privés construits par nos compagnies d'exploitation des forêts pourrait facilement être citée en exemple.

Je songe à deux questions que je voudrais bien voir éclaircies. Une d'elles se rapporte au fait que l'on élève le plafond prévu dans le bill. Je me demande si l'on aurait pu consigner au compte rendu quelques chiffres concernant l'ordre des dépenses relatives aux projets importants de croisement de voies superposées afin que nous puissions établir ce que serait, en moyenne, le montant de la contribution à ces projets. Je pensais à une grande route importante où il s'agit de quadruples voies superposées. Pouvez-vous nous fournir quelques renseignements sur les dépenses que ce projet entraînera? Nous serions alors en mesure de nous faire une idée de la suffisance ou de l'insuffisance du plafond proposé dans le bill. J'ai aussi une autre question à poser.

M. DUMONTIER: Si nous examinons les projets approuvés l'an dernier, nous constatons que le coût estimatif global a été de \$2,430,000; le coût moyen des onze passages supérieurs approuvés l'an dernier a été de \$221,000. Un de ces projets était très compliqué et il a coûté \$850,000, ce qui est considéré très coûteux pour une entreprise de cette nature.

L'an dernier, quatre tunnels au coût estimatif de \$2,560,000 ont été approuvés; le coût moyen de chacun d'eux a été de \$640,000.

M. BARNETT: Cela répond à ma première question. L'autre question est d'un caractère plutôt constitutionnel. Je crois que l'on a déjà dit que la Commission est d'opinion qu'elle ne peut ordonner à une province ou à Sa Majesté, du droit d'une province, d'encourir des dépenses. Je crois que cette face de la question est peut-être de plus grande importance dans une province comme la Colombie-Britannique où la plupart des grandes routes sont provinciales et construites par la province. Je me demande où la Commission a trouvé son pouvoir constitutionnel de décider pour les corporations municipales.

Je sais que l'on dit très souvent en Colombie-Britannique que les municipalités sont les créatures de la province. Dans ce cas là, il me semble qu'elles sont, en fait, partie de Sa Majesté, du droit de la province, et je me demande si l'on peut nous expliquer la manière dont la Commission considère certaines parties des dépenses comme étant divisibles et comment elle en est arrivée là. Nous

pourrions peut-être avoir quelques explications à cet égard. Les décisions de la Commission ne sont pas supposées lier la province ou l'administration de la voirie provinciale.

M. KERR: La loi donne bien spécifiquement à la Commission le pouvoir de répartir le coût sur la municipalité, mais elle ne mentionne pas Sa Majesté ou la Couronne. Étant donné que la Couronne n'est pas mentionnée dans la disposition, la Commission est d'opinion qu'elle n'a pas le pouvoir de répartir sur elle une partie quelconque des frais.

Dans l'article des passages à niveau, il y a un paragraphe qui n'est pas du tout atteint dans le présent bill. Ce paragraphe 3 prévoit que la province peut contribuer à la caisse des passages à niveau et que la Commission peut répartir les deniers de cette caisse sous réserve des conditions et restrictions faites et imposées par la province; mais, aux termes de la présente loi, la province a le pouvoir de placer des fonds dans la caisse si elle le désire, et de déterminer les conditions dans lesquelles la Commission les emploiera.

M. BARNETT: Dois-je comprendre que si l'administration de la voirie provinciale décide de construire une grande route importante traversant la voie principale d'un chemin de fer, la Commission n'a pas le pouvoir de déterminer la nature de ce passage, sauf avec le consentement de la province?

M. KERR: Dans ce cas, la province s'adresse à la Commission pour obtenir la permission de construire un certain genre de passage. Je parle du défaut de pouvoir obligeant une province à contribuer alors qu'il existe un passage mais dont la partie appartenant à la grande route tombe sous la juridiction provinciale. Quelqu'un, ou la Commission elle-même, croit qu'il devrait y avoir protection, et la province pense autrement. La Commission n'a pas le pouvoir de dire à la province: "Vous devez contribuer au coût de cette protection".

M. BARNETT: Dois-je comprendre que dans le cas d'un nouveau passage, l'administration provinciale doit faire approuver ses plans par la Commission?

M. KERR: C'est exact.

M. BARNETT: Mais la Commission n'a pas le pouvoir d'ordonner à une province de faire des changements à un passage existant?

M. KERR: Elle n'a pas le pouvoir de lui ordonner de contribuer au coût. Lorsqu'une province s'adresse à nous pour obtenir un changement dans une grande route provinciale ou une protection quelconque, elle obtient ce qu'on appelle une "ordonnance de consentement" et, dans cette ordonnance, la Commission cite le fait que le changement est apporté avec le consentement de la province et elle ordonne que la province paie une certaine partie du coût. La loi donne à la Commission le pouvoir d'ordonner à la municipalité de payer.

M. BARNETT: Étant donné que les municipalités sont les créatures de la province, j'ai aussi demandé comment il se fait qu'apparemment elles n'ont pas de rapport direct avec elle. Mais c'est peut-être là une question académique.

M. KERR: Comme vous le savez sans doute, il y a une disposition dans la Loi d'interprétation à l'effet général que la Couronne n'est pas liée par une loi à moins d'une déclaration expresse au contraire. Cette disposition de la Loi des chemins de fer ne mentionne pas la Couronne; par conséquent, la Commission n'a pas le pouvoir de forcer la Couronne à contribuer. Mais cela ne s'applique pas au cas d'une municipalité. Une municipalité n'est pas la Couronne, alors la loi autorise la Commission à émettre une ordonnance contre une municipalité.

M. HOSKING: La Commission peut-elle dire à une ville qu'il va lui falloir dépenser de l'argent pour installer des passages à niveau, que la municipalité le veuille ou non? Est-ce la situation?

L'hon. M. MARLER: C'est laissé à la discrétion de la Commission, mais c'est le cas.

M. HOSKING: J'espère sincèrement qu'elle usera de discrétion à ce sujet, parce que les droits des municipalités ne sont pas bien nombreux et que leurs responsabilités sont extrêmement lourdes avec l'expansion actuelle.

L'hon. M. MARLER: D'habitude, c'était le contraire. Les municipalités demandaient des croisements de voies superposées et de la protection avant qu'on ne les leur imposât.

M. HOWE (*Wellington-Huron*): Je vois à l'article 6 que la caisse ne s'applique pas à une nouvelle construction, là où on est à construire de nouvelles grandes routes. Il n'y a pas d'aide fournie pour la construction de passages supérieurs coûteux nécessaires au passage des grandes routes. Il faut que les passages aient existé pendant trois ans avant de pouvoir faire quoi que ce soit.

M. KERR: S'il s'agit d'un nouveau croisement de voies superposées, d'un tunnel ou d'un passage supérieur qui sera construit pour la protection d'un passage à niveau, c'est-à-dire pour le remplacer, la limite de trois ans ne s'applique pas, parce que le passage à niveau existe à cet endroit depuis trois ans et que la Commission peut ordonner la construction d'un tunnel à ce passage à niveau. Mais lorsqu'un tel passage n'existe pas et qu'une nouvelle grande route doit être construite, la Commission ne peut, à même la caisse, contribuer à la protection du passage que s'il existe depuis trois ans.

M. LAVIGNE: Qu'arriverait-il dans le cas d'un nouvel emplacement? Je songe au cas d'une municipalité qui sera atteinte et qui n'est pas prête à accepter un nouvel emplacement. Serait-elle responsable des frais d'un passage inférieur ou d'un passage supérieur, quel que soit le cas?

M. KERR: La Commission peut dire qui paiera les frais, à condition qu'il s'agisse d'une partie intéressée, comme une municipalité.

M. LAVIGNE: Qui paiera les frais du passage? La municipalité où il est situé, ou la municipalité où il le sera?

M. KERR: La Commission devra étudier ce cas particulier lorsqu'il lui sera soumis. Je ne sais pas ce que serait la décision de la Commission, mais elle est autorisée à répartir les frais.

M. LAVIGNE: C'est le cas de faire payer à quelqu'un une chose dont il ne veut pas.

Le PRÉSIDENT: La clause 1 est-elle adoptée?

1. L'article 262 de la Loi sur les chemins de fer, chapitre 234 des Statuts révisés du Canada (1952), est abrogé et remplacé par le suivant:

262. Nonobstant les dispositions de la présente loi ou d'une autre loi, la Commission peut déterminer par ordonnance quelle partie des frais, s'il en existe, sera respectivement à la charge de la compagnie, de la corporation municipale ou autre, ou de la personne, relativement à une ordonnance rendue par la Commission aux termes de l'article 259, 260 ou 261; et cette ordonnance sera obligatoire pour toute compagnie de chemin de fer, corporation municipale ou autre, ou toute personne nommée dans cette ordonnance, et exécutoire contre une telle compagnie, corporation ou personne.

Je demande maintenant à M. Spence de s'avancer.

M. SPENCE (*Avocat du Pacifique-Canadien*): Monsieur le président, je me nomme Spence et je représente aujourd'hui le Pacifique-Canadien. Je suis accompagné de M. G. E. Shaw, notre ingénieur des ponts, et de M. R. C. Steele, notre ingénieur des signaux. Nous sommes à la disposition des membres du Comité pour répondre, au meilleur de notre connaissance, à toutes les questions qu'ils jugeront à propos de nous poser. Je désire cependant faire quelques commentaires personnels qui, je l'espère, aideront le Comité sur la question des passages à niveau.

Je dois dire d'abord que nous ne nous opposons pas à quoi que ce soit contenu dans le bill 259, mais il y a, vers la fin du bill, un paragraphe qui nous cause une certaine inquiétude. Cependant et à part cela, nous approuvons sincèrement toutes les dispositions du bill.

Je crois que la Commission des transports doit être félicitée de son rapport et des recommandations bien à propos qu'elle a faites pour modifier la loi. Je désire parler en particulier non pas de ce qui est contenu dans le bill, mais de deux brèves dispositions qui pourraient être ajoutées afin qu'il fût plus utile et peut-être plus pratique que dans sa forme actuelle.

Ma première proposition se rapporte à la question qui a été débattue il y a quelques minutes par rapport au paragraphe 1 du bill qui a trait à l'article 262 de la loi. Cet article autorise la Commission, lorsqu'il s'agit de la protection des passages à niveau, à déterminer la partie des frais qui sera à la charge de la compagnie de chemin de fer, d'une corporation municipale ou d'une autre corporation intéressée. Cet article est tout à fait raisonnable et nous estimons que depuis de nombreuses années, la Commission l'a appliqué d'une manière bien juste pour tous.

Cependant, au cours des dernières années, une situation bien particulière dont on a parlé il y a quelques instants s'est présentée. L'article a d'abord été conçu au temps où la plupart des routes étaient sous le contrôle d'une municipalité ou d'un comté; il n'existait pas de réseaux de grandes routes provinciales comme nous les connaissons aujourd'hui. Toutefois, lorsqu'au cours des dernières années, la Commission commença à s'occuper des passages à niveau tombant sous la juridiction provinciale, quelques provinces examinèrent cet article et firent remarquer que comme il ne mentionnait pas la Couronne spécifiquement, la Commission n'avait pas l'autorisation d'ordonner à une province de contribuer à la protection d'un passage à niveau. La Commission a donné suite à cette opinion et, chose assez singulière, lorsqu'elle juge nécessaire que les passages soient protégés, elle peut ordonner au corps public en charge du chemin de contribuer, si ce corps est une municipalité ou un comté, mais elle ne le peut dans le cas du ministère provincial de la voirie. Ses pouvoirs sur la municipalité et le comté sont clairs, bien qu'il s'agisse ici de créatures de la province, mais lorsque la Commission a affaire à un ministère provincial, elle ne peut faire plus qu'accepter la contribution offerte par le ministère de la voirie.

Il en résulte qu'il nous arrive parfois, peut-être pas très souvent, mais de temps à autre, de rencontrer un cas où, dans l'intérêt de la sécurité, un passage de la grande route provinciale devrait être protégé par un signal automatique ou un croisement des voies mais, à cause d'un désaccord quelconque, la province refuse complètement de contribuer ou même de songer à la contribution que la Commission croit raisonnable et, en toute justice pour les chemins de fer, la

Commission n'ordonnera pas à ces derniers de payer tout le coût de la protection. Le passage peut rester sans protection, bien que la Commission soit d'opinion que cette protection est nécessaire.

Je crois que la difficulté serait surmontée si nous ajoutions simplement "la Couronne" à la troisième et à la sixième ligne de l'article 262. La Commission pourrait alors ordonner la proportion du coût, s'il en existe, que la Couronne, la municipalité ou autre corporation auraient à payer.

Je veux qu'il soit bien compris que j'ai fait cette proposition à la Commission des transports au cours des séances qui ont valu le présent rapport, mais, pour deux raisons, elle a refusé de la prendre en sérieuse considération. D'abord, elle craignait une controverse dans les relations provinciales-fédérales; en second lieu, elle ne désirait pas ajouter à sa juridiction. Il ne m'appartient pas de juger la gravité d'une situation politique, mais il me semble que les craintes de la Commission ont pu être exagérées, surtout lorsqu'elle possède déjà, aux termes de l'article, le pouvoir d'ordonner la contribution des comtés et des municipalités qui sont des émanations provinciales. Quant à la question de juridiction, je crois que le Parlement aimerait que celle de la Commission fût la plus complète possible en matière de sécurité publique, alors que les chemins de fer sont intéressés.

M. CARRICK: A-t-on déjà soulevé la question de la validité constitutionnelle de cette loi que vous proposez?

M. SPENCE: Elle a été débattue très brièvement devant la Commission au cours des séances qui ont valu le présent rapport, mais il va sans dire que la Commission ne désirait pas entrer dans les détails dans le temps. Nous n'avons pas eu de débat régulier sur le sujet.

M. CARRICK: Vous êtes-vous assuré que le gouvernement fédéral peut décréter une loi de cette nature?

M. SPENCE: Oui, je crois qu'il le peut. Il peut y avoir une certaine controverse, mais je crois réellement que lorsqu'il s'agit de législation ferroviaire, le gouvernement devrait avoir des pouvoirs de cette nature, pouvoirs qui ont déjà été établis dans l'article 262 qui autorise le Parlement à cotiser les comtés et les municipalités qui sont des émanations provinciales.

L'hon. M. MARLER: Il y a plusieurs autres émanations de la Couronne du droit de la province qui sont bien clairement visées par de semblables dispositions de la loi. Le fait d'être des émanations de la Couronne du droit de la province ne leur accorde pas un statut légal spécial. Nous savons que les compagnies de téléphone et les corporations commerciales sont créées de la même manière, et personne ne saurait dire que parce qu'elles sont créées par la législature provinciale, elles ne sont pas soumises aux dispositions de la présente loi. Je crois que l'opinion générale est à l'effet que parce que la Couronne du droit de la province n'y a pas été mentionnée, la Commission des transports ne pouvait avoir juridiction touchant les droits des provinces.

M. SPENCE: Du commencement jusqu'à la fin de son enquête, la Commission a eu à envisager le fait qu'il faut trouver un moyen quelconque d'attribuer aux provinces leur juste part du coût de protection des passages à niveau des grandes routes. Autrefois, ces passages créaient des problèmes plutôt locaux concernant principalement la circulation routière locale des municipalités ou des comtés avoisinants. Aujourd'hui, la circulation se fait en tous sens sur des centaines de milles, et le problème deviendra de plus en plus une question provinciale et même nationale. Quelques provinces se rendent compte du fait et, alors que

la Commission se transportait d'un bout à l'autre du Canada, on lui a offert une très généreuse coopération pour résoudre ce problème de la protection aux passages à niveau. Je ne propose rien qui puisse diminuer cette coopération, mais je suis d'opinion que le meilleur moyen de répartir uniformément et impartialement le fardeau des passages à niveau dans tout le pays est de mettre entre les mains de la Commission plein pouvoir et entière discrétion d'application et, pour ma part, je propose d'ajouter quelque chose de cette nature à l'article 262 de la loi.

D'autre part, j'émets respectueusement l'opinion que le présent bill pourrait être amélioré en y ajoutant une modification pour la mise en œuvre de la recommandation 4 de la Commission. Cette recommandation se trouve à la page 81 du rapport de la Commission et elle se lit comme suit :

Des contributions devraient être permises à l'égard des frais annuels d'entretien et de fonctionnement des signaux automatiques installés aux passages à niveau après la mise en vigueur de la modification. La contribution à l'égard d'un même passage à niveau ne devrait pas dépasser en une même année les frais réels de l'année ni dépasser \$200.

Nous, des chemins de fer, avons été quelque peu désappointés de constater que le bill ne contenait pas cette disposition. Je vais essayer de vous expliquer pourquoi c'est très important pour nous. Lorsque la Commission décide qu'un passage à niveau a besoin de protection supplémentaire et qu'elle ordonne l'installation de feux à éclats automatiques ou toute autre sorte de protection automatique, elle ordonne presque invariablement que les frais d'installation soient partagés entre la caisse des passages à niveau, la municipalité et le chemin de fer. C'est la dépense initiale et, tenant compte du coût actuel de l'équipement, la municipalité et le chemin de fer acceptent avec plaisir l'aide de la caisse des passages à niveau. Toutefois, cette somme initiale est bientôt payée une fois pour toutes, mais il reste que l'entretien de l'appareil devient par la suite un fardeau permanent. Aux termes de la loi actuelle, la caisse ne peut contribuer à l'entretien et le bill, tel qu'il existe, n'y pourvoit pas. Alors, il faudra nécessairement que la municipalité et le chemin de fer le paient. Actuellement, le coût moyen de l'entretien d'une installation de feux à éclats est d'environ \$550 par année. Une petite municipalité qui ne paie que pour une ou deux de ces installations s'en tire à assez bon compte. D'autre part, une compagnie de chemin de fer en a tout le long de son réseau et, au fur et à mesure que le nombre augmente, le fardeau devient de plus en plus lourd chaque année, et il ne diminue jamais. Je n'ai parlé que de l'entretien, mais la même chose s'applique au service comme, par exemple, le salaire des gardes-barrières et autres employés préposés au fonctionnement des barrières manuelles et électriques. On a calculé que, l'an dernier, le coût total de l'entretien de cet équipement a été de \$179,000 pour le Pacifique-Canadien; ajoutez à cela \$272,800 pour le service et vous avez un total de \$452,000. J'ai ici un état que je puis faire circuler pour la gouverne des membres du Comité.

J'ai aussi un état démontrant la manière dont le coût de projets de croisement de voies superposées augmente d'année en année. Cet état indique toutes les dépenses réelles relatives à ces croisements depuis plusieurs années. Je vais aussi le faire circuler. Nous ne nous plaignons pas des dépenses que nous faisons à l'égard de ces projets. Nous ne nous plaignons pas au sujet de l'entretien de cette protection automatique. Nous pouvons supporter cette dépense. Ce sur quoi je désire attirer l'attention du Comité est que l'on propose maintenant de porter la caisse des passages d'un à cinq millions par année; cela

signifie un programme beaucoup plus vaste de protection des passages quant aux tunnels et aux signaux automatiques. Le résultat sera une augmentation permanente et irréductible du fardeau qui nous sera imposé chaque année. Au fur et à mesure que le fardeau deviendra plus lourd, les chemins de fer et les municipalités envisageront avec moins d'enthousiasme la protection des passages à niveau. C'est l'effet cumulatif de ce coût qui nous cause de l'inquiétude. Je suppose que c'est le même effet cumulatif que la proposition de la Commission aurait sur la caisse des passages à niveau qui en a amené la suppression lors de la préparation du bill. Cependant, je soumets respectueusement l'opinion que s'il existe une bonne raison pour le trésor national de contribuer à l'installation d'ouvrages de protection des passages à niveau, il en existe une également bonne pour contribuer à l'entretien et au service.

Au cours des débats qui ont eu lieu en Chambre sur le sujet, j'ai remarqué que plusieurs députés ont exprimé l'opinion de porter la caisse à plus de cinq millions par année. Des membres du Comité ont parlé dans le même sens ici ce matin. Je ne partage pas complètement cette opinion. En fait, le montant que j'ai suggéré à la Commission au cours des séances était de quatre millions par année pour une période d'essai. Mais si nous devons accorder cinq millions à la Commission, que ce soit plus tard, alors que la caisse, contribuant à l'entretien, commencera à ressentir l'effet cumulatif que j'ai mentionné.

Nous, des chemins de fer, voulons faire tout ce que nous pouvons pour essayer de résoudre ce problème des passages à niveau, bien qu'il soit posé par nos concurrents, l'autobus, le camion et l'automobile particulière. Comme vous le savez tous, il est assez difficile de dire que nous nageons dans l'argent, et tout ce que je vous demande est de ne pas nous mettre trop de dépenses supplémentaires sur les épaules. Ces tunnels, ces ponts et ces signaux facilitent la circulation de ceux qui nous enlèvent nos affaires, et il y a des limites que nous ne pouvons dépasser.

Finalement, je désire parler de la disposition du bill au sujet de laquelle je vous ai déjà dit que j'éprouvais de la crainte. C'est le paragraphe 8 de l'article 265 que vous trouverez à la page 3 du bill. Il prévoit ce qui suit :

"(8) Lorsqu'un projet de grande route comporte la construction d'un croisement de voies superposées et la fermeture d'un passage à niveau existant, ou la déviation de presque toute la circulation routière l'utilisant, le croisement de voies superposées doit, si la Commission le prescrit, être réputé un ouvrage destiné à la protection, la sécurité et la commodité du public quant audit passage à niveau existant.

Actuellement, la Commission ne peut autoriser une contribution à même la caisse à un croisement de voies superposées à moins que la nouvelle structure n'ait pour résultat de fermer un ancien passage à niveau. Ce paragraphe permettrait de faire une contribution même si le passage primitif devait rester ouvert, à condition que presque toute la circulation routière utilisant l'ancien passage soit déviée vers le nouveau. Deux choses me tracassent. D'abord, la Commission sera dans l'impossibilité presque absolue d'établir une règle ferme concernant ce qui constitue "presque toute" la circulation routière. Je crains que cela n'aboutisse à bien des controverses et peut-être à un certain mécontentement de la part de l'organisme chargé de la grande route et je crois qu'avec le temps, il y aura relâchement dans l'application de l'article. En second lieu, si presque toute la circulation routière doit être déviée du passage à niveau, il n'y a pas de raison, à vrai dire, qui empêche la fermeture du passage; au point

de vue de sécurité, c'est ce qu'il y aurait de mieux à faire. Nous avons trouvé des occasions où la question a été soulevée aux termes de la loi telle qu'elle existe actuellement et nous avons contourné le problème de la manière suivante: si le passage laissé ouvert ne sert qu'à assurer à quelques résidents l'accès à leur propriété, nous le déclarons privé et il est fermé au public. Une contribution peut être encore faite aux croisements des voies à même la caisse. Je crois que cela pourrait être fait à l'avenir, s'il est essentiel de laisser le passage ouvert pour quelques usagers. Si on laisse le passage ouvert au public, il y aura encore danger, peut-être moindre, mais tout de même danger qui peut augmenter continuellement. Bien qu'au moment de l'ordonnance de la Commission la circulation routière peut être réduite, le caractère du voisinage peut changer, le passage peut être utilisé de plus en plus et devenir aussi dangereux qu'auparavant. Finalement, l'argent de la caisse aura été dépensé sans résultat.

Nous sommes ici à la disposition du Comité, et je vous remercie beaucoup.

Le PRÉSIDENT: Il est maintenant une heure et, si vous le voulez bien, nous allons suspendre la séance jusqu'à 3 h. 30 cette après-midi.

### REPRISE DE LA SÉANCE

JEUDI 5 mai 1955.

3 h. 30 de l'après-midi.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous aimerions maintenant entendre M. J. W. G. MacDougall, avocat de la Commission pour le National-Canadien.

M. GREEN: Monsieur le président, j'aimerais poser une question à M. Spence avant d'entendre M. MacDougall.

Le PRÉSIDENT: Très bien.

M. GREEN: Monsieur Spence, vous avez déposé deux états ce matin. Un d'eux montre le coût estimatif que votre compagnie a payé pour l'entretien et le service d'ouvrages de protection des passages à niveau pour l'année 1954.

M. SPENCE: Oui, monsieur.

M. GREEN: \$452,033; ce serait le montant estimatif déboursé par le Pacifique-Canadien.

M. SPENCE: Oui, monsieur. Il y a \$179,000 sous la rubrique entretien; c'est un état estimatif. Puis il y a \$272,805 sous la rubrique service; c'est le montant réellement déboursé, ainsi que le démontrent les livres du Pacifique-Canadien. Le montant total est \$452,000 uniquement pour le Pacifique-Canadien.

M. GREEN: Ces montants seraient-ils à peu près les mêmes pour les quatre années précédentes?

M. SPENCE: M. Steele, notre ingénieur des signaux, pourrait peut-être répondre à votre question.

M. STEELE (*Ingénieur des signaux, Pacifique-Canadien*): Je puis vous donner les chiffres exacts du service pendant les deux années précédentes.

M. GREEN: Vous avez aussi déposé un état indiquant vos déboursés concernant des projets de croisements de voies superposées pendant la période de cinq ans, 1950 à 1954 inclusivement; le montant est de \$1,124,275. Si je comprends bien, c'est le montant réellement dépensé sur des projets de croisements de voies superposées?

M. SPENCE: Oui, monsieur.

M. GREEN: Votre montant concernant l'entretien et le service de projets déjà installés en 1954 est près de la moitié de celui dépensé pendant les cinq années de l'installation; et si vous multipliez de montant de \$452,033 par cinq, c'est-à-dire la période indiquée dans la statistique relativement au coût des installations, il résulte qu'il vous en coûte deux fois plus pour entretenir et faire fonctionner des signaux déjà existants qu'il vous en a coûté pour les installations. Est-ce le cas ou non? C'est la raison pour laquelle j'ai voulu savoir le montant dépensé pour l'entretien et le service pendant les quatre années précédentes.

M. SPENCE: Je devrais peut-être expliquer que l'état concernant l'entretien et le service se rapporte aux signaux automatiques, tels que les feux à éclats, les barrières automatiques et mues à la main, et ainsi de suite, alors que l'autre état se rapporte aux projets de croisements de voies superposées. Ces projets ont augmenté très considérablement entre 1950 et 1954; comme vous pouvez le voir, nos déboursés ont été de \$75,000 en 1950; de \$57,000 en 1951; de \$156,000 en 1952; de \$394,000 en 1953, et de \$440,000 en 1954.

Cela démontre que le nombre des projets a augmenté d'une manière très considérable. Il y en a toujours de plus en plus et il en est ainsi depuis les deux ou trois dernières années. Les demandes de protection des passages à niveau n'ont peut-être pas augmenté dans la même proportion. Ici, l'augmentation est moins sensible.

M. GREEN: Prenons l'année 1954. Vous avez dépensé \$440,280 pour des projets de croisements de voies superposées et \$452,033 pour l'entretien et le service d'ouvrages de protection des passages à niveau de grandes routes.

M. SPENCE: Oui, monsieur.

M. GREEN: Est-ce exactement ce qui est arrivé? Autrement dit, est-ce que l'entretien et le maintien en bon état des signaux existants vous ont coûté plus cher que la construction de nouveaux croisements de voies superposées?

M. SPENCE: Oui.

M. STEELE: Les frais d'entretien et du service des signaux aux passages à niveau ont été de \$452,000 en 1954; l'autre montant se rapporte aux croisements de voies superposées qui n'ont rien à faire avec cela. Ce sont deux choses tout à fait distinctes.

M. GREEN: Je comprends qu'elles n'ont aucune relation.

M. SPENCE: Je crois qu'il est juste de dire que c'est bien ce que ces chiffres indiquent. A tout événement, l'entretien et le service des signaux nous ont coûté plus cher en 1954 que les croisements de voies superposées. Là où je voulais en venir au sujet de la première pièce est que ce montant de \$452,000 est une charge que nous aurons toujours sur les épaules et qui continue de s'accumuler et d'augmenter d'année en année. Il se peut qu'un jour ou l'autre nous n'ayons pas à faire une dépense aussi élevée que celle-là pour les tunnels et les passages supérieurs. Mais lorsqu'un ouvrage de protection automatique est installé à un passage, il faut y voir chaque année. Il se peut fort bien qu'un jour nous ayons à dépenser beaucoup plus pour l'entretien des signaux automatiques que pour les premiers ouvrages, surtout si la majeure partie de ces cinq millions est appliquée de cette manière.

M. GREEN: Alors votre proposition est à l'effet que la Caisse des passages à niveau devrait être en mesure de contribuer au coût de l'entretien et du service des ouvrages pour la protection des passages à niveau; est-ce exact?

M. SPENCE: Oui. Nous croyons que lorsque la caisse augmentera et que le programme sera accéléré, le coût de l'entretien montera également. Tous ces frais vont retomber sur nous et nous croyons que la caisse devrait nous aider d'un côté comme de l'autre.

M. GREEN: Vous basez cette proposition sur les recommandations faites par la Commission dans son rapport et contenues au paragraphe 4 de la page 2 qui se lit comme suit:

(1) Des contributions devraient être permises au coût annuel de l'entretien et du service des signaux automatiques installés aux passages à niveau après la mise en vigueur de l'amendement, la contribution à l'égard de tout passage ne devant pas excéder en toute année le coût réel pour cette année, ni excéder \$200.

M. SPENCE: Exactement!

M. GREEN: Vous demandez que la présente recommandation soit insérée dans le bill et ajoutée dans la Loi sur les chemins de fer?

M. SPENCE: C'est ce que nous demandons.

M. HOSKING: Je désire poser une question. Les chemins de fer ont toute ma sympathie pour leurs problèmes mais, comme citoyen canadien, pensez-vous que le gouvernement fédéral devrait régenter une province au sujet de l'installation par les chemins de fer de ces passages inférieurs et de ces croisements de voies superposées dont vous parlez?

Pensez-vous que nous devrions dire à un gouvernement provincial de faire telle ou telle chose parce que c'est à son avantage?

C'est ce que nous avons fait dans le cas des municipalités, mais je ne sais pas si je puis approuver l'idée. Je ne l'approuvais certainement pas lorsque je faisais partie d'un conseil de ville. J'ai toujours cru qu'une municipalité avait des droits comme elle fait partie de la province, et que ces droits devraient être respectés. Pourriez-vous me dire, non pas en votre qualité officielle de représentant du Pacifique-Canadien, mais bien comme citoyen canadien, si vous pensez que le gouvernement fédéral pourrait s'adresser aux provinces et leur dire: "Faites ceci, c'est à votre avantage"?

M. SPENCE: Pour abonder dans votre sens, je crois que la Commission est toujours bien au courant du point de vue des municipalités et des provinces, et je ne connais pas de cas où elle ait ignoré cavalièrement le désir d'une des parties à la demande. Il peut arriver qu'il y ait un léger désaccord sur le montant à répartir entre les parties mais, dans ce cas, la Commission entend tous les côtés de la question et rend une décision judiciaire. Mais je ne crois pas qu'il y ait lieu de craindre si la Commission obtient le pouvoir de dire à l'organisme chargé de la grande route de se conformer à ce qui est juste. Il n'y a pas lieu de craindre que la Commission abuse de ce pouvoir, et je crois que c'est la seule manière d'avoir l'uniformité et de distribuer équitablement les fonds de la caisse à tous les genres de passage.

M. HOSKING: Je ne suis pas de votre avis quand vous dites que lorsque vous accordez un pouvoir à quelqu'un, il ne s'en sert pas. Il s'en sert!

Mais, si la Commission n'obtient pas ce pouvoir, peut-il arriver qu'une certaine province s'oppose aux travaux, qu'éventuellement les passages à niveau y soient défectueux et que les habitants de cette province demandent pourquoi on ne fait pas pour eux ce que l'on fait ailleurs? Ne pourrait-on pas faire autrement qu'exercer cette contrainte pour leur faire accepter les travaux?

M. SPENCE: Puisqu'il s'agit d'un passage provincial, il pourrait arriver que le montant contribué par l'organisme chargé de la grande route ne fût pas sur la même base que s'il s'agissait d'un passage de conseil municipal; c'est-à-dire que la Commission ne sera pas en mesure d'attribuer la part qu'elle croit juste à l'organisme chargé de la grande route, simplement parce que c'est un organisme provincial qu'elle ne peut contraindre.

M. HOSKING: Dans ces conditions, le Canadien-Pacifique ne dirait-il pas: "Nous n'y toucherons pas; que les choses en restent où elles sont?"

M. SPENCE: Nous ne pouvons pas faire cela. Du moment que nous recevons un ordre de la Commission, il nous faut nous en occuper.

M. HOSKING: Est-ce que la Commission se montre trop exigeante dans les provinces où vous n'avez pas de coopération? Est-ce qu'elle se montre trop exigeante en demandant cela? Devrait-elle user de plus de discrétion et dire: "Nous attendrons jusqu'à ce qu'il y ait dans cette province un gouvernement prêt à se charger du coût"?

M. SPENCE: Je ne crois pas que la Commission se soit montrée trop exigeante dans le passé à ce sujet.

M. HOSKING: En ce cas, l'arrangement actuel n'est pas trop mauvais?

M. SPENCE: Non. Il y a seulement quelques cas isolés où le projet a été rejeté parce que la province ne jugeait pas à propos d'accepter ce que la Commission considérait comme une répartition raisonnable.

M. CARRICK: Je désirerais poser une question au sujet du coût de l'entretien et du fonctionnement des appareils de protection des passages. Je vois qu'on mentionne 586 installations. Est-ce qu'un certain nombre de ces installations ont été posées à l'époque où il y avait une contribution de la part de la Commission en plus de la contribution de la province, de la municipalité et du chemin de fer?

M. SPENCE: Oui. Je crois que dans presque tous les cas, sinon tous, il y avait une telle contribution.

M. STEELE: Oui, le pourcentage de la part du Pacifique-Canadien est indiqué dans la deuxième colonne à droite.

M. CARRICK: Êtes-vous d'avis que la Commission peut prendre à sa charge plus de \$200 par année? Croyez-vous que les provinces et les municipalités devraient payer une partie de l'entretien?

M. SPENCE: Oui. Je crois que les frais de service devraient être répartis entre les municipalités et les chemins de fer. Je pense que cette contribution de \$200 à même la Caisse des passages à niveau de chemin de fer apportera une certaine assistance.

M. CARRICK: Mais, en plus de cette assistance, vous croyez que la municipalité et la province devraient payer une somme proportionnelle des frais?

M. SPENCE: Oui.

M. HAHN: Vous proposez qu'on ajoute le mot "Couronne" dans la première partie?

M. SPENCE: Oui.

M. HAHN: Dans le paragraphe qui se trouve en tête de la page 3 du bill, on lit ce qui suit:

(6) La Commission ne doit affecter un montant, sur la Caisse des passages à niveau de chemin de fer, au coût des travaux réellement exécutés à l'égard d'un passage, que si ledit passage a existé au moins trois ans avant l'ordonnance de la Commission prescrivant l'affectation du montant à cette fin.

Je me demande si vous avez pris cela en considération quand vous avez fait votre proposition. Si, en effet, la Commission décidait que la Couronne doit contribuer à la construction de ces passages à niveau, elle tablerait sur une contribution que le gouvernement verserait à une date ultérieure, car un passage doit avoir été en usage pendant trois ans avant que le gouvernement ait à contribuer. Avez-vous pris cela en considération quand vous avez fait votre proposition?

M. SPENCE: Je ne suis pas certain, monsieur, d'avoir saisi le sens de votre question, mais je crois que le paragraphe 6 de l'article 265 s'appliquerait dans tous les cas, c'est-à-dire que ce soit le chemin de fer, la municipalité ou la province qui entreprenne la construction d'un passage, et que ni la province ni la municipalité n'auraient droit de recevoir de l'assistance de la Caisse pour la construction d'un nouveau passage. Mais, si, après trois ans, les conditions ont changé ou si, pour des raisons graves qui n'existaient pas lors de l'établissement du passage, il est nécessaire d'installer des appareils de protection, je crois qu'il serait juste de compter sur l'assistance de la Caisse.

M. HAHN: Nous avons appris aujourd'hui que, dans la Colombie-Britannique, les routes, ou du moins la plupart d'entre elles, sont des routes provinciales. Quand on construit ces routes, c'est peut-être le meilleur temps de les faire passer au-dessus ou au-dessous du chemin de fer.

M. SPENCE: Certainement.

M. HAHN: Quelques années plus tard, que ce soit en Colombie-Britannique ou dans une autre province, si vous vous adressez aux autorités fédérales pour obtenir une subvention en vue de faire passer une route au-dessus ou au-dessous du chemin de fer, vos chances de succès sont plutôt minces, car les travaux en question existent depuis un certain temps. Je sais que cette disposition de la loi est une innovation et peut-être que... Quel était l'ancien texte de la loi, monsieur le ministre?

L'hon. M. MARLER: A mon avis, les nouveaux passages ne donnent pas nécessairement bien aux contributions de la Caisse.

M. HAHN: En certains cas, il serait plus facile de construire un passage à niveau, mais on considère qu'il serait préférable de faire passer immédiatement la route au-dessus ou au-dessous du chemin de fer afin d'épargner des milliers de dollars en frais de réfection à une date ultérieure. Mais, s'il faut qu'un passage ait trois ans d'existence avant qu'on puisse obtenir ou même demander une contribution de la Caisse, cela pourrait avoir une grande influence sur les décisions qu'on prend au moment de la construction de la route.

M. SPENCE: Évidemment, tout cet article de la loi repose sur le principe que les passages à niveau sont dangereux et qu'il est désirable de ne pas augmenter ce danger en en construisant de nouveaux, si on peut faire autrement. Mais, si la province ou une municipalité est réellement désireuse de construire un passage, elles doivent être prêtes à payer ce qu'il faut pour la protection de ce passage au moment de la construction et, s'il faut établir un croisement de voies superposées, les autorités responsables de la voie qui cause le danger doivent être prêtes à payer le coût de ce croisement. Mais, si on construit une route et qu'il n'y ait pas lieu d'établir un croisement de voies superposées, on fait un passage à niveau. Plus tard, comme les temps changent, la population et la circulation peuvent augmenter dans les environs de ce passage et il peut devenir à propos que les parties intéressées, y compris la Caisse des passages à niveau de chemin de fer, se rencontrent pour régler le nouveau problème qui a surgi. Mais je crois

qu'il serait contraire à l'esprit de la loi de permettre des subventions par la Caisse des passages à niveau au moment de la construction du passage. Cela tendrait à augmenter le nombre de ces passages en en rendant la construction plus facile.

M. HAHN: Je suis de votre avis jusqu'à un certain point, mais je crois qu'il faut ériger des croisements de voies superposées partout où la chose est possible. Je conçois que, lorsque ces cas se présentent, il est beaucoup plus simple et plus facile de construire un passage à niveau que de s'adresser à la province et de lui dire: "Nous allons construire ce passage à niveau pour les trois prochaines années, après quoi la nécessité d'un croisement de voies superposées sera reconnue et nous obtiendrons une contribution de 60 p. 100 des autorités fédérales". Entre-temps, ce passage à niveau est un danger continu. A mon avis, chaque fois qu'on construit une nouvelle route, on devrait profiter qu'elle est en voie de construction pour essayer d'obtenir immédiatement le croisement de voies superposées et pour obtenir tout de suite pour ce croisement la contribution qu'on obtiendrait normalement à une date ultérieure. D'après ce que vous nous avez dit au sujet des frais de service des appareils mécaniques, on épargnerait de l'argent en les installant dès le début et on aiderait à épargner des vies.

M. SPENCE: Certainement. Il faut dire que la Commission examine ces choses avec grand soin. Quand un corps public se présente à elle pour demander l'autorisation de construire un nouveau passage, la Commission examine tous les dangers et la circulation possible de ce passage. Elle peut calculer assez exactement la circulation qu'il y aura à ce passage et, dans un cas comme celui que vous avez mentionné, il se pourrait qu'elle n'approuve pas et qu'elle n'autorise pas la construction d'un passage à niveau en raison du danger que comporterait un tel passage ou parce qu'il est évident qu'un croisement de voies superposées serait presque immédiatement nécessaire. Je crois que la Commission userait de sa discrétion dans des cas semblables afin d'éviter des dépenses inutiles.

M. HAHN: Je me demande si le Ministre est de cet avis.

L'hon. M. MARLER: Oui, c'est bien mon avis.

M. BARNETT: Monsieur le président, au sujet de cette proposition du Pacifique-Canadien relativement au coût d'entretien et de service des appareils de protection le représentant du Pacifique-Canadien, comme M. Green l'avait fait auparavant, a considéré cet item avec les autres dépenses relatives aux projets de construction de croisements de voies superposées, et il a dit au Comité que sa compagnie prévoit une augmentation de dépenses de ce chef en raison d'un vaste programme d'installation d'appareils de protection. Il est assez évident, à mon avis, que l'établissement d'un croisement de voies superposées élimine l'entretien d'un système de signaux automatiques.

M. SPENCE: Il y a quand même un certain entretien du passage inférieur. Ces passages sont ordinairement construits en béton aujourd'hui et le coût d'entretien annuel n'est pas très élevé. Une fois qu'un viaduc est construit, je crois que l'entretien, pendant un certain nombre d'années, est un facteur de peu d'importance. Cet élément de dépenses peut augmenter, quand le viaduc commence à vieillir, mais il est probable que cette dépense annuelle n'est jamais très considérable. On peut avoir à réparer le bétonnage une année et être ensuite cinq ans sans avoir à faire de travaux de réparation. Je crois que M. Shaw pourrait vous donner des précisions à ce sujet.

M. BARNETT: Avant que M. Shaw nous donne ces renseignements, j'aurais encore une autre question à vous poser. C'est au sujet des projets énumérés dans votre deuxième tableau. Combien de ces projets de construction de croisements de voies superposées remplaceront les anciens passages à niveau actuels où il faut maintenir des appareils de signalisation pour fins de protection.

M. SPENCE: Je crois que M. Shaw pourra répondre à cette question.

M. G. E. SHAW (*Ingénieur des ponts et chaussées, Pacifique-Canadien*): Nous avons des chiffres au sujet de la structure de la voie et nous en avons sur ce qu'on pourrait appeler un viaduc typique. Un viaduc typique avec des murs de soutènement en béton coûterait environ \$468,000. Le coût annuel d'entretien prévu et le montant versé au fonds d'amortissement seraient d'environ \$37,000 par année. Les frais d'entretien et de réparation et la contribution au fonds d'amortissement seraient d'environ \$37,000 par année, soit 7.4 p. 100 du coût d'immobilisation.

M. BARNETT: Dois-je comprendre que ce chiffre que vous donnez comme coût initial comprend les contributions de tous les intéressés?

M. SHAW: Oui.

M. BARNETT: Les chiffres que vous donnez ne représentent pas le coût annuel pour le chemin de fer?

M. SHAW: Non. Les chiffres que j'ai donnés représentent le coût total, quelle que soit la provenance de ce montant.

M. BARNETT: Diriez-vous que le coût d'entretien annuel d'un passage où il y a un croisement de voies superposées est plus élevé que le coût d'entretien d'un passage à niveau muni d'appareils automatiques de protection?

M. SHAW: Il n'y a pas de doute là-dessus. L'entretien d'un croisement de voies superposées coûte plusieurs fois celui d'un appareil automatique. Voici un ouvrage où le coût annuel est de \$370,000.

M. SPENCE: Ce montant comprend évidemment le coût de l'argent engagé dans l'entreprise. Ce \$37,000 est le montant annuel requis pour le fonds d'amortissement, l'intérêt et l'entretien et ce chiffre représente 6 p. 100 du capital engagé.

M. BARNETT: Avez-vous calculé séparément la part fournie par le chemin de fer?

M. SPENCE: Ce n'est là qu'un exemple typique du coût d'un viaduc.

M. BARNETT: Monsieur le président, ce que j'essaye de comprendre, c'est le rapport qu'il y a entre la proposition des représentants du Pacifique-Canadien, à savoir que les appareils de protection devraient être entretenus au moins partiellement à même la Caisse des passages à niveau de chemin de fer, et les remarques du représentant du Pacifique-Canadien en réponse à une autre question, à savoir qu'il serait désirable de construire des croisements de voies superposées. Ce que je voudrais savoir, c'est l'opinion des autorités du chemin de fer au sujet de la valeur et l'importance relatives des deux propositions: celle que vous avez faite vous-même précédemment et celle qui consiste à utiliser les fonds pour éliminer les passages à niveau et réduire ainsi pour le chemin de fer le coût d'entretien des appareils de sécurité.

M. SPENCE: Il y a eu beaucoup de discussion aux séances de la Commission au sujet des avantages respectifs des appareils de protection et du système des voies superposées et je ne crois pas qu'on en soit jamais venu à une conclusion, bien que, dans son rapport, la Commission semble être d'avis qu'il vaut mieux

faire plusieurs petits déboursés pour un bon nombre de passages que de faire de gros déboursés pour un petit nombre de croisements de voies superposées. Pour ce qui est de notre compagnie, du point de vue économique et financier, nous sommes plutôt en faveur du système des voies superposées qui règle une fois pour toutes la question d'un passage, sauf une certaine dépense d'entretien et d'administration. Mais tout dépend, évidemment, des déboursés qui sont nécessaires dans chaque cas. Pour ce qui est du croisement des voies superposées, il n'y a aucune uniformité. La Commission applique la formule de l'évaluation des avantages. Elle étudie chaque cas en particulier. Dans un cas elle peut constater qu'une municipalité bénéficiera grandement d'un croisement de voies superposées étant donné que la route carrossable est très fréquentée et qu'ainsi la circulation routière sera grandement améliorée. Dans un autre cas, étant donné qu'il y a un grand nombre de trains qui traversent une route à un certain passage à niveau et que le mouvement des trains en souffre, la Commission peut juger qu'un croisement de voies superposées avantagerait grandement le chemin de fer. Il n'y a pas de formule uniforme pour le partage des dépenses. La Commission n'a jamais essayé d'élaborer une telle formule. Elle dit que c'est là une question où il faut considérer chaque cas en particulier. Quant au système de protection automatique, la Commission considère que la formule équitable est le partage dans la proportion de 15 et 25 p. 100.

M. ELLIS: Pendant combien d'années après la construction d'un viaduc doit-on pourvoir aux frais d'entretien?

M. SPENCE: Nous estimons généralement 75 ans.

M. SHAW: C'est le chiffre auquel je pensais. Cette période est parfois plus ou moins longue. Parfois un viaduc est hors d'usage avant cela.

M. ELLIS: Les chiffres que vous nous avez donnés tout à l'heure étaient basés sur une durée de 75 ans?

M. SHAW: Oui.

M. CARRICK: Est-ce que le gouvernement fédéral a déjà accordé des subventions au Pacifique-Canadien pour certaines fins? J'ai l'impression qu'il en a accordé, mais je ne sais pas exactement pour quelles fins.

M. SPENCE: Si nous remontons jusqu'au commencement de l'histoire de notre chemin de fer, nous trouvons qu'il y avait un contrat.

M. CARRICK: Non. Je veux dire récemment.

M. SPENCE: Pour des croisements de voies superposées?

M. CARRICK: Non. Au sujet des fonds dépensés en conformité de la présente Loi. Je dois être dans l'erreur, puisque vous ne pouvez pas vous rappeler qu'il y a eu de telles subventions. J'avais l'impression que le gouvernement avait accordé au Pacifique-Canadien une subvention en pur don et j'essayais de me rappeler pour quelles fins cette subvention avait été accordée.

M. SPENCE: Je regrette d'avoir à vous contredire, mais je ne crois pas qu'il y ait eu une telle subvention.

M. GREEN: Au cours des années de dépression, des subventions ont été accordées pour aider à l'entretien des voies ferrées.

L'hon. M. MARLER: Je crois que vous avez raison.

M. SPENCE: Au cours des années de dépression, il y a eu des prêts, mais ce système n'a pas duré bien longtemps.

M. J. W. G. MACDOUGALL (*Conseiller juridique auprès de la Commission du National-Canadien*): Monsieur le président, mon nom est Macdougall et je représente le National-Canadien. Mes remarques seront relativement brèves. La première raison pour laquelle la compagnie que je représente comparait aujourd'hui devant vous, c'est pour déclarer au Comité qu'elle appuie entièrement le rapport de la Commission et le bill 259 destiné à mettre à exécution les recommandations du rapport. Nous avons l'impression que ce bill est une étape importante dans l'histoire des passages de chemin de fer et qu'il est destiné à augmenter la sécurité et la commodité du public.

Je m'accorde avec M. Spence pour féliciter la Commission de son excellent rapport qui représente une somme considérable de travail.

Toutefois je désire profiter de ma présence ici pour signaler au Comité, au nom de la compagnie que je représente, deux points sur lesquels la loi projetée pourrait être améliorée en vue de la commodité et de la sécurité du public. Ce ne sont pas des questions qui touchent à l'aspect financier du problème. Ce sont purement des questions de sécurité.

Qu'il me soit aussi permis de dire ici, comme M. Green l'a fait remarquer, que nous sommes très heureux que les amendements projetés visent à porter à 5 millions de dollars la Caisse des passages à niveau de chemin de fer. Cela va accroître considérablement le nombre des entreprises dans ce domaine et, par suite, accroître ainsi le montant que les chemins de fer dépenseront chaque année pour cette fin. Notre compagnie a toujours été disposée à accepter une proposition équitable et à assumer sa part des obligations qui en découlent, même si cela comporte une augmentation de dépenses, parce qu'elle estime qu'il est temps de faire un effort sérieux pour résoudre ce problème. Je ne sais pas si je pourrai aider beaucoup au Comité en répondant aux questions qui me seront posées, mais, du moins, je ferai mon possible.

Quant aux deux points sur lesquels notre compagnie croit que le bill pourrait être amélioré, j'ai préparé, monsieur le président, un projet d'amendement en vue de réaliser ces améliorations. J'ai ici, monsieur le président, des copies de ces amendements qui pourraient être distribuées aux membres du Comité pour leur permettre de suivre mes explications. Je dois vous dire que les deux points en question ont été discutés au cours de l'étude du problème par la Commission. Ils n'ont pas été discutés d'une manière détaillée, mais ils faisaient partie d'une série de questions qui ont été étudiées et sur lesquelles la Commission n'a pas fait de recommandation dans son rapport. Comme nous repassons tout le problème à la lumière du rapport de la Commission, nous estimons que nous ne devons pas manquer cette occasion de faire connaître notre opinion aux membres du Comité au sujet de deux points importants, deux améliorations dont le public pourrait bénéficier grandement.

Le premier point se rapporte à l'article 260 de la Loi sur les chemins de fer dont vous avez le texte sur la feuille qui vous a été remise. Le texte que nous proposons est presque le même que le texte de la loi actuelle sauf l'addition des mots soulignés à la fin du paragraphe: "ou que le passage, s'il y en a un, soit fermé temporairement ou en permanence". L'article 260 a pour but d'accorder à la Commission le pouvoir d'édicter des mesures de protection aux passages de chemin de fer, de faire le partage du coût des travaux et de déterminer ce qui est requis en fait de protection. Cet article permet à la Commission d'ordonner l'installation de signaux automatiques, de faire construire des viaducs

ou de prescrire la déviation d'une route carrossable. Le but de l'article est de fournir à la Commission les moyens nécessaires pour protéger le public aux passages de chemins de fer qui sont dangereux.

En plus de cet article, la Loi sur les chemins de fer accorde à la Commission le pouvoir d'autoriser la construction de passages à niveau, comme la chose a déjà été discutée ici. La Commission a aussi le pouvoir de faire installer des appareils de protection et de déplacer un passage et elle est chargée, d'une manière générale, de la sécurité du public aux endroits où les voies ferrées traversent les routes carrossables. Il n'y a dans la loi aucune disposition qui permet à la Commission de fermer un passage temporairement ou en permanence, même si elle considère qu'il serait d'intérêt public d'en agir ainsi. Ce qui peut arriver c'est qu'il pouvait y avoir trois passages à niveau dans une municipalité en 1914 et que, par suite de l'évolution des temps ou du mouvement de la population ou de l'érection d'un viaduc ou d'une route carrossable surélevée, il n'y ait plus besoin maintenant de trois passages à niveau. Et, cependant, la Commission n'a pas le pouvoir d'en réduire le nombre. La situation actuelle est donc la suivante: la Commission a le pouvoir d'autoriser la construction de nouveaux passages, et il s'en ouvre continuellement, mais il est rare qu'on en élimine. Nous proposons donc qu'on accorde à la Commission le pouvoir d'éliminer des passages à niveau temporairement ou en permanence quand elle le jugera nécessaire. Nous estimons qu'il manque quelque chose aux pouvoirs de la Commission en ce qui concerne la sécurité aux passages à niveau et l'amendement que nous proposons a pour but d'accorder un pouvoir discrétionnaire à la Commission en ce qui concerne la fermeture des passages à niveau dans les cas où elle jugera que la chose est nécessaire dans l'intérêt du public ou pour sa sécurité.

Le deuxième amendement est le plus court des deux. C'est un nouveau paragraphe que nous proposons d'ajouter à l'article 416, qui se lit actuellement comme suit:

416: "Toute personne qui, pour traverser à pied la voie ferrée, se sert d'un passage à niveau sur une voie publique, à d'autres moments que ceux où ce passage est ouvert aux voitures, charrettes, chevaux ou bestiaux circulant sur la voie publique, est passible, après déclaration sommaire de culpabilité, d'une amende n'excédant pas dix dollars, si

- a) la compagnie a, conformément à une ordonnance de la Commission, construit et terminé sur son chemin de fer, à l'endroit même ou près de ce passage à niveau, ou pour en tenir lieu, une ou des passerelles afin de permettre aux piétons qui circulent sur cette voie publique de traverser le chemin de fer par ce moyen; et si
- b) ces passerelles sont tenues en bon état par la compagnie."

Nous estimons qu'il existe aujourd'hui une situation grave du fait qu'il n'y existe aucune disposition de la Loi sur les chemins de fer qui permette de poursuivre en justice les personnes qui n'obéissent pas aux avertissements des appareils de sécurité installés aux passages à niveau. Nous connaissons tous les lois et les règlements relatifs aux feux de circulation installés dans les villes aux intersections des rues et nous savons fort bien que celui qui traverse une rue à l'encontre d'une lumière rouge à une intersection se verra imposer une amende par le tribunal si son cas est porté à la connaissance de la justice par un agent de police, qu'il y ait ou non à ce moment circulation dans la rue. Mais il n'y a rien dans la Loi sur les chemins de fer pour autoriser quelqu'un à poursuivre

une personne qui ne tient pas compte des avertissements d'un gardien ou d'un appareil de protection à un passage à niveau. Nous sommes d'avis qu'il est temps d'apprendre au public à respecter les signaux des passages à niveau de la même façon qu'il respecte les feux de circulation dans les rues des villes.

Comme vous le savez probablement, il y a un grand nombre d'accidents qui arrivent à des personnes qui ne tiennent pas compte des avertissements des appareils de signalisation et qui s'aventurent, à leurs risques et périls, sur les passages à niveau; mais, dans nombre de cas, elles s'en tirent sans accident. Nous croyons qu'il serait réellement avantageux pour le public en général d'inaugurer une campagne de sécurité pour apprendre au public à respecter davantage les signaux et nous estimons que, pour réussir dans une telle campagne, il faut d'abord introduire dans la loi des peines qui seraient de nature à faire ouvrir les yeux au public. Je crois, monsieur le président, que c'est là tout ce que j'avais à vous dire.

LE PRÉSIDENT: Je vous remercie. Avez-vous des questions à poser au témoin?

M. STANTON: Monsieur le président, je voudrais dire un mot au sujet de cet amendement qui donnerait à la Commission le pouvoir discrétionnaire de fermer arbitrairement une route. Je ne crois pas qu'une telle mesure soit nécessaire. En réalité, les conseils municipaux n'ont pas l'habitude de laisser ouvertes des routes dont la population de la localité n'a pas besoin. Ils prennent soin, en général, de fermer les routes qui ne sont pas en usage.

M. MACDOUGALL: Il y a du vrai dans ce que vous dites et, si la Commission abusait de ses pouvoirs, ce serait une mauvaise chose. Nous avons rendu la Commission responsable de la protection et de la sécurité du public et nous respectons son jugement sur ce point, mais, pour une raison que j'ignore, nous ne sommes pas prêts à nous fier à son jugement pour la fermeture d'un passage à niveau au cas où elle considérerait que cette mesure fût le seul moyen d'assurer la sécurité du public. C'est cette lacune que nous voudrions corriger.

M. CARRICK: Est-ce que la Commission estime que, d'après la loi actuelle, elle n'a pas les pouvoirs que vous voudriez lui donner au moyen de votre amendement?

M. MACDOUGALL: Oui. Mais je sais qu'elle a refusé de se prévaloir de l'article de la loi actuelle et de fermer le passage à niveau d'une route qui existait lors de la construction du chemin de fer.

M. CARRICK: Il me semble que les pouvoirs en question sont contenus dans deux passages de l'article cité. Le premier est celui-ci: "Elle peut rendre l'ordonnance qu'elle juge utile pour la protection, la sûreté et la commodité du public". L'autre est à la fin du paragraphe et se lit comme suit: "ou ordonner . . . qu'il soit pris certaines mesures qui, dans les circonstances et au jugement de la Commission, serviront le mieux à faire disparaître ou à diminuer le danger ou l'obstruction qui, à ses yeux, se produit ou vraisemblablement se produira sur cette partie du chemin de fer ou à ce passage, s'il en est, ou à tout autre passage directement ou indirectement concerné".

M. MACDOUGALL: A ma connaissance, la Commission a toujours considéré que, si elle rendait une ordonnance pour établir un passage, elle pouvait rescinder cette ordonnance; mais il y a beaucoup de routes qui existaient longtemps avant le chemin de fer et les passages à niveau sur ces routes existent encore et sont dangereux. En raison de la construction de nouvelles routes ou de chemins latéraux, ces passages pourraient maintenant être éliminés, mais il a toujours

paru exister une certaine répugnance à condamner certains de ces passages, même s'ils ne sont pas beaucoup employés. Quant aux emprises qui appartiennent aux autorités de la voirie, la Commission a jugé qu'elle n'avait pas droit d'user de ses pouvoirs discrétionnaires à leur égard et de les condamner.

M. ELLIS: Je voudrais demander à M. Macdougall s'il ne croit pas que le fait d'accorder à la Commission le pouvoir de condamner des passages à niveau ne causerait pas un certain tort à des cultivateurs ou à d'autres personnes qui se servent de ces routes qui ne sont peut-être pas beaucoup employées par le grand public. Je veux parler de ces régions rurales où, bien qu'il y ait une nouvelle route où passe presque toute la circulation, il y a des petits chemins ruraux de chaque côté desquels résident des cultivateurs qui possèdent des propriétés agricoles et qui se servent des passages à niveau au cours de leurs occupations régulières. Je n'aimerais pas beaucoup qu'on accorde à la Commission le pouvoir de condamner un passage à niveau, si par cet acte elle devait incommoder gravement ne serait-ce qu'un petit groupe de personnes au cours de leurs occupations régulières.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Est-ce qu'on n'appelle pas parfois ces passages des passages privés?

M. MACDOUGALL: Nous avons d'un bout à l'autre du pays des passages qui sont des passages de ferme ou passages privés et qui sont employés par un ou deux cultivateurs seulement et non par le public en général. Il n'y a pas de doute, à mon avis, que le chemin de fer serait prêt à remplacer ces passages par des facilités de traverse équivalentes. Mais ce dont il est question en ce moment, ce n'est pas la fermeture d'un passage qui aurait pour effet d'incommoder les habitants des environs. Il s'agit de l'élimination des nombreux passages à niveau inutiles, là où, par exemple, on pourrait se contenter de trois passages au lieu de cinq sur une distance d'un mille, ce qui diminuerait les risques d'accident dans une certaine zone.

M. HOSKING: Combien y en a-t-il actuellement dans le pays?

M. MACDOUGALL: Des passages à niveau?

M. HOSKING: Oui.

M. MACDOUGALL: Je n'ai aucune idée du nombre que nous voudrions supprimer. Peut-être que ce nombre n'est pas très élevé. Je pense en ce moment à une situation qui existe près de Dorval (P.Q.). Un passage à niveau a été établi il y a quelques années à Pine-Beach. On fait des efforts pour faire ouvrir à cet endroit, de chaque côté de la voie ferrée, des routes latérales qui conduiraient aux viaducs de Dorval et autres viaducs. Mais il y a ce passage à niveau au milieu du parcours en question et, pour une raison quelconque, la municipalité était opposée à la fermeture de ce passage, la Commission n'aurait pas le pouvoir de le fermer. Voilà un cas où l'établissement d'un viaduc sur une route de circulation rapide causerait peut-être quelque incommodité pour le public mais assurerait une plus grande mesure de sécurité.

M. HOSKING: Serait-il bien difficile de fournir au Comité une idée assez précise du nombre de passages à niveau que vous voudriez éliminer?

M. MACDOUGALL: Je crois que ce serait un peu difficile. Il faudrait faire un relevé de la situation dans tout le pays.

M. ELLIS: Ne croyez-vous pas que les municipalités seraient beaucoup mieux placées que la Commission pour juger de l'opportunité de supprimer des passages à niveau?

M. MACDOUGALL: Il est bien difficile de dire si les municipalités sont mieux placées ou non pour apprécier la situation. Je puis dire que, dans certains cas, les municipalités suppriment elles-mêmes des passages à niveau; mais, dans l'ensemble, cela ne fait pas un nombre bien considérable.

M. JAMES: Dans le cas où il y a divergence d'opinions, la Commission pourrait entendre les deux parties intéressées exposer leurs arguments.

M. MACDOUGALL: Oui, si les intéressés désirent que la Commission entende la cause, cela peut se faire, évidemment.

M. HOSKING: Avez-vous ici un représentant de la Commission des transports qui désirerait exprimer l'opinion de la Commission au sujet de cette proposition?

L'hon. M. MARLER: De quelle proposition?

M. HOSKING: La proposition relative à la fermeture des passages à niveau.

L'hon. M. MARLER: Je crois, monsieur le président, que c'est là une question qui relève absolument du Comité. A l'heure actuelle, si je suis bien informé, quand on demande de condamner un passage à niveau, il semble que la ligne de conduite suivie ordinairement par la Commission est d'en aviser la municipalité et non de supprimer le passage à niveau, à moins que la municipalité ne soit aussi en faveur de la suppression. Bien que je partage jusqu'à un certain point l'opinion de M. Macdougall, je ne serais pas disposé à ce qu'on accorde à la Commission le pouvoir de décider ces questions à l'encontre des vues des municipalités, car j'ai un grand respect pour les opinions des corps municipaux sur les questions qui sont de leur ressort. Par conséquent, je ne voudrais pas que mon refus d'accepter cette proposition fût considéré comme définitif. Je veux étudier la question avec grand soin avant de modifier la loi de façon à autoriser la Commission à supprimer des passages à niveau sans se préoccuper des vues des municipalités en la matière et sans s'assurer que les passages supprimés sont remplacés par des facilités équivalentes.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Il y a là une violation grave du droit de propriété et des droits civils.

L'hon. M. MARLER: En effet. Je n'insiste pas en ce moment sur l'aspect constitutionnel de la question. Je ne l'envisage qu'au point de vue du bon sens. Je crois que les conseils municipaux sont les corps les plus compétents pour juger des besoins de la localité et pour régler ces questions. Je ne veux pas dire par là que les conseils municipaux ont toujours raison. J'ai fait partie d'un conseil municipal et je ne prétends pas que nous avons toujours raison. Mais ce dont je suis convaincu, c'est que nous étions mieux placés que n'importe qui pour juger des besoins de la localité.

M. WESELAK: Peut-on dire qu'il n'y a actuellement aucune disposition légale qui permette de condamner des passages à niveau?

L'hon. M. MARLER: Je crois que la réponse à cette question est qu'on peut fermer un passage à niveau avec l'agrément de la municipalité ou quand on s'est assuré que le passage supprimé est remplacé par des facilités équivalentes. Si vous examinez bien l'alinéa relatif à cette question, vous verrez qu'il semble signifier qu'on peut fermer un passage qui a été remplacé mais que la Commission peut quand même tenir ce passage ouvert si elle le juge à propos. Il semble qu'on peut très légitimement déduire de là que la Commission peut ordonner la suppression d'un passage à niveau si elle a vu à ce que ce passage soit remplacé par des facilités équivalentes.

M. WESELAK: Dans ce cas seulement?

L'hon. M. MARLER: Oui.

M. JAMES: Avez-vous des remarques à faire, monsieur Marler, au sujet des peines qui ont été proposées pour refus d'obéir aux signaux?

L'hon. M. MARLER: Je voudrais dire au Comité que des suggestions semblables, et je suis bien certain que M. Macdougall s'en souvient, ont été faites à la Commission des transports au sujet des peines qu'on devrait imposer pour violation des lois de la circulation, mais je sais que la Commission, dans son rapport, a été d'avis que c'est là une question du domaine de la voirie provinciale et que la province a le pouvoir et le devoir de légiférer sur toutes les questions de voirie. Je ne suis pas opposé aux buts que M. Macdougall a en vue, car je suis d'avis que les gens prennent des risques inutiles aux passages à niveau et passent outre aux lumières rouges sur les grandes routes, chose qu'ils ne feraient pas dans les villes, bien que le danger soit bien plus grand sur les grandes routes que dans les villes. Toutefois, étant donné que la Commission n'a pas recommandé l'insertion dans la loi des dispositions pénales, j'hésiterais beaucoup à me prononcer en faveur de l'addition de telles dispositions dans le bill à l'étude et je ne le ferais pas avant d'y avoir mûrement réfléchi.

M. ELLIS: Il existe déjà des dispositions de ce genre dans certaines parties du pays. Je sais qu'à Regina un individu a été frappé d'une amende la semaine dernière pour avoir traversé un passage à niveau en dépit des feux à éclats.

M. CAVERS: Il a été condamné en vertu d'un règlement municipal.

M. MACDOUGALL: Il y a des règlements de ce genre dans certaines villes, mais la chose n'est pas générale. Je dois dire à l'appui de ma proposition que l'article 416, sous sa forme actuelle, prévoit une amende de \$10 pour l'usage d'un passage à niveau quand il y a un passage supérieur pour la protection du public. Cela ressemble bien à la proposition que nous faisons d'imposer une amende de \$25 à la personne qui n'obéit pas aux signaux des appareils de protection.

L'hon. M. MARLER: Je ne veux pas laisser entendre, monsieur Macdougall, que votre recommandation n'est pas parfaitement raisonnable et qu'elle ne devrait pas être incorporée dans la loi. J'ai seulement rappelé au Comité que, la même proposition ayant été faite à la Commission des transports, celle-ci a été d'avis que c'est là une question qui devrait être réglée par la loi concernant la circulation sur les routes carrossables et non par un amendement à la loi sur les chemins de fer.

M. BARNETT: Me permettriez-vous de revenir un moment à l'autre proposition que vous avez faite? Dans ses remarques sur la suppression des passages à niveau, le Ministre n'a parlé que des cas qui se présentent dans les limites des municipalités et n'a pas touché à ceux qui peuvent se présenter dans les régions qui n'ont pas encore d'organisation municipale.

L'hon. M. MARLER: Franchement, je n'ai pas essayé d'établir une distinction entre les passages situés dans les limites d'une municipalité et les autres. Je ne crois pas que la loi fasse une distinction entre ces deux catégories de passages. Quant à moi je ne pensais nullement à cette distinction dans les remarques que j'ai faites.

M. BARNETT: Vous avez dit que les autorités municipales pourraient prendre l'initiative. S'il n'y a pas d'organisation municipale, qui prendrait l'initiative?

L'hon. M. MARLER: Je n'ai pas fait entendre que la municipalité devait prendre l'initiative. Je crois simplement que l'approbation de la municipalité est toujours une condition essentielle pour la suppression d'un passage à niveau. En d'autres termes, si un chemin de fer demande la suppression d'un passage à niveau, la Commission des transports doit aviser de cette demande la municipalité, le comté ou la province, selon le cas. Si j'interprète bien la loi actuelle, il est impossible de décréter la suppression d'un passage à moins d'obtenir l'assentiment de la municipalité, du comté ou de la province.

M. SMALL: Qui peut faire la demande?

M. MACDOUGALL: La demande peut être faite par n'importe qui et de la manière ordinaire.

M. SMALL: Je suis d'avis qu'il devrait exister une entente interprovinciale pour établir des normes uniformes en fait de signaux afin d'en arriver à faire observer les règlements comme ils doivent l'être.

M. ELLIS: La compagnie de chemin de fer a-t-elle fait des démarches auprès des autorités provinciales de la voirie et des gouvernements provinciaux pour les convaincre de la nécessité d'établir des règlements comportant des sanctions à l'égard de ces contraventions?

M. MACDOUGALL: Je crois qu'elle ne l'a pas fait. Nous avons l'impression que toutes les dispositions concernant les passages à niveau doivent se trouver dans la Loi sur les chemins de fer et que, si elles ne s'y trouvent pas, on prend d'autres moyens pour en arriver au but désiré. Nous croyons que la Loi sur les chemins de fer est l'endroit approprié pour formuler les règlements et les peines qui se rapportent à cette question. Voilà pourquoi nous en faisons ici la demande.

M. HOSKING: Quand une personne n'obéit pas à un signal et qu'il se produit un accident, qu'est-ce qui arrive? Supposons qu'une personne s'engage sur le passage à niveau malgré l'avertissement des feux à éclats et que cette personne se fasse tuer et que son automobile soit mise en pièces. Comment le tribunal établit-il les responsabilités?

M. MACDOUGALL: Il est difficile de répondre à une question formulée d'une manière aussi générale. La responsabilité au point de vue civil et le partage des responsabilités et des dommages-intérêts dépendent des circonstances de chaque cas particulier. Cette responsabilité peut porter sur l'usager de la route ou sur le chemin de fer. Les chemins de fer, en effet, ont des responsabilités qui leur sont imposées par la loi, comme de faire entendre le sifflet et autres obligations du même genre. Le tribunal peut décider que c'est le manquement à l'une de ces obligations qui est la cause de l'accident. Tout dépend des circonstances de chaque cas particulier.

M. HOSKING: Est-ce que le chemin de fer subit des pertes si une personne s'engage sur la voie ferrée malgré l'avertissement de l'appareil de signalisation automatique et se fait tuer? Dans un cas comme celui-là, est-ce qu'on peut poursuivre le chemin de fer?

M. MACDOUGALL: Nous sommes souvent poursuivis pour dommages-intérêts et nous subissons souvent des pertes qui ne sont pas recouvrables de la part des usagers des grandes routes. Quand des automobiles s'engagent sur la voie ferrée, les pertes peuvent s'élever à des milliers de dollars. Quand une automobile se fait écraser par une locomotive, nous subissons des dommages que peu de personnes sont en état de payer, et même peu de personnes sont assurés suffisamment pour faire face aux réclamations qui s'ensuivent.

M. HOSKING: Le point que je veux faire ressortir, c'est qu'il n'y a rien de plus funeste que d'édicter des lois qu'on ne met en vigueur que la moitié du temps. Il n'y a rien de plus désastreux que de laisser au public l'impression qu'il n'y a pas de mal à violer la loi si on ne se fait pas prendre. Si le chemin de fer subit des pertes injustement par suite des accidents qui se produisent quand les gens n'obéissent pas aux signaux de sécurité, j'estime qu'il n'est pas suffisamment protégé et je suis porté à me ranger à votre avis. D'autre part, à moins que nous ne soyons décidés à arrêter tous les délinquants et à les condamner à l'amende chaque fois qu'ils violent la loi, il est préférable que nous n'introduisions pas cette disposition dans la loi, car nous habituerions ainsi nos gens, comme cela s'est déjà fait ici comme partout ailleurs, à mépriser la loi du pays quand on est sûr de l'impunité. On croit qu'il n'y a pas de crime si on ne se fait pas prendre, et cela est une attitude funeste. Si vous avez le personnel voulu pour voir à l'application de la loi, très bien: vous pouvez ajouter à la loi cette disposition pénale. Mais, si on n'arrête que cinq ou six pour cent des coupables, on ne tiendra aucun compte de la loi.

M. MACDOUGALL: Nous nous rendons bien compte que la mise en vigueur de la loi constitue un problème sérieux; mais, par le fait que le problème est difficile, nous ne croyons pas qu'il faille lever les bras au ciel en signe d'impuissante et ne rien faire. Si la disposition en question était introduite dans les statuts, il y a beaucoup de cas où nous pourrions poursuivre avec succès les personnes qui n'obéissent pas aux signaux. Je dois dire, cependant, que cela n'a rien à faire avec le recouvrement de dommages-intérêts. Ce recouvrement est une question de droit civil fondée sur la responsabilité des parties en cause. Mais le point que nous discutons en ce moment ne vise qu'à punir les violateurs de la loi, ceux qui n'obéissent pas aux signaux des passages à niveau. Et, si on fait assez de publicité sur cette question, cela apprendra aux gens à obéir à ces signaux comme ils obéissent aux autres signaux de la route. Voilà la manière réaliste dont nous envisageons la question. Avec un texte de loi bien précis et une surveillance sévère de la part de notre police et des corps de police municipaux, nous estimons qu'il serait possible d'obtenir un degré appréciable de succès.

M. HOSKING: J'ai mentionné la question des dommages afin de savoir quel montant vous seriez prêts à dépenser pour voir à l'application de la loi. Si vos dommages sont considérables, vous pourriez décider de dépenser \$100,000 peut-être pour poursuivre les personnes qui traverseraient les passages à niveau sans tenir compte des avertissements des appareils de sécurité. Vous pourriez considérer que cela est plus économique que de payer pour ces dommages que subit votre matériel. J'essayais d'établir un rapport entre ces deux montants. Il serait inutile d'ajouter à la loi une disposition qu'on n'est pas déterminé à mettre en vigueur.

M. MACDOUGALL: Nous ferions nous-mêmes un effort considérable pour voir à l'application de la loi et nous essayerions d'intéresser à la chose d'autres corps publics. Si cette loi était adoptée et mise en vigueur pendant quelques années, cela créerait chez le public voyageur un complexe de respect des signaux qui aurait pour effet, non seulement de diminuer nos pertes, mais de diminuer le nombre de pertes de vie et de blessures dues aux accidents qui se produisent aux passages à niveau. Il ne faut pas oublier que dans ces accidents, il n'y a pas que les personnes qui voyagent sur la route carrossable qui sont exposées à la mort et à des blessures. Souvent les voyageurs des trains de chemin de fer y sont également exposés, quand, par exemple, le mécanicien applique les freins gour

éviter un accident. Dans des cas semblables, les voyageurs sont souvent projetés à bas de leurs sièges et subissent des blessures. Les déraillements ont souvent des conséquences graves pour les voyageurs. Nous estimons, par conséquent, que la législation que nous préconisons aurait pour effet de réduire nos dommages, ce qui ne serait que le moindre de ses avantages, mais surtout, ce qui est bien plus important, de diminuer le nombre des morts et des blessés aux passages à niveau. Voilà le but de notre proposition.

M. NICHOLSON: Je crois que nous avons en Saskatchewan, aux endroits où les routes carrossables traversent les lignes principales du Pacifique-Canadien et du National-Canadien, des signaux spéciaux qui obligent les automobiles à arrêter. Si je suis bien renseigné, il y a une amende de \$50 pour toute personne qui ne se conforme pas à la loi; et je crois que, dans d'autres endroits de la province où des personnes ont été tuées à des passages à niveau, on installe ensuite des signaux d'arrêt. Il me semble que l'amendement qu'on propose a beaucoup de bon, parce qu'il imposerait une peine dans toutes les provinces à ceux qui n'obéiraient pas aux signaux de sécurité. Oui, je crois qu'il y a du bon dans cette proposition et \$25 me semble une amende raisonnable. Quand un certain nombre de personnes auront payé cette amende, je crois que le public aura appris à tenir compte des signaux. Avec des trains comme le "Canadien" et le "Supercontinental" qui traversent le pays à une vitesse de plus d'un mille par minute, je crois qu'il est très important qu'on tienne compte des signaux d'arrêt avant de s'engager sur un passage à niveau. Je serais d'avis qu'on introduise cet article 259 comme amendement à l'article 416.

M. CAVERS: Est-ce que cela ne créerait pas un chevauchement dans la législation? En Saskatchewan, on a déjà une loi à ce sujet.

M. NICHOLSON: Si on adoptait une loi fédérale, la province pourrait fort bien abroger sa loi. Je crois qu'il est désirable que les automobilistes observent au Manitoba les mêmes règlements qu'ils observent en Saskatchewan ou dans l'Alberta. Il est certain que l'augmentation de vitesse sur les lignes principales du Pacifique-Canadien et du National-Canadien va augmenter les risques d'accident pour les personnes qui traversent les voies ferrées.

M. GREEN: Puis-je demander à M. Macdougall quelles sont les lois provinciales qui se rapportent à ce sujet à l'heure actuelle?

M. MACDOUGALL: A ma connaissance les lois provinciales ne visent que la conduite imprudente ou téméraire des véhicules automobiles.

M. GREEN: Connaissez-vous une loi provinciale qui vise le délit dont il est question?

M. MACDOUGALL: Je n'en connais pas.

M. GREEN: Vous proposez seulement que la loi s'applique aux cas où la Commission aura émis une ordonnance décrétant l'installation d'un appareil de sécurité?

M. MACDOUGALL: C'est exact.

M. GREEN: Dans ces cas il y aura de l'argent dépensé par le chemin de fer et peut-être aussi par les provinces ou les municipalités pour la protection du public.

M. MACDOUGALL: Oui. Ce seront des signaux d'alarme installés sur l'ordre de la Commission avec une contribution des chemins de fer et des municipalités.

M. GREEN: Vous dites qu'on devrait tenir pour un délit le fait de ne pas tenir compte des signaux-écriteaux ou autres appareils de sécurité installés sur l'ordre de la Commission?

M. MACDOUGALL: C'est bien cela.

M. GREEN: Je crois que le Ministre devrait prendre en considération de nouveau une proposition de cette importance. Après tout l'objet de la Caisse des passages à niveau est de prévenir des accidents et d'épargner des vies humaines. Apparemment, il n'y a pas de lois provinciales qui visent ce délit. C'est parce que les usagers de la route ne tiennent pas compte des signaux installés sur l'ordre de la Commission que le chemin de fer a été obligé d'installer ces appareils de sécurité, et les municipalités ont dû défrayer une partie du coût de ces installations. Assurément, il n'y a aucun mal à déclarer que c'est un délit de ne pas tenir compte de ces signaux. Il me semble qu'il serait bon d'étudier de nouveau cette recommandation avant l'adoption du bill par la Chambre. Il n'est pas nécessaire que la recommandation soit faite par notre Comité, mais il me semble que c'est là une recommandation très raisonnable faite par un organisme tout à fait responsable.

M. HOSKING: Si on veut mettre cette législation en vigueur...

M. GREEN: La responsabilité de la mise en vigueur de cette loi ne porterait pas seulement sur le chemin de fer. Elle porterait aussi sur tous les corps gouvernementaux du pays. M. Nicholson a attiré l'attention sur ces trains ultra-rapides qui traversent maintenant le pays. Ce sera là une cause d'augmentation du nombre des accidents aux passages à niveau. Il ne peut en être autrement. C'est donc un temps très propice pour avertir le public de faire attention à ces passages.

M. LEBOE: Pour ce qui est de la législation municipale, y aurait-il une question de responsabilité financière qui empêcherait les municipalités d'entrer dans ce domaine à l'heure actuelle? Est-ce qu'il y aurait des lois provinciales qui leur imposeraient cette responsabilité financière?

M. MACDOUGALL: Je ne vois pas comment cette question de responsabilité pourrait surgir.

M. LEBOE: Alors pourquoi ont-elles évité la difficulté si longtemps, si la chose était nécessaire?

M. MACDOUGALL: Je ne le sais pas.

M. HODGSON: Est-ce que les compagnies de chemin de fer et la Commission des transports ne devraient pas payer intégralement le coût d'installation de ces signaux?

M. MACDOUGALL: Il s'agit ici des appareils de signalisation, comme les feux à éclats, dont la Commission prescrit l'installation.

M. NICHOLSON: Est-ce que les signaux d'arrêt sont classés dans cette catégorie? Sur certaines routes il n'y a que des croix ordinaires. Mais supposons qu'il y ait un signal d'arrêt. En Saskatchewan, partout où il y a un signal d'arrêt, vous devez arrêter, autrement vous êtes passible d'une amende imposée en vertu d'une loi provinciale.

M. MACDOUGALL: C'est exact.

M. NICHOLSON: Est-ce qu'une signal de ce genre tomberait dans la catégorie de signaux visée par la législation projetée?

M. MACDOUGALL: Oui, si l'installation en est prescrite.

M. CARRICK: Je songe en ce moment à l'article relatif à la conduite imprudente qui se trouve dans la loi ontarienne de la circulation sur les grandes routes. Ne croyez-vous pas qu'on pourrait condamner pour conduite imprudente une personne qui s'engage sur une voie ferrée et subit un accident, en dépit de l'avertissement donné par les signaux?

M. MACDOUGALL: Oui. Mais, en pratique, il n'y a presque jamais de mises en accusation et de condamnations basées sur cet article. Ceux qui sont mis en accusation ne sont pas condamnés. D'après notre expérience, la loi est inopérante. Voilà pourquoi nous faisons la proposition que je vous ai soumise.

M. WESELAK: Si on tient compte du fait que la plupart de ceux qui conduisent des véhicules automobiles font généralement une étude approfondie de la Loi de circulation sur les voies publiques, ne pensez-vous pas qu'il serait plus pratique d'insérer l'article que vous proposez dans les lois provinciales plutôt que dans la Loi sur les chemins de fer?

M. MACDOUGALL: Je ne sais pas. Je pense qu'il est évident que, si on fait de la publicité au sujet des condamnations, les gens feront plus attention. Ils ne prendront pas beaucoup de temps à se rendre compte qu'il est mieux d'observer le règlement.

M. JAMES: Advenant l'adjonction de cet article à la loi, votre compagnie a-t-elle élaboré un programme en vue d'en faire la publicité par tout le pays, afin qu'il soit bien connu des gens avant d'être mis en vigueur?

M. MACDOUGALL: Je ne crois pas qu'on ait élaboré des programmes, mais nous en favoriserions la large publicité lors de sa promulgation, et nous ne serions que trop enchantés d'y prendre part.

M. HOSKING: Je serais très sympathique à ce projet si on pouvait me donner la moindre assurance qu'il sera mis en vigueur. Mais lorsque notre gouvernement adopte une loi semblable et laisse aux municipalités et aux provinces la tâche de la faire respecter, je n'y puis voir qu'une disposition fortuite. J'y suis particulièrement intéressé, vu qu'il m'est arrivé il y a un peu plus d'un mois d'être sur un train en direction ouest de Toronto vers Stratford au moment d'un accident mortel. Je me trouvais dans la première voiture pour voyageurs derrière le fourgon à bagages. La pendule avertisseur fonctionnait. Le camion en passa un autre afin de traverser la voie à l'encontre de la signalisation. J'ai parlé à l'ingénieur dès l'arrêt du train. La situation de l'ingénieur et du chauffeur du train était terrible. Ils se rendaient compte que le camion serait en face du train et savaient qu'un accident très grave aurait lieu. Je ne crois pas qu'il soit juste de mettre des employés dans une situation semblable. L'ingénieur ne pouvait rien y faire. Il arrêta avant que l'accident n'eût lieu parce qu'il avait mis les freins d'urgence avant que le train ne frappât la voiture. Il eut la sensation nette que l'accident se produirait. Je serais très sympathique à ce projet si j'avais la certitude qu'on pourrait le mettre en vigueur de quelque façon, mais si vous ne pouvez persuader les autorités provinciales de décréter cette mesure, comment pourrez-vous les persuader de la mettre en vigueur?

M. MACDOUGALL: Nous n'avons nullement tenté de persuader les autorités provinciales de décréter la mesure parce qu'il nous a semblé que ce problème devait être résolu dans le cadre de la Loi sur les chemins de fer. Il nous a semblé, vu que la législation actuelle ne le résolvait pas d'une façon satisfaisante, et qu'il entrerait dans le cadre général de la Loi sur les chemins de fer, que notre première étude devrait porter sur la législation en cause, à savoir la partie de l'article 416 de la Loi sur les chemins de fer qui traite des amendes encourues par les personnes qui traversent le passage à niveau là où une passerelle a été construite à leur intention. Nous avons fait des tentatives dans le passé et elles ont toujours été infructueuses. Nous ne nous sommes pas croisés les bras, mais il a été impossible de réaliser beaucoup de nos projets en vertu des lois provinciales. D'autre part, si on décrétait ces mesures, notre compagnie s'effor-

cerait d'en assurer la publicité et la mise en vigueur dans la mesure du possible, car je crois qu'il s'agit de bonnes mesures dont l'application aurait de bons résultats.

M. ELLIS: Des compagnies ont certainement pris en considération le point que je désire signaler. Advenant l'adoption de cette modification, des difficultés seraient-elles soulevées quant aux pouvoirs que possèdent actuellement les provinces et les municipalités? En d'autres termes, je me place sur le plan constitutionnel. Taxerait-on l'adoption de ces mesures d'atteinte aux droits des provinces et des municipalités?

M. MACDOUGALL: Je ne vous ferai part que de mon opinion personnelle, à savoir que le gouvernement possède tout à fait le droit de décréter l'adoption d'une telle mesure. Il avait le pouvoir d'adopter l'article 416 actuel, et il en va de même ici.

M. ELLIS: Vous êtes un représentant du National-Canadien. Avez-vous soumis ce point à quelqu'un du Pacifique-Canadien?

M. MACDOUGALL: Pas dans les détails, quoique en général les autorités du Pacifique-Canadien accordent leur appui à cette proposition.

M. SPENCE: Catégoriquement.

M. CARRICK: Je crois que vous conviendrez avec moi qu'il s'agit bien d'une question de droits de propriété et de droits civils, de mesures législatives concernant les grandes routes.

M. MACDOUGALL: Non, monsieur. Je crois qu'il s'agit de la sécurité du public aux passages à niveau sur les grandes routes, comme au présent article 416.

L'hon. M. MARLER: N'existe-t-il pas en réalité une différence notable entre les mesures qui ont trait au comportement d'un individu à un passage à niveau et son comportement au volant d'un véhicule moteur, chose qui a toujours été considérée comme relevant des lois provinciales? Je ne dis pas qu'il appartient à l'autorité provinciale de règlementer la quantité d'alcool qu'un conducteur de véhicule moteur peut absorber, mais je suis porté à croire, et je crois que c'est ce qui a poussé les membres de la Commission des transports à ne pas faire de recommandation pour l'adoption de la peine que vous proposez, que ceux-ci considèrent cette question comme relevant des mesures législatives concernant les grandes routes plutôt qu'une question de comportement individuel régie actuellement par l'article 416.

M. MACDOUGALL: Oui, je crois que ce fut l'opinion de la Commission.

L'hon. M. MARLER: Je crois aussi, monsieur le président, que nous caressons tous un peu l'idée d'adopter des mesures législatives s'appliquant aux dix provinces canadiennes, mais je ne crois pas que nous devrions déclarer, uniquement parce que l'idée en est attrayante, que cette question ne relève pas des législatures provinciales. Je crois que si la seule opportunité nous poussait à prendre ces mesures nous en adopterions un grand nombre qui sont du ressort de l'autorité provinciale.

M. MACDOUGALL: Nos conseillers juridiques sont d'avis que le Parlement possède le pouvoir d'édicter de telles mesures. Nous croyons qu'il en est ainsi, autrement nous ne les aurions pas proposées.

M. CAVERS: Ne croyez-vous pas que la Loi sur les chemins de fer se limite plutôt au comportement des personnes voyageant sur les trains, aux terminus, aux emprises des voies ferrées et que cette question est entièrement différente, vu qu'il s'agit d'une personne faisant usage d'une grande route pour traverser l'emprise d'une voie ferrée. Cette question relève de la Loi sur la circulation routière plutôt que de celle sur les chemins de fer.

M. MACDOUGALL: Je crois qu'elle relève probablement de celle sur les chemins de fer parce qu'elle a trait à la sécurité de la circulation au passage à niveau, responsabilité principale de la Commission. Si celle-ci a le pouvoir d'installer des barrières et de régler la circulation sur les grandes routes, cela semble une anomalie qu'elle n'ait aucun pouvoir d'obliger le public à respecter ces règlements. Si elle voit à la sécurité des voyageurs sur les trains et sur les grandes routes, et sur celle des piétons, et si elle a le pouvoir d'installer ces appareils de protection et de contrôler la circulation sur les grandes routes, cela semble être une anomalie qu'elle ne puisse pas obliger les gens à respecter ces lois.

M. LEBOE: Si le Parlement adopte cette loi, qui verra à son application?

M. MACDOUGALL: Les mêmes autorités qui voient à l'application du présent article 416, ou de toute autre disposition de la loi ayant trait aux peines.

M. ELLIS: Monsieur Macdougall, j'ai aussi vu des gens passer sous des barrières pour traverser trois ou quatre voies ferrées et aucun préposé ne possède l'autorisation de les en empêcher à moins que la police provinciale ne porte une accusation contre eux. Le préposé aux barrières pourrait-il posséder cette autorité?

M. CARRICK: Je crois qu'on pourrait la lui donner en Ontario. La législature de cette province peut adopter certaines dispositions visant cette situation comme elle en a adoptées en vertu de l'article de la loi ayant trait à la conduite imprudente des véhicules. Il s'agit d'une législation constitutionnelle. Advenant le cas, des mesures édictées par le Parlement fédéral, comme vous le proposez, prévaudraient sur la législation provinciale; si une accusation de conduite imprudente était portée en vertu de la loi ontarienne sur la circulation routière, cette dernière serait tenue pour anticonstitutionnelle, vu qu'elle aurait été remplacée par la législation fédérale. Que diriez-vous de créer une situation qui enleverait à la législature provinciale une partie de sa juridiction? Ne serait-il pas préférable de résoudre le problème en permettant à la province de s'en occuper, et sans créer la difficulté que j'ai soulignée?

M. MACDOUGALL: Vous voyez une difficulté à ce que chaque province édicte les mêmes mesures législatives. Si nous étions d'avis que le problème relevât à juste titre de la juridiction des provinces, nous ne proposerions pas d'inclure cette disposition dans la loi. Nous sommes d'avis que les circonstances sont telles que nous croyons que cette tâche revient à proprement parler aux autorités fédérales, et que les circonstances qui entourent un accident qui survient à un passage à niveau sont très différentes de celles qui entourent un accident survenant sur une grande route. Au cours de vos lectures vous constatez que les accidents qui surviennent sur les grandes routes sont tenus pour différents de ceux qui surviennent à un passage à niveau. Dans ce dernier cas, nous croyons que la Commission devrait posséder tous les pouvoirs nécessaires pour voir à la sécurité du public et à l'application de la loi.

M. CARRICK: Je me demande comment il se fait que vous n'obtenez pas actuellement en vertu de l'article la condamnation des automobilistes qui conduisent avec négligence, et que vous ayez confiance d'en obtenir en vertu de celui-ci?

M. MACDOUGALL: Je sais d'après les relevés que nous avons faits dans les provinces que nous n'en obtenons pas actuellement. Les tentatives ont été infructueuses.

M. HOSKING: Monsieur le président, puis-je poser une question au conseiller juridique de la Commission des transports? Pourquoi n'avez-vous pas demandé l'adoption de mesures ou de pouvoirs de ce genre, vu l'intérêt qu'y portent tous les membres du Comité?

M. KERR: La Commission ne m'a aucunement confié le soin de formuler des observations à cet égard, mais je me permets d'attirer votre attention sur le passage qui se trouve au bas de la page 77 du rapport de la Commission. J'en lirai une phrase:

D'autres propositions intéressant plus étroitement l'usage des véhicules automobiles nous ont été formulées, y compris celles portant d'enseigner au public à observer les signaux et les dispositifs de protection installés aux passages à niveau, de rendre obligatoire le ralentissement ou l'arrêt des véhicules dans certaines conditions et d'appliquer strictement le code de sécurité de la route.

Je présume que les circonstances que M. Macdougall a signalées peuvent être comprises dans ce passage "et d'appliquer strictement le code de sécurité de la route". La Commission déclare:

Ces questions ne sont pas du ressort de la Commission, mais elles l'intéressent quand même et elles pourraient utilement être portées à l'attention des comités provinciaux, dont nous proposons l'établissement dans une autre partie de notre rapport, parce qu'elles font partie de l'ensemble du problème des accidents de la route dont le pays prend de plus en plus rapidement conscience.

Je n'ai pas reçu d'autres instructions de la Commission à part celles-là.

M. HOSKING: Je comprends que la surveillance de la vitesse s'exerce à l'extérieur de la voie ferrée, mais là où celle-ci se trouve, c'est-à-dire dans un endroit qui ne fait pas partie de la grande route, quoique celle-ci puisse la traverser, il y a un signal à feux clignotants qui signifie "arrêtez". Ne croyez-vous pas que le droit de passage du train soit ainsi affirmé juridiquement?

M. KERR: Je l'ignore. Je n'ai jamais pris en considération l'aspect juridique de ce problème particulier.

M. HOSKING: Les compagnies de chemins de fer n'ont-elles jamais signalé ce point à la Commission des transports?

M. KERR: Certainement pas à moi.

M. HARRISON: Permettez-moi de poser une question. Je ne saisis pas très bien la portée de l'amendement proposé à l'article 416. Il m'a semblé que cet amendement pourrait avoir pour résultat d'accorder à la circulation ferroviaire la priorité sur toute circulation routière, si j'envisage la situation qui existe dans ma propre circonscription où il n'existe aucun système de signalisation automatique, même pas le moindre signal d'arrêt, du genre de ceux qu'a signalés mon honorable ami. Évidemment, ces signaux pourraient être installés à tous les passages à niveau. Cette mesure n'aurait-elle pas pour résultat, advenant un accident à ces endroits, que les usagers de la route seraient automatiquement en contravention de la loi et passibles d'une amende de 25 dollars en plus d'être également en danger de perdre la vie?

M. MACDOUGALL: Si on s'en tient à l'aspect de droit de passage, ce dernier appartient au train. L'article en question est destiné à faire comprendre aux gens l'obligation d'observer les signaux. Je crois que vous admettez qu'un mécanicien aux manettes d'une locomotive le soir et qui voit une automobile

dont les phares sont allumés s'approchant à grande vitesse du passage à niveau et qui ignore si l'automobiliste a aperçu le train et arrêtera, est dans l'angoisse chaque fois qu'il en est témoin, ce qui créé une situation qui n'est pas à souhaiter. Nous croyons que cette angoisse sera tenue en ligne de compte quand les gens auront appris à observer les signaux ferroviaires comme ils observent ceux de la circulation routière. Je sais que de nos jours nous tenons compte de ces derniers avec assez d'indifférence.

M. HARRISON: Ceci m'amène à une autre question qui n'est peut-être pas opportune. Comme je l'ai mentionné auparavant, il serait possible d'installer ces signaux à tous les passages à niveau, mais il se peut qu'en certains cas on ne tienne pas compte de la situation concrète; il y a dans ma circonscription une voie ferrée où le train ne circule qu'une fois par mois, et il ne serait pas très opportun que les automobilistes s'arrêtassent toujours avant de traverser la voie.

M. MACDOUGALL: Je crois que l'article précise que la peine sera imposée à une personne traversant une voie ferrée et qui ne tient pas compte des panneaux-avertisseurs ni des signaux; dans la situation que vous soulignez, je doute que la Commission exercerait son autorité et installerait des signaux d'arrêt. Elle ne prendrait ces mesures que dans les cas où cette ligne de conduite lui semblerait la plus efficace pour protéger le public.

M. HARRISON: Autrement, si la Commission donnait cette autorisation et advenant qu'un accident y aurait lieu, les usagers de la route auraient automatiquement tort et ne pourraient pas comme c'est leur privilège actuellement, se présenter devant un tribunal qui jugerait la cause selon son bien-fondé.

M. MACDOUGALL: L'existence d'un signal à cet endroit les rendrait automatiquement délinquants s'ils y passaient outre.

M. NICHOLSON: J'avais tort d'affirmer qu'une amende de 50 dollars était imposée en Saskatchewan. Je lis ceci:

Le ministre peut déclarer par ordonnance que tout passage à niveau d'une grande route traversant une voie ferrée et située en dehors d'une ville est une intersection dangereuse, et dans ce cas, si le passage est situé sur une route provinciale, il fera ériger ou placer aux approches dudit passage des signaux appropriés indiquant le danger, ou des signaux d'arrêt.

Il semble qu'on ne soit pas passible d'amendes si on passe outre. Je suis d'avis que la demande actuellement soumise d'imposer une amende de 25 dollars est à point. J'ignore pourquoi la province de la Saskatchewan n'a pas jugé à propos d'imposer une peine.

M. ELLIS: Je crois qu'on devrait appuyer la chose, mais je reviens au point que j'ai soulevé auparavant, à savoir si la compagnie de chemin de fer avait proposé au divers gouvernements provinciaux l'adoption de mesures ayant trait à cette question. Il est hors de doute que la province possède le droit d'adopter des mesures de ce genre parce que dans ma propre province, ainsi que le député de McKenzie l'a fait remarqué, le gouvernement peut ordonner l'installation d'un signal d'arrêt sur une grande route. Je crois comprendre que les camions doivent y arrêter tandis que les automobiles peuvent traverser un passage à niveau où se trouve un signal d'arrêt; c'est un délit pour les camions parce que je connais un camionneur à qui une amende a été imposée. La province a indiscutablement le droit d'édicter des mesures de ce genre. Quelques membres du Comité ont émis des doutes à ce sujet et j'ai demandé si l'inclusion d'un amendement soulèverait un conflit de pouvoirs quant à sa mise en vigueur.

M. Macdougall m'a assuré qu'à son avis la Loi sur les chemins de fer est celle où l'on devrait inclure une telle mesure, mais on a émis d'autres opinions cet après-midi. Et quoique je désire fortement qu'une disposition de ce genre soit incluse dans la loi, je me demande s'il ne serait pas préférable que la compagnie de chemin de fer fasse part à chacune des provinces de son attitude comme elle l'a fait cet après-midi, et qu'elle s'efforce de convaincre les divers gouvernements provinciaux d'inclure dans leur législation des dispositions qui répondraient aux objections actuellement formulées.

M. MACDOUGALL: Si nous étions d'avis que la façon appropriée de présenter cette proposition est de consulter le gouvernement provincial, nous adopterions évidemment cette façon de procéder. Je me demande s'il relève d'un gouvernement provincial de prévoir des peines qui seraient imposées pour avoir passé outre aux ordonnances de la Commission des transports. Ces signaux sont installés par la Commission des transports, et nous demanderions au gouvernement provincial d'observer des signaux installés en vertu d'un pouvoir que possède la Commission des transports. Les gouvernements provinciaux ont certainement le pouvoir, comme on le prétend, de prévoir l'imposition d'une peine à quiconque n'observe pas un signal installé à un passage à niveau en vertu de la loi provinciale, mais j'ignore si nous pourrions leur demander d'observer les règlements édictés par la Commission des transports. C'est le but de notre présence ici. On devrait aussi accorder à la Commission des transports le pouvoir de faire respecter ces mesures.

M. ELLIS: Apparemment, la ville de Regina a le pouvoir de faire respecter un arrêté municipal de ce genre, parce que, ainsi que j'en ai fait mention auparavant, un citoyen de cette ville s'est vu, la semaine dernière en cour de police imposer une amende pour avoir traversé un passage à niveau sur une rue à l'encontre du signal automatique à feux clignotants.

M. MACDOUGALL: Était-ce en vertu des dispositions de la Loi sur la circulation routière?

M. ELLIS: Je l'ignore.

M. SPENCE: Permettez-moi de revenir à une question posée antérieurement par M. Carrick, à savoir comment on ferait respecter l'application de cet article si on avait été incapable d'imposer une amende pour conduite imprudente. Je désire seulement faire remarquer qu'il existe une différence considérable dans le genre de preuve apportée. Si un automobiliste traverse un passage à niveau à l'encontre d'un signal à feux clignotants et qu'il est accusé de conduite imprudente, le magistrat peut déclarer: "Il ne s'agit pas de conduite imprudente, vu que le train se trouvait à une certaine distance. Cet homme a traversé sans danger le passage à niveau, je ne puis alors le condamner." Toutefois, si l'automobiliste est accusé d'avoir, à tel moment de tel jour, traversé un passage à niveau à l'encontre d'un signal ferroviaire, contrairement aux dispositions de l'article 416, il s'agit de s'assurer de la réalité ou non de l'incident, et s'il est trouvé coupable de ce délit il sera condamné automatiquement. Il s'ensuit qu'il est beaucoup plus facile de juger la cause en vertu de la législation proposée.

Le PRÉSIDENT: M. Munnoch de la Compagnie de téléphone Bell.

M. MUNNOCH (*Avocat général de la Compagnie de téléphone Bell*): Je m'appelle Norman Munnoch, et je représente la Compagnie de téléphone Bell du Canada . . .

M. GREEN: Puis-je poser une question à M. Macdougall avant que M. Munnoch poursuive son exposé?

Le PRÉSIDENT: Très bien.

M. GREEN: Vous avez entendu M. Spence proposer quant à la quatrième recommandation qu'on devrait permettre des contributions pour combler le coût annuel de l'entretien et du fonctionnement des signaux automatiques installés aux passages à niveau après la mise en vigueur de l'amendement, la contribution pour chaque passage n'excédant pas annuellement le coût réel annuel, ni la somme de 200 dollars. Quelle est l'attitude du National-Canadien à cet égard?

M. MACDOUGALL: La voici: à la séance de la commission où on a étudié ce problème nous avons également proposé que l'application de la disposition ayant trait à l'entretien annuel d'appareils de protection devrait être assouplie. Nous avons déclaré à la Commission qu'une certaine contribution au coût devrait être faite par la Caisse des passages à niveau de chemin de fer. On ne m'a pas particulièrement demandé de traiter de ce problème aujourd'hui, mais voilà quelle était notre attitude à ce moment-là.

M. MUNNOCH: Comme je l'ai mentionné, je m'appelle Norman Munnoch, et je représente la Compagnie de téléphone Bell du Canada. Je désire vous remercier, monsieur le président et messieurs les membres du Comité, de l'occasion qui m'est donnée de paraître devant vous, et je désire profiter de cette occasion pour porter à votre connaissance les griefs de la Compagnie de téléphone Bell du Canada, et j'ose dire, des compagnies de services d'utilité publique en général, envers ce qu'elles croient être une façon inéquitable et injuste de traitement en vertu de la Loi sur les chemins de fer et de l'application de celle-ci à ces compagnies en ce qui a trait à la répartition du coût d'ouvrages installés à des passages à niveau pour la sécurité, la protection et la commodité du public.

Je m'efforcerais de plus de démontrer comment l'adoption de ce bill actuellement à l'étude empirera considérablement la situation des compagnies de services publics et augmentera les griefs dont elles croient être victimes, à moins qu'on n'y obvie par l'adjonction d'une disposition que je me permettrai de soumettre à votre étude après avoir expliqué le point que je désire porter à votre attention.

Il y a plusieurs années, vers 1914 je crois, la Commission des chemins de fer du Canada, devenue la Commission des transports du Canada, lors de l'étude d'une question relative à ce partage des dépenses, a décidé que les compagnies de services d'utilité publique doivent assumer entièrement le coût du déplacement de ces services. Cette décision a été maintenue au cours de nombreuses décisions rendues subséquemment, en dépit du fait que la Commission dans plusieurs cas (et en réalité dans tous les cas que je connaisse) a constaté que ces compagnies ne sont nullement cause du danger qu'on tente de supprimer aux passages à niveau au moyen des ouvrages de protection, n'y contribuent d'aucune façon, et que la construction de ces ouvrages ne les avantage aucunement.

Aucun autre organisme partageant le coût d'ouvrages installés sur des croisements de voies superposées n'est traité si injustement que ces compagnies. Je crois qu'il ressort clairement du rapport de la Commission,—je ne désire pas exagérer la portée de ce point,—que celle-ci a constaté que les chemins de fer sont cause en partie du danger ou y contribuent, de même que la circulation routière. Par conséquent, cela démontre la responsabilité de la municipalité dont relèvent le chemin ou la grande route. Dans le partage du coût les chemins de fer et les municipalités,—c'est-à-dire les organismes qui doivent voir à remédier à la situation et pour lesquels en découlent tous les avantages,—sont soulagés d'une part importante des dépenses occasionnées par les changements apportés à leurs propriétés ou à leurs ouvrages en vue de réaliser la protection

nécessaire à ce passage à niveau. Toutefois, les services d'utilité doivent toujours combler entièrement leurs dépenses. On constate que plusieurs jugements portés par la Commission trahissent cette attitude. Le même jugement qui enlève au chemin de fer ou à la municipalité,—soit entièrement soit en partie,—leur part des dépenses ordonne aux services d'utilité publique de les combler entièrement.

Durant les premières années de l'adoption et de l'application de ce règlement, le montant des dépenses des compagnies de services publics étaient peu élevées. Il s'agissait dans la plupart des cas de fils suspendus, dont le déplacement occasionnait de faibles dépenses. Les compagnies s'opposèrent à l'application de ce règlement édicté par la Commission chaque fois qu'elles furent en cause. Nous constatons d'après le tableau 5 du rapport de la Commission que les chemins de fer ont assumé en moyenne 35·37 p. 100 de ces dépenses, et d'après le tableau 7 ayant trait à la période 1941-1953 qu'ils en ont assumé environ 23·2 p. 100. Je n'ai pas l'intention de vous induire en erreur. C'est là le coût de toute l'entreprise, abstraction faite des dépenses assumées par les services d'utilité publique, mais je crois que le gros des dépenses de la construction de ces ouvrages, surtout où il s'agit de croisements de voies superposées,—et mes amis qui représentent ici les chemins de fer pourront rectifier mes erreurs,—que la plus grande partie du coût total provient de l'aménagement de la voie ferrée et des rails, de la construction du pont d'acier, de la butée et d'autres installations du genre. Je puis donc dire en toute justice que les chemins de fer recevant des contributions de la Caisse des passages à niveau et des municipalités constatent très souvent qu'ils n'ont pas à fournir un montant équivalent au coût de l'enlèvement ou de l'aménagement de leurs propres ouvrages de protection.

Au cours des dernières années, l'importance de ce problème des services d'utilité publique a augmenté considérablement. Un plus grand nombre de ces ouvrages ont été installés sous terre, et les dépenses à cet effet ont aussi subi une augmentation considérable. Un ouvrage installé récemment à un passage à niveau situé sur la rue Dufferin à Toronto a coûté à la Compagnie de téléphone Bell \$84,800.

Au moment où la question était étudiée par la Commission des transports préalablement à la rédaction de son rapport, la Compagnie de téléphone Bell fit un relevé des passages à niveau où elle avait installé des ouvrages. Nous ne pouvions pas évidemment prévoir le genre d'ouvrages de protection qu'on ordonnerait d'exécuter, mais nous avons constaté que nous avons installé des lignes télégraphiques sur environ 3,700 passages à niveau dans les provinces d'Ontario et de Québec. Au meilleur de leur jugement et prévoyant qu'on ordonnerait l'installation d'un croisement de voies superposées sur chaque passage à niveau, nos ingénieurs ont estimé que dans ce cas les dépenses assumées dans l'avenir par la Compagnie de téléphone Bell se chiffraient facilement à un montant global d'environ \$12,400,000.

Lorsqu'en 1932, on ordonna l'aménagement de nombreux croisements de voies superposées, un certain nombre de compagnies de services publics ont signifié fortement à la Commission leur opposition à l'application de ce règlement édicté par celle-ci à l'effet que les compagnies de services publics devaient combler entièrement les dépenses occasionnées par le déplacement ou l'aménagement de leurs installations. Ayant à juger nombre de cas de ce genre, la Commission décida de tenir une séance spéciale pour étudier uniquement la question de savoir si sa ligne de conduite ne dénotait pas un traitement injuste

des compagnies de services publics. Dans le jugement qu'ils ont porté sur cette question, tous les membres de la Commission d'alors ont déclaré en termes non équivoques qu'en vertu des principes généraux de la loi les compagnies de services d'utilité devraient être indemnisées pour l'enlèvement ou l'aménagement de leurs installations, mais la Commission poursuit en ces termes, que je me permets de lire au dernier paragraphe du jugement :

Si le point en litige constituait une "res integra" je n'hésiterais aucunement à soutenir que les compagnies devraient être indemnisées. Il est toutefois avéré que la Commission a décidé en de nombreuses occasions au cours des vingt dernières années que les compagnies doivent assumer les frais du déplacement de leurs installations. Je sais que plusieurs viaducs récemment terminés ou actuellement en voie de construction ont été commencés dans l'attente que la Commission maintienne cette décision. Il ne s'agit pas de résoudre le problème selon des normes juridiques mais bien plutôt selon le bon sens, et dans les circonstances je crois devoir suivre la ligne de conduite adoptée depuis si longtemps.

En d'autres termes, la Commission a déclaré que si le problème était considéré selon les normes juridiques générales, les compagnies devraient être indemnisées... ce qui leur a été refusé. En réalité, la Commission s'est fourvoyée en rendant le jugement en question; elle a déclaré dans le passage dont j'ai donné lecture: "Si le point en litige constituait une 'res integra'...", mais tous les points portés devant la Commission sont nécessairement "res integra", surtout quand il s'agit de faits comme ici. Ces cas se fondent sur des faits, comme l'a soutenu la Cour Suprême. L'article 52 de la Loi sur les chemins de fer déclare que la Commission peut entendre et étudier à nouveau toute demande qui lui est faite.

En conséquence, par le jugement qu'elle porta dans la cause de 1932, la Commission a admis que la mesure qu'elle avait prise ne pouvait se justifier selon la loi. Dans toutes les causes subséquentes impliquant les compagnies de services publics et où la Commission avait permis ou ordonné l'installation d'ouvrages de protection aux passages à niveau pour la sécurité, la protection et la commodité du public, celle-ci a mis en vigueur son règlement ordonnant à ces compagnies d'assumer le coût total du déplacement de leurs installations. Toutefois, la compagnie ferroviaire cause en partie du danger constitué n'eut qu'à payer une partie de ces dépenses.

D'autre part, la Cour Suprême du Canada a soutenu que le déplacement et le nouvel aménagement des installations de ces compagnies constituent une partie de l'ouvrage autant que, par exemple, l'est l'enlèvement de la terre pour l'aménagement d'un passage inférieur, et même alors la Commission n'a jamais accordé aux services d'utilité publique aucune aide de la Caisse des passages à niveau. Je crois savoir que tout cet argent fut alloué aux chemins de fer et aux municipalités.

Nous sommes d'avis que la Commission a traité injustement les compagnies de services publics en adoptant ce règlement qu'elle n'applique qu'à toutes les causes ne concernant que ces compagnies. Je puis porter à votre connaissance des décisions portées par la Commission dans des causes où d'autres organismes que les compagnies de services publics,—et dans le cas j'exclus les chemins de fer,—possédaient des ouvrages aux endroits où étaient situés certains passages à niveaux, mais qui n'ont pas eu à assumer le coût de déplacement de leurs propres installations ni les frais d'aucune autre contribution, vu qu'il ne s'agissait pas de compagnies de services publics.

Comme je l'ai mentionné, les chemins de fer qui sont principalement cause de la situation qui existe aux passages à niveau, qui constituent le danger et qui bénéficient de sa suppression et des installations qui y sont situées, ne sont pas obligés d'assumer le coût total du déplacement de leurs installations. Vous constaterez à la lecture de ces mêmes jugements qu'on juge la responsabilité des chemins de fer et des municipalités selon un barème et en vertu de principes assez équitables, mais que les compagnies de services d'utilité, au cours des mêmes jugements portés par le même tribunal et au même moment, sont jugées selon un barème différent très défavorable et injuste selon nous.

Si on ordonnait à toutes les parties en cause, à savoir les chemins de fer, les municipalités et les compagnies de services publics d'assumer les frais du déplacement de leurs propres installations ou de l'aménagement de nouveaux ouvrages de protection, la situation ne serait pas trop injuste car toutes seraient traitées sur un pied d'égalité, ce qui n'est pas le cas actuellement.

Les chemins de fer et les municipalités bénéficient de l'argent contribué en pouvant jouir des installations aménagées, tandis que les compagnies de services publics qui assument des dépenses pour les mêmes raisons, à savoir assurer la sécurité, la protection et la commodité du public, sont laissées à leurs propres ressources. Cela nous semble constituer une injustice qui ressort de la ligne de conduite suivie par la Commission, à savoir d'appliquer ce règlement qu'elle a adopté à cet effet, et selon lequel les compagnies de services publics qui ne sont ni cause ni facteur du danger, et qui ne bénéficient aucunement des ouvrages exécutés, doivent assumer leurs propres dépenses tandis que les chemins de fer et les municipalités qui causent le danger en faisant usage du passage à niveau n'assument qu'une partie des dépenses entraînées.

D'autre part, qu'en est-il lorsque les provinces contribuent à l'exécution de ces travaux, comme il arrive parfois? En vertu du règlement édicté par la Commission, les compagnies de services publics doivent faire quatre contributions. Elles paient des impôts au gouvernement fédéral, dont une partie doit se trouver dans le crédit voté par le parlement à la Caisse des passages à niveau. Elles paient des impôts aux provinces, qui s'en servent d'une partie pour leur propre contribution. Elles en paient également aux municipalités qui agissent de même; de plus, la Commission les oblige à faire une autre contribution s'élevant à des milliers de dollars. Le montant des dépenses contractées par les compagnies dépend évidemment du matériel des installations; il peut se chiffrer à 30,000, 40,000, et récemment il s'est chiffré à 80,000 dollars pour un seul passage à niveau.

Les compagnies de services publics ont cherché à faire réduire leurs dépenses en portant leur cause en appel devant le comité judiciaire du Conseil privé et devant la Cour suprême du Canada. Mais ces tribunaux, et je m'en tiens particulièrement aux décisions de la Cour suprême du Canada, ont décidé que la Commission était l'organisme qui émettait en dernier ressort l'ordonnance ayant trait au partage des frais; et la Cour suprême poursuit son jugement en faisant remarquer qu'il n'existe aucune disposition de la Loi sur les chemins de fer qui précise à la Commission la ligne de conduite à suivre dans ce partage; et que la Commission n'est pas liée à l'observance des principes juridiques ordinaires suivis par un tribunal ayant à juger une cause semblable. Il s'ensuit que dans ce domaine, en vertu du libellé actuel de la Loi sur les chemins de fer et de la valeur du jugement porté par la Cour suprême du Canada, la Commission possède une entière latitude non soumise aux principes juridiques généraux appliqués dans l'administration de la justice au Canada.

Dans les cas où les tribunaux civils, liés par les principes juridiques, ont été saisis des dépenses occasionnées par le déplacement d'appareils et de services d'utilité publique, ces tribunaux ont donné gain de cause aux compagnies. Il s'agissait habituellement d'une contestation entre la compagnie et la municipalité.

Voilà un point très complexe, qui englobe une multiplicité de jugements rendus et plusieurs articles de la Loi sur les chemins de fer. J'ai tenté de décrire brièvement la situation défavorable faite aux compagnies de services publics en vertu de la Loi actuelle sur les chemins de fer, et de l'application de cette loi par la Commission lorsque ces compagnies sont en cause. Nous déclarons respectueusement qu'il s'agit d'une situation injuste et inéquitable.

Comme je l'ai mentionné, nous contribuons par le paiement d'impôts, qui sont passablement élevés dans le cas de la Compagnie de téléphone Bell; nous contribuons de plus aux subventions fédérale, provinciales et municipales, et nous sommes d'avis que les compagnies d'utilité qui ne sont ni cause ni facteur du danger qu'on cherche à supprimer au moyen de ces passages à niveau, et qui comme telles ne retirent aucun avantage de ces ouvrages, ne devraient pas payer plus que tout autre citoyen ordinaire, ce qu'elles font indirectement par les impôts qu'elles paient aux autorités gouvernementales.

Messieurs, le bill 259 qui est maintenant devant vous augmentera considérablement les charges déjà lourdes assumées par ces compagnies si la Commission des transports poursuit sa ligne de conduite.

Aux termes de ce bill la Commission reçoit le pouvoir d'affecter des sommes placées au crédit de la Caisse des passages à niveau dans les cas où elle est incapable de le faire en vertu de la loi actuelle. Les passages à niveau construits postérieurement à mai 1909 en sont un exemple. En vertu de l'article 263 de la loi, je prétends, advenant l'adoption de ce bill, que les chemins de fer portent maintenant la responsabilité de fournir aux passages à niveau construits postérieurement à 1909 la protection qui serait jugée nécessaire dans l'intérêt du public. Le présent bill leur enlèverait cette responsabilité et ferait assumer aux compagnies de services publics une partie des frais contractés.

Je ne puis relever dans le rapport de la Commission aucun renseignement au sujet du millage de voie ferrée construit depuis mai 1909. Toutefois, les Annuaires du Canada de 1941 et de 1954 indiquent que les voies simples en exploitation au Canada au 30 juin 1909 s'élevaient à 24,104 milles, et à 42,953 milles au 31 décembre 1952, ce qui accuse une augmentation de 18,849 milles, soit 78 p. 100.

Ces chiffres indiquent qu'un grand nombre de passages à niveau ont été construits depuis 1909. Mais maintenant qu'on peut aider à leur construction par des contributions de la Caisse des passages à niveau, vu qu'ils sont considérés comme étant des travaux en vue de la protection, de la sécurité et de la commodité du public, les compagnies seront grevées d'une augmentation de frais pour la protection de ces passages.

Le second cas selon lequel la Commission peut affecter en vertu du présent bill des sommes placées au crédit de la Caisse des passages à niveau comprend des travaux exécutés à l'égard de la reconstruction et de l'amélioration de voies étagées actuellement existantes et qui ne répondent pas aux besoins de la circulation routière les utilisant.

Le troisième cas comprend les projets de construction de grandes routes qui impliquent la construction de voies étagées.

Les compagnies devront donc assumer les frais occasionnés par les diverses catégories de travaux avancés, en vertu des montants qui peuvent être affectés au coût de ces travaux sur la Caisse des passages à niveau. Il est vrai que le bill porte la subvention de 1 à 5 millions et le montant affecté dans le cas d'un passage à niveau de 40 p. 100, ou \$150,000, à 60 p. 100, ou \$300,000. Il n'est peut-être pas étonnant de s'attendre à ce que les travaux exécutés à l'égard des passages à niveau soient quintuplés, ce qu'on vise sans aucun doute par ce bill.

Messieurs les honorables députés remarqueront qu'aux termes du présent bill la Commission des transports ne peut affecter des sommes de la Caisse que lorsque les travaux sont exécutés pour la protection et la commodité du public, et l'article 265 a) déclare que ces travaux de grande route seront considérés, à la discrétion de la Commission, comme devant servir à la protection, la sécurité et la commodité du public. Par conséquent, tous les travaux envisagés par le présent bill doivent être des travaux exécutés pour la sécurité, la protection et la commodité du public et tombent sous le règlement énoncé par la Commission et que j'ai signalé, en vertu duquel les compagnies sont traitées défavorablement et injustement comme je l'ai déclaré.

Parlant maintenant au nom de la Compagnie de téléphone Bell,—et je suis convaincu que les autres compagnies du genre sont dans la même situation,— nous ne sommes pas venus ici en vue d'obtenir un traitement différent. Nous ne voulons qu'un traitement juste aux termes de la loi canadienne qui, généralement parlant, porte que personne ne peut être forcé de laisser aller sa propriété à moins qu'il ne s'agisse de l'aménagement d'un service d'utilités publiques et moyennant le paiement antérieur d'une indemnité équitable, et que les personnes dont la propriété subit de graves dommages par l'exécution de travaux publics ont droit à une indemnisation et à un dédommagement.

D'autre part, je sais que le bill 529 a été approuvé en principe par la Chambre des communes. Je n'en attaque pas le principe mais j'émets respectueusement l'opinion qu'on peut remédier à la situation que j'ai décrite sans modifier le principe du présent bill ni y porter atteinte. Je me suis permis de rédiger un amendement dont voici quelques copies qui peuvent être distribuées. Je propose qu'on ajoute au bill un article 4 additionnel ainsi conçu :

L'article 39 de ladite loi est modifié par l'adjonction du paragraphe suivant :

(3) Dans l'exercice des pouvoirs qui lui sont conférés en vertu du paragraphe 2 du présent article 39 et en vertu de l'article 262, la Commission est sous le régime des mêmes principes établis de droit et d'équité que les tribunaux dans l'exercice de leurs pouvoirs discrétionnaires, et ne doit suivre aucune jurisprudence qu'elle aura établie à l'égard de l'exercice de ces pouvoirs antérieurement à la promulgation du présent paragraphe.

Cet amendement statuera sur la règle de pratique que la Commission se croit dans l'obligation de suivre. En tout cas, j'ai essayé plusieurs fois sans succès d'inciter la Commission à s'en éloigner, car elle suit constamment cette règle. L'amendement obligera la Commission à répartir les frais selon le bien-fondé de la cause et suivant les principes de droit et d'équité qui régissent les tribunaux du Canada qui possèdent des pouvoirs discrétionnaires dans l'administration de la justice. Nous nous opposons à un règlement arbitraire. Nous constatons, ainsi que vous l'a déclaré aujourd'hui, je crois, le conseiller juridique des chemins de fer, que la Commission cherche à déterminer la répartition des frais dans les causes relatives aux voies étagées d'après la théorie des avantages. Cette

théorie tient compte des chemins de fer et des municipalités, mais la Commission a constaté dans chaque cas que les compagnies de services d'utilité n'en retireraient aucun avantage. Pourquoi ne pas appliquer la théorie des avantages ou toute autre théorie équitable en vue d'en faire profiter toutes les parties également et équitablement?

Messieurs, je suis heureux de l'occasion qui m'est donnée d'être ici, et je suis à vos ordres.

M. CAVERS: Monsieur le président, permettez-moi de poser la question suivante. Monsieur Munnoch, le mémoire que vous venez de présenter s'applique-t-il non seulement à votre compagnie mais aussi à d'autres genres de services d'utilité tels que les pipe-lines, les conduites à gaz et autres?

M. MUNNOCH: Oui, monsieur.

M. CAVERS: Sauriez-vous le nombre de services qui seraient atteints par des mesures législatives de ce genre?

M. MUNNOCH: Je ne possède malheureusement pas ces renseignements, monsieur. Sans doute y-a-t-il des compagnies de services d'utilité de Terre-Neuve dans l'est du pays jusqu'en Colombie-Britannique à l'ouest.

M. CAVERS: Vous nous avez ensuite déclaré qu'il existe une différence dans les frais d'installation par la Compagnie de téléphone Bell des lignes suspendues et des lignes souterraines. Quelle est la différence approximative de coût qu'amène le déplacement d'une de ces lignes?

M. MUNNOCH: Il est très difficile de la préciser, et voici pourquoi. Une ligne suspendue peut comporter un nombre considérable de fils servant aux appels interurbains, ou quelques fils seulement. L'aménagement de lignes souterraines est différent. Les fils doivent se trouver dans des conduites, qui doivent être détruites, car on ne peut les retirer de la terre ni les déplacer, vu qu'elles s'applatissent après un certain nombre d'années. Quand il s'agit de déplacer des lignes suspendues, on creuse parfois un autre trou près du poteau pour l'y déposer, ou quelquefois on les enlève. C'est l'ordonnance de la Commission au sujet du genre de protection à être fournie qui précise l'aménagement des fils et des lignes.

M. NICHOLSON: Monsieur le président, puis-je demander si les travaux de construction exécutés rue Dufferin à Toronto ont été entrepris à la demande de la Commission des transports? N'avez-vous pas déclaré que la Compagnie de téléphone Belle n'en a pas bénéficié?

M. MUNNOCH: Non, monsieur, car nos installations se trouvaient sous terre.

M. NICHOLSON: Et on vous a demandé...

M. MUNNOCH: La Commission nous a ordonné de déplacer nos installations pour faire place au métro en construction. On nous a ordonné d'exécuter ces travaux à nos frais, qui se sont chiffrés à \$84,800.

M. JAMES: Monsieur le président, je me demande si M. Kerr aurait quelque chose à déclarer à ce sujet?

M. KERR: Monsieur le président, la Commission a étudié ce point, et ses conclusions se trouvent aux pages 73 et 74 de son rapport. J'ignore si M. Munnoch a lu entièrement l'exposé de principes de la Commission, quoique je sois certain qu'il en a donné la substance. Il se peut que le principe énoncé dans la décision rendue par la Commission en 1937 exprime assez complètement sa pensée et je cite ce passage d'un jugement rendu par la Commission cette année-là:

Le principe général sur lequel la Commission s'est fondée depuis plusieurs années peut être brièvement énoncé comme il suit: lorsqu'une compagnie de chemin de fer ou une municipalité demande un étagement, pour pouvoir assurer avec plus de commodité ou de facilité le mouvement de la circulation ou la disposition nouvelle de rues, étagement qui vaudra ultimement plus de protection et de sécurité au public usager du passage, la Commission juge que la question de la commodité ou la facilité plus grande données au requérant constituent la fin principale et que celle de la protection plus grande n'est qu'accessoire. Dans ces cas-là, où ordre est donné d'enlever le matériel et l'outillage des compagnies de services d'utilité publique, les frais de l'enlèvement sont mis à la charge du requérant. D'autre part, lorsque la raison première de l'étagement semble être la protection, la sécurité et la commodité du public au passage et lorsque l'enlèvement du matériel et de l'outillage des compagnies de services d'utilité publique s'impose, la Commission a décidé dans plusieurs cas que dans les circonstances les frais d'enlèvement et d'érection du matériel devraient être supportés par les compagnies de services d'utilité publique. Il est vrai que ces compagnies ne créent ni n'aggravent le danger que présentent les passages à niveau ni non plus ne bénéficient des étagements, mais la Commission a toujours tenu que lorsque l'ouvrage doit réellement servir le bien public les compagnies de services d'utilité publique doivent supporter les frais d'enlèvement de leurs installations et de leur matériel en retour du libre usage des rues dont elles jouissent.

Fin de la citation. La Commission continua en résumant le mémoire présenté par la Compagnie de téléphone Belle au cours de l'enquête menée sur le problème des passages à niveau. Elle a ensuite déclaré que le principe dont j'ai donné lecture a été étudié en 1939 par la Cour suprême du Canada, et je ne citerai que deux phrases de la déclaration faite par cette dernière: "La Commission elle-même a adopté un principe pleinement expliqué dans les passages cités du jugement du Commissaire en chef, principe qu'elle a suivi dans les ordonnances qu'elle a rendues quant aux frais lorsque l'exécution d'ouvrages ordonnés par la Commission à l'égard de passages à niveau ont entraîné l'enlèvement des installations de compagnies communément dites de services publics. Il est pleinement du ressort de la Commission d'établir et de suivre une règle de pratique qu'elle a, sans doute, jugée juste et raisonnable." Ainsi se termine la citation de la Cour suprême.

La Compagnie de téléphone Bell en appela à la Cour suprême du Canada sur l'ordonnance de la Commission l'obligeant à déplacer ses installations à ses frais. Voici une des questions posées alors à la Cour suprême: "Était-il du ressort de la Commission d'ordonner aux compagnies de services publics atteintes de déplacer leurs installations à leurs propres frais et sans dédommagement dans les circonstances particulières du présent cas?" La Cour suprême a renvoyé cet appel de la Compagnie de téléphone Bell. Au sujet de la demande faite par cette dernière, la Commission a déclaré: "Comme on s'oppose non pas à la loi qui régit la Commission mais au principe qu'elle applique, principe qu'elle peut modifier si elle le juge à propos, la Commission ne recommande d'apporter aucun changement à la Loi sur les chemins de fer à cet égard."

Laissez-moi ajouter que dans des cas tels que M. Munnoch a signalés, où la Compagnie de téléphone Bell possède des installations à un passage à niveau, il existe aussi deux autres parties intéressées, sinon plus, mais certainement les

deux suivantes, à savoir la compagnie de chemin de fer et la municipalité, ou la voirie. Par conséquent, les frais qu'on enlèverait aux compagnies de services publics devront être assumés par une des autres parties, ou par les deux. Je ne fais qu'indiquer le principe qui a été suivi par la Commission, et je ne suis pas censé être le porte-parole des nombreuses municipalités atteintes par une modification apportée à ce principe. Comme M. Munnoch l'a dit, on a longuement discuté le cas devant la Commission en 1932. J'ai récemment eu l'occasion de parcourir la traduction des notes sténographiques et des arguments alors formulés; ce document compte 170 pages, car la matière était vaste. Je ne répéterai pas ici ces arguments se rapportant à plusieurs points. Je ne désire qu'indiquer les constatations de la Commission et la décision de la Cour suprême. à savoir qu'il est du ressort de la Commission d'établir une règle de pratique et de la suivre; la Cour suprême ajouta que la Commission avait, sans doute, jugé cette règle juste et raisonnable.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, il est maintenant six heures, et je suis d'avis que nous ajournions la séance pour nous réunir de nouveau à 8 heures ce soir.

M. GREEN: Les délibérations du Comité ont été bon train. Ce Comité est un comité permanent de la Chambre, et je ne vois aucune raison qui nous oblige à siéger trois fois par jour. Rien ne s'oppose à ce que nous poursuivions l'étude de ce point demain. D'autre part, je reconnais que dans le cas du comité qui étudie les affaires du National-Canadien, par exemple, on ait raison de tenir trois séances par jour, mais je crois que nos délibérations sur ce point suffisent pour aujourd'hui.

Le PRÉSIDENT: Le ministre ne pourra malheureusement pas se trouver ici demain.

L'hon. M. MARLER: Ne croyez pas que je tienne à ce que le Comité siège ce soir, mais malheureusement je ne pourrai être présent demain vu que je dois assister le matin à une réunion du Cabinet et que j'ai un autre rendez-vous dans l'après-midi.

M. GREEN: De toute façon, la Chambre n'étudiera pas le bill avant la semaine prochaine.

M. HOSKING: Les témoins seront-ils bien incommodés de venir ici la semaine prochaine? Ils sont déjà ici, et ils ont sans doute hâte d'avoir terminé.

M. GREEN: Y a-t-il d'autres témoins?

M. HOSKING: Cette question est-elle la dernière que nous ayons à étudier?

Le PRÉSIDENT: En effet.

M. HOSKING: On ne devrait pas en avoir pour très longtemps.

M. GREEN: Nous pourrions peut-être siéger assez longtemps pour étudier cette question et remettre à plus tard l'étude du rapport ou du bill article par article.

M. CAVERS: Y a-t-il d'autres questions à poser à ce sujet? Si nous pouvions faciliter les choses en siégeant encore dix minutes, je proposerais l'amendement qui a été formulé; nous pourrions prendre le vote et cela permettrait peut-être de régler la difficulté dès maintenant, si c'est tout ce qui retarde la marche de nos travaux.

M. GREEN: Il n'y a que très peu de membres ici en ce moment. Le Comité consentirait-il à terminer l'interrogatoire de ce témoin au lieu de continuer à étudier les mesures qu'il entend recommander? S'il consent, nous pourrions continuer de siéger dans ces circonstances.

M. HOSKING: Pouvons-nous interroger le témoin maintenant et remettre la prochaine séance à la semaine prochaine?

M. CAVERS: Sommes-nous tenus de régler cette question?

Le PRÉSIDENT: Comme il vous plaira, messieurs.

M. CAVERS: Est-il opportun de régler la question maintenant ou plus tard?

M. GREEN: En avez-vous fini avec le témoin?

M. SPENCE: M. Macdougall et moi désirerions formuler quelques observations avant de nous retirer. Je ne prendrai pas plus de cinq minutes.

Le PRÉSIDENT: Le Comité désire-t-il siéger à 8 heures ce soir? Très bien, nous suspendons nos travaux jusqu'à 8 heures ce soir.

## REPRISE DE LA SÉANCE

JEUDI 5 mai 1955.

8 h. du soir.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, je crois que nous sommes en nombre. M. Munnoch désirerait présenter un exposé.

M. MUNNOCH: Monsieur le président, je demande la permission de formuler quelques observations en réponse aux propos tenus par M. Kerr, avocat de la Commission des transports, juste avant la suspension des délibérations. M. Kerr a lu un extrait du rapport de la Commission, c'est-à-dire la page 103 du texte photocopie que je possède. Je ne saurais dire à quelle page la citation paraît dans le texte imprimé. M. Spence a eu l'obligeance de me permettre de consulter son exemplaire, et cette citation est à la page 65. La Commission y expose sa propre interprétation de la règle relative au partage du coût lorsque des sociétés de services publics sont en cause.

Cette règle se divise en deux parties. La première s'applique lorsque le croisement de voies superposées ou les autres ouvrages ont été exécutés pour la plus grande commodité ou l'avantage du requérant. Ce serait soit un chemin de fer transportant du trafic soit une municipalité projetant de changer la disposition des rues dans un but de protection. La Commission rembourse leurs frais aux sociétés de services publics.

La deuxième partie de la règle s'applique lorsque des travaux sont ordonnés pour des considérations impérieuses de sécurité, de protection et de commodité du public. Dans ce cas, la Commission enjoint aux sociétés de services publics de payer les frais de déplacement de leurs installations.

Mais il me semble bizarre que, dans l'un des cas, en vertu de cette règle, la Commission reconnaisse le vrai principe légal qu'un remboursement soit fait aux sociétés de services publics tandis que dans l'autre catégorie de cas où ladite société doit payer des taxes fédérales et municipales, et des taxes provinciales si la province contribue, la Commission décrète qu'en vertu de sa règle, la société devrait payer une troisième ou une quatrième fois. A mon avis, cela ne semble pas raisonnable.

L'hon. M. MARLER: Cet argument ne s'applique-t-il pas également aux compagnies de chemin de fer?

M. MUNNOCH: C'est vrai, mais la compagnie de chemin de fer se rembourse en partie grâce à la subvention.

L'hon. M. MARLER: Quelle subvention?

M. MUNNOCH: Celle qui lui vient de la Caisse des passages à niveau de chemin de fer, ou de la contribution de la municipalité; de sorte que cette règle impose aux sociétés de services publics une charge supplémentaire là où elles doivent également payer sous forme d'impôts.

Il y a une autre difficulté. Peut-être devrais-je dire que du fait de cette règle, la Commission se trouve dans la situation embarrassante que voici: elle est saisie d'une demande d'aménagement d'un croisement de voies superposées. Si elle décide que l'entreprise n'est pas en vue de la sécurité, de la protection et de la commodité du public, alors elle est tenue de refuser au chemin de fer et aux municipalités toute aide financière qu'elle pourrait leur accorder à même la Caisse des passages à niveau de chemin de fer.

A mon avis, cela met la Commission dans une situation très difficile. Elle pourrait, à la lumière des faits, avantager une société de services publics, mais va-t-elle priver les chemins de fer et les municipalités de quelque \$300,000 de subvention parce que la compagnie de téléphone peut avoir à déboursier 40 ou 50 mille dollars? Voilà le problème que crée pour la Commission sa propre règle.

A titre d'exemple—que je crois bien choisi,—je mentionnerai le cas du passage à niveau de la 18<sup>e</sup> rue à New-Toronto. Le cas a été jugé il y a plusieurs années, en 1937.

Il s'agissait d'une demande soumise par la municipalité de New-Toronto en vue de construire un croisement de voies superposées à la 18<sup>e</sup> rue. La Commission a été saisie de l'affaire sans qu'aucune des sociétés de services publics intéressées eût été avisée. La Commission mit la question à l'étude. Il n'y avait pas d'argent dans la Caisse des passages à niveau de chemin de fer, mais le Parlement accordait certaines subventions pour fins d'assistance aux chômeurs, et ces subventions pouvaient être affectées à des ouvrages de passages à niveau.

Sans inviter les sociétés de services publics à se présenter devant elle, la Commission rendit une ordonnance répartissant la totalité du coût de ces ouvrages entre les chemins de fer et certaines municipalités. Mais lorsque les chemins de fer se mirent au travail, ils découvrirent qu'il y avait une canalisation principale desservant une briqueterie de l'école industrielle de l'Ontario, et aussi des lignes de la compagnie de téléphone Bell et des installations hydroélectriques à l'endroit du passage à niveau.

L'avocat du National-Canadien demanda à la Commission de rendre une ordonnance enjoignant aux sociétés de services publics d'enlever leurs installations à leurs propres frais. Il s'exprimait comme il suit dans sa lettre: "Je suppose que, conformément à la coutume, les propriétaires des installations en question se chargeront et de leur déménagement et des frais en cause. Je saurais donc gré à la Commission de rendre une ordonnance à cette fin".

La Commission avait accordé une subvention à même les deniers publics destinés à des fins d'assistance aux chômeurs, mais le décret du conseil stipulait que ces fonds ne pouvaient être employés qu'en vue de la sécurité, de la protection et de la commodité du public. La situation était la suivante: une ordonnance avait été rendue en vue de répartir la totalité du coût, qui, en vertu du jugement de la cour Suprême, comprend le coût des services publics. Les chemins de fer s'adressent à la Commission pour lui demander de reconsidérer la question en

fonction des services publics. Je ne trouve rien dans les éléments de preuve ou les dépositions transcrites qui indique que la sécurité, la protection et la commodité du public eussent une importance primordiale.

En fait, l'avocat de la ville de New-Toronto commence son plaidoyer comme il suit: "Je désire faire observer que nous ne sommes pas en mesure de fonder notre cause sur les besoins du trafic, car nous savons qu'à l'heure actuelle, la densité du trafic ne justifierait pas la dépense". Il demande donc que le projet soit envisagé comme projet d'assistance aux chômeurs dans les municipalités d'Etobicoke et de New-Toronto.

La Commission convoqua les sociétés de services publics et, après avoir entendu leurs exposés, décida que les travaux étaient en vue de la sécurité, de la protection et de la commodité du public, et elle ordonna aux sociétés de services publics de déménager leurs installations à leurs propres frais.

La règle établie par la Commission se termine par la stipulation, ainsi que l'a indiqué M. Kerr, que la Commission a toujours considéré que lorsqu'un projet est réellement *pro bono publico*, les sociétés de services publics doivent défrayer les dépenses et déménager à leurs frais leurs installations et leur outillage pour jouir du libre usage des rues, parce que c'est *pro bono publico*. Cela semble indiquer certains liens dans l'esprit de la Commission entre les sociétés de services publics et le bien public. Par conséquent, si c'est pour le bien public, la compagnie en assume les frais.

Mais cet argument est également valable lorsqu'il s'agit des chemins de fer. Si on le leur applique, il s'ensuit qu'ils paieront la totalité de leurs frais. Si l'on est justifié de faire assumer à quelqu'un la totalité de ses frais *pro bono publico*, pourquoi ne pas mettre sur le même pied une compagnie de chemin de fer et une compagnie de téléphone?

On a mentionné le libre usage des rues. Il est bien entendu que nous avons le libre usage des rues. Mais le chemin de fer a lui aussi le libre usage des rues pour aménager ses passages à niveau, et la Commission ne s'intéresse qu'aux passages à niveau. Mais encore une fois, si le Parlement a accordé à une compagnie de téléphone le libre usage des rues, quelle raison ou justification la Commission peut-elle invoquer pour dire qu'elle ne partage pas l'avis du Parlement et pour forcer cette société à payer pour l'usage des rues?

Le deuxième point que je veux établir c'est que chaque raison donnée par la Commission dans toutes ses décisions,—et je les ai toutes parcourues,—pour obliger les sociétés de services publics à payer, s'applique également à tous les chemins de fer et justifierait aussi bien la Commission de forcer les chemins de fer à payer la totalité de leurs frais. Permettez-moi de mentionner brièvement les raisons données. Tout d'abord, parce que les travaux ont été ordonnés pour le bien public, les sociétés de services publics devraient assumer leurs frais pour le bien public. Cela s'applique tout aussi bien à un chemin de fer.

Deuxièmement, parce qu'il n'est pas déraisonnable de s'attendre que les sociétés de services publics assument le coût de tout changement dans leurs fils à cause du changement apporté à une rue. Pourquoi un chemin de fer ne paierait-il pas également le coût de tout changement dans les rues?

En troisième lieu, parce qu'il n'y avait aucune garantie que le niveau de la rue ne serait jamais changé dans l'intérêt du public.

Quatrièmement, parce que les principaux travaux ont été ordonnés en vue de la sécurité, de la protection et de la commodité du public. La même chose s'applique aux chemins de fer.

Cinquièmement, parce que les sociétés de services publics ne paient pas de droit de permis pour l'usage des rues. J'ai déjà examiné cette raison.

Sixièmement, parce que les sociétés de services publics y sont installées et que l'enlèvement de leurs installations entraîne certains frais. Eh bien, cela s'applique également à un chemin de fer. Ce sont ses ouvrages qui coûtent le plus cher; et, enfin, parce que la Commission a suivi ce principe dans le passé.

M. Kerr a aussi cité un extrait de la page suivante du rapport de la Commission et a mentionné une décision rendue par la cour Suprême du Canada où il est dit que la Commission a le pouvoir d'établir une telle règle. La citation est textuelle, mais permettez-moi de vous démontrer qu'il s'agissait d'un cas où la cour Suprême a décrété que la Commission avait le pouvoir d'établir cette règle; mais il y a une autre décision de la cour Suprême du Canada qui décrète que la Commission n'a pas le pouvoir d'établir une telle règle. Il s'agit de la cause de Saint-Eugène contre le Pacifique-Canadien, portant sur un passage à niveau et où le tribunal devait interpréter la règle secondaire et principale dont se servit parfois la Commission pour répartir les frais entre les chemins de fer et les municipalités.

Le jugement de la cour prononcé par feu sir Lyman Duff décrétait ce qui suit: "Il semble parfaitement clair que ce tribunal n'a pas le pouvoir d'établir une règle, pas plus que la Commission elle-même n'a celui d'établir une pratique en vue de limiter la discrétion dont elle est revêtue."

Vous avez là deux décisions contradictoires de la cour Suprême; mais ce n'était pas la base de la décision de la cour Suprême du Canada dont il est question dans le rapport de la Commission. Les questions dont la cour Suprême a été saisie, dont l'une a été mentionnée par M. Kerr, questions que la Commission elle-même a exposées dans l'une de ses ordonnances, sont les suivantes: Premièrement, lorsque la Commission exerce ses pouvoirs de répartir ou d'accorder des allocations en vertu des articles 39 et 259 de la loi sur les chemins de fer, est-elle tenue en droit d'exercer ces pouvoirs d'une façon judiciaire et en conformité des principes établis de droit et d'équité applicables aux faits et circonstances du cas dont elle est saisie, ou a-t-elle une discrétion absolue sur toutes les parties intéressées ou atteintes?

Les autres questions tendaient à déterminer si, la Commission étant ainsi tenue d'agir tel que susdit, sa décision était conforme aux principes établis de droit et d'équité et si elle a le pouvoir d'ordonner aux sociétés de services publics de déménager leurs installations à leurs propres frais; et si la décision de la Commission s'appuyait sur un point de droit. Mais la première question est celle qui importe le plus.

Qu'a dit la cour Suprême? Elle a déclaré que les questions étaient essentiellement des questions de fait, et que la Commission avait le dernier mot sur toutes les questions de fait. Parce que les questions ne posaient pas un point de droit ou de juridiction, la cour Suprême du Canada a prétendu qu'elle n'avait pas le pouvoir d'intervenir. Elle a aussi déclaré dans une autre décision où se posait la même question de l'exercice de la discrétion par la Commission, que si cette discrétion s'exerçait inconsidérément, le cas relevait du Parlement. Ce jugement est long et il indique clairement que la Commission, qui est un tribunal créé par la loi, obtient ses pouvoirs et la limitation desdits pouvoirs de la loi même qui l'a créée, c'est-à-dire la loi sur les chemins de fer.

La cour Suprême a déclaré qu'elle examinerait cette question afin de déterminer s'il y a des dispositions dans la loi sur les chemins de fer qui limitent la Commission dans l'exercice de sa discrétion, et elle a déclaré que la loi ne con-

tenait aucune disposition de ce genre. Pourquoi? Parce que rien dans la loi sur les chemins de fer ne restreint la discrétion absolue et illimitée dont la Commission est revêtue.

Il est dit dans la loi qu'en fait, la décision de la Commission est définitive et sans appel. Cependant, d'après moi, c'est justement cette discrétion illimitée qu'il faudrait restreindre, mais seulement dans la mesure où l'exercice de la discrétion est restreint pour les tribunaux de notre pays.

M. CARRICK: Puis-je poser une question? Pourriez-vous me dire encore une fois quelle décision a été prise lors de la séance spéciale en 1932?

M. MUNNOCH: Je le ferai avec plaisir, monsieur, et si le Comité me le permet, je pourrais vous lire quelques-uns des extraits pertinents.

M. CARRICK: A-t-on recommandé l'octroi d'une indemnité?

M. MUNNOCH: Le tribunal a déclaré que si c'était la première fois qu'on lui soumettait la question et s'il n'était pas lié par des décisions antérieures, il ne verrait aucune raison de ne pas indemniser les sociétés de services publics de leurs frais.

M. CAMPBELL: Eh bien, voilà une question qui est contestée depuis 23 ans déjà. Croyez-vous qu'il serait opportun que notre comité tente d'en arriver à une conclusion à l'égard de ce que l'on peut qualifier de requête émanant d'une seule partie? Bien que je reconnaisse que vous vous êtes montrés très justes en cette affaire, il s'agit d'une requête isolée que vous avez soumise, c'est-à-dire qu'aucune des parties adverses n'y était représentée.

M. MUNNOCH: La seule partie adverse possible serait la Commission.

M. CARRICK: Il ne faut pas oublier les municipalités. Ce sont elles qui seraient aux prises avec les frais... Il y a aussi les provinces.

M. MUNNOCH: Souvent, ce sont elles qui amorcent les travaux. Les provinces, ainsi qu'on nous l'a dit, ne peuvent être forcées de contribuer, mais les sociétés de services publics, je le répète, y contribuent au moyen des impôts fédéraux, provinciaux et municipaux, puis la Commission intervient pour prélever un quatrième tribut.

M. CAMPBELL: Payez-vous des taxes sur vos lignes?

M. MUNNOCH: Oui.

M. JAMES: Lorsque vous installez vos lignes, quelle entente passez-vous par comparaison avec les pipe-lines, qui sont classés comme des services publics? Devez-vous acheter le droit de passage? En un mot, comment vous arrangez-vous?

M. MUNNOCH: En vertu de notre acte spécial du Parlement, nous avons l'usage gratuit des rues, et ce droit nous est encore reconnu par la loi sur les chemins de fer. Lorsque nous empiétons sur la propriété privée, nous devons négocier en vue d'obtenir le droit de passage.

M. JAMES: Mais les compagnies de pipe-lines, par exemple, n'auraient même pas le libre droit de passage dans les rues et elles seraient obligées de négocier à cette fin?

M. MUNNOCH: Je ne suis pas fixé sur leurs pouvoirs. En vertu de la loi sur les pipe-lines, leurs pouvoirs sont très étendus. Je ne suis pas très renseigné sur cette question, mais je crois qu'elles seraient obligées de faire usage des rues et, dans certains cas, d'installer leurs ouvrages le long des rues tout comme doit le faire la compagnie de téléphone.

M. JAMES: Je ne puis comprendre pourquoi la compagnie de téléphone Bell est la seule société de services publics qui soit représentée ici aujourd'hui si cette question constitue un si grave accroc à la justice.

M. MUNNOCH: C'est parce que cette société est plus vigilante.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Elles ont obtenu leur argent du public et elles ne s'inquiètent pas.

M. MUNNOCH: Pourrais-je proposer une réponse possible à cela? Le tableau 5 du rapport de la Commission indique l'argent dépensé pour projets de passages à niveau par province. Un montant total de 51 millions y est indiqué, dont 32 millions ont été dépensés dans l'Ontario et 7 millions dans le Québec. L'Alberta, avec 2 millions, est la seule autre province où l'on a dépensé plus d'un million. La compagnie de téléphone Bell fonctionne dans l'Ontario et le Québec et seulement dans les provinces où la plus grande partie de ces travaux sont exécutés nous devons assumer le fardeau de ces frais.

M. CARRICK: Quelle attitude prenez-vous lorsque vous vous présentez devant la Commission des transports en vue d'établir votre tarif? Je suppose que vous traitez ces frais comme une dépense ordinaire et que vous la défalquez ordinairement...

M. MUNNOCH: Non, ce sont des frais d'immobilisations.

M. CARRICK: En tient-on compte lorsque la Commission des transports fixe les taux destinés à assurer un rendement raisonnable aux actionnaires de la compagnie Bell?

M. MUNNOCH: On ne procède pas de cette façon; on se base plutôt sur le besoin de revenus, c'est-à-dire que nous déterminons la somme de revenus nécessaire en plus des dépenses pour conduire l'entreprise et verser un dividende raisonnable.

L'hon. M. MARLER: Ces frais que vous devez assumer en partie sont-ils des dépenses dont la Commission tient compte pour déterminer vos taux?

M. MUNNOCH: Ils sont simplement inscrits au compte de la dépréciation, mais non comme dépenses d'immobilisations. Ils n'entrent en ligne de compte que dans la mesure où ils sont imputés sur la dépréciation.

L'hon. M. MARLER: S'ils sont comptés dans la dépréciation, cela signifie qu'en fin de compte, votre argent vous est remboursé?

M. MUNNOCH: Seulement après une longue période de temps, mais en attendant, nous devons fournir de nouveaux capitaux, qui ne rapportent rien.

M. JAMES: N'admettez-vous pas qu'à la longue, les gens qui achètent les services de votre compagnie Bell, vos clients par exemple, sont aussi des contribuables municipaux, provinciaux et fédéraux qui paient également une partie des frais? Naturellement, ils ne paient pas une grande partie de la taxe ou de l'argent que vous dépensez pour changer vos lignes de place.

M. MUNNOCH: Il va de soi que tous ces frais doivent en définitive être assumés par le consommateur, mais dans le cas de la compagnie de téléphone, je dois faire observer qu'elle doit payer de gros impôts.

L'hon. M. MARLER: Mais il est certain que si les impôts que vous payez, monsieur Munnoch, sont considérables toutes les sociétés et tous les particuliers doivent aussi payer les leurs.

M. MUNNOCH: C'est entendu. Du point de vue des impôts, nous ne sommes pas plus à plaindre que les autres.

L'hon. M. MARLER: Par conséquent, cet argument ne vaut certainement pas dans le cas des passages à niveau.

M. MUNNOCH: Tout ce dont nous nous plaignons c'est que nous devons contribuer plus que tout autre contribuable. Nous ne refusons pas de contribuer sous forme de taxes, mais nous protestons parce qu'après avoir payé nos taxes nous devons engager d'autres capitaux d'immobilisations qui ne nous rapportent rien, dont nous ne bénéficions pas, qui n'ajoutent rien à notre service et ne nous donnent rien que nous n'avions pas déjà.

L'hon. M. MARLER: Le seul effet que produise chez moi votre argument, c'est que, si je comprends bien, lorsqu'il s'agit de franchir avec vos lignes l'emprise qui appartient à la compagnie de chemin de fer . . .

M. MUNNOCH: Je vous demande pardon, monsieur, l'emprise n'appartient pas toujours au chemin de fer. Dans certains cas, elle lui appartient, mais dans d'autres elle ne lui appartient pas . . .

L'hon. M. MARLER: Mais dans la majorité des cas,—j'admets facilement que ce n'est pas invariable,—qu'il s'agisse d'une propriété de la ville ou du chemin de fer, vous n'avez pas un droit permanent de maintenir vos installations dans cette bande de terre qui sert soit de rue soit d'emprise. Vous avez ce qui me semble être un droit temporaire qui peut prendre fin lorsque certaines conditions surgissent. Je suppose par exemple que si la municipalité désirait fermer une rue, elle vous dirait: "Enlevez vos fils et vos installations", mais vous ne pourriez pas dire non.

M. MUNNOCH: Je regrette d'avoir à vous dire que je ne partage pas votre opinion à ce sujet.

L'hon. M. MARLER: Vous voulez dire que vous avez un droit perpétuel?

M. MUNNOCH: Une fois que nous avons installé notre ligne à un certain endroit, nous avons le droit d'y rester . . .

L'hon. M. MARLER: Indéfiniment et sans égards à . . .

M. MUNNOCH: Aussi longtemps que nous en aurons besoin pour donner le service.

L'hon. M. MARLER: Ce n'est certainement pas mon avis, monsieur Munnoch. Je crois que vous avez le droit d'installer vos fils en vertu d'une ordonnance de la Commission.

M. MUNNOCH: Non, en vertu de notre statut dans certains cas moyennant le consentement de la municipalité, et, dans d'autres, lorsque nous ne pouvons obtenir le consentement de la municipalité, par ordonnance de la Commission, afin de nous permettre d'user de nos pouvoirs sans le consentement de la municipalité. . .

L'hon. M. MARLER: Mais il est certain que sous le régime de l'article 377 de la loi sur les chemins de fer,—je ne veux pas dire que cela doit invariablement se faire et que chaque fois que vous posiez un fil vous devez obtenir l'approbation de la Commission,—mais je prétends, dis-je, qu'en vertu de l'article 337, vous pouvez obtenir la permission d'installer vos lignes par une ordonnance qui, à mon avis, est révocable et peut être modifiée par la Commission si elle le désire.

M. MUNNOCH: Nous avons deux droits d'emprunter la voie publique, l'un sous le régime de la loi spéciale qui nous permet de le faire si nous le pouvons avec le consentement légal de la municipalité et l'autre sous le régime de l'article dont vous parlez, lorsque nous ne pouvons obtenir le consentement de la municipalité; dans ce cas, nous pouvons nous adresser à la Commission et nous faire autoriser à exercer notre pouvoir sans le consentement de la municipalité.

L'hon. M. MARLER: Le cas dont je parlais est celui des chemins de fer; c'est l'article 378 qui vise la voie publique.

M. MUNNOCH: C'est-à-dire les passages à niveau.

L'hon. M. MARLER: Oui.

M. MUNNOCH: Naturellement, nous devons obtenir le consentement des chemins de fer seulement afin d'être sûrs que nous nous conformons aux règles de sécurité en matière de construction qui ont été établies par la Commission, et lorsque nos installations traversent un chemin de fer, nous devons nous conformer, à nos propres frais, aux règles sécuritaires de construction établies par la Commission pour ce genre de traverse.

L'hon. M. MARLER: Mais prétendez-vous qu'après avoir obtenu l'autorisation de poser vos lignes à un endroit déterminé, vous avez le droit de les y maintenir indéfiniment?

M. MUNNOCH: Je prétends que nous avons ce droit, ou qu'on doit nous indemniser.

L'hon. M. MARLER: Vous indemniser pour quoi?

M. MUNNOCH: Pour les frais de déménagement ou de destruction de nos ouvrages, selon ce qu'il en advient.

L'hon. M. MARLER: Je dois admettre que c'est là du nouveau pour moi. Vous avez ce qui me paraît être un droit révocable par la Commission des transports,—du moins, c'est ainsi que je le comprends,— et cependant, vous dites: "J'ai ce droit à cet endroit et si l'on me dit que je dois enlever mes fils, j'ai droit à une indemnité." J'ai de la difficulté à admettre cela.

M. MUNNOCH: Pour les besoins de la discussion, supposons que la Commission ait ce pouvoir, en ce qui concerne un chemin de fer.

L'hon. M. MARLER: Mais nous parlons de la compagnie de téléphone Bell en ce moment.

M. MUNNOCH: Je croyais que nous discutons du traitement accordé aux chemins de fer d'une part et à la compagnie de téléphone Bell de l'autre.

L'hon. M. MARLER: Mais je suppose que vous vous intéressez en ce moment davantage au traitement accordé à la compagnie de téléphone Bell?

M. MUNNOCH: Oui.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Puis-je poser une question au conseiller juridique? Qu'arrive-t-il dans une opération comme l'enlèvement nécessaire de tous les services pour la construction du passage inférieur de Toronto? La compagnie Bell reçoit-elle une indemnité pour enlever ses installations?

M. MUNNOCH: Oui, la Commission du transport de Toronto en a payé le coût.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Le coût du déménagement de ces lignes?

M. MUNNOCH: Oui.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Pour revenir à la question posée par M. James au sujet du paiement des frais par les contribuables, je vois la distinction qu'il faut faire, à savoir qu'il y a beaucoup plus de gens qui bénéficient de l'aménagement d'un nouveau croisement de voies superposées qu'il n'y a d'actionnaires de la compagnie Bell, beaucoup plus.

M. MUNNOCH: Naturellement, chaque citoyen qui voyage sur cette voie publique en bénéficie.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Qu'il ait ou non un appareil de téléphone chez lui?

M. MUNNOCH: Oui.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Et si on imposait une taxe raisonnable à l'égard de ces ouvrages, tous les usagers du passage, qu'ils aient ou non un appareil de téléphone, paieraient leur part?

M. MUNNOCH: Oui, et je puis dire que dans les cas de construction d'un passage inférieur, lorsque le projet a été soumis à la Commission, si les compagnies de transport par autobus et les compagnies de tramways et d'autobus ont fait usage du passage inférieur, la Commission ne les oblige pas à payer.

M. BARNETT: Puis-je poser une autre question? Comment le traitement que reçoit votre société de services publics de la Commission des transports diffère-t-il de celui qu'elle reçoit des autorités provinciales de la voirie lorsqu'il s'agit d'élargir la voie publique et d'enlever votre ligne?

M. MUNNOCH: Les autorités provinciales de la voirie nous remboursent une partie de nos frais dans presque tous les cas. Dans quelques cas, nous croyons qu'il serait quand même nécessaire d'enlever les fils.

M. CAMPBELL: Cela n'arrive pas toujours?

M. MUNNOCH: Non, il y a des règlements différents dans les diverses provinces et beaucoup dépend des circonstances. Souvent nous faisons le raisonnement suivant: "Voici une ligne qui, de toute façon, devrait être déménagée, croyons-nous; alors nous allons la déménager".

M. CAMPBELL: Dans notre province, toute société de services publics qui obtient la permission d'installer une ligne de transmission le long de la voie publique doit signer un contrat qui porte qu'elle s'engage à déménager sa ligne dès que la municipalité ou le gouvernement provincial décidera d'élargir la voie.

M. MUNNOCH: Heureusement, nous ne nous sommes pas trouvés dans une telle situation.

M. HOSKING: Vous voulez dire que si vous installez une ligne téléphonique le long d'un chemin de canton, advenant que le canton décide d'élargir ce chemin, il doit payer?

M. MUNNOCH: Il paie un certain pourcentage du coût. En Ontario, il y a ce qu'on appelle la *Public Works on Highways Act* qui stipule qu'en l'absence d'une entente, la municipalité paie 50 p. 100 du coût.

M. HOSKING: Et cependant, on accorde gratuitement à la compagnie de téléphone Bell le droit d'y installer ces lignes et de les y laisser.

M. MUNNOCH: Le Parlement nous a donné le droit de les y installer sans frais parce que les taux de téléphone seraient beaucoup plus élevés si nous devions payer pour chaque rue où passent nos fils. Nous ne pourrions servir le public autrement.

M. JAMES: En ce qui concerne les chemins de canton, je pense à une certaine ligne que j'ai vu enfouir le long du boulevard hors de ma propre ville. Payez-vous pour l'usage de cette route?

M. MUNNOCH: Non.

M. JAMES: Vous y êtes plus ou moins en vertu de la loi.

M. HOSKING: Les cantons ont-ils le droit de vous dire de reculer vos fils et de les installer le long de la clôture? \*

M. MUNNOCH: Nous devons nous entendre avec l'ingénieur municipal au sujet de l'emplacement. Nous ne pouvons pas nous installer dans une rue sans nous entendre avec les autorités municipales au sujet des emplacements. Notre loi stipule que nous devons installer nos fils le long des côtés de la voie. Naturellement, nous tâchons de nous éloigner de la voie si la chose est possible.

M. CAVERS: Si on déménage des immeubles dans les limites d'une municipalité et s'il est nécessaire de couper des fils, vous le faites à vos frais?

M. MUNNOCH: Tout dépend si nous le faisons sous le régime de notre loi ou en vertu de l'article de la loi sur les chemins de fer dont le ministre a parlé. Si c'est sous le régime de la loi sur les chemins de fer, celle-ci stipule que nous devons lever nos fils à nos frais. Si le travail se fait sous l'empire de notre loi spéciale et que la municipalité y consent, nous ne sommes pas obligés d'assumer les frais. D'habitude, nous ne faisons que lever nos fils et l'immeuble passe.

M. HERRIDGE: En Colombie-Britannique, la *British Columbia Telephone Company* a dû déménager 20 milles de lignes à ses frais lorsqu'elle déménagea une ligne temporaire. Et il n'y a pas très longtemps, une compagnie hydro-électrique a construit plusieurs milles de nouvelles lignes dans mon district, et en moins d'un an, plusieurs courbes ont été supprimées à la voie et la compagnie a dû déménager les poteaux qu'elle avait érigés l'année précédente à cause du redressement de la voie, et elle a dû le faire à ses propres frais.

M. MUNNOCH: Cela peut s'être produit à la suite de circonstances et conditions que j'ignore.

M. HOSKING: A titre de conseiller municipal, il me semble que tous les conseils municipaux devraient refuser de vous accorder tout droit d'installer vos lignes dans les rues; alors la Commission des transports forcerait les municipalités à vous accorder ce droit, et par la suite si vous étiez obligés de déménager vos lignes on pourrait vous forcer à le faire à vos propres frais.

M. MUNNOCH: Si nous devons attendre tous ces délais lorsque les gens désirent obtenir le service téléphonique, il nous serait impossible de le leur donner et les conseillers municipaux ne tarderaient pas à avoir leurs électeurs à leurs trousses.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): La *British Columbia Telephone Company* est-elle une compagnie publique?

M. HERRIDGE: Non.

M. SPENCE: Monsieur le président et messieurs, je crois que nous devrions nous opposer fermement aux propositions que nous a soumises mon savant ami M. Munnoch. Permettez-moi de me reporter à l'article 378 de la loi sur les chemins de fer, dont je désire vous donner l'extrait suivant:

378. (1) Sous réserve des dispositions du présent article, lorsqu'une compagnie possède, en vertu d'une loi spéciale ou d'une autre autorité du Parlement du Canada, les pouvoirs de construire, d'exploiter et d'entretenir des lignes télégraphiques ou téléphoniques, cette compagnie peut, pour y exercer lesdits pouvoirs, pénétrer dans une voie publique, un square ou autre lieu public, et, aussi souvent que la compagnie le juge à propos, y ouvrir et creuser le sol.

Puis l'article en question mentionne un certain nombre de considérations, et tout particulièrement ceci à l'alinéa (f):

f) Si, pour le déplacement des bâtiments ou les besoins de la circulation publique, il devient nécessaire d'enlever temporairement lesdits fils ou poteaux, en les coupant ou d'autre manière, la compagnie doit, à ses propres frais, après un avis raisonnable donné par écrit par une personne qui fait cette demande, enlever ces fils et poteaux; et, si la compagnie ne le fait pas, cette personne peut les enlever aux frais de la compagnie.

Or, dans cet article de la loi sur les chemins de fer, il est clair que les compagnies de téléphone qui ont l'usage gratuit des voies publiques, sans aucun frais, doivent déménager ou réajuster leurs installations à leurs propres frais lorsqu'on change la voie publique de place. En d'autres termes, à mon avis, si la voie publique est détournée d'un endroit à un autre—c'est-à-dire redressée comme certains membres du Comité l'ont dit—la compagnie de téléphone qui, en vertu de sa charte, a le droit d'occuper la voie publique et aurait, encore en vertu de sa charte, le droit d'occuper cette voie publique à son nouvel emplacement, perdrait certainement son droit d'occuper l'ancien emplacement et serait donc obligée de déménager à ses propres frais.

C'est là une question qui a été étudiée attentivement en de nombreuses occasions par la Commission des transports depuis 1912, et, chaque fois, la Commission a donné la même réponse. La Commission peut reviser, rescinder, changer ou modifier ses ordonnances ou décisions en vertu de l'article 52 de la loi sur les chemins de fer et à n'importe quel moment où la Commission a jugé opportun de recourir à une telle mesure, elle aurait pu changer l'ancien précédent et en adopter un nouveau.

L'article 52 en question dit ce qui suit :

La Commission peut reviser, rescinder, changer ou modifier ses ordonnances ou décisions, ou peut entendre à nouveau une demande qui lui est faite, avant de rendre sa décision.

La Commission a toujours jugé qu'il était juste et raisonnable de faire assumer ces frais à la compagnie de services publics et le principe de la Commission a été exposé par M. Kerr qui a donné lecture de la décision du commissaire en chef en 1937. Je n'ai pas besoin d'y revenir. Cette décision a été confirmée par la Cour suprême et je prétends que c'est une attitude juste et raisonnable de la part de la Commission. Il y est dit que si, par exemple, la compagnie de chemin de fer désire, pour ses propres fins, ériger une structure à travers une voie publique qui viendra en conflit avec les installations téléphoniques, le chemin de fer devra payer la totalité des frais découlant du déménagement de toutes installations téléphoniques, mais si, d'autre part, la voie publique est détournée ou si un passage inférieur est installé en vue de la sécurité publique, la compagnie de téléphone doit payer ses propres frais, parce qu'elle a le droit gratuit de faire usage de la voie publique et doit donc assumer ses propres frais partout où passe cette voie publique.

Mon savant ami M. Munnoch a beaucoup insisté sur le fait que la compagnie de téléphone Bell n'a aucunement bénéficié des changements effectués. Cette compagnie jouit d'un avantage depuis qu'elle a obtenu le droit de faire usage gratuitement des voies publiques. La compagnie de chemin de fer est obligée de payer son emprise et de verser des taxes sur cette bande de terre, mais la compagnie de téléphone ne paie rien. Elle reçoit un juste traitement, étant donné qu'elle peut se servir de la voie publique partout où ses lignes sont installées, et si la voie publique est élevée ou abaissée, la compagnie de téléphone doit effectuer les changements nécessaires à ses installations sans en imputer les frais à quiconque. Ce que la compagnie de téléphone cherche à faire aujourd'hui, c'est d'en appeler de la décision de la Commission. Celle-ci a déjà le pouvoir d'ordonner que la compagnie de téléphone soit indemnisée si elle le juge à propos. Elle a ses droits en vertu de l'alinéa (5) de l'article 33, dont voici le texte :

La décision de la Commission sur la question de savoir si une compagnie, une municipalité ou une personne est ou n'est pas intéressée, au sens du présent article, est finale et lie toutes les compagnies, les municipalités et les personnes.

La Commission a plein pouvoir de répartir les frais de tous travaux dont elle ordonne l'exécution, et par conséquent elle pourrait imputer une partie des frais de déménagement des installations de la compagnie de téléphone Bell au chemin de fer ou à la municipalité si elle le désirait, mais elle a jugé bon de ne pas le faire. En vertu de l'article 262, la Commission a un pouvoir semblable de répartir les frais d'ouvrages de protection à un passage à niveau. Comme la Commission a toujours jugé que ce ne serait pas juste de recourir à une telle mesure, c'est-à-dire d'imputer une partie de ces frais à la municipalité ou au chemin de fer, ce que mon savant ami désire maintenant, c'est de demander au Parlement de priver la Commission de l'usage de cette discrétion et de la forcer à ordonner qu'une partie des frais soit imputée à d'autres intéressés. Toute cette question a été discutée à fond, même pendant les séances récentes de la Commission qui ont abouti au présent rapport. En fait, toute cette transcription, sauf très peu de pages (montrant le document du doigt) représente le plaidoyer dont la Commission a été saisie à ce sujet. Quoi qu'il en soit, la Commission, en dépit de tous ces arguments, n'a pas jugé bon de recommander que la loi soit modifiée, et à mon avis, le Comité devrait suivre le conseil de la Commission et lui laisser sa discrétion intacte. La compagnie de téléphone fonde sa cause en partie sur le fait qu'elle devrait être indemnisée à même la Caisse des passages à niveau. Au moins une partie de cette indemnité proviendrait des compagnies de chemin de fer et des municipalités et, dans certains cas, tout proviendrait de cette source et rien de la Caisse. Supposons qu'un passage inférieur devrait être construit au coût de \$500,000. Soixante pour cent du coût, soit \$300,000, serait imputé sur la Caisse des passages à niveau, et le solde serait partagé entre la municipalité et le chemin de fer. Si la compagnie de téléphone Bell doit être indemnisée à même la Caisse pour l'enlèvement des installations qu'elle a érigées sur les voies publiques, cela signifie qu'il y aura moins d'argent dans la Caisse pour défrayer le coût des travaux du passage inférieur et que le montant à la charge du chemin de fer et de la municipalité serait proportionnellement plus élevé, étant donné que la Caisse ne fournirait pas plus que le montant maximum de \$300,000. La totalité du montant supplémentaire devrait être fournie par la municipalité et le chemin de fer. Je prétends que cette solution serait très injuste et viendrait en conflit avec ce que nous cherchons à accomplir au moyen de ce bill en vue de soulager les municipalités et les chemins de fer qui devront assumer ces lourdes charges.

Je vous remercie.

M. CARRICK: A mon avis, quelle que soit l'importance de cette question, on l'a exposée suffisamment pour indiquer que nous ne possédons pas présentement assez de renseignements pour prendre une décision à ce sujet, et je propose que le ministre examine la possibilité de renvoyer cette question à une séance spéciale de la Commission ou qu'il la fasse étudier autrement. Notre Comité agirait à la légère s'il cherchait à en arriver à une conclusion à ce sujet.

M. HOSKING: Cette question ne pourrait-elle pas faire l'objet d'un bill privé que l'on pourrait soumettre au Comité à une date ultérieure? En cherchant à régler cette question maintenant, je crains que nous n'obscurissions complètement le bill. Nous nous sommes éloignés du but principal du bill pour nous

occuper des questions accessoires. Il me semble que la meilleure chose à faire serait de soumettre ce point comme bill du gouvernement ou bill privé et de l'étudier de ce point de vue. Ce ne serait qu'un prolongement du présent bill.

L'hon. M. MARLER: Monsieur le président, je désirerais faire quelques observations au sujet de l'amendement proposé par M. Munnoch. La première chose qui me frappe, c'est que toute cette question a été discutée à fond et exposée à la Commission des transports. Les séances étaient publiques. Les chemins de fer étaient représentés et ont exposé leurs points de vue, et les municipalités ont eu l'occasion d'exposer leurs vues à ce sujet, et, après avoir entendu les plaidoyers de tous ceux qui désiraient soumettre des mémoires à la Commission, celle-ci dit aux intéressés, je crois, à la page 66 de son rapport imprimé:

Comme on s'oppose non pas à la loi en vertu de laquelle la Commission agit, mais au principe appliqué par la Commission, en vertu duquel celle-ci peut adopter une autre ligne de conduite si elle le juge à propos, la Commission ne recommande aucun changement à la loi sur les chemins de fer à ce sujet.

Or, ceux qui non seulement ont entendu les exposés de fait, mais ont encore eu l'expérience d'administrer la Caisse, déclarent qu'ils ne recommandent aucun changement à la loi à l'heure actuelle. Je ne doute aucunement,—et je suis sûr que M. Munnoch serait du même avis que moi,—que l'amendement proposé ajouterait effectivement quelque chose au bill. Le bill ne changerait rien aux pouvoirs et à la discrétion de la Commission. Il lui permet d'utiliser plus d'argent provenant de la Caisse des passages à niveau de chemin de fer et j'admets qu'il pourra augmenter le fardeau de la compagnie de téléphone Bell et des autres sociétés de services publics.

Mais à l'exception des changements à son pouvoir d'employer plus d'argent à même la Caisse, il ne change rien aux pouvoirs et à la discrétion de la Commission elle-même. Ce que M. Munnoch propose c'est que les pouvoirs de la Commission et sa discrétion soient régis par un principe nouveau, c'est-à-dire régis par les mêmes principes établis de droit et d'équité qui régissent les pouvoirs discrétionnaires des tribunaux. Je crois que la longue expérience que nous avons eue de l'administration de la loi sur les chemins de fer dans sa rédaction actuelle indique que dans l'intention de cette loi la Commission devrait avoir une discrétion absolue, tandis que M. Munnoch demande qu'elle ait une discrétion qui serait modifiée par les principes de droit et d'équité comme dans le cas des pouvoirs discrétionnaires des tribunaux.

La citation qu'il nous a donnée indique plutôt, je crois, qu'en déterminant le partage des frais, la Commission n'agit pas à titre juridique mais plutôt dans l'accomplissement de ce qui me semble être une fonction administrative et, autant que je me souviens, le cas mentionné par M. Munnoch dans son plaidoyer prouve que ce partage n'est pas une fonction juridique mais administrative.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): La proposition elle-même n'est pas dénuée de bon sens, à savoir que certaines de ces décisions pourront être sujettes à une révision juridique sur une base juridique.

L'hon. M. MARLER: Je crois que ce serait une mesure plutôt révolutionnaire en ce qui concerne la loi sur les chemins de fer.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Peut-être serait-ce une "entrave", mais ce ne serait nécessairement pas une ligne de conduite dépourvue de sagesse.

L'hon. M. MARLER: Je ne nie pas à mon savant confrère le droit d'entretenir une pareille opinion. Je dis simplement que je ne la partage pas. Je crois qu'en réalité, étant donné le but de ce bill qui vise à élargir les pouvoirs de la

Commission en ce qui concerne l'emploi de la Caisse des passages à niveau de chemin de fer, personnellement, je m'opposerais à un amendement qui aurait pour but de fournir, grâce à la présentation du présent bill, l'occasion de reviser les pouvoirs de la Commission en ce qui concerne la discrétion dont elle jouit en vertu de la loi.

J'aimerais ajouter que, en vertu des articles 36 et 38 de la loi, le ministre des Transports en premier lieu et le gouverneur en Conseil en second lieu peuvent déférer des questions à la Commission des transports pour étude et si le Comité est d'avis que la question devrait être étudiée plus longuement par la Commission des transports, je serai heureux, advenant que le Comité prenne une telle décision, de considérer si je dois soumettre une telle recommandation ou si je songerai à signaler au gouverneur en Conseil qu'il devrait faire une telle démarche auprès de la Commission des transports. Je ne dis pas que je m'engage formellement à le faire; néanmoins, je n'hésiterai pas si le Comité ne croit que ce serait une bonne mesure.

Ce qui peut-être serait désappointant pour M. Munnoch, c'est que les personnes mêmes auxquelles la question serait soumise sont celles qui l'ont déjà étudiée, et dont quelques-unes l'ont jugée dans un certain sens contraire à leurs intérêts. Mais je crois que c'est peut-être là le meilleur et unique espoir que je puis lui offrir, à savoir que si le Comité désire que je m'en charge, soit que je m'adresse moi-même à la Commission soit que je demande au gouverneur en Conseil de le faire en vertu de l'article 38.

M. BARNETT: Sans doute l'amendement qui a été proposé par le représentant de la compagnie de téléphone Bell dépasse les cadres du présent bill et je me demande si l'honorable ministre juge nécessaire que notre Comité décide immédiatement de lui faire une proposition dans le sens qu'il a indiqué ou peut-être, après mûre considération, lorsque la question reviendra devant le Comité plénier de la Chambre, si nous pourrions être libres de soulever et de discuter cette question avec le ministre, après que, comme membres du Comité, nous aurons eu suffisamment de temps pour l'étudier à fond.

L'hon. M. MARLER: Je n'y vois aucune objection, monsieur le président.

M. MUNNOCH: Me serait-il permis de formuler une observation au sujet de la dernière partie du rapport de la Commission, où il est dit qu'elle peut modifier cette règle? Nous avons cherché à obtenir de la Commission qu'elle modifie cette règle depuis vingt ans et le dernier exemple du fait qu'elle n'entend pas faire d'exception à cette règle se trouve dans le cas du passage à niveau de Davenport Road à Toronto, qui a été décidé en novembre dernier après que la Commission eut rédigé son rapport. Ceux qui sont au courant du rapport de la Commission se rappelleront que les chemins de fer ont fortement insisté pour que la Commission applique la "règle d'avantage" à l'égard du partage des frais et je crois que les avocats des chemins de fer qui assistaient à ces séances ont mentionné le cas de Davenport. Le cas de Davenport Road est survenu après que la Commission eut bénéficié de la discussion de la règle d'avantage et qu'elle eut fait son rapport. Le jugement commence en affirmant que la Commission a décidé de procéder au partage des frais de cet ouvrage d'après la règle d'avantage.

Il a été décidé que les chemins de fer avaient bénéficié de ces ouvrages et la Commission leur ordonna de verser une contribution en vue de solder les frais d'après le degré dont ils avaient bénéficié des travaux, de l'avis de la Commission. On a constaté que la ville de Toronto en bénéficierait, et alors elle a ordonné à la ville de payer une partie des frais dans la mesure où elle en avait bénéficié. On a constaté que la Commission du transport de Toronto avait bénéficié de la construction de ce passage inférieur parce qu'elle économiserait sa contribution

actuelle de \$6,000 par année au coût actuel d'entretien des ouvrages de protection existants. Elle a donc ordonné à la Commission du transport de déménager ses installations à ses propres frais, ce qui équivalait au bénéfice qu'elle en avait retiré. Mais lorsqu'il s'est agi du *Toronto Hydro Electric System*, la Commission n'a pas jugé que cet organisme avait bénéficié des ouvrages ni que ses ouvrages n'avaient constitué un danger. Elle a simplement appliqué cette règle en disant: "vous, le *Toronto Hydro*, parce que vous êtes une société de services publics et à cause de cette règle, vous déménagerez vos installations à vos propres frais."

On prétend que cet amendement dépasse peut-être la portée du bill actuel. Je désire respectueusement signaler que la Cour suprême a déclaré que lorsqu'il s'agit de la question de savoir comment la Commission doit exercer sa discrétion, c'est alors une question qui relève du Parlement. Apparemment, le Parlement entend verser à la Commission l'énorme somme de 5 millions de dollars par année en vue d'effectuer ces travaux. Les chemins de fer semblent vouloir obtenir tout ce qu'ils peuvent de ce montant. Mon ami M. Spence s'oppose à ce que la compagnie de téléphone obtienne la moindre indemnité. Cependant, si la règle d'avantage doit s'appliquer aux chemins de fer et aux municipalités, pourquoi ne s'appliquerait-elle pas à la compagnie de téléphone? C'est une question de simple justice, messieurs.

M. HERRIDGE: Monsieur le président, j'ai bien réfléchi à cette question et j'ai écouté les témoins qui sont venus dire au Comité que ces frais sont imputables aux opérations de l'année. . .

M. MUNNOCH: Aux frais d'immobilisations.

M. HERRIDGE: Je comprends cela, monsieur Munnoch. Je suis d'avis que le témoin s'adresse à un comité qui n'est pas compétent. Je crois qu'il serait raisonnable de permettre à la compagnie de téléphone Bell, qui doit assumer ces dépenses qui ont trait à l'entretien plutôt qu'à l'augmentation de leurs installations, d'être l'objet d'une certaine considération en ce qui concerne l'impôt sur le revenu.

M. MUNNOCH: Permettez-moi de faire une légère correction, monsieur? Il ne s'agit pas d'augmenter nos installations. Ce que nous devons faire, c'est d'enlever nos installations et de les déménager ailleurs. Nous n'entendons pas qu'on nous rembourse les frais d'entretien. Nous pouvons nous en charger nous-mêmes. Nous ne sommes pas comme les chemins de fer qui demandent à être remboursés pour les frais d'entretien. Nous sommes prêts à les assumer nous-mêmes.

M. HOSKING: Quel effet cette règle aurait-elle sur le pouvoir de la Commission des transports qui a le droit de dire à une municipalité: "vous devez permettre à ces gens d'installer cette ligne dans la rue, que vous le vouliez ou non"? Si cela est approuvé, la municipalité aura-t-elle le droit de poursuivre la Commission des transports pour violation de la loi? Il me semble que le présent bill restreint passablement ses pouvoirs si vous dites qu'elle doit obéir aux lois de notre pays. Je ne suis pas avocat, mais je me demande quel effet cela aurait sur la Commission des transports, de dire à la municipalité: "vous devez permettre à ces gens de s'installer à cet endroit." Cela restreindrait-il ses pouvoirs? Et s'il en était ainsi, la compagnie de téléphone désirerait-elle que cela se fasse?

L'hon. M. MARLER: Je puis comprendre que si on leur donne carte blanche, cela constituerait un précédent assez compromettant à l'avenir pour ceux qui seront chargés de prendre des décisions et ils seront peut-être un peu plus difficiles à convaincre.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Quelqu'un est-il prêt à proposer cet amendement, sinon est-il régulier de le discuter sans qu'il soit proposé?

M. GREEN: Monsieur le président, lorsque la séance a été suspendue à 6 heures, j'avais l'impression que nous devions simplement terminer l'audition du témoin, et que la semaine prochaine nous nous occuperions de rédiger notre rapport. Il y a différents points à discuter quand nous aborderons la rédaction du rapport.

Le PRÉSIDENT: Non. Cela n'a pas été entendu.

M. GREEN: S'il n'y a pas d'autre témoin à interroger, je propose que le Comité ajourne jusqu'à la semaine prochaine.

Le PRÉSIDENT: Pourquoi pas aller jusqu'à 10 heures ce soir et accomplir autant de travail que nous le pourrons?

M. GREEN: Nous avons d'autres obligations et, du reste, c'est ce qui a été convenu à 6 heures.

Le PRÉSIDENT: Non, ce n'est pas ce qui avait été convenu.

M. GREEN: J'ai signalé à ce moment-là que je ne croyais pas que c'était juste d'essayer de nous presser au stade final de l'étude de cette question.

Le PRÉSIDENT: J'ai demandé au Comité si nous ne devrions pas nous réunir à 8 heures ce soir.

M. NICHOLSON: Monsieur le président, j'avais l'impression que nous terminerions en dix minutes à peu près. Nous sommes ici depuis 10 h. 30 ce matin et, pour obliger le ministre qui ne pourra venir demain matin ou demain après-midi, j'ai entendu clairement que nous terminerions en à peu près 10 ou 15 minutes ce soir. Je crois que nous devrions donner justice aux nombreuses propositions que nous avons devant nous, et je crois qu'il ne serait pas convenable de chercher à aller trop vite dans ce domaine.

Le PRÉSIDENT: Nous n'allons pas trop vite. Nous avons consacré trois séances à cette question.

M. NICHOLSON: Si nous en avons terminé avec le témoin, je propose que le Comité ajourne maintenant.

M. CAVERS: Si le Comité désire aborder l'étude de cette motion, je crois que la motion est régulière et je proposerais que nous en disposions.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Il y a une motion d'ajournement.

M. CARRICK: J'aimerais avoir l'opinion du président sur cette question.

Le PRÉSIDENT: Mon opinion est que nous devrions siéger jusqu'à 10 heures. Nous siégerions à la Chambre jusqu'à 10 heures de toute façon, et si nous abattons du travail ce soir, du moins jusqu'à 10 heures, je crois que cela va nous aider à terminer l'étude du bill à une date ultérieure.

M. CARRICK: Le ministre est-il sûr d'être libre la semaine prochaine?

M. GREEN: Ce bill soulève des questions d'une portée considérable et certains témoignages qui ont été donnés aujourd'hui sont si importants que nous devrions les examiner. Une partie de ces témoignages a été donnée lorsqu'il n'y avait que peu de membres du Comité dans la salle. On a aussi fait une proposition au sujet de la clause pénale, et j'espère que le ministre y songera pendant la fin de semaine, car un plaidoyer très étoffé a été soumis par les deux chemins de fer; demandant que cette clause punitive soit incorporée dans la loi. Je crois donc que si le Comité doit faire du travail intelligent, on ne devrait pas nous demander de siéger trois fois par jour et de passer ce bill à la vapeur en un seul jour. Nous avons débuté à 10 h. 30 ce matin et nous avons siégé jusqu'à 1 heure, pour reprendre nos travaux de 3 h. 30 à 6 heures. A mon avis, notre travail devient trop onéreux lorsqu'on exige de nous de siéger de nouveau de 8 à 10 heures ce soir et d'en arriver à une conclusion définitive sur ces questions dans de telles conditions, surtout lorsqu'on m'a donné à entendre hier ou avant-hier que le Comité ne siégerait que ce matin et de nouveau demain matin.

Le PRÉSIDENT: Ajournons donc jusqu'à convocation du président.

10 mai 1955

10 h. 30 du matin.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous sommes en nombre. Nous avons devant nous le bill n° 259 intitulé loi modifiant la loi sur les chemins de fer. Y a-t-il quelques questions que les membres du Comité désireraient poser au ministre ou à ses collaborateurs?

S'il n'y a pas de question à poser, nous aborderons l'étude de l'article 1.

M. GREEN: Maintenant que nous en avons terminé avec les témoignages, j'ai une seule proposition à faire au sujet de ce bill. Je dois dire que j'ai été fort impressionné par une requête qui a été faite par les deux chemins de fer en vue de modifier la loi sur les chemins de fer, laquelle requête prévoirait une peine imposée à ceux qui ne font pas attention aux signaux, écriteaux ou dispositifs de protection qui ont été érigés en vertu d'une ordonnance de la Commission des transports. Ces chemins de fer étaient unanimes dans leur demande en vue d'obtenir cet amendement et il me semble que ledit amendement concorderait avec les buts de la Caisse des passages à niveau de chemins de fer, qui a pour but d'éviter les accidents. Ces fonctionnaires de chemin de fer sont ceux qui savent par expérience quelles mesures il faudrait prendre pour réduire le nombre d'accidents,—non seulement les accidents mortels mais ceux qui entraînent des blessures corporelles et aussi des dommages à la propriété.

Je ne crois pas que ces gens auraient soumis ces recommandations sans avoir étudié la question très sérieusement et il me semble que cette proposition est raisonnable. Ils prétendent qu'à l'heure actuelle il est très difficile de faire condamner quelqu'un sous le régime des lois de la voirie dans les différentes provinces lorsqu'une personne ne tient pas compte de ces signaux de chemins de fer. On a prétendu que les provinces devraient modifier leurs propres lois pour répondre à cette situation, mais nous sommes des gens pratiques et nous savons tous qu'avant que les dix provinces aient adopté des mesures pour remédier à cette situation, nous serons tous morts. Vous auriez dix lois différentes et vous n'auriez pas l'avantage d'avoir une seule loi uniforme d'un littoral à l'autre, stipulant que si une personne ne tient pas compte d'un signal,—non pas un signal installé par les compagnies de chemin de fer elles-mêmes, mais un signal autorisé par la Commission des transports,—alors une peine serait imposée et je ne vois aucune objection à ce qu'une disposition de ce genre soit incorporée dans la loi.

Les chemins de fer demandent que cette addition soit sous forme d'un nouveau paragraphe à l'article 416 de la loi sur les chemins de fer. Cet article prévoit une amende dans le cas d'une personne qui traverse un chemin de fer lorsqu'il y a tout près une passerelle au-dessus de la voie. La loi sur les chemins de fer prévoit déjà une amende, et je suppose qu'il n'y a qu'un petit nombre de cas où des circonstances de ce genre surgiraient. Mais l'amendement que l'on propose maintenant viserait des conditions qui surgissent beaucoup plus fréquemment. J'espère donc que le Comité recommandera qu'un amendement de ce genre soit incorporé dans notre loi. Les chemins de fer seraient alors en mesure d'annoncer qu'une telle sanction est prévue dans la loi, et de poursuivre quiconque ne s'y conforme pas. Les membres du Comité n'ont pas manqué de constater que l'amendement vise les voitures aussi bien que les piétons. Il n'y a certainement pas de règlement à l'heure actuelle en vertu duquel une personne qui saute par-dessus une barrière et marche sur la voie ferrée peut être punie. L'article proposé comblerait cette lacune et réglerait le cas d'un conducteur d'auto qui ne tient pas compte d'un signal.

Je ne crois pas qu'il soit nécessaire que je discute cette question bien longtemps. Les membres du Comité se sont fait expliquer le problème à fond et je crois qu'ils sont tous en mesure de s'être fait une opinion sur le bien-fondé de la requête formulée par les chemins de fer. En ce qui me concerne, je voudrais qu'il soit indiqué au compte rendu de nos délibérations que je crois qu'il s'agit là d'une proposition très raisonnable, et j'espère que l'amendement en question sera incorporé dans la loi.

M. LEBOE: A mon avis, il y a certains problèmes que nous devons examiner au sujet de cette question. L'un d'eux a trait au cas d'une station de chemin de fer où il y a un passage à niveau à peu de distance, peut-être un demi-mille ou un tiers de mille. Vous constaterez parfois que lorsqu'une locomotive d'aiguillage est au travail, elle peut se trouver dans le rayon d'action du bloc-système, bien que le mécanicien n'ait pas nécessairement l'intention de franchir ce passage à niveau avant une demi-heure. Cependant, le bloc-système est constamment en marche pendant que la locomotive de manœuvre travaille dans la zone. Si vous réduisez la distance entre le signal et le contact, cependant, il se peut fort bien que cela mette en danger la vie des gens qui voyagent dans les rapides à 60 millés à l'heure. J'ignore comment une compagnie de chemin de fer peut faire face à ces deux problèmes à moins que ses signaux ne soient actionnés à la main.

Hier, par exemple, comme j'approchais d'un passage à niveau, j'ai aperçu une locomotive d'aiguillage au travail à une petite station du voisinage, et les signaux fonctionnaient sans cesse; les feux s'allumaient et s'éteignaient constamment, mais les automobilistes allaient et venaient dans les deux sens parce qu'il n'y avait pas de locomotive dans un rayon d'un demi-mille de ce passage, en dépit du fait que les signaux fonctionnaient. Aucun train ne devait passer pour dix ou quinze minutes, et si un règlement rendant l'arrêt obligatoire était rigoureusement appliqué, nous aurions une file de voitures inutilement aux abords des passages à niveau. Je crois que toute cette question devrait être laissée en suspens à moins qu'on ne nous donne des détails plus précis au sujet de cette proposition que ceux qu'on nous a fournis aujourd'hui.

L'hon. M. MARLER: En ce qui me concerne, je partage entièrement l'avis de M. Green au sujet de la nécessité de réduire le nombre des accidents d'automobile, et je suis absolument sûr que si on demandait au Comité de voter pour ou contre des accidents de la route, nous serions unanimes à dire que nous croyons qu'il ne faut rien négliger pour réduire la possibilité d'accidents dans la mesure du possible. Cependant, le point que je veux souligner, c'est le fond de la question que nous étions à discuter, et bien que le Comité n'en ait pas été saisi, l'amendement visait à prévoir une amende lorsqu'on ne tient pas compte des enseignes, des signaux ou d'autres dispositifs de protection installés à un passage à niveau. Je me rappelle que toute cette question a été discutée devant la Commission des transports, qui dit ce qui suit à la page 69 de son rapport imprimé:

Au sujet de la conduite des véhicules motorisés, d'autres suggestions ont été faites y compris celles d'une nature éducative, concernant le respect des signaux et dispositifs de protection aux passages à niveau, la réduction obligatoire de la vitesse et les arrêts obligatoires des automobiles dans certaines conditions, ainsi que l'application rigoureuse des règlements prescrits à l'égard de la sécurité de la route.

Ce sont là des choses qui ne sont pas de la compétence de la Commission, mais, quoi qu'il en soit, elles intéressent la Commission et pourraient fort utilement être étudiées par les comités provinciaux dont le présent rapport propose la formation dans un autre chapitre, car elles constituent une partie du problème général des accidents de la route qui alarment de plus en plus l'opinion publique.

En d'autres termes, la Commission des transports a cru que cette question ferait mieux l'objet de la législation sur la voirie que d'un amendement à la loi sur les chemins de fer. Je crois que le fait qu'on n'a pas recommandé un amendement spécial à la loi sur les chemins de fer est une indication très concluante que la Commission qui administre la Caisse des passages à niveau de chemin de fer et s'occupe généralement de ces passages, n'a pas cru qu'il serait opportun d'inclure de telles dispositions dans la loi sur les chemins de fer.

Depuis la réunion du Comité l'autre jour, j'ai demandé à mon ministère de consulter des lois provinciales. Je vais vous en donner deux exemples.

Tout d'abord, je citerai la législation de la Nouvelle-Écosse, c'est-à-dire l'article 117 de la *Motor Vehicles Act*, chapitre 184, Statuts révisés de la Nouvelle-Écosse, 1954, qui dit ceci :

117. Chaque fois qu'une personne conduisant une voiture approche d'un endroit où la route croise la voie ferrée et où un signal clairement visible et significatif avertit de l'approche immédiate d'une locomotive, d'un train ou d'un wagon, ce sera une contravention pour le conducteur de la voiture de négliger d'arrêter sa voiture avant de franchir ledit passage à niveau.

M. NICHOLSON: Y a-t-il une peine prévue dans le cas d'une telle violation?

L'hon. M. MARLER: Je n'ai pas lu toute la législation de la Nouvelle-Écosse, mais je n'ai jamais encore vu de loi sur les véhicules moteurs qui ne contienne pas de disposition stipulant que quiconque viole les dispositions de l'article—et il y en a un bon nombre d'énumérées—est passible d'une amende de tant, ou à défaut de paiement, d'emprisonnement.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Sur déclaration de culpabilité.

L'hon. M. MARLER: Je suppose que les violateurs sont passibles d'une amende ou d'une autre peine seulement sur déclaration de culpabilité. Par conséquent, dans à peu près toute législation sur les véhicules moteurs, il y a une sanction, et il ne s'agit pas d'une simple expression d'espoir qu'un conducteur arrêtera à un certain passage ou à un certain endroit, et s'il ne le fait pas, il y aura punition. J'en conclus que toute législation de ce genre contient des dispositions pénales, et je ne crois pas qu'il soit nécessaire d'examiner plus à fond les lois de la Nouvelle-Écosse, si ce n'est pour dire que ces lois prévoient probablement une peine pour une telle violation. Je crois que nous pouvons être certains qu'il n'y a aucune des violations mentionnées pour lesquelles on ne mentionne pas également une peine spécifique.

Lorsque nous en arrivons à la législation de la Colombie-Britannique, nous devons nous reporter à l'article 60, alinéa (2) de la *Motor Vehicles Act*, chapitre 227, Statuts révisés de la Colombie-Britannique, 1948, dont voici le texte :

(2) Quiconque conduit ou dirige un véhicule motorisé sur une voie publique à l'approche d'un passage à niveau où est installée une sonnerie électrique automatique et un dispositif d'avertissement à feux clignotants ou à pendule, si la sonnerie se met en branle ou le dispositif d'avertissement

fonctionne, doit arrêter son véhicule motorisé et ne pas franchir le passage à niveau pendant que la sonnerie est en action ou que le dispositif d'avertissement est en fonctionnement.

Voilà donc un autre exemple, ce qui donne deux provinces qui ont édicté une loi spéciale à ce sujet.

D'après mes renseignements, le Manitoba et la Saskatchewan ont une législation à peu près semblable à celle de la Colombie-Britannique. Québec impose une limite de 20 milles à l'heure au passage à niveau. Je me rappelle nettement l'époque où la loi exigeait que tous les véhicules motorisés arrêtent aux passages à niveau. Je me rappelle la première année. Les automobilistes arrêtaient. Mais l'année suivante, moins d'automobilistes arrêtaient; et à bien des endroits, personne n'arrête plus maintenant. Mais je n'ai pas donné ces exemples pour montrer la sagesse de la législation. Mon but était de montrer que c'est là un domaine qui est proprement provincial et qu'un certain nombre de provinces ont légiféré à ce sujet.

A titre de représentant du gouvernement, j'hésiterais beaucoup à accepter un amendement en vertu duquel nous incorporerions dans la loi sur les chemins de fer ce qui est en fait une législation de la voirie. J'espère que le Comité ne songera pas à adopter cet amendement qui, comme je l'ai dit plus tôt, a déjà fait l'objet d'une discussion devant la Commission des transports. En proposant que le Comité n'adopte pas cet amendement, je ne désire pas différer d'opinion avec M. Green, non plus qu'avec les membres du Comité, car nous voulons tous voir réduire le nombre des accidents aux passages à niveau. Mais je crois que nous devrions tous reconnaître qu'il s'agit là d'une question de législation de la voirie, et que si nous voulons être fidèles à nos convictions, nous devrions demander aux autres législatures provinciales si elles ne sont pas d'avis qu'elles devraient adopter le genre de législation qui est proposé par le présent amendement. Comme je le disais l'autre jour, ce serait l'idéal si nous pouvions dire: "passons une seule et même loi qui puisse s'appliquer partout", car ce serait facile de l'adopter, mais j'estime que si le Parlement le faisait, il s'aventurerait dans un domaine qui semble nettement réservé aux provinces.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Cela ne soulèverait-il pas également une question constitutionnelle?

L'hon. M. MARLER: Je ne chercherai pas à persuader le Comité au sujet des aspects constitutionnels de la question. Je suppose qu'à moins d'adopter une telle mesure, il serait difficile d'en préciser les aspects constitutionnels.

M. CAMPBELL: Nous discutons en ce moment de dispositifs de protection. Il y a des milliers de passages à niveau dans tout le pays, où il n'existe aucun dispositif de protection. J'ai moi-même voyagé sur l'une de ces voies publiques qui ne sont pas très fréquentées par les automobilistes, et je suis arrivé à un passage à niveau avant même de m'en apercevoir. Je pense à deux choses différentes que l'on pourrait faire: tout d'abord les chemins de fer ne pourraient-ils pas installer un réflecteur rouge puissant à chaque passage à niveau? Ça ne coûterait pas très cher et ce serait une protection, car la seule protection que le public a maintenant se présente sous forme de larges croix aux passages à niveau au dos desquelles est indiqué qu'à un certain nombre de pieds se trouve un passage à niveau. La nuit surtout, il est très difficile de les apercevoir. Parfois, vous passez sans même les voir.

Une autre suggestion, qui relève probablement des autorités provinciales, c'est que la voie publique soit élargie de chaque côté du passage à niveau, et

qu'on aménage de petits filots munis de réflecteurs rouges et de signaux d'arrêt. Ce ne sont que deux suggestions sur lesquelles j'appelle l'attention du Comité et que je crois qu'on devrait se donner la peine d'examiner.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Je partage entièrement l'avis du Ministre au sujet de l'inquiétude où nous nous trouvons à l'égard du nombre d'accidents aux passages à niveau. Lorsque surgit une question de ce genre, je me reporte à quelques années en arrière, alors qu'un nommé Murphy, je crois, a proposé l'adoption d'un dispositif de protection aux passages à niveau. Il nous l'a montré ici même à la Chambre et je crois que nous nous sommes entendus pour qu'un appareil de démonstration soit installé à Westboro, où certains députés l'ont inspecté ainsi que certains représentants des chemins de fer. J'ignore si des membres de la Commission des transports ont inspecté l'appareil, mais il s'agissait d'un dispositif qui non seulement était muni de feux clignotants, mais barrait la route également au moyen d'une barrière.

Ce dispositif comportant des feux clignotants et une barrière pour barrer la route était construit de façon que cette barrière apparaissait sous forme de câbles en spirale qui pendaient tout le long en travers la route. Cet appareil m'a paru assez ingénieux. J'ignore ce qu'il coûtait et je n'ai pas entendu dire que les chemins de fer ou le gouvernement s'en soient occupés, mais je me suis souvent demandé ce qu'il était devenu. Il me semble qu'un dispositif semblable constituerait une réelle amélioration aux passages à niveau. Bien des fois, lorsque les gens traversent les chemins de fer, ils n'entendent pas la sonnerie et ne voient pas les feux à cause de la mauvaise visibilité ou d'un vent violent, et c'est alors que se produisent des accidents. Si nous avions un appareil qui, en plus des feux et de la sonnerie, serait muni d'une barrière qui fermerait la voie, ce serait d'un grand secours. Je ne parlerai pas du prix de l'appareil pour le moment, car je pense que c'est une question que l'on pourrait décider plus tard; après tout \$1,000 ou \$2,000 ne sont pas comparables au prix d'une vie humaine. Je me demande s'il y a des membres du Comité, des employés des chemins de fer ou du gouvernement qui pourraient nous dire ce qui est advenu de ce dispositif qui a été exposé ici même à Ottawa il y a plusieurs années.

M. HAHN: Monsieur le président, je n'avais pas l'intention de parler longuement de ce sujet, mais M. Johnston a soulevé la question d'une barrière pour arrêter les voitures à la croisée de la route et de la voie ferrée. Je désirerais appeler son attention sur le fait que les barrières n'arrêtent pas nécessairement les gens ou les automobiles. J'ai connu des cas—et je suis sûr que ceux de vous qui ont vécu pendant quelque temps dans les villes en connaissent aussi—où des autos ont enfoncé ces barrières. Ce dispositif ne résoudra pas le problème. En ce qui me concerne, j'approuve de tout cœur ce que le Ministre a déclaré. Je crois que les appareils les plus sûrs sont les dispositifs d'avertissement. Ils devraient être installés assez loin du passage à niveau pour permettre aux gens de s'apercevoir qu'ils approchent d'un passage à niveau et qu'ils doivent ralentir. Malgré ces signaux d'approche, il y aura encore des accidents mortels; les gens ne font pas assez attention, et c'est une question d'éducation qui relève des autorités provinciales. A chacun sa responsabilité.

J'aimerais beaucoup qu'on aménageât des passages inférieurs et supérieurs. Ce serait la solution idéale à ce problème et probablement qu'avec le temps on aménagera ces ouvrages de protection. A l'heure actuelle cependant, je ne vois pas la possibilité de supprimer tous les accidents; quel que soit le nombre de barrières, de feux ou de sonneries que nous installerons, nous aurons quand même des accidents.

Nous encouragerions peut-être la Commission des chemins de fer en écrivant aux différentes provinces en vue d'appeler leur attention sur le besoin de signaux mieux conçus indiquant l'approche d'un passage à niveau, et en leur demandant s'il serait possible de superposer la route et le chemin de fer plutôt que d'avoir un si grand nombre de passages à niveau.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Il ne s'agit pas d'éduquer le public. Si un conducteur n'arrête pas lorsqu'il sait qu'un train approche, je crois que c'est un parfait idiot. Il ne s'agit pas d'éduquer—personne ne veut se faire tuer—il s'agit d'installer des appareils que tout le monde peut reconnaître. Si ma mémoire est fidèle, je crois qu'un ministre du Cabinet du présent gouvernement a failli être tué de cette façon dernièrement. Je sais que j'ai franchi des passages à niveau dans des tempêtes, alors que je ne pouvais ni entendre la sonnerie ni voir les feux. Ce n'est pas une question d'éducation. Ce qui me préoccupe c'est de savoir ce qu'on a fait du dispositif qui a été exposé ici même à Ottawa, et je désirerais être renseigné sur sa construction et son prix.

M. NICHOLSON: En dépit de ce qu'a dit le Ministre, je persiste à croire qu'il serait opportun d'inclure l'amendement en question dans la loi. Bien qu'il soit possible que cette question relève des provinces, apparemment certaines d'entre elles n'en sont pas très sûres. Lorsque nous avons discuté cette question, j'avais le texte de la loi de la Saskatchewan, et là où la loi indiquait que les autorités provinciales ont le droit d'installer des signaux, je n'ai pu découvrir aucune amende pour ceux qui ne tenaient pas compte des signaux.

Je crois qu'il y a là de quoi s'inquiéter cependant. Si les automobiles viennent en collision avec des trains, non seulement les occupants de l'automobile peuvent perdre la vie, mais souvent les membres de l'équipe du train sont tués. Je crois que si le conducteur de l'automobile pouvait arrêter avant de frapper un train, les pertes de vie ne seraient pas aussi nombreuses. Je crois que pour quelques années nous devrions chercher à appliquer cette amende de \$25 contre quiconque ne tient pas compte d'une lumière rouge ou d'un signal d'arrêt.

Dans notre province de la Saskatchewan, comme je l'ai mentionné l'autre jour, les signaux d'arrêt sont érigés aux passages à niveau où des gens ont perdu la vie. J'avais l'impression que quiconque ne tenait pas compte des signaux d'arrêt était passible d'une amende, mais je ne puis en trouver aucune mention dans la loi. Sur la ligne principale du National-Canadien et du Pacifique-Canadien dans la province de la Saskatchewan, on me dit qu'il y a des signaux d'arrêt et que les gens qui voyagent dans des camions, des autobus ou des autos sont censés arrêter, mais d'après ce que je puis voir, on n'impose aucune amende en Saskatchewan pour passer outre à ces signaux. Je crois que ce serait une bonne chose d'imposer une peine pendant quelques années.

M. HAHN: Peut-être M. Nicholson pourrait-il répondre à ma question. Sait-il si oui ou non il y a une loi en Saskatchewan qui oblige les camions et les autobus à arrêter aux passages à niveau?

M. NICHOLSON: Oui, la loi vise les camions et les autobus.

M. HAHN: Impose-t-on une amende pour cette violation?

M. NICHOLSON: Oui, mais non pas pour les autos.

M. HAHN: Pourquoi ne pas recommander que les autos soient comprises et leur imposer une amende également plutôt que de passer une loi pour tout le pays qui ne serait pas constitutionnelle.

M. CARRICK: Monsieur le président, je ne crois pas que notre Comité devrait écarter une telle recommandation. Le problème a été étudié à fond par les chemins de fer et la Commission des transports ainsi que par notre Comité. Je ne crois pas que nous devrions perdre le bénéfice de cette longue étude. Si notre Comité décidait qu'il est inopportun de formuler une recommandation par voie de loi fédérale, quel serait le moyen le plus sûr de saisir de cette recommandation les ministères compétents des provinces qui n'ont pas de législation spécifique à ce sujet? Peut-être le ministre pourrait-il nous dire quel serait le meilleur moyen de communication.

L'hon. M. MARLER: Je suppose que l'on pourrait écrire aux ministres provinciaux de la voirie en appelant leur attention sur toute recommandation générale que notre Comité a formulée.

M. WESELAK: Nous pourrions en même temps leur faire tenir le texte de nos délibérations.

M. CARRICK: Je pense qu'il y a un équilibre délicat à maintenir entre le fédéral et les provinces, parce qu'il ne fait pas de doute que ce soit là une question qui relève exclusivement des provinces, étant donné que le fédéral n'a pas légiféré à ce sujet. Je me demande si le moyen le plus convenable ne serait pas d'agir par la voie du ministère de la Justice? Nous pourrions demander à ce ministère de décider de la meilleure méthode à adopter.

Le PRÉSIDENT: Il me semble que le gouvernement fédéral n'a rien à voir à cette question. Les passages à niveau sont du domaine provincial.

M. CARRICK: Sauf votre respect, monsieur, je crois que si le gouvernement fédéral légiférait sur cette question, ce serait une loi pertinente et valide qui remplacerait toute législation provinciale, mais je crois qu'il importe de s'en abstenir si possible. Voilà pourquoi j'ai proposé que probablement la meilleure chose à faire serait de soumettre cette recommandation aux ministères compétents des provinces en leur communiquant autant que possible les détails de la discussion qui l'a accompagnée.

Le PRÉSIDENT: Je crois qu'on pourrait faire tenir le texte des présents témoignages au ministre des ministères de la voirie des différentes provinces.

M. WESELAK: Je crois que toute législation fédérale qui aurait tendance à supplanter la législation provinciale sans nécessité, serait une mauvaise loi, parce qu'il pourrait surgir une situation où une accusation serait portée en vertu d'une loi provinciale, et alors notre législation serait *ultra vires* et la cause renvoyée par le tribunal. Je crois que cela compliquerait la situation.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): J'aimerais à connaître l'avis du ministre sur ce sujet.

L'hon. M. MARLER: La question de ces dispositifs de protection a été étudiée lors des séances de la Commission des transports, et un certain nombre de suggestions ont été faites. Mais je ne crois pas que l'intention du bill soit de discuter les diverses espèces de dispositifs de protection qui pourraient être utilisés. Franchement, il n'y a aucun changement dans le but de la Caisse des passages à niveau de chemin de fer. C'est une simple question d'application des fonds, et je ne crois pas que les questions visant la nature des dispositifs proprement dits fassent partie de la législation que nous étudions.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Y a-t-il des hauts fonctionnaires du gouvernement ou de la Commission des transports qui ont examiné l'appareil dont j'ai parlé?

M. KELLS HALL (*Ingénieur spécial, Commission des transports*): J'étais directeur du Service du génie au moment où l'appareil ou l'invention de M. Murphy a été soumis à la Commission. C'était mon devoir d'aller l'inspecter en compagnie de notre ingénieur des signaux qui à ce moment-là était l'un des meilleurs spécialistes dans ce domaine au pays. Notre Service du génie a examiné très attentivement cet appareil et, après avoir bien étudié tous les aspects de l'invention, la Commission en est arrivée à la conclusion qu'il n'était pas comparable, du point de vue du prix ou de la valeur, aux dispositifs de signalisation que nous étions à installer un peu partout à ce moment-là. Nous nous servions alors des sonneries et des pendules avec barrières. Mais depuis lors, les barrières automatiques se sont très répandues et on reconnaît que ce sont les meilleurs appareils de protection, surtout aux passages où il y a double voie.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Et on s'en sert de plus en plus?

M. HALL: Oui.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Si vous en avez fait l'étude et constaté qu'il en est ainsi, alors je suis satisfait.

M. HALL: Oui, nous l'avons étudié attentivement. Les préposés aux signaux des chemins de fer l'ont examiné également, et on en est venu à la conclusion que l'appareil ne donnait pas satisfaction. Depuis vingt ans, nous avons eu des centaines de demandes d'emploi d'appareils de ce genre, dont aucun n'offrait la protection des installations que nous avons maintenant ou, du moins, c'était notre opinion.

Le PRÉSIDENT: L'article 1 est-il adopté?

Adopté.

L'article 2 est-il adopté?

M. BARNETT: Je voudrais savoir ce qui est advenu de la suggestion de prendre des mesures au sujet de l'amendement qui a été proposé, ou au sujet de certaine législation visant ce qui fait l'objet du présent amendement?

Le PRÉSIDENT: Nous aborderons cela en même temps que les questions qui surgiront à la fin du bill.

L'article 2 est-il adopté?

Adopté.

L'article 3 est-il adopté?

Adopté.

M. HAHN: Monsieur le président, je désirerais recommander que notre Comité, si possible, soumit ses conclusions ou ses recommandations aux divers gouvernements provinciaux pour étude de ce problème de décréter que quiconque n'arrête pas aux signaux officiels des chemins de fer commet un délit.

Le PRÉSIDENT: Cela sera-t-il satisfaisant?

L'hon. M. MARLER: Je crois que c'est tout à fait satisfaisant. Le président pourrait peut-être rédiger une certaine recommandation. Je crois qu'il est opportun de demander au ministre de la voirie de chaque province de déterminer dans quelle mesure la législation provinciale actuelle atteindrait l'objectif que le Comité a en vue, à savoir que les voitures circulant sur les routes publiques ne traversent pas la voie ferrée sans tenir compte des écriteaux, signaux ou autres dispositifs de protection qui ont été installés pour la protection du public.

M. GREEN: Peut-être serait-il mieux d'envoyer l'amendement en question aux provinces en leur demandant de nous dire ce qu'elles en pensent. Elles peuvent ne pas avoir d'objection à formuler.

M. CARRICK: Serait-il satisfaisant d'en laisser le soin au Ministre?

M. HERRIDGE: Je crois que la proposition du Ministre devrait être acceptée.

Le PRÉSIDENT: Il est convenu que l'amendement suivant soit envoyé au ministre de la voirie des différentes provinces:

L'article 416 de ladite loi est modifié par l'addition du paragraphe suivant:

"(2) Toute personne qui emprunte une voie publique et franchit un passage à niveau dans le but de voyager à pied ou dans tout véhicule sur ladite voie publique et de traverser le chemin de fer, en ne tenant pas compte des écriteaux, signaux ou autres dispositifs de protection érigés ou autrement aménagés par la Compagnie en conformité de l'ordonnance de la Commission, est passible, sur déclaration sommaire de culpabilité, d'une amende ne dépassant pas vingt-cinq dollars."

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Il faudrait accompagner le texte d'une lettre explicative.

Le PRÉSIDENT: Est-ce adopté?

Adopté.

Le SECRÉTAIRE DU COMITÉ: Il y a un autre amendement qui a été soumis à la dernière séance. Je crois que la plupart d'entre vous en avez le texte. Le texte est assez long et se lit comme suit:

#### AMENDEMENT PROPOSÉ AU BILL 259

Le paragraphe (1) de l'article 260 de ladite loi est abrogé et remplacé par ce qui suit:

"(1) Lorsqu'un chemin de fer est déjà construit sur une voie publique ou le long ou en travers d'une voie publique, la Commission peut, de son propre chef ou sur une plainte ou demande faite par ou pour le compte de la Couronne ou d'une municipalité ou autre corporation, ou d'une personne lésée, ordonner à la compagnie de lui soumettre, dans un délai déterminé, un plan et un profil de la partie du chemin de fer concernée, et elle peut faire faire une inspection de cette partie, et peut instruire une enquête sur toutes matières et choses se rapportant à cette partie du chemin et au passage, s'il en est, et déterminer ces matières et choses; et elle peut rendre l'ordonnance qu'elle juge utile pour la protection, la sûreté et la commodité du public, ou ordonner que le chemin de fer passe au-dessus, au-dessous ou le long de la voie publique, ou que cette dernière passe au-dessus, au-dessous ou le long du chemin de fer, ou que le chemin de fer ou que la voie publique soit détourné provisoirement ou d'une manière permanente, ou que le passage à niveau, s'il en est, soit fermé temporairement ou en permanence, et que tout autre ouvrage soit exécuté, que des gardiens ou autres personnes soient employés, ou qu'il soit pris certaines mesures qui, dans les circonstances et au jugement de la Commission, serviront le mieux à faire disparaître ou à diminuer le danger ou l'obstruction qui, à ses yeux, se produit ou vraisemblablement se produira sur cette partie du chemin de fer ou à ce passage, s'il en est, ou à tout autre passage directement ou indirectement concerné."

M. WESELAK: Cet amendement aurait-il simplement pour effet de permettre à la Commission de fermer les passages à niveau sans obtenir la permission de la municipalité intéressée?

L'hon. M. MARLER: Je crois que c'est ce que veut dire l'amendement projeté, et je désirerais signaler au Comité que je crois que la Commission a déjà des pouvoirs étendus en ce qui concerne la fermeture des passages existants. Elle n'a pas l'habitude de fermer les passages existants sans obtenir l'assentiment de la municipalité intéressée, ou sans aménager des voies superposées. Cet amendement semble revêtir la Commission d'un tel pouvoir et d'une telle autorité, indépendamment de l'opinion de la municipalité—et en ce qui me concerne, j'hésiterais à souscrire à ce qui me paraît un pouvoir plutôt arbitraire donné à la Commission.

M. WESELAK: La municipalité a la responsabilité de permettre aux gens de passer sur ces routes et ces emprises.

L'hon. M. MARLER: Oui.

M. WESELAK: Je crois qu'elles sont en contact plus intime avec le problème et qu'elles peuvent mieux le résoudre que ne le permettrait un amendement comme celui-ci; il faudrait étudier cet amendement très sérieusement avant que nous permettions qu'on empiète sur leurs pouvoirs.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): De qui est cet amendement?

Le PRÉSIDENT: Il a été soumis par M. Spence du Pacifique-Canadien.

M. GREEN: Non, les deux amendements émanent du National-Canadien.

M. HAHN: Je partage l'opinion du ministre à ce sujet. Je ne voudrais pas qu'on enlevât aux municipalités le pouvoir qu'elles ont à l'heure actuelle. Il s'agit là d'un autre moyen de leur refuser le droit d'indiquer si un passage à niveau doit être éliminé ou non. S'il existe une loi qui permet à la Commission des transports, avec l'assentiment de la municipalité, de fermer un passage à niveau actuel, si on le juge à propos, alors je ne vois aucune raison d'enlever à la municipalité le privilège de soumettre une telle recommandation à la Commission. Il en résulterait une obligation, à la suggestion de la Commission, de fermer un passage à niveau simplement au gré, de celle-ci et je n'approuve pas un tel amendement.

M. CARRICK: Puis-je poser une question à M. Kerr? J'ai été un peu dérouté par le témoignage rendu à ce sujet. J'avais l'impression qu'à l'heure actuelle, si la municipalité y consent, la Commission peut rendre une ordonnance en vue de faire fermer les passages à niveau qui relèvent d'elle. Est-ce exact?

M. R. KERR, Q.C. (*Service du contentieux, Commission des transports*): C'est exact. Il existe une étroite collaboration entre la Commission et les municipalités en vue non seulement d'assurer la protection aux passages à niveau, mais de respecter le désir des municipalités en ce qui concerne la fermeture.

M. CARRICK: Cela semble indiquer que, bien que la Commission considère qu'elle a maintenant le pouvoir de rendre une telle ordonnance sans l'assentiment de la municipalité, elle n'exercera pas ce pouvoir. Par conséquent, je ne vois pas au juste l'avantage qu'il y aurait d'inclure cet amendement dans la loi.

M. KERR: Si la municipalité veut fermer une route, elle peut la fermer juste avant l'emprise du chemin de fer. Elle en a le droit. Elle peut empêcher le trafic de franchir le chemin de fer si elle le désire. Mais ce que M. Macdougall entend c'est le cas de plusieurs passages à niveau rapprochés l'un de l'autre. Il estimait probablement qu'un seul passage à niveau suffirait au lieu de deux

ou trois, et que même si la municipalité désirait garder trois passages ouverts, la Commission pourrait répliquer: "Nous fermerons deux de ces passages et vous laisserons le troisième."

M. CARRICK: Elle semble capable de faire cela maintenant, bien qu'il ne soit pas probable qu'elle désire exercer ce pouvoir.

M. KERR: Les pouvoirs de la Commission sont exposés à l'article 260 sous ce rapport. En général, la Commission est appelée à exercer ses pouvoirs dans un cas de protection. Elle n'est pas appelée à exercer son pouvoir s'il s'agit seulement d'une fermeture. Il doit exister un certain genre de protection aux passages actuels, et si la Commission exerce son pouvoir en vertu de cet article, elle doit soit faire des ouvrages de protection audit passage si elle les juge nécessaire, soit autoriser l'aménagement de voies superposées. Elle doit remplacer le passage en question par un autre.

L'hon. M. MARLER: L'aménagement de voies superposées serait peut-être une bonne solution.

M. KERR: C'est exact.

M. LAVIGNE: Je ne crois pas que nous devrions enlever aux municipalités le moindre de leurs pouvoirs. Autrement, avant longtemps les chemins de fer dicteront leur conduite aux municipalités; et dans le cas des municipalités situées à proximité du chemin de fer, ils pourront dire: "Nous n'aurons qu'un seul passage à niveau et il faudra que vous parcouriez 20 milles pour en avoir un autre."

Je ne crois pas que ce soit bien. Je pense que la municipalité devrait garder son pouvoir de dire: "Nous allons fermer cette route." S'il y a des habitations de chaque côté des chemins de fer et si la compagnie de chemin de fer dit: "Nous allons interdire cette zone", alors les gens seront obligés de parcourir des milles pour traverser la voie ferrée. Je ne crois pas que ce serait bien. Je ne pense pas qu'on devrait accorder aux chemins de fer le pouvoir de faire cela.

M. BARNETT: J'ai une question à poser. J'aimerais qu'on m'explique la procédure que l'on suit en ce moment. Dois-je comprendre qu'à l'heure actuelle si un chemin de fer s'adresse à la Commission et lui soumet une demande qu'un certain passage à niveau soit fermé parce qu'il n'est plus utile ou nécessaire, et aussi parce qu'il comporte un certain danger, à la demande du chemin de fer intéressé, la Commission prendra l'initiative d'ordonner la fermeture de ce passage; et si l'on ne soulevait de fortes objections, la Commission ordonnerait que le passage soit fermé. Est-ce là la procédure normale suivie aujourd'hui?

M. KERR: S'il n'est question que de fermer le passage à niveau, il ne s'agit pas d'assurer la protection à ce passage; et si l'on désire que ce passage soit fermé, d'habitude, les chemins de fer discutent la question avec la municipalité et cherchent à s'entendre avec elle pour travailler en collaboration en vue de fermer le passage. Si la question est soumise à la Commission, les pouvoirs de celle-ci —c'est du moins l'interprétation de la Commission—ne peuvent être exercés que par elle-même en vue de fermer le passage lorsqu'il existe un autre passage.

M. BARNETT: Dans le cas que vous avez mentionné, où le chemin de fer peut trouver à redire sur le nombre de passages à niveau rapprochés l'un de l'autre, la Commission interprète-t-elle cette partie de l'article actuel qui stipule que la voie publique devra passer au-dessus, au-dessous ou le long de la voie ferrée, comme signifiant qu'elle peut effectivement déclarer que la route doit passer le long de la voie ferrée jusqu'à un certain passage à niveau principal, afin qu'il n'y ait pas de passage à niveau à chaque pâté de maisons dans une zone urbaine?

M. KERR: J'ignore si la Commission a interprété ainsi les mots que vous avez mentionnés, mais en consultant l'ensemble de l'article en question, elle a prétendu qu'elle ne peut fermer un passage à niveau sans fournir d'autres ouvrages de protection si la municipalité s'oppose à la fermeture. Lorsque la municipalité consent à fermer le passage, alors il n'y a aucune difficulté. Le chemin de fer interdit la circulation dans les limites de sa propre emprise et les autorités de la voirie exercent leur propre juridiction.

M. BARNETT: Y a-t-il eu de nombreuses occasions en ces dernières années où les chemins de fer et les municipalités ne s'entendaient pas du tout sur la question de fermer ou non un passage à niveau?

M. KERR: Je ne suis à l'emploi de la Commission que depuis quelques années et je n'ai eu connaissance d'aucun cas. M. Hall pourrait peut-être vous dire un mot de la situation avant mon arrivée à la Commission.

M. HALL: Non. Je crois qu'en général il y a toujours eu entente. La Commission ne demande pas qu'un passage à niveau soit fermé à moins d'être sûre que c'est dans l'intérêt public. A ma connaissance, nous n'avons eu de difficulté sérieuse dans aucun cas. Naturellement, la Commission détient toujours, dans les cas de protection, le pouvoir de dire: "Nous avons l'argent pour faire les travaux et nous sommes prêts à financer le projet si des travaux sont effectués." En général, étant donné le pouvoir que nous possédons grâce à la Caisse des passages à niveau de chemin de fer, tout le monde est prêt à collaborer avec nous. Je ne veux pas dire que la Commission abuse de son pouvoir, mais nous pouvons dire, si la municipalité ne veut pas fermer le passage, "si nous fermons le passage, nous pourrions vous aider à l'égard d'autres travaux que vous voulez exécuter."

M. BARNETT: La Commission se sert de la Caisse des passages à niveau de chemin de fer comme appât?

M. HALL: Elle le fait certainement, et avec beaucoup de jugement et de sens commun.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, il y a un autre amendement devant le Comité que je vais maintenant demander au secrétaire de lire.

Le SECRÉTAIRE DU COMITÉ:

L'article 39 de ladite loi est abrogé par l'addition du paragraphe 3 suivant:

"(3) Dans l'exercice de ses pouvoirs en vertu du paragraphe 2 du présent article 39 et de l'article 262, la Commission s'inspirera des mêmes principes établis de droit et d'équité qui régissent l'exercice des pouvoirs discrétionnaires des tribunaux, et ne devra suivre aucun précédent établi par elle en ce qui concerne l'exercice de tels pouvoirs avant l'approbation du présent paragraphe."

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Qui a proposé cet amendement?

Le PRÉSIDENT: Il a été proposé par M. Munnoch. Y a-t-il des questions à poser?

M. HERRIDGE: Pourrait-on nous expliquer le sens de l'amendement?

Le PRÉSIDENT: Nous l'avons étudié à fond l'autre jour lorsque M. Munnoch était ici.

M. HERRIDGE: Peut-être bien, mais certains d'entre nous ne pouvaient assister à la séance ce jour-là. Nous siégeons à d'autres comités.

Le PRÉSIDENT: La compagnie de téléphone Bell désire se faire indemniser pour des travaux qu'elle exécute à l'égard des passages à niveau.

M. CARRICK: Je crois que le témoin a expliqué que lorsque l'on effectue des travaux qui sont censés être à l'avantage des chemins de fer et en vue de la sécurité du public, alors la Commission des transports permettra d'accorder un certain montant pour défrayer les dépenses occasionnées à la compagnie de téléphone Bell pour déménager ses installations, tout comme elle le fait pour les chemins de fer et les municipalités. Lorsqu'une demande est soumise en vue d'effectuer des travaux qui sont *pro bono publico* ou dans l'intérêt de la sécurité publique, alors la Commission des transports a pour principe de ne pas ordonner de paiement en faveur de la compagnie de téléphone Bell. Et le présent amendement a pour but d'éviter le précédent qui a été établi par la Commission des transports en vue de lui permettre, dans ce dernier cas, d'imposer une partie ou la totalité de ces charges à la municipalité ou au chemin de fer, et d'autoriser un paiement à même la Caisse des passages à niveau de chemin de fer.

M. WESELAK: La compagnie de téléphone voudrait sa part du montant brut disponible?

M. CARRICK: Oui, et la même chose s'applique à toutes les compagnies de services publics.

L'hon. M. MARLER: Monsieur le président, je dois dire que je comprends la position de la compagnie de téléphone Bell comme elle m'a été exposée. Il me semble que dans aucun cas auquel M. Munnoch pourrait penser, la compagnie de téléphone Bell n'a reçu la moindre indemnité lorsqu'elle était obligée de déménager ses aménagements d'un endroit à un autre. Naturellement, c'est peut-être parce que les occasions où cette situation a surgi ont été des cas où les commissaires estimaient que la totalité du coût devait être assumée par la compagnie de téléphone. Je crois qu'il peut être possible que la compagnie de téléphone Bell ou une autre société de services publics soit indemnisée, et je crois sincèrement que la loi sur les chemins de fer, dans sa rédaction actuelle, accorde aux commissaires les pouvoirs de déterminer comment ces frais devraient être payés. Je crois que dans les cas mentionnés par M. Munnoch jamais les commissaires n'ont jugé que d'après les circonstances, la compagnie de téléphone devait être indemnisée pour les frais de son déménagement.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Cela ne changerait rien à la situation, n'est-ce pas?

L'hon. M. MARLER: En ce qui concerne l'amendement, je crois qu'en cherchant à modifier la situation actuelle, M. Munnoch a été plus loin qu'il ne fallait en vue d'obtenir ce qu'il considère comme une simple justice pour sa compagnie.

En fait, en vertu de l'amendement qu'il a proposé, la discrétion de la Commission serait gravement restreinte tandis qu'à l'heure actuelle, elle exerce une discrétion absolue. Je crois que la Commission a besoin d'une discrétion absolue pour régler ce que je considère une question administrative plutôt que légale ou juridique. En conséquence, je suis opposé à l'amendement que M. Munnoch a proposé.

Cependant, j'aimerais à signaler au Comité que j'ai remis la question à l'étude depuis que le Comité s'est réuni la semaine dernière, et je suis disposé à assumer la responsabilité de demander à la Commission, à la lumière des conditions actuelles, de reviser les principes qui devraient s'appliquer à l'enlèvement des installations des sociétés de services publics en ce qui concerne les projets d'aménagement de voies superposées. Comme M. Munnoch l'a dit l'autre jour, la question a été étudiée par la Commission en 1932. Mais je crois que nous

avons tous admis que beaucoup d'événements se sont produits depuis 1932 et que peut-être notre attitude au sujet de cette question a changé depuis.

A mon avis, le Comité rendrait justice à la compagnie de téléphone Bell et à d'autres sociétés de services publics aux prises avec le même problème si, à titre de ministre des Transports, je demandais à la Commission de remettre toute la question à l'étude, à la lumière des circonstances actuelles, plutôt que de se guider sur une décision rendue en 1932.

Peut-être qu'après avoir examiné la question, la Commission en arrivera exactement à la même conclusion qu'en 1932, mais j'estime qu'au moins tous les intéressés auront eu l'occasion de présenter leurs versions de la question à la Commission; toute cette affaire aura fait l'objet d'une longue discussion, et chacun pourra aller déposer devant la Commission et profiter de l'occasion de faire valoir l'argument qui, d'après lui, justifierait un changement dans la coutume suivie par la Commission.

J'hésiterais également à accepter l'amendement, sans autre audience par la Commission, parce que j'estime qu'il pourrait fort bien arriver qu'une compagnie ou une municipalité qui n'a pas été représentée devant notre Comité subisse de ce fait une grave injustice. Je ne crois pas que tout ce qu'on a dit au sujet du bill à la Chambre ou ailleurs aurait pu porter les municipalités à croire que leur position serait sérieusement modifiée par les dispositions du présent bill. Mais je désirerais que la Commission des transports tienne une séance publique sur la question, à laquelle tous les intéressés, chemins de fer, municipalités et sociétés de services publics pourraient faire valoir leurs points de vue, après quoi la Commission pourrait décider si un principe général devrait être suivi ou si chaque cas devrait être jugé à son fond.

M. WESELAK: La Commission a maintenant une discrétion absolue et elle n'est pas liée par ses décisions antérieures.

L'hon. M. MARLER: C'est ce que je comprends.

M. WESELAK: Alors ce serait une législation faisant double emploi.

L'hon. M. MARLER: Cette mesure change la discrétion absolue en une discrétion qui ne l'est plus; et je crois que parce que la Commission est chargée de répartir les frais, cette fonction est essentiellement administrative, et je ne vois pas comment vous pouvez prétendre qu'elle doit être liée par des principes de droit et d'équité. C'est là mon opinion.

Le PRÉSIDENT: Allons-nous charger le ministre des Transports de régler la question?

M. GREEN: Je n'ai pas entendu le Ministre demander à notre Comité de formuler une recommandation. Il a déclaré que, tout en administrant son ministère, il demanderait à la Commission des transports de reviser la situation. C'est là, je crois, une excellente idée, mais il est inutile à mon avis, d'aller plus loin et de prétendre que notre Comité recommande une telle chose. Ainsi que le Ministre l'a fait remarquer, des centaines de municipalités seraient atteintes s'il y avait changement dans la loi, car elles paieraient une partie des frais que la compagnie de téléphone Bell paie maintenant, et je ne crois pas que notre Comité devrait déclarer formellement qu'il entretient quelque doute au sujet de la loi telle qu'elle est rédigée à l'heure actuelle. Pourquoi ne pas simplement laisser le ministre faire ce qu'il a proposé et le soumettre à l'approbation de la Commission plutôt que de formuler nous-mêmes des recommandations.

Le PRÉSIDENT: Est-ce approuvé?

Adopté.

M. CARRICK: Je me demande si avant mon arrivée la suggestion faite par M. Spence a été mise à l'étude. Il a proposé qu'une partie des frais d'entretien des signaux soit payée à même la Caisse des passages à niveau de chemin de fer. Je me demande si cette question a été réglée ou si vous, monsieur le président, entendez l'aborder? M. Spence nous a soumis deux exposés de faits et a proposé que le Pacifique-Canadien soit indemnisé du coût d'entretien et de fonctionnement des ouvrages de protection aux passages à niveau qui ont été aménagés en vertu de l'ordonnance de la Commission.

L'hon. M. MARLER: Monsieur le président, comme les membres du Comité se rappelleront peut-être, lorsque j'ai proposé la résolution qui a précédé ce bill, j'ai déclaré que la question avait été étudiée par le gouvernement et que nous avions décidé de ne pas recommander de changement en vertu duquel les frais annuels d'entretien seraient payés à même la Caisse des passages à niveau de chemin de fer. Je crois que j'ai indiqué que ce n'était pas là une décision qui engageait l'avenir, mais seulement le présent. Je crois, et je n'entretiens pas de doute que les membres du Comité partageront mon opinion, que la Caisse devrait avant tout servir à résoudre le problème de la protection et non pas celui de l'entretien des ouvrages de protection. Il se peut que nous changions d'avis à ce sujet plus tard, mais pour le moment du moins, je serais plus satisfait si nous consacrons tous les fonds de la Caisse à exécuter des travaux de protection, à aménager des voies superposées et à payer les frais d'immobilisations et, de mises de fonds plutôt que de solder les frais d'entretien qui sont, je l'admets, assez considérables, mais qui ne constituent pas un lourd fardeau pour les municipalités. Les chemins de fer reçoivent déjà des indemnités considérables parce que les contributions à même la Caisse des passages à niveau de chemin de fer ont été augmentées et que leurs propres contributions diminuent. A mon avis, ils ne devraient pas trop se plaindre et je crois que nous pourrions peut-être remettre à l'étude la question des charges annuelles d'entretien à une date ultérieure.

M. HERRIDGE: Je crois que le Ministre a parfaitement raison.

Le PRÉSIDENT: Le préambule est-il adopté?

Adopté.

Le titre est-il adopté?

Adopté.

Le bill est-il adopté?

Adopté.

Ferais-je rapport du bill sans amendement?

Adopté.

L'hon. M. MARLER: Je désire remercier le Comité de l'obligeance qu'il a témoignée à mon endroit en me permettant de prendre la parole aussi souvent au sujet du présent bill. J'espère que quand je reviendrai à votre Comité je serai plutôt un auditeur.

Le PRÉSIDENT: Je crois que le Comité a éprouvé un vif plaisir à vous écouter, monsieur.

Notre prochaine séance aura lieu à 10 heures du matin le jeudi 12 mai; nous aborderons l'étude du bill 283, intitulé loi pour la constitution en société de la *Westspur Pipe Line Company*.

Le Comité s'ajourne.





CHAMBRE DES COMMUNES

Deuxième session de la vingt-deuxième Législature

1955

---

COMITÉ PERMANENT

DES

CHEMINS DE FER,  
CANAUX ET LIGNES  
TÉLÉGRAPHIQUES

*Président:* M. H. B. McCULLOGH

---

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule 4

---

Bill 283 (N-9 du Sénat) intitulé:

Loi constituant en corporation "*Westspur Pipe Line Company*"

---

SÉANCE DU JEUDI 12 MAI 1955

---

TÉMOINS:

MM: J. F. Barrett et G. W. Robinette, avocats, et M. B. H. Mackenzie, agent  
exécutif, tous de Toronto, (Ont.)

COMITÉ PERMANENT  
DES  
CHEMINS DE FER, CANAUX ET LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES

*Président:* M. H. B. McCULLOCH  
et MM.

Barnett	Goode	Lavigne
Batten	Gourd ( <i>Chapleau</i> )	Leboe
Bonnier	Green	McIvor
Boucher ( <i>Châteauguay- Huntingdon-Laprairie</i> )	Habel	Meunier
Buchanan	Hahn	Montgomery
Byrne	Hamilton ( <i>Notre-Dame- de-Grâce</i> )	Murphy ( <i>Lambton-Ouest</i> )
Campbell	Hamilton ( <i>York-Ouest</i> )	Murphy ( <i>Westmorland</i> )
Carrick	Harrison	Nesbitt
Carter	Healy	Nicholson
Cauchon	Herridge	Nickle
Cavers	Hodgson	Nixon
Clark	Holowach	Nowlan
Decore	Hosking	Purdy
Deschatelets	Howe ( <i>Wellington- Huron</i> )	Ross
Dupuis	James	Small
Ellis	Johnston ( <i>Bow-River</i> )	Stanton
Follwell	Kickham	Viau
Gagnon	Lafontaine	Villeneuve
Gauthier ( <i>Lac-Saint- Jean</i> )	Langlois ( <i>Gaspé</i> )	Vincent
		Weselak

*Secrétaire du Comité,*  
E. W. INNES.

ORDRE DE RENVOI

MARDI 29 mars 1955.

*Il est ordonné:* Que le bill 283 (N-9 du Sénat), intitulé: Loi constituant en corporation "*Westspur Pipe Line Company*" soit renvoyé audit Comité.

Certifié conforme.

*Le greffier de la Chambre,*

LÉON-J. RAYMOND.



## PROCÈS-VERBAUX

JEUDI 12 mai 1955.

Le Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques se réunit à 10 h. 20 du matin sous la présidence de M. H. B. McCulloch.

*Présents:* MM. Barnett, Batten, Byrne, Campbell, Carrick, Deschatelets, Gauthier (*Lac-Saint-Jean*), Gourd (*Chapleau*), Green, Hahn, Hamilton (*Notre-Dame-de-Grâce*), Hamilton (*York-Ouest*), Harrison, Healy, Herridge, Hosking, James, Johnston (*Bow-River*), Kickham, Lafontaine, Lavigne, Leboe, McCulloch (*Pictou*), McIvor, Meunier, Nicholson, Small, Stanton, Villeneuve, Vincent et Weselak.

*Aussi présents:* M. George J. McIlraith, député; MM. J. F. Barrett et G. W. Robinette, avocats, et M. B. H. Mackenzie, agent exécutif, tous de Toronto, (Ont.).

Le Comité commence l'étude du bill 283 (N-9 du Sénat), intitulé: Loi constituant en corporation "*Westspur Pipe Line Company*".

*Il est convenu:* Que le Comité fasse imprimer 750 exemplaires en anglais et 200 exemplaires en français de ses procès-verbaux et témoignages relatifs audit bill.

M. Barrett, après lecture du préambule, donne un aperçu du bill.

M. McIlraith, le proposant du bill, explique les différences entre la législation concernant les autres bills et celle relative au bill à l'étude.

Les clauses 1 et 2 sont adoptées.

*Clause 3:* Sur la motion de M. Byrne,

*Il est résolu:* Que dans le but de prélever un droit sur le capital social qui n'aura pas de valeur nominale ou au pair, le Comité recommande que chaque action soit censée avoir une valeur de \$10.

Les clauses 3 à 5 inclusivement sont adoptées.

*Clause 6:* M. Green propose, appuyé par M. Small,—

Que la clause 6 a) soit amendée en insérant ce qui suit après les mots "hydrocarbures gazeux":

"à condition que le ou les pipe-lines principaux pour la transmission ou le transport des hydrocarbures gazeux soient situés entièrement dans les limites du Canada".

Mis aux voix, l'amendement est rejeté par un vote de 10 à 15.

Les clauses 6 à 10 inclusivement, le titre et le bill sont adoptés.

Le Président reçoit instructions de faire rapport du bill à la Chambre sans modification.

A 12 h. 30 de l'après-midi, le Comité s'ajourne pour se réunir de nouveau sur la convocation du président.

*Le secrétaire du Comité,*

E. W. INNES.



## TÉMOIGNAGES

JEUDI 12 mai 1955,  
10 heures du matin.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous sommes en nombre.

Nous avons à étudier ce matin le bill 283, (N-9 du Sénat), intitulé: Loi constituant en corporation *Westspur Pipe Line Company*.

Il est convenu, n'est-ce pas, de faire imprimer 750 exemplaires en anglais et 200 exemplaires en français des procès-verbaux relatifs au présent bill? Adopté.

Le préambule est-il adopté?

Nous allons entendre M. Barrett.

M. GREEN: Pouvons-nous avoir un exposé?

Le PRÉSIDENT: Oui, M. Barrett va nous faire un exposé.

### M. Joseph Flavelle Barrett est appelé:

Le TÉMOIN: Monsieur le président et messieurs, le bill constituant en corporation *Westspur Pipe Line Company* est né du désir de mettre en œuvre un moyen qui nous permettrait de construire et subséquemment d'exploiter un ou plusieurs petits pipe-lines de raccordement ou d'amassage dans l'Ouest du Canada, en particulier dans les Territoires du Nord-Ouest, la Colombie-Britannique, l'Alberta la Saskatchewan et le Manitoba. Au cours des dernières années, il y a eu plusieurs découvertes à proximité des frontières provinciales ou internationales dans l'Ouest du pays. En attendant que des pipe-lines soient construits pour relier les puits de pétrole aux centres de raffinage, comme Regina, Calgary ou Edmonton, ou en attendant qu'un pipe-line soit construit pour relier les puits ou les champs pétrolifères à un pipe-line interprovincial principal, comme l'*Interprovincial* ou le *Trans-Mountain*, il faut, pour apporter le pétrole au marché, utiliser des camions ou des wagons-citernes, s'il y en a de disponibles; c'est un procédé coûteux. Par conséquent, les producteurs de la région se proposent de construire un pipe-line dès que ce sera économiquement possible.

Or, vous comprendrez qu'un pipe-line signifie n'importe quoi à partir d'un gros tuyau de 30 pouces, comme vous en avez un en partie sur la route interprovinciale, jusqu'à un petit tuyau de 4 ou 6 pouces que vous utiliserez si votre production est peu considérable dans une région déterminée.

Cela étant dit, je désire faire remarquer qu'en décembre 1953, la Loi sur les pipe-lines a été modifiée par l'adjonction de l'article 10A qui est prohibitif, parce qu'il y est dit ceci: "Aucune personne, autre qu'une personne autorisée en vertu d'une loi spéciale à construire ou à exploiter des pipe-lines pour le transport du pétrole ou du gaz, ne doit construire ou exploiter un pipe-line extra-provincial". Et l'article ajoute: "mais rien au présent article ne doit s'interpréter comme interdisant à une personne d'exploiter ou améliorer un pipe-line extra-provincial construit avant le 1<sup>er</sup> octobre 1953, ou l'en empêchant." Cela ne s'applique pas à ceux qui ont un nouveau pipe-line en vue, parce qu'effectivement, la loi stipule qu'aucune personne ne pourra construire ou exploiter un pipe-line sans y être autorisée en vertu d'une loi spéciale. Nous demandons la

constitution en corporation de la *Westspur Pipe Line Company* par une loi spéciale, afin de pouvoir l'employer à la construction et à l'exploitation d'un pipe-line extra-provincial. Un pipe-line extra-provincial est défini comme signifiant "un pipe-line destiné au transport du pétrole ou du gaz, reliant une province à une autre ou à d'autres provinces, ou s'étendant au delà des limites d'une province."

Maintenant, le territoire qui nous intéresse particulièrement est situé dans la partie sud des provinces de Saskatchewan et de Manitoba. Notre compagnie et d'autres—et, par notre compagnie j'entends l'*Imperial Oil* que je représente—ont fait quelques petites découvertes dans cette région, en particulier à Alida, Nottingham et Frobisher. A l'heure actuelle, il y a deux, trois, jusqu'à une douzaine de puits qui produisent ou sont sur le point de produire dans cette région et les trois endroits cités se trouvent dans le coin extrême sud-est de la Saskatchewan. Le pipe-line interprovincial traverse les provinces plus au nord. Nous espérons que d'autres forages dans cette région du sud-est de la Saskatchewan procureront des réserves suffisantes pour permettre la construction d'un petit réseau d'amassage, un pipe-line d'environ 35 milles de long qui traversera la frontière séparant la Saskatchewan du Manitoba et rejoindra l'*Interprovincial Pipe Lines* à Cromer qui est un point de livraison sur le pipe-line interprovincial au Manitoba.

Je crois que du pétrole provenant des champs Dalles-Roselea atteint déjà Cromer. Ce pipe-line consisterait en une ligne d'amassage d'environ 35 milles traversant la frontière provinciale pour rejoindre Cromer où le pétrole pourrait être pompé dans le pipe-line interprovincial jusqu'à Sarnia en Ontario. Actuellement, le pétrole provenant de ces champs est transporté par camion ou wagons citernes, ce qui est un mode coûteux. La construction du pipe-line permettrait de transporter le pétrole à bien meilleur marché. On me fait remarquer que lorsque j'ai parlé de 35 milles, il s'agit de la distance entre Alida et Cromer. Si l'extension était à partir de Frobisher, nous aurions une distance totale d'environ 70 milles.

J'ai ici des cartes indiquant ces régions de production et la route de l'*Interprovincial Pipe Line*. Si quelqu'un est intéressé à voir les localités dont je parle, il peut les examiner.

La seule autre chose que je désire vous faire remarquer est que quelques-uns de ces puits sont situés très près de la frontière internationale, et il est logique de prévoir que quelques-uns d'entre eux peuvent s'étendre jusqu'aux États-Unis. Sur la carte que vous avez entre les mains, il y a un puits connu sous le nom de Lulu Lake. Il n'est qu'à 3 milles de la frontière internationale et il peut bien indiquer un champ qui s'étend au delà de la frontière.

C'est à peu près tout ce que j'ai à vous dire comme introduction générale au bill. Est-ce que je puis m'en tenir là, monsieur le président, et répondre aux questions qui me seront posées?

Le PRÉSIDENT: Oui.

M. BYRNE: Ces pipe-lines qui pourraient être construits le long de la frontière internationale ou traverser cette dernière serviraient-ils à apporter le pétrole au Canada ou à en transporter aux États-Unis?

Le TÉMOIN: Ils apporteraient probablement au Canada le pétrole qui serait confié à l'*International Pipe Line* qui s'étend aux États-Unis. Je suppose que tout dépendra de la meilleure route à suivre à partir des puits américains jusqu'à la raffinerie américaine. Actuellement, dans cette région, la route canadienne serait la plus facile.

M. Green:

D. Dans votre bill, monsieur Barrett, vous demandez l'autorisation de construire des pipe-lines en dehors du Canada?—R. Oui, monsieur.

D. En agissant ainsi, avez-vous en vue ces petits embranchements en provenance de champs de moindre importance?—R. Oui, monsieur.

D. Votre but principal est de construire des réseaux d'amassage au Canada?—R. Oui, monsieur.

D. Et de traverser la frontière de l'Alberta, de la Colombie-Britannique et peut-être aussi de la Saskatchewan et du Manitoba?—R. Oui, monsieur.

D. Si vous construisiez un pipe-line allant aux États-Unis, le serait-il par cette compagnie ou par une filiale américaine?—R. Je suppose qu'en se basant sur les précédents, la construction en serait probablement confiée à une filiale américaine. Franchement, je ne puis répondre d'une façon catégorique. Je n'ai pas songé à cela. Ce serait notre deuxième étape, si nous établissons d'abord notre compagnie canadienne. Je sais que c'est la coutume ordinaire d'utiliser une compagnie américaine dans le but de posséder et d'exploiter des installations dans la partie américaine d'un pipe-line international. Je crois que nous retiendrons les services d'une compagnie américaine.

D. Puis, dans le présent bill, vous demandez l'autorisation de construire des pipe-lines pour le gaz de même que pour le pétrole?—R. C'est exact, monsieur. J'ai une raison particulière d'inclure le gaz, parce que nous avons souligné le pétrole brut.

D. Quelle est la raison pour inclure le gaz?—R. Contrairement au cas d'un pipe-line, comme celui de l'*Interprovincial*, un système d'amassage pourrait très bien recueillir d'un puits des hydrocarbures en même temps que du pétrole. Avant que le pétrole puisse être transmis dans le pipe-line principal il faudrait peut-être retirer le gaz du pétrole et l'en séparer. Par conséquent, sur une certaine distance, le pipe-line pourrait à la fois amasser du pétrole et du gaz. Nous le désignons comme un pipe-line pour le pétrole, et ce n'est que cette substance qui nous intéresse, mais vous avez du gaz mélangé au pétrole au début de la transmission.

D. Mais votre bill est rédigé de telle façon qu'il vous permettrait de faire du transport du gaz votre intention principale?—R. Oui, je l'admets.

D. Auriez-vous objection à insérer dans le bill une disposition à l'effet que le pipe-line principal pour la transmission ou le transport du pétrole, du gaz, etc., soit situé dans les limites du Canada? Je fais remarquer ici que *Trans Mountain Pipe Line Company* dont vous avez parlé a une disposition semblable à l'article 6 de sa charte.:

A condition que le ou les pipe-lines principaux pour la transmission ou le transport du pétrole soient entièrement situés dans les limites du Canada.

La *Trans Canada Pipe Line* qui, comme vous le savez, est une compagnie qui se propose de construire un pipe-line à travers le Canada a aussi une disposition de cette nature qui se lit comme suit:

A condition que le ou les pipe-lines principaux pour la transmission ou le transport du gaz ou du pétrole soient entièrement situés dans les limites du Canada.

Je crois que depuis 1951, la même disposition a été insérée normalement dans toutes ces chartes. Enfin, la *West Coast Transmission Company Limited*

qui se propose d'exporter du gaz du district de la Rivière la Paix jusqu'aux États du nord-ouest, s'est présentée devant le Parlement en 1950 et a demandé que la loi la constituant en corporation soit modifiée pour retrancher l'autorisation de construire un pipe-line en dehors du Canada. Elle est arrivée de justesse en 1949, avant que nous ne sachions grand-chose sur la question de pipe-line, et il en a été de même pour l'*Interprovincial Company* juste avant la dissolution de la Chambre pour l'élection. La *West Coast Transmission Company Limited* s'est présentée de nouveau en 1950 et a fait biffer cette disposition. Consentiriez-vous à ce qu'une disposition semblable soit insérée dans l'article 6 du bill, afin que vous ne soyez pas placés dans une situation plus avantageuse que la *Trans Mountain*, la *Trans Canada* ou différentes autres compagnies de pipe-line qui ont cette disposition dans leur charte?—R. Monsieur Green, je suis de votre avis au sujet des dispositions des autres chartes de compagnies de pipe-line. Je dois faire remarquer que nous avons modelé la nôtre sur celle de l'*Interprovincial* principalement parce que moi-même et certains autres se sont occupés de la constitution en corporation de cette compagnie. Les compagnies primitives, comme l'*Interprovincial*, la *Trans Northern*, la *Western Alberta Natural Gas* et la *Prairie Transmission* n'ont pas de semblable disposition dans leur charte. Les compagnies formées plus tard, celles que vous avez mentionnées et quelques autres, la *Canadian Montana Champion Pipe Line*, l'*Independent Pipe Line*, la *Trans Canada*, ont aujourd'hui cette disposition. Nous croyons qu'une disposition à l'effet que le ou les pipe-lines principaux soient entièrement situés au Canada ne s'applique pas ou à peu près pas, étant donné le but auquel nous songeons pour la présente compagnie. Nous n'avons pas l'intention de construire de pipe-lines principaux. Nous allons construire des embranchements, des raccordements. Je ne veux pas jouer sur les mots, mais je suppose que vous allez convenir que la *Trans Canada* est à construire un pipe-line principal, et que l'*Interprovincial* et la *Trans Mountain* en ont construit. Ce qui nous intéresse, ce sont de petits pipe-lines d'amassage dans le champ et de petits embranchements qui conduisent aux pipe-lines principaux. Je ne crois pas que nous construisions de ces pipe-lines principaux. C'est pour cette raison que nous n'avons pas inséré la disposition.

D. Bien que ce soit actuellement l'intention de l'*Imperial Oil*, la présente charte est rédigée de façon à vous donner l'autorisation de construire des pipe-lines principaux. Votre charte ne vous restreint pas du tout à la construction d'embranchements?—R. C'est exact.

D. Actuellement, c'est votre charte qui compte, non pas votre intention. Cette intention peut changer et nous pouvons trouver un jour que l'*Imperial Oil Company* est à construire un pipe-line principal. Pensez-vous qu'il serait raisonnable de lui accorder des pouvoirs plus étendus que ceux de la *Trans Canada Pipe Line* ou, dans le cas du pétrole, de la *Trans Mountain*? Je ne vois pas de raison pour laquelle vous vous opposeriez à ce que cette disposition soit insérée, puisque, comme vous le dites, vous n'avez pas l'intention de construire un pipe-line principal. En outre, vous voyez que le Comité aura encore à étudier une demi-douzaine de bills de cette nature et si vous êtes capable d'obtenir une charte sans restriction comme, je l'admets, quatre ou cinq compagnies en ont obtenues dans les conditions pressantes de 1949 avant que nous sachions ce dont il s'agissait, alors ces autres requérants ont droit d'être traités de la même manière. Il me semble que cela place la *Trans Canada*, la *Trans Mountain* et la *Mid Continent* dans une situation bien injuste.

*M. Herridge:*

D. Monsieur le président, je suis de l'opinion de M. Green. Le Comité a, plus ou moins, établi un principe dans ce sens. Bien que les requérants n'aient pas actuellement l'intention de construire autre chose que des embranchements, le droit leur en est cependant laissé; tout comme M. Green, je suis d'opinion que le principe devrait être consigné dans le présent bill tout comme il l'a été dans tous les bills précédents adoptés par le Comité.—R. Il va sans dire que je tiens compte du fait que nous ne pouvons construire un pipe-line sans l'approbation de la Commission des transports. Il nous faut d'abord la permission de construire, puis celle d'exploiter. Si cette permission ne nous est pas accordée, nous ne pouvons construire ni exploiter. Dans ce genre d'entreprise, et ne m'attendant pas à construire un pipe-line principal, j'ai cru qu'une disposition de cette nature ne signifiait rien et, ce qui est pire, qu'elle pourrait créer des embarras. Supposons que nous construisions un réseau d'embranchements d'amassage qui traverse la frontière internationale. J'ignore ce qu'est un pipe-line principal et ce qui ne l'est pas. Nous pourrions avoir 40 milles de pipe-line aux États-Unis et 35 milles au Canada. Est-ce que nous transgressons alors la disposition? Notre unique but qui est aussi celui de plusieurs autres, je le suppose, est de construire un pipe-line qui transportera le plus économiquement possible le pétrole au marché. La frontière internationale ne nous a paru d'aucune importance à cet égard.

*M. Green:*

D. Je ne discute pas le fait que vous insérez dans votre article 6 l'autorisation de construire un pipe-line en dehors du Canada. Quelques-unes de ces compagnies n'ont pas même obtenu cette autorisation. Je ne doute pas que vous devriez avoir ce droit parce que, comme vous le dites, vous pouvez désirer construire un petit embranchement au delà de la frontière; mais l'embarras consiste dans le fait que vos pouvoirs ne sont pas limités à la construction d'embranchements. Il n'y a pas un mot dans la présente charte qui indique que vous n'allez construire que des embranchements. Cela signifie que vous pourriez construire des pipe-lines principaux sans la restriction qui s'applique aux autres compagnies; il me semble que ce n'est pas raisonnable.

M. CARRICK: Serait-il difficile d'établir ce qu'est un pipe-line principal et un embranchement, si ces mots devaient être insérés dans la loi?

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Je crois que ce serait assez difficile à établir. Cela pourrait devenir à un certain moment un point légal important à décider. L'objection ici est que, dans une large mesure, c'est une question de programme du gouvernement, la question d'écouler ces produits au pays et à l'extérieur. Si M. Barrett s'était présenté ici aujourd'hui avec un plan spécifique indiquant la région qui a été utilisée ou celle couverte par le réseau d'amassage, établissant ainsi la région particulière, nous aurions probablement pu décider la question, mais du moment qu'elle doit être soumise à la Commission des transports, je crois qu'elle n'est pas de notre domaine et nous demandons la réserve de ce programme.

M. McIVOR: Monsieur le président, je suis quelque peu embrouillé, et je ne vois pas pourquoi ce pipe-line devrait aller en direction de Gretna en laissant la tête des Lacs. Si ce pipe-line approvisionne Winnipeg alors que l'autre pipe-line est supposé le faire, je ne vois pas comment je puis appuyer le bill parce que j'ai toujours favorisé un pipe-line entièrement canadien pour approvisionner le Canada d'abord. Pourquoi ce pipe-line se rendrait-il au marché de Gretna? On peut l'étendre jusqu'aux États-Unis et je suis quelque peu embrouillé.

Le TÉMOIN: Je dois faire remarquer que le pipe-line indiqué ici est celui déjà construit par l'*Interprovincial*. Nous n'avons pas indiqué le parcours du pipe-line que nous projetons, parce qu'il est trop tôt pour le localiser. La raison pour laquelle nous avons cette carte est de démontrer les différents champs que nous aimerions à relier au pipe-line de l'*Interprovincial*. Par exemple, il y a la possibilité de construire un pipe-line de nos puits jusqu'à Cromer qui se trouve sur la route du pipe-line de l'*Interprovincial* au Manitoba, tout près de la frontière; c'est entièrement à l'intérieur du Canada. Le pipe-line lui-même existe déjà et passe par les États-Unis pour se rendre à Superior et à Sarnia, (Ont.).

*M. Green:*

D. Pourquoi alors ne pas modifier votre charte en vue d'avoir l'autorisation de construire des embranchements seulement? Pourquoi rechercher cette autorisation générale de construire des pipe-lines de toutes sortes. Si vous avez une disposition à l'effet que le pipe-line principal doit rester dans les limites du Canada, il me semble que cela ne peut vous nuire pourvu que vous construisiez de petits embranchements et personne ne peut raisonnablement conclure qu'un tel pipe-line en est un principal. Si vous ne consentez pas à ce qu'il y ait dans votre charte une disposition semblable à celle qui se trouve dans les autres chartes, pourquoi ne pas modifier la vôtre et demander simplement l'autorisation de construire des embranchements?—R. Je m'attendais à cela, monsieur Green, et j'ai songé à différentes limitations. Alors que l'on découvre du pétrole un peu partout dans l'Ouest du Canada, j'hésiterais à limiter, pour le moment, les pouvoirs de la présente compagnie afin qu'il nous fût permis d'aller dans toute direction avantageuse pour la production du pétrole. Une disposition comme celle que vous suggérez nous limite à des embranchements; ou une autre disposition limitant l'endroit de notre pipe-line principal n'est, à mon sens, qu'une anticipation de ce que nos besoins seraient, et nous n'avons pas cru pouvoir faire une telle anticipation. C'est uniquement la raison de la présente rédaction du bill.

D. Y a-t-il une raison quelconque pour laquelle l'*Imperial Oil* aurait plus de droits que les autres compagnies?—R. Non.

D. Ces compagnies étaient satisfaites d'insérer cette disposition dans leur charte et je ne vois pas pourquoi l'*Imperial Oil* ne le sait pas. Si c'est l'intention de la compagnie d'essayer de changer cette disposition voulant la construction de ces pipe-lines principaux au Canada, cela, il va sans dire, implique des sous-entendus qui peuvent aller très loin et signifier que toute la question sera débattue de nouveau alors que nous aurions cru qu'elle était réglée.

*M. Hosking:*

D. Monsieur le président, est-ce une nouvelle situation qui a surgi depuis une année ou deux qui est la cause de ce problème? Qu'est-ce qui est survenu?—R. Je suppose que c'est une situation nouvelle, parce que la Loi sur les pipe-lines a été quelque peu modifiée il y a plus d'un an.

D. Quelle a été la conséquence de la modification?—R. Il est dit dans la modification que seule une compagnie autorisée par une loi spéciale du Parlement peut construire ou exploiter un pipe-line extra-provincial, c'est-à-dire un pipe-line qui traverse les frontières politiques.

D. Cela signifie que si vous creusez dans un champ pétrolifère situé en partie au Manitoba et en partie en Saskatchewan, vous ne pourriez installer de pipe-line pour relier les deux puits.—R. C'est exact, à moins que le pipe-line ne soit construit par une compagnie qui a obtenu sa charte du Parlement.

D. Pourquoi a-t-on modifié la loi afin de ne pas vous permettre de faire cela? Qu'est-ce qui est survenu pour vous empêcher d'agir?—R. Pourquoi a-t-on modifié la loi? Je me le demande, mais je suppose que le gouvernement désirait avoir le contrôle de la construction et de l'exploitation des pipe-lines, et c'est pourquoi il a modifié la loi.

D. Si vous obteniez une telle permission maintenant, il vous faudrait encore vous soumettre à la décision de la Commission des transports?—R. Oui, monsieur.

D. En ce qui concerne l'exploitation.—R. La construction, puis l'exploitation; ce sont deux sections distinctes et il faut deux permis distincts. Dans le premier cas, vous vous adressez à la Commission avant d'avoir fait quoi que ce soit, vous produisez vos plans et demandez la permission de construire votre pipe-line sur un parcours indiqué pour un but déterminé. Après cela, la Commission a le pouvoir de voir si vous avez suivi les termes de votre permis et si vous avez satisfait ses exigences; finalement, vous demandez et obtenez un second permis qui vous autorise à exploiter le pipe-line.

D. Vous représentez l'*Imperial Oil* seulement?—R. Oui.

D. Allons-nous recevoir une demande de la BA et de toute autre compagnie de pétrole désirant faire la même chose que vous?—R. Cela se pourrait.

M. McILRAITH: La BA a fait une demande. Plusieurs bills de cette nature sont actuellement en préparation.

M. Hosking:

D. Alors, il me semble que vous pourriez obtenir un permis et qu'il y aura d'autres champs pétrolifères de l'autre côté de la frontière qui pourraient se trouver dans la même position.—R. Oui, monsieur.

D. Et tous tombent sous la juridiction de la Commission des transports.—R. Oui, s'il s'agit d'un pipe-line traversant une frontière, mais si le tout est situé dans une province, c'est celle-ci qui a juridiction.

D. Et jusqu'à il y a plus d'un an vous pouviez faire cela?—R. Oui, toute compagnie possédant des lettres patentes pourrait construire le pipe-line.

M. WESELAK: M. Green s'inquiète au sujet de l'exportation possible de gaz et de pétrole aux États-Unis.

M. GREEN: Je crois avoir déclaré clairement au cours de toutes les discussions sur les pipe-lines que le pipe-line principal devrait être construit sur le sol canadien. M. Barrett a exprimé l'opinion que les compagnies de pétrole devraient atteindre les marchés les plus considérables par la route la plus courte, et que la frontière internationale ne signifie rien. Il a dit ce matin que d'après sa compagnie, la frontière internationale n'existe pas. Mais d'après moi et d'après le très hon. M. Howe qui a parlé sur la question de la *Trans Canada Company*, la frontière internationale existe réellement. C'est un élément très important du programme du gouvernement. Ces pipe-lines principaux—certainement ceux pour le gaz—doivent être construits à travers le Canada et non pas à travers les États-Unis; et cependant, cette charte, si elle est accordée dans sa forme actuelle, conférerait à ces requérants—autrement dit, l'*Imperial Oil*—l'autorisation de construire un pipe-line principal à travers les États-Unis.

Ils disent ne vouloir construire que les embranchements, mais je ne puis comprendre pourquoi ils demandent un traitement spécial et pourquoi ils désirent une charte qui ne contient pas une disposition à l'effet que le pipe-line principal doive être au Canada: Comme M. Hosking l'a fait remarquer, s'ils obtie-

naient ce droit, les autres compagnies de pétrole se présenteraient ici pour demander la même chose. Je ne vois pas pourquoi ils ne seraient pas satisfaits d'une charte comme celle de toutes les autres compagnies.

*M. Hosking:*

D. Vous ne pouvez exporter du pétrole à travers la frontière internationale sans avoir un permis de la Commission des transports.—R. Je le regrette, mais je crois que le permis doit être émis par le ministre du Commerce.

D. Oui. Si je comprends bien, vous avez un puits de pétrole sur la frontière entre le Canada et les États-Unis, tout comme vous pourriez en avoir un sur la frontière entre les provinces du Manitoba et de la Saskatchewan et vous désirez amasser l'huile de ce champ pétrolifère en un pipe-line principal et avoir un seul tuyau d'écoulement.—R. Oui, monsieur.

D. Et avec la permission du ministre du Commerce, vous pouvez expédier de ce champ pétrolifère aux États-Unis ou ailleurs du Canada?—R. Oui.

D. Mais il vous faudrait pour cela avoir le consentement ou la permission du ministre du Commerce?—R. C'est exact.

D. Alors, en réalité ce n'est pas du tout un pipe-line transcanadien mais plutôt un pipe-line partant d'un champ pétrolifère au moyen duquel vous pouvez expédier du pétrole d'un côté ou de l'autre; mais il vous faut d'abord obtenir un permis de la Commission des transports et, si vous traversez la frontière internationale, il vous faut un permis du ministre du Commerce.—R. C'est exact.

M. GREEN: C'est vrai pour toutes les compagnies.

M. HOSKING: Cela me fait l'effet qu'on ne peut exploiter une compagnie de pétrole.

M. GREEN: C'est vrai à l'égard de toutes ces autres compagnies qui ont obtenu des chartes; elles sont toutes soumises au contrôle de leur exportation par le ministre du Commerce; mais dans leur charte, elles ont accepté de construire leurs pipe-lines principaux au Canada. Apparemment, cette compagnie ne veut pas agir ainsi, et je ne vois pas pourquoi elle aurait des faveurs spéciales. Après tout, c'est une filiale de la *Standard Oil of New Jersey*, la filiale d'une compagnie américaine. Il est vrai que c'est la compagnie de pétrole la plus considérable au Canada, mais ce sont là les faits. Je ne puis comprendre pourquoi elle se présente ici et ne veut pas que cette disposition soit insérée dans sa charte.

*M. Hosking:*

D. Selon moi, sa charte ne se rapporte qu'à quatre provinces.—R. Quatre provinces, le Territoire du Nord-Ouest et en dehors du Canada.

D. Que signifie "en dehors du Canada"?—R. Les États-Unis.

D. Votre bill va-t-il vous donner la permission d'expédier le pétrole au moyen d'un pipe-line principal jusqu'aux États-Unis sur lesquels le ministre du Commerce n'a aucun contrôle?—R. Il aurait un contrôle, monsieur, parce que notre pipe-line ne peut être construit, exploité et ne peut transporter le pétrole à travers la frontière internationale sans la permission du gouvernement qui peut être retirée n'importe quand; et en réponse à votre question je dois dire oui; cette compagnie ou n'importe quelle de ces autres compagnies pourraient probablement amasser du pétrole sur la frontière internationale, puis l'expédier vers le nord au Canada, ou vers le sud aux États-Unis. Je suppose que cela dépen-

dra de l'endroit où se trouve le marché parce que, comme vous le savez, nous ne pouvons produire tout le pétrole brut que nous voudrions à cause de l'insuffisance du marché. Je suppose que la décision sera rendue en fonction des marchés.

D. Ce fut l'attitude du ministre du Commerce lors de l'étude d'un pipe-line entièrement canadien, et si nous pouvons en tenir là le ministre, nous serions assurés d'une situation très sûre au Canada.

*M. Hahn:*

D. N'existe-t-il pas une autre garantie à l'effet que si une permission est accordée de construire un pipe-line aux États-Unis, le ministre du Commerce peut, en tout temps, arrêter l'exportation de ce pétrole aux États-Unis? Ceci vous donnerait simplement le droit de construire le pipe-line comme tel.—R. Construire et exploiter, oui.

D. Oui, mais l'exploitation peut être arrêtée n'importe quand.—R. C'est exact.

M. CARRICK: M. Green a déclaré que certaines chartes de compagnie comportent la défense de construire un pipe-line principal en dehors du Canada. Lorsque les chartes ont été accordées à ces compagnies, le ministre du Commerce avait le même pouvoir que maintenant, celui de régulariser la vente du pétrole en dehors du Canada.

M. GREEN: Oh oui, ce pouvoir a toujours existé et il en est ainsi du pouvoir de la Commission des transports, mais on a cru que le Parlement devrait se prononcer, et ce pourrait être le programme à l'égard de ces pipe-lines. Au début, c'était la raison pour laquelle la disposition a été insérée dans ces diverses chartes, adoptée par la Chambre et acceptée par les compagnies. Elles exploitent toutes maintenant en vertu de ces dispositions, et si l'*Imperial Oil* essaie aujourd'hui de changer cette législation qui a été adoptée par plus d'une législation, à plus d'une session, je suis alors d'opinion que la question devient très sérieuse. C'est non seulement un programme que l'Opposition a combattu, mais c'en est aussi un contraire au programme adopté par le ministre du Commerce dans la déclaration qu'il a faite à la Chambre lorsqu'il a dit en parlant des pipe-lines à gaz au Canada, que les intérêts canadiens devaient être servis d'abord.

M. CARRICK: Si l'on n'insérait pas cette clause dans la présente charte, est-ce que ce serait le premier cas depuis 1950?

M. GREEN: Oui, je le crois. Je ne me souviens pas très bien quand le bill de l'*Alberta Natural Gas* a été adopté. Il y a eu de l'obstruction pendant toute une session, mais je crois qu'à la fin il a été adopté.

*M. Carrick:*

D. Monsieur Barrett, si vous mettiez à exécution les plans immédiats dont vous avez parlé pour l'amassage du pétrole et sa livraison à Cromer de même que dans la région septentrionale des États-Unis, et si le pipe-line principal doit être construit au Canada, auriez-vous de la difficulté à interpréter les mots "pipe-line principal"? La plupart des pipe-lines qui traverseraient aux États-Unis ne seraient que des embranchements.—R. Je crois qu'il y aurait une certaine difficulté, mais, allons un peu plus loin et supposons que nous construisions ce pipe-line jusqu'à Cromer et supposons aussi qu'il existe un excellent marché pour le pétrole aux États-Unis près de Minneapolis. Je ne sais si c'est un bon exemple, mais Minneapolis est une ville très considérable qui pourrait supporter une nouvelle raffinerie d'une capacité quotidienne de 40,000 barils. Pourquoi ne

construirions-nous pas le pipe-line si nous en avons la chance? Pourquoi ne le construirions-nous pas pour transporter une partie de notre pétrole de la Saskatchewan et du Manitoba jusqu'à cette raffinerie?

Vous savez qu'actuellement nos puits canadiens ne produisent pas autant de pétrole qu'ils le pourraient et, d'après les normes des ingénieurs, la raison en est qu'il n'y a pas de marché pour l'absorber. Supposons que nous construisions un embranchement de 35 milles que nous appellerons un pipe-line jusqu'à Cromer; plus tard, nous trouvons qu'il existe un excellent marché à Minneapolis; alors nous construisons un pipe-line de 200 milles jusqu'à cette ville; il en résulterait une consommation plus grande de pétrole canadien. C'est ce que nous recherchons si nous avons du pétrole brut en quantité dans l'Ouest du Canada. Quel est le pipe-line principal et quel est l'embranchement? Pourquoi ne construirions-nous pas ce pipe-line et pourquoi introduire dans notre charte une disposition qui pourrait permettre plus tard aux avocats de nous dire que nous ne pouvons le faire. Ce sont mes commentaires.

*M. Byrne:*

D. Je n'ai jamais partagé la crainte de M. Green que des pipe-lines ne devaient pas traverser la frontière internationale. Sur une base de pure économie, j'ai toujours cru que le pétrole devrait être transporté de la façon la plus économique. Je ne crains pas beaucoup que le présent bill nuise de façon quelconque à la position du Canada à l'égard de sa mise sur le marché de ses ressources naturelles. Je me demande si, lorsque ce bill a été présenté, les fonctionnaires du ministère du Commerce ont eu pleine occasion de le lire et de déterminer s'il aurait pour effet d'enfreindre le programme du gouvernement à l'égard des pipe-lines?—R. Monsieur le président, on me dit qu'il fallait consulter le ministère des Transports, et c'est ce que j'ai fait. Il n'a pas formulé d'objection. Il se limite à ne pas approuver notre demande et il en est de même des autres demandes. Il n'assume pas de responsabilités je lui ai donné toute l'occasion voulue de faire des commentaires et de critiquer, et je n'ai rien obtenu de lui.

M. McILRAITH: Il n'avait pas d'objection. C'est au compte rendu du comité du Sénat.

*M. Byrne:*

D. Je puis voir la différence entre une compagnie de pipe-line qui a été autorisée expressément à transporter du pétrole et du gaz d'une province à une autre, ou la *Trans Canada*, par exemple, qui a moins de difficulté à administrer ses affaires lorsqu'elle en transporte sur une longue distance; mais lorsque nous accordons une charte à une compagnie qui fera l'amassage d'un côté ou de l'autre des frontières internationales ou interprovinciales, je crois qu'il devrait exister un peu de souplesse, parce que cette compagnie devra peut-être importer, le produit du Canada ou l'exporter dans un autre pays selon l'endroit où se trouve alors le marché.

Il n'y a pas très longtemps, nous avons entendu à la Chambre des paroles de consternation, parce que les Américains envisageaient l'établissement d'un embargo sur notre pétrole. Tous les partis aux Communes ont vivement manifesté leur opposition à cette attitude; nous avons donc actuellement un grand besoin de marchés. Je crois que nous pourrions très bien accorder une charte à la présente compagnie aux termes qu'elle pose actuellement.

Le témoin a déclaré qu'il n'y a pas de marché disponible. Je me demande s'il peut nous dire pourquoi, tenant compte de la loi ordinaire de l'offre et de la

demande, il arrive qu'à la tête des puits en Colombie-Britannique, l'essence coûte 50c. le gallon alors qu'ici à Ottawa, vous pouvez l'avoir pour 43c.? Cette question m'a toujours vexé et je me demande si nous pouvons avoir une explication logique de cet état de chose, si l'approvisionnement est actuellement plus considérable que la demande dans l'Ouest du Canada?—R. Je dois avouer que je n'y comprends rien. La taxe provinciale sur l'essence expliquerait-elle cette différence?

D. Non. Je crois que la taxe sur l'essence est plus élevée ici qu'au Manitoba, ou qu'il y a un cent de différence d'un côté ou de l'autre.—R. Franchement, je n'en sais rien.

M. Hamilton (York-Ouest):

D. Cette question peut avoir été soulevée lors de l'étude d'autres bills, alors que l'on parlait de dispositions s'appliquant hors du Canada, parce que, évidemment, c'est une restriction dont nous avons entendu parler. Mais du point de vue pratique, pouvez-vous imaginer cette compagnie construisant réellement des ouvrages aux États-Unis, en territoire américain, possédant un réseau d'amassage et du terrain aux États-Unis ou louant des terrains en vue d'en acquérir la propriété matérielle? Je suis persuadé que du point de vue pécuniaire, vous tâcheriez d'éviter d'être exploitants aux États-Unis alors que vous l'êtes au Canada. N'est-il pas beaucoup plus vraisemblable que vous voudriez constituer en corporation une compagnie filiale aux États-Unis pour atteindre votre objectif et alors pourquoi auriez-vous besoin de l'autorisation d'exploiter en dehors du Canada? —R. C'est un point très important, monsieur Hamilton. Cependant, ne croyez-vous pas que la faculté que possède une compagnie de placer ses fonds dans d'autres compagnies et de constituer en corporation des filiales se limite aux compagnies qui ont des objectifs semblables? Maintenant, si les pouvoirs de la présente compagnie se limitent au Canada, aurait-elle la faculté de constituer en corporation une filiale aux États-Unis, permettant aussi à sa filiale d'accomplir une chose qui, en fait, est défendue par sa charte? Vous voyez mon embarras.

La Loi des compagnies déclare en effet que toute compagnie a le pouvoir de constituer en corporation d'autres compagnies ou de placer ses fonds dans des compagnies qui ont des objectifs semblables. Supposons que vous limitiez les objectifs du genre de ceux que vous décrivez? Je vous pose la question à laquelle je ne saurais moi-même répondre. Je me demande si nous avons techniquement le pouvoir de constituer en corporation une filiale aux États-Unis pour construire ou posséder la partie américaine du pipe-line.

M. Green:

D. La réponse est sûrement qu'une filiale ne serait pas constituée en corporation par la *Westspur Pipe Line*, mais bien par l'*Imperial Oil*.—R. Je ne suis pas de cet avis. Le projet ordinaire est d'avoir une compagnie comme la *Westspur*. Le fait s'est déjà produit en Alberta il y a environ un mois. C'est la procédure ordinaire en pareil cas.

Vous conviendrez avec moi que nous voulons diminuer les frais de transport. Si ces frais sont de 90c. le baril, et que l'on croit pouvoir les abaisser à 39c., ne s'efforcerait-on pas de pousser l'affaire et de construire le pipe-line qui rapporterait 5 ou 6 p. 100. On irait demander à chaque producteur: "Seriez-vous intéressé à participer à la construction d'un pipe-line?" Et si j'en crois votre expérience, chaque producteur répondrait dans l'affirmative. Alors, ce serait le

cas d'actionnaires possédant le pipe-line et le pétrole des champs pétrolifères, et le même groupe, je le suppose, posséderait et exploiterait la pipe-line américain s'il n'en existait pas un en possession d'une filiale qui nous en empêchât à ce moment. Et dans ce dernier cas, il nous faudrait recommencer tout le travail aux États-Unis. Voilà toute la question en résumé.

M. HAHN: Il semble y avoir beaucoup de confusion au sujet du bill primitif dont le promoteur est ici, je crois. Nous pourrions peut-être l'entendre et obtenir des explications plus complètes qui nous renseigneraient davantage sur l'objet du bill.

M. BYRNE: Vous devriez arriver à la séance à temps.

M. McILRAITH: Je ne sais si le Comité désire m'entendre, mais dans l'affirmative, je serais heureux de fournir quelques explications. Il appartient au Comité de décider.

Il semble exister une certaine confusion. On a indiqué, je crois, que les bills ou les lois dont M. Green a parlé touchaient l'incorporation de grandes compagnies pour le transport du gaz.

Ici, il s'agit plutôt d'un problème local limité à la région de production; il est d'ordre régional.

Le gros débat sur les bills relatifs au gaz touchaient d'un côté au transport à partir des régions de production jusqu'à la côte ouest et, d'autre part, au transport à partir de ces mêmes régions jusqu'à la partie centrale du pays. Le présent bill est, je crois, le premier présenté au Comité avec une limitation géographique. Il se restreint aux quatre provinces de production et aux Territoires du Nord-Ouest.

M. NICHOLSON: Et aux États-Unis.

M. McILRAITH: J'y arrive. La limitation, pour ce qui est de la section canadienne, est du producteur à la raffinerie ou au pipe-line principal et elle se distingue facilement de celle présenté dans la législation dont M. Green a parlé lorsqu'il s'agissait de transporter du gaz de la région de production à la région de consommation.

Ce problème découle de l'amendement de 1953 qui, en effet, défendait la construction ou l'exploitation d'un pipe-line à travers une frontière provinciale. Cette défense a produit quelques résultats tout à fait extraordinaires. Je crois que M. Barrett a été très modeste lorsqu'il a parlé de ces résultats.

Si vous prenez n'importe quelle bonne carte des champs pétrolifères et examinez la région du sud-est de la Saskatchewan, vous y trouverez une chose extraordinaire, savoir que la station de pompage utilisée pour la région du sud-est de la Saskatchewan est située à 8 milles à l'intérieur de la frontière du Manitoba. Le champ pétrolifère se trouve à 20 milles plus loin; et si vous parcourez environ 50 ou 60 milles, vous rencontrez Alida, Frobisher, Nottingham, Lampman, Steelman et Midale. C'est là que se présente cette situation extraordinaire. Si vous comparez le coût du transport du pétrole par camion jusqu'au pipe-line interprovincial à celui d'un embranchement, vous verrez la nécessité d'un pipe-line.

Si vous remettez le tout sous la juridiction provinciale, vous constaterez que le pipe-line ira en sens inverse de celui du pipe-line interprovincial, de sorte que vous aurez double frais sur votre pétrole. Il y a quelques minutes, quelqu'un a parlé du prix de l'essence. Si vous commencez à accumuler les frais de transport, vous aurez là un élément réel du coût.

Un examen plus attentif des champs pétrolifères révélera que des situations semblables existent, et je crois que la région de Lloydminster en est un bon exemple qui démontre que des puits se trouvent à proprement parler sur la frontière; vous constaterez que le besoin d'embranchement existe. On m'a fait remarquer le cas où des puits sont situés à une distance d'un mille l'un de l'autre, un dans chaque province; la même chose se répète en Colombie-Britannique de même que dans le sud-est de la Saskatchewan et du Manitoba. Si mes renseignements sont exacts, il existe un véritable problème dans cette région; à vrai dire, quelques-uns des puits se trouvent à deux milles de la frontière américaine. Que pourra-t-on faire de ce pétrole s'il ne peut être déversé dans le pipe-line principal conduisant à Superior et à Sarnia? Je ne connais pas la réponse. Je ne suis pas bien certain, mais y a-t-il près de la frontière américaine au Manitoba des puits en production?

Le TÉMOIN: Oui.

M. McILRAITH: Quels sont-ils?

Le TÉMOIN: Au Manitoba, c'est la *Standard of California*, et nous en avons quelques-uns.

M. McILRAITH: Il y a actuellement plusieurs bills devant le Sénat. On en a étudié un il y a environ une demi-heure. Whitehouse a le même problème à résoudre et il en existe un autre dans le sud-est de la Saskatchewan. Il y a aussi le cas du chemin de fer Skagway-Whitehorse où l'armée américaine approvisionne le Yukon de combustible et d'huile à diesel au moyen d'un pipe-line; ici, l'armée américaine a bien voulu faire en sorte de permettre à la population civile de s'approvisionner à même le pipe-line. A partir d'un point près de Skagway, l'armée américaine a construit un nouveau pipe-line qui passe à travers le territoire de l'Alaska, et nous nous trouvons dans une situation où la population de Whitehorse et du Yukon s'inquiète beaucoup de l'approvisionnement d'huile combustible. Vous avez là le même problème. Alors, si le bill contenant la clause "en dehors du Canada" n'est pas adopté rapidement, il sera impossible de faire circuler de l'huile combustible à travers une petite lisière de l'Alaska.

Quelques-uns des députés de la Colombie-Britannique pourraient m'en indiquer la largeur. Je crois qu'elle est de 15 ou 20 milles jusqu'à la frontière de Skagway; à cet endroit, la situation deviendrait impossible. C'est un exemple, peut-être forcé, mais il démontre cependant le problème. Par ailleurs, le coût comparatif du transport de l'huile combustible de Vancouver à Whitehorse est de \$2 et quelques cents par un certain moyen de transport et si vous n'avez pas de pipe-line traversant la frontière internationale et sortant du Canada, le coût sera de \$14 ou \$15 le baril pour le transport par camion. Le présent bill est destiné à faire face à la situation se rapportant au transport à partir des puits jusqu'à la raffinerie. En ce qui concerne les contrôles et si les membres du Comité veulent bien m'écouter pendant quelques instants, je vais essayer d'éclaircir la question. La constitution en corporation ne fait que créer la capacité corporative. La compagnie doit ensuite s'adresser à la Commission des transports, indiquer en détails le pipe-line projeté, établir sa valeur financière et fournir toutes les particularités requises. Elle reçoit alors un certificat lui permettant de construire le pipe-line et, avant de l'exploiter, elle doit soumettre un rapport de tout ce qui a été accompli, de même qu'une autre vérification des besoins avant d'en commencer l'exploitation. Après s'être adressée deux fois à la Commission des transports, il reste la question des permis d'exploitation. Vous constatez qu'en vertu de la Loi sur les pipe-lines, le contrôle effectif n'appartient pas au Parlement

qui adopte le bill constituant en corporation, mais, à tort ou à raison, à la Commission des transports et au ministre du Commerce en vertu de la Loi sur l'exportation des fluides; c'est là que repose le contrôle effectif, de sorte que, lorsque vous avez constaté le mérite et les autres qualités de ceux qui demandent l'incorporation, le contrôle véritable se trouve ailleurs. Que ce soit à tort ou à raison, voilà une question sur laquelle chacun peut avoir son opinion; mais c'est ce qui existe.

M. HAHN: Iriez-vous jusqu'à dire qu'en fait, même si l'on accorde un permis de construction de pipe-lines, la compagnie peut même ne jamais transporter de pétrole si elle n'a pas de permis d'exportation?

M. McILRAITH: C'est juste.

M. NICHOLSON: Monsieur le président, M. Barrett a dit quelques paroles auxquelles nous devrions porter notre attention. Pour autant qu'il s'agit d'accorder la permission de construire des embranchements, il n'y aurait pas de problème, mais si le champ Frobisher se développe jusqu'à la région Leduc, il est évident que le marché de Minneapolis serait le plus attrayant. Je vis dans l'Ouest depuis de nombreuses années et je dois dire que cette question de la frontière internationale m'a causé des ennuis. Ils nous faut payer bien cher pour y vivre au nord mais, à tout prendre, je crois que nous préférons avoir cette frontière. Je crois que si permission était accordée de construire ces embranchements et ces pipe-lines aux États-Unis, il faudrait que la Commission des transports observât les lois du Parlement. Je crois aussi que si nous donnons à la présente compagnie le pouvoir de construire un pipe-line de 200 milles jusqu'à Minneapolis, la Commission des transports ne pourrait le refuser; alors, je crois qu'il serait difficile pour le ministère du Commerce de refuser la permission d'exporter du pétrole sur le marché le plus avantageux. Je crois que tant que le Parlement du Canada n'aura pas décidé de ne pas tenir compte de la frontière internationale et de vendre notre pétrole sur le marché le plus avantageux, nous ne devrions pas donner de permission générale de construire un pipe-line jusqu'aux États-Unis. Nous devrions commencer par protéger notre propre population canadienne. J'espère qu'un jour ou l'autre, nous serons en mesure de trouver du pétrole en grande quantité dans la Saskatchewan, pétrole qui sera d'abord fourni à notre propre marché avant d'être exporté aux États-Unis. Je souhaite que M. Barrett convienne d'une modification à la rédaction du bill qui limiterait cette entreprise à des ouvrages interprovinciaux et aussi internationaux, comme on le lui a proposé, dans le cas de champ pétrolifères situés près de la frontière. Je crois qu'à ce stade, nous ne devrions pas laisser la porte ouverte à la construction de pipe-lines à partir du Manitoba, de la Saskatchewan et de l'Alberta en destination des marchés plus avantageux des États-Unis américains situés au sud.

M. CARRICK: M. McIlraith peut-il me dire si M. Nicholson a raison lorsqu'il déclare que si le pouvoir d'exporter aux États-Unis existe, la Commission des transports serait obligée d'accorder le permis?

M. McILRAITH: Non, il a confondu les mots "capacité" et "permission". Il aurait dû employer le mot "capacité".

M. CARRICK: A-t-il raison de dire que si la Commission des transports accorde la permission, le ministre du Commerce devrait accorder un permis d'exportation?

M. NICHOLSON: Étant donné que le Comité a recommandé l'adoption d'une loi générale accordant à l'*Imperial Oil* le droit d'agir ainsi, je crois que tout ministre canadien manquerait à sa parole s'il ne s'y conformait pas.

M. McILRAITH: Dans un cas semblable, je crois que tout ministre canadien verrait assurément à refuser le permis, parce que si une compagnie quelconque commençait les travaux et construisait un pipe-line jusqu'à la frontière sans demander de permis d'exportation, le ministre canadien s'y opposerait bien fermement et probablement de façon défavorable.

M. NICHOLSON: Le temps d'agir est avant de passer la loi au Parlement.

M. McILRAITH: Le temps d'agir est au moment où le permis de construction est accordé. Mettre en marche le travail de construction d'un pipe-line, voir aux questions techniques et aux arrangements financiers n'est pas chose qui peut se faire avant la constitution en corporation. Il est assez difficile de prévoir le temps que cela prendra, mais c'est une entreprise qui demandera plusieurs mois après la constitution en corporation. Mais auparavant, la compagnie ne peut exercer aucun pouvoir corporatif. Les exigences de la Commission des transports sont très sévères.

M. GREEN: M. McIlraith a soulevé un ou deux points. Par exemple, il a déclaré qu'on n'a restreint à aucune autre compagnie la région canadienne où elle pouvait exploiter. Ce n'est pas exact. La *Canadian-Montana Pipe Line Company* a été restreinte à la province d'Alberta et à l'extérieur du Canada; et la *West Coast Transmission* a été restreinte à l'Alberta et à la Colombie-Britannique. Cette charte n'en est véritablement pas une qui demande de construire des embranchements. S'il en était ainsi, les objections seraient très peu nombreuses. Cependant, comme la compagnie déclare que c'est tout ce qu'elle a l'intention de faire, la présente charte en est une sans restrictions comme il en est de toutes les autres chartes qui ont été accordées par le Parlement. Que l'*Imperial Oil* restreigne sa charte aux embranchements et nous pouvons alors nous en occuper en conséquence. C'est tout ce qu'elle prétend. Bien qu'elle dise qu'il en est ainsi, elle demande au Parlement une charte qui ne comporte pas de restriction, mais qui est sans restrictions. Dès qu'elle aurait obtenu sa charte, celle-ci lui permettrait de faire concurrence à la *Trans Canada Pipe Lines Limited* ou à la *Trans Mountain* sans les restrictions que ces compagnies consentaient à incorporer dans leurs propres chartes. Je ne vois pas pourquoi cette compagnie serait traitée d'une façon privilégiée. Si elle ne veut construire que des embranchements, qu'elle rédige de nouveau sa charte de façon à comprendre que c'est tout ce qu'elle veut dire. Personne ne lui discute le droit de transporter du pétrole d'un puits sur la frontière jusqu'aux États-Unis à un pipe-line qui s'y trouve. Mais ce n'est pas ce dont le Comité doit s'occuper; il s'occupe de la demande d'une charte sans restrictions.

M. CARRICK: Ceci semble se résumer au point de savoir si les intérêts canadiens seraient protégés en admettant qu'une clause ne fût pas incorporée, limitant le pipe-line principal au Canada. M. Green peut-il me dire pourquoi on a cru que la permission du ministre du Commerce ne serait pas une protection suffisante pour les intéressés canadiens, et pourquoi ils ne peuvent exporter de pétrole sans sa permission?

M. GREEN: Parce que cette question est d'importance considérable et qu'elle soulève la question d'une ligne de conduite nationale, et c'est précisément à cause de cette ligne de conduite que nous avons eu, au sujet des pipe-lines, cette

obstruction qui a pris fin lorsque le Parlement a inséré dans ces chartes une disposition à l'effet que les pipe-lines principaux doivent être situés au Canada, démontrant ainsi que le Parlement croyait que c'était l'attitude à prendre plutôt que de laisser la décision à la Commission des transports ou au ministre. La Commission des transports a maintenant l'avantage de savoir que c'est la ligne de conduite qui, de l'avis du Parlement canadien, devrait être adoptée. Le ministre serait en possession des mêmes données et aurait beaucoup plus de pouvoir lorsqu'il doit remplir la tâche désagréable de refuser d'émettre un permis d'exportation. C'est en effet un programme national très large qui a été établi dans ces chartes précédentes. Maintenant, l'*Imperial Oil*, intentionnellement ou non, essaie de détruire cette disposition. Je crois que c'est aller très loin. C'est porter atteinte à notre programme national du gaz et aux seules fins de lui permettre de construire des embranchements. Qu'elle demande l'autorisation de construire des embranchements si c'est tout ce qu'elle veut. Pourquoi irait-elle demander ces droits supplémentaires.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Il me semble que nous allons rencontrer une certaine difficulté en ce qui concerne le programme général du gaz au Canada. J'ai toujours été d'opinion que les producteurs du sud-ouest surtout devraient transporter ou vendre leur gaz sur le marché le plus profitable et le plus commode tandis que nous de l'ouest devrions pouvoir exporter notre gaz au sud, vu que c'est le marché le plus rapproché et le plus logique, et que les intéressés de l'est devraient avoir la permission d'importer le gaz. Le gouvernement a cru devoir prendre une attitude contraire affirmant qu'il n'y aurait pas d'exportation de gaz tant que l'est du pays n'aurait pas été approvisionné. Cela me paraît être un programme bien impraticable, mais qu'il le soit ou non, cela ne fait aucune différence parce que le gouvernement en a fait une question de principe. Si nous adoptons le présent bill, il me semble que ces exploitants vont obtenir des pouvoirs très étendus, comme l'honorable député de Vancouver-Quadra vient de le déclarer, ceux de construire et d'exploiter des embranchements pour amasser le gaz à un certain endroit et d'exporter du gaz en dehors du Canada. Dans quelle situation cela nous place-t-il? Il est dit dans le bill "transmission de pétrole brut et d'autres hydrocarbures liquides et gazeux". Cela peut signifier n'importe quoi, le gaz en particulier. Notre expérience à la Chambre a démontré que quelques-uns de ces termes comportent l'intention la plus grave; je n'accuse pas les proposants du bill d'essayer de nous faire avaler une pilule. Maintenant, dans quelle situation la *Trans Canada Pipe Line* se trouvera-t-elle si le présent bill est adopté et si la *Westspur* obtient l'autorisation d'exporter du gaz de Winnipeg à Minneapolis, disons, alors que la *Trans Canada* a jugé qu'elle ne pouvait pas construire de pipe-line à gaz jusqu'à l'Est du Canada sans obtenir l'autorisation et le privilège d'en construire un de Winnipeg à Minneapolis. Je crois que le *Trans Canada* se trouverait alors dans la situation impossible d'être incapable de construire ce pipe-line transcanadien et, par suite, nous de l'Ouest du Canada, serions privés de millions de dollars, parce que le présent gouvernement a adopté, la ligne de conduite que le pipe-line doit être construit jusqu'à l'Est du Canada que cela soit pratique ou non, que ce soit économique ou non; puis voilà que l'on passe un autre bill comme celui-ci qui nous coupe pratiquement la gorge.

Je ne m'oppose pas à ce que cette compagnie obtienne un permis pour exporter du gaz. Comme je l'ai déjà dit, nous de l'Ouest devrions avoir ce privilège. Je ne crois pas que nous devrions retarder le développement de nos ressources naturelles jusqu'au moment où les gens de Toronto ou qui que ce soit puissent obtenir leur gaz. Ils n'ont jamais rien fait pour nous dans l'Ouest. Je

suis certainement en faveur du développement des ressources naturelles de tout le Canada. Je veux voir les intérêts du pays au premier plan, mais je ne voudrais pas que l'on imposât une chose à une partie du pays lorsqu'elle n'est pas imposée à une autre. Si l'Ontario et le Québec doivent être approvisionnés avant d'accorder la permission d'exporter, je me demande quelle influence cela aura sur la construction du pipe-line transcanadien et sur le programme établi par le gouvernement fédéral.

M. McILRAITH: Monsieur le président, je crois devoir répondre à cela. Tous les membres du Comité savent, je crois, que je ne suis pas l'adjoint parlementaire. Il y a deux points qui devraient peut-être être éclaircis. La question des pipe-lines principaux et des embranchements en est une très difficile à résoudre, parce que si vous transportez du pétrole d'un puits à travers une frontière provinciale jusqu'à une raffinerie, il s'agit probablement d'un pipe-line principal. Je ne sais pas où vous faites la distinction ou plutôt comment vous surmontez la difficulté du service dans une région où il n'existe pas de soi-disant pipe-line principal. Par conséquent, ce point est quelque peu embrouillant et plutôt difficile à éclaircir.

M. Johnston a soulevé un autre point. Il est très clair que le présent bill comprend le pétrole ou le gaz. Je vois qu'il y a eu une certaine confusion dans notre débat de ce matin et j'en suis peut-être en partie responsable, parce que je n'ai pas été suffisamment précis en faisant une distinction entre le pétrole et le gaz. Le pétrole est un produit qui est expédié de n'importe quelle manière dans toute sorte de récipients. Il en est tout autrement du gaz dont les procédés de transport, à mon point de vue, ne sont pas même analogues. Empêcher la compagnie d'exporter du pétrole en dehors du Canada pourrait avoir de très graves conséquences. Il n'en est pas exactement de même en ce qui concerne le gaz. Si le Comité veut discuter la question de restreindre pour les requérants l'autorisation d'exporter en dehors du Canada, ou de l'interdire, il devra établir à mon humble avis, une distinction entre le pétrole et le gaz.

M. GREEN: Mais le bill comprend les deux.

M. McILRAITH: Ce que le Comité est à débattre en réalité, c'est l'avantage ou le désavantage d'une interdiction à la compagnie d'obtenir l'autorisation de construire un pipe-line à gaz en dehors du Canada et si le Comité a l'intention de l'interdire dans le bill, je propose que cette interdiction soit limitée au gaz et non pas au pétrole. Les honorables députés ont vu la consternation qui régnait en Chambre l'autre jour lorsqu'il a été question d'un embargo éventuel contre l'exportation du pétrole de l'Ouest du Canada. Je crois qu'il y a unanimité sur la proposition qu'il est nécessaire de l'exporter.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): On exporte actuellement du pétrole par voie de Winnipeg jusqu'à Superior; on emploie ici un pipe-line principal. Le programme du gouvernement exclut-il d'autres exportations de pétrole de même que de gaz?

M. McILRAITH: Il ne m'appartient pas d'établir le programme du gouvernement mais, autant que je sache, il ne limite d'aucune façon l'exportation du pétrole. En réalité, si vous adoptiez l'amendement de M. Green, vous empêcheriez le transport du pétrole par pipe-line de l'Ouest du Canada jusqu'à Sarnia. Nous confondons deux produits totalement différents. Le pétrole est un produit que vous pouvez acheter partout où il coûte moins cher.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): De quelle façon la continuation de la construction de la *Trans Canada Pipe Line* serait-elle atteinte alors que cette construction dépend de l'exportation du gaz à Winnipeg et à Minneapolis? Il me semble que c'est là une chose très sérieuse et que nous devrions étudier avant d'aller plus loin. Il devrait se trouver ici quelqu'un qui pourrait nous renseigner à ce sujet.

M. McILRAITH: Dans la mesure où il s'agit du pétrole, je ne crois pas que le Comité soit très intéressé à l'égard de l'extérieur du Canada. Les membres sont plutôt intéressés au programme du gaz. Je ne sais pas ce que les requérants ont à dire au sujet du gaz, mais il me semble que si nous étudions les deux produits séparément, nous pourrions alors en venir à la question. Je propose de la limiter au gaz.

Le TÉMOIN: Je dois d'abord dire, monsieur, qu'il y a actuellement au Canada plusieurs compagnies en mesure d'exporter du gaz, mais le gouvernement fédéral ne le leur permettra pas. Autrement dit, la constitution en corporation de notre compagnie avec les pouvoirs étendus que nous avons demandés ne change pas, que je sache, la situation pour autant qu'il s'agit de la *Trans Canada*.

En second lieu, je souscris à l'opinion de M. McIlraith qui dit que le pétrole est une chose et que le gaz en est très certainement une autre. Je veux dire par là que nous essayons de trouver des marchés pour le pétrole et pour autant qu'il soit à notre connaissance, le gouvernement nous encourage à agir ainsi. Lorsqu'il s'agit du gaz, c'est une question de programme du gouvernement.

M. LEOE: Si je comprends bien, la production du pétrole est retardée dans certaines régions de l'Alberta, par exemple, à cause du programme de conservation du gaz qui est en vigueur. Autrement dit, on veut épargner le gaz parce qu'il existe une restriction considérable aux États-Unis. Dans la mesure où il s'agit du Canada, on ne peut pomper le pétrole et gaspiller le gaz. C'est pourquoi, la production du pétrole est restreinte à cause du manque de marché pour le gaz.

M. B. H. MACKENZIE (*Agent exécutif de Westspur Pipe Lines*): Je crois que la Commission de conservation du gaz a demandé que le gaz ne fût pas brûlé ou gaspillé. Je crois qu'il y a des plans en cours pour installer une usine de conservation du gaz qui nécessite l'amassage de ce surplus de gaz des puits et sa distribution à l'usine. Par conséquent, ceux qui sont intéressés à l'amassage doivent construire un pipe-line à cette fin, ce qui est quelque peu subordonné à l'amassage du pétrole. Autrement dit, afin d'amasser le pétrole, il leur faut aussi recueillir le gaz, le distribuer et le conserver. Dans cette mesure, il faut des pipe-lines à gaz comme partie de l'amassage du pétrole.

M. LEOE: Alors, la restriction imposée par notre programme national touchant le gaz a été un obstacle à la production de l'huile dans l'Alberta?

M. MACKENZIE: Je crois que vous avez raison.

M. BYRNE: Je ne crois pas qu'il en soit tout à fait ainsi. Dans l'Ouest, le gouvernement a autorisé l'exportation de gaz naturel au marché du nord-ouest du Pacifique, et c'est parce que la *Federal Power Commission* des États-Unis n'a pas accordé le permis d'importation que ce pipe-line n'a pas été construit. M. Green a dit que le programme national veut restreindre les pipe-lines entièrement au Canada. Je me souviens d'avoir siégé ici en 1949 et d'avoir accorder des chartes de pipe-line à gaz, à l'époque où *West Coast Transmission* en obtint une au printemps de cette même année. Cependant, aucun pipe-line pour transporter du gaz n'a été construit. Alors, c'est encore une question hypothétique

de savoir si le programme parlementaire était sage ou prévoyant. Je crois que nous devrions faire preuve d'un peu de souplesse à cet égard et autoriser la construction de quelques pipe-lines à gaz. Je ne crois pas que ce soit entièrement le programme du gouvernement qui restreint l'exportation du gaz pas plus que c'est le programme américain qui restreint notre production de gaz. Je me demande si le témoin ne trouve pas qu'il serait illogique de restreindre les pipe-lines d'assage au sol canadien, alors que le pipe-line que l'on désire construire entre immédiatement sur le sol américain. Pardonnez-moi l'expression, mais je crois qu'il est quelque peu idiot d'insister pour que cette compagnie construise ses pipe-lines principaux entièrement au Canada, alors que le pipe-line transportant le gros du gaz va presque directement aux États-Unis. Nous devrions faire une distinction entre le gaz et le pétrole et, afin d'en venir à une certaine unanimité, je me demande si les requérants sont prêts à insérer dans le bill quelque chose qui serve à établir un programme national sur le gaz, simplement sur le gaz naturel et distinct du pétrole.

M. WESELAK: Est-ce que la raison pour laquelle on veut limiter le pipe-line principal au Canada ne serait pas avant tout de conserver le contrôle de nos ressources pour fins de sécurité nationale?

Le TÉMOIN: Sans aucun doute. Franchement, le gaz offre si peu d'intérêt.

M. Byrne:

D. Ne pourrions-nous pas régler la question en insérant un amendement dans le bill?—R. Pour en revenir au pétrole, je crois que vous avez tort de fixer une limite.

D. Vous avez parfaitement raison.—R. Quant au gaz, nous ne le transporterions que sur la courte distance nécessaire pour l'amener à l'usine qui le séparera du pétrole; ensuite nous ne voulons plus nous en occuper. C'est le transport du pétrole qui nous intéresse et, dans la mesure où il s'agit du gaz, nous n'avons pas d'objection à une limitation raisonnable de notre capacité.

M. Hahn:

D. Sauf le respect que je dois à ce que le témoin a déclaré, je suis persuadé que la compagnie est prête à rayer du bill le gaz et les substances gazeuses, mais en Colombie-Britannique, nous avons trouvé que si nous avions construit un pipe-line à gaz en même temps qu'un pipe-line à pétrole jusqu'à la côte du Pacifique, nous aurions pu construire à bien meilleur compte. Avec le développement du champ pétrolifère, j'envisage le temps où nous transporterons ce gaz aux États-Unis; nous aurons toujours du gaz, mais cela signifiera que nous ne ferons qu'ajouter aux frais du produit lorsqu'il sera vendu par la suite. C'est probablement ce à quoi songeaient ceux qui ont rédigé le bill au début. Si la compagnie de pétrole est disposée à biffer la clause, je ne m'y opposerai pas en particulier, mais je ne suis pas du tout certain que nous trouvions un débouché complet pour notre gaz dans l'Est du Canada, ce qui me semble être l'embarras du moment.

Sur la côte ouest, nous savons que si nous avions obtenu de la *Federal Power Commission* la permission de transmettre du gaz aux États-Unis, ainsi que M. Byrne l'a dit, nous aurions probablement pu construire il y a plusieurs années, mais parce que cette permission n'a pas été accordée, nous n'avons pas construit

le pipe-line à gaz au temps de la construction du pipe-line à pétrole. Je ne suis pas trop en faveur de supprimer du bill la question du gaz, mais si c'est le désir de la compagnie qu'il en soit ainsi, je ne m'y oppose pas.

Le TÉMOIN: Ce n'est pas notre désir.

*M. Harrison:*

D. Je suppose que le point est de savoir si nous devrions insérer dans le présent bill une nouvelle ligne de conduite concernant le gaz et le pétrole, ou si, comme auparavant, la juridiction devrait en être laissée au ministre du Commerce et à la Commission des transports. Nous avons discuté longuement le pour et le contre des deux éventualités. Avec les garanties fournies par le ministre du Commerce actuel et la Commission des transports,—parce qu'en fin de compte ce sont eux qui auront leur mot à dire au sujet de l'importation ou de l'exportation du pétrole ou du gaz, ou de tout ce qui peut être requis par cette compagnie ou toute autre compagnie,—je suis disposé à suivre le gouvernement. Autrement dit, je suis prêt à laisser au gouvernement la responsabilité de notre programme du pétrole et je crois que le plus vite nous pourrions en venir aux voix sur ce point particulier, le plus vite nous pourrions rendre compte de nos travaux.

M. GREEN: Je désire lire à M. Barrett le genre d'amendement qui a été employé et l'incorporer dans le présent bill. Je crois qu'il pourrait être inséré après le mot "hydrocarbures" à la ligne 29 de la page 2; ce serait dans la clause 6 du bill, et je demanderais à M. Barrett de bien vouloir nous dire en quoi la compagnie serait atteinte si l'on insérait la réserve suivante:

A condition que le pipe-line principal ou les pipe-lines de cette compagnie, utilisés pour le transport ou la transmission de pétrole et d'autres hydrocarbures et liquides gazeux, soient entièrement situés dans les limites du Canada.

Puis, comme il l'a déjà dit, il y aurait le pipe-line indiqué, et il ne serait évidemment qu'un embranchement; il ne pourrait être considéré comme un pipe-line principal et, par conséquent, ne serait pas atteint par cette disposition. Mais la disposition aurait pour effet de limiter la construction de ce qui était en réalité un pipe-line principal. La terminologie serait la même dans toutes les chartes, sauf celles qui ont été accordées au printemps de 1949, de sorte qu'aucune compagnie n'aurait plus de privilèges qu'une autre. M. Barrett croit-il que sa compagnie en souffrirait réellement si l'on insérait dans le bill un amendement de cette nature?—R. Vous avez présenté cet amendement au sujet du pétrole de même que du gaz, et je ne comprends pas pourquoi. A tout point de vue, il ne saurait y avoir de limitations sur un pipe-line à pétrole. Je comprends votre embarras au sujet d'un pipe-line à gaz, mais j'en viens à la proposition qui a été faite il y a quelque temps: si nous voulons construire un pipe-line aux États-Unis, afin d'obtenir un nouveau marché pour le pétrole canadien, pourquoi ne le ferions-nous pas?

D. Comment pourrait-on le rédiger pour qu'il ne touche qu'au gaz?—R. Ma proposition aurait été celle-ci: "à condition que le pipe-line ou les pipe-lines principaux pour le transport ou la transmission du gaz soient entièrement situés dans les limites du Canada".

M. CARRICK: Des hydrocarbures gazeux?

Le TÉMOIN: Les hydrocarbures gazeux suivraient.

M. GREEN: Mon objection se rapporte au gaz; je ne sais pas si l'emploi du mot gaz seulement comprend tout le domaine du gaz ou non.

M. CARRICK: Employez l'expression hydrocarbures gazeux comme dans le bill.

*M. Green:*

D. Y aurait-il des hydrocarbures gazeux? Est-ce la terminologie juste?—

R. C'est un long détour pour dire gaz.

*M. Hahn:*

D. Il est possible d'y arriver sans trop de frais additionnels. Le gaz ne sort-il pas du puits en même temps que le pétrole?—R. Oui.

D. Si vous devez transmettre votre gaz dans une direction et votre pétrole dans une autre, allez-vous construire une usine de séparation à chaque tête de puits?

M. McILRAITH: Je crois que vous devriez faire remarquer au Comité qu'il s'agit ici de voir à ce que le pétrole provenant du puits ne puisse être transporté par pipe-line en dehors du Canada, parce qu'il contient des hydrocarbures gazeux. Autrement dit, nous revenons au vieux problème de ces puits situés sur la frontière dans le sud du Manitoba et le sud-est de la Saskatchewan; et s'ils désirent utiliser une usine de séparation au sud de la frontière, ils ne le peuvent pas parce que leur puits de pétrole contient des hydrocarbures gazeux, et vous voilà encore devant le même problème. Je crois que le Comité n'est pas au courant de la situation. En d'autres termes, vous limitez la compagnie au pétrole qui a passé par une usine de séparation après être sorti du puits. Lorsque vous imposez cette limitation, cela devient une question d'une certaine importance et j'imagine que les membres du Comité aimeraient à l'étudier.

Le TÉMOIN: Oui.

M. GREEN: M. Barrett a dit que ce serait satisfaisant d'insérer une limitation à l'égard des hydrocarbures gazeux.

M. CARRICK: Est-ce vrai?

Le TÉMOIN: Je crois que cette restriction nous embarrasserait, mais je suis absolument certain que nous n'en mourrons pas; ce n'est pas notre désir de voir insérer une restriction dans le bill, mais si le Comité croit devoir le faire, et qu'elle soit limitée au gaz, nous n'en mourrons pas.

M. McILRAITH: Si vous prenez une carte du sud de Cromer et regardez les champs indiqués sur la frontière entre le Manitoba et le Nord-Dakota, vous verrez que vous statuez en réalité que le pétrole provenant de ces puits ne peut être amassé avec celui provenant des autres puits adjacents, mais qu'il doit être rapporté vers le nord-ouest au Canada, traité dans une usine de séparation et transmis ensuite au pipe-line interprovincial. C'est l'implication de l'amendement proposé et je suis bien certain que ce n'est pas là l'intention du Comité. Je suis persuadé que le Comité déciderait . . .

M. HERRIDGE: Le témoin a dit que l'amendement n'empêcherait pas sa compagnie de vivre.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Oui. M. Barrett comprend que l'amendement porte sur le pipe-line principal, et je ne crois pas qu'il restreigne les travaux de l'*Imperial Oil* en vue d'amasser le pétrole.

M. McILRAITH: Vous parlez d'un pipe-line principal. Il se peut que M. Barrett ait une définition, mais je n'ai jamais rencontré personne dans ce domaine qui puisse donner une bonne définition d'un pipe-line principal et d'un embranchement. On peut définir un embranchement en fonction d'un pipe-line principal. Par exemple, si vous avez un pipe-line conduisant d'un champ pétrolifère à une raffinerie à Edmonton, est-ce un embranchement ou un pipe-line principal?

M. WESELAK: La Commission des transports n'aurait-elle pas à se prononcer?

M. McILRAITH: Il ne s'agit pas d'amassage, et c'est l'embarras; mais est-ce qu'il s'agit d'un pipe-line principal ou d'un embranchement? Je ne le sais pas. C'est le genre d'embarras auquel il vous faut faire face.

M. WESELAK: La Commission des transports n'aurait-elle pas à établir ce qu'est un embranchement et un pipe-line principal?

M. McILRAITH: Un embranchement ne peut-être qu'une branche allant vers quelque chose; c'est bien simple; vous parlez d'un embranchement lorsque vous avez un pipe-line interprovincial principal dans la région, mais ce n'est pas si simple lorsque vous arrivez dans des régions où il n'existe pas de pipe-line interprovincial. C'est là l'embarras.

M. BARNETT: Le point ne serait-il pas éclairci si la terminologie employée établissait clairement que c'est un pipe-line transportant du gaz à un marché de consommation; est-ce que cela ne surmonterait pas la difficulté dont on a parlé?

M. GREEN: Je suis d'opinion que la disposition qui a été incorporée dans les autres chartes est parfaitement claire, certainement pour celui qui se donne la peine de lire le statut, alors qu'il y est dit: "à condition que le pipe-line ou les pipe-lines principaux de la compagnie, que ce soit pour le transport ou la transmission du gaz ou du pétrole, soient situés entièrement dans les limites du Canada." La personne moyenne qui lirait ces mots en comprendrait assurément l'effet. En outre, M. Barrett a déclaré qu'il ne veut pas que cette restriction s'applique au pétrole. Je puis voir une certaine raison motivant son objection à ce qu'elle soit si étendue. En même temps, il a dit qu'il consentait à ce qu'elle s'applique au gaz, bien qu'il ait ajouté qu'il aimait autant ne pas l'avoir. C'est bien naturel qu'il préfère ne pas l'avoir. Il désire obtenir sa charte telle que présentée, mais il est disposé à se conformer à la charte que nous avons proposée.

Je dois faire remarquer que d'autres compagnies ont, dans leurs chartes, des restrictions plus étendues que la restriction imposée à la nouvelle compagnie de M. Barrett. Par conséquent, je crois que nous ferions bien de régler la question sur cette base. Personne n'en souffrira si nous agissons de cette manière et nous retiendrons la formule sans placer les autres compagnies dans une situation adverse. En outre, nous épargnerions bien du temps au Comité et à la Chambre, et j'espère que le Comité conviendra de la mise en vigueur de cet amendement.

M. HOSKING: Je crois que c'est purement un problème d'ordre technique. La dimension d'un pipe-line à pétrole est bien différente de celle d'un pipe-line à gaz; et le programme actuel du gouvernement, bien qu'il puisse changer un jour ou l'autre, est qu'il n'y aura pas d'exportation de gaz. Cette exportation ne peut se faire qu'avec un permis de M. Howe ou un permis du ministre du Commerce, et il ne permettra pas l'exportation du gaz.

M. GREEN: Ce n'est pas exact.

M. HOSKING: C'est tout à fait exact. Il ne consent pas à l'exportation du gaz aux États-Unis.

M. GREEN: Ce n'est pas l'attitude du gouvernement. L'attitude du gouvernement est d'exporter tout surplus de gaz et de construire sur le sol canadien le pipe-line principal du gaz en direction de l'est.

M. HOSKING: C'est exact, mais disons que la compagnie désire en exporter. C'est le problème, et la compagnie construit un pipe-line pour pomper le pétrole. C'est un problème différent de pomper du pétrole et du gaz dans le même pipe-line. Un des pipe-lines est d'une dimension beaucoup plus considérable que l'autre, mais il y a du gaz dans le pétrole et on ne peut le séparer. Je ne vois rien de mauvais dans le présent bill tel qu'il existe. Il leur faut creuser des puits et ils en obtiennent du gaz et du pétrole en même temps. Les deux seront pompés dans le même pipe-line tant que le produit ne sera pas rendu à l'usine de séparation.

J'ai été intrigué d'entendre dire que la présente compagnie qui sollicite une charte peut éventuellement demander à une autre compagnie de pétrole de s'associer à l'exploitation de son pipe-line et que cette compagnie aurait le droit absolu de lui faire traverser la frontière jusqu'à ce que le produit atteigne l'usine de séparation; mais tant que la Commission des transports ne vous donnera pas la permission de le faire ou d'exploiter ce pipe-line et tant que le ministre du Commerce n'accordera pas de permission d'exporter ce gaz, je ne vois pas pourquoi nous devrions lier la compagnie à une formule, à des règles et des règlements, afin qu'elle ne puisse construire un pipe-line pour transporter le gaz et le pétrole provenant d'un puits jusqu'à l'usine de séparation, que ce soit aux États-Unis ou au Canada, mais à l'endroit le plus économique.

M. GREEN: Vous rendez-vous compte qu'avec cette charte, la compagnie peut acheter du gaz et faire concurrence au pipe-line *Trans Canada*?

M. HOSKING: La Commission des transports ne le permettrait pas.

M. GREEN: La charte est assez étendue pour permettre à la compagnie d'acheter du gaz dans l'Ouest du pays et faire concurrence à la *Trans Canada*.

Le TÉMOIN: Nous ne pouvons pas faire concurrence au pipe-line de la *Trans Canada* parce que, dans le réseau que nous avons demandé, nous n'avons pas le pouvoir de posséder des hydrocarbures. Un pipe-line à pétrole ne possède pas le pétrole qui est transmis dans le réseau. C'est l'expéditeur qui le possède, tout comme dans le cas de transport par chemin de fer. Toutefois, les pipe-lines à gaz possèdent le gaz dans le pipe-line. Ils l'achètent à une extrémité et le vendent à l'autre extrémité. C'est ce que la *Trans Canada* a fait, mais nous n'avons pas le pouvoir de posséder le gaz ou de le vendre. Dans ces circonstances, je ne vois pas comment nous pourrions constituer une menace quelconque pour une compagnie de pipe-line à gaz, parce que je ne puis voir comment vous pouvez exploiter un tel pipe-line à moins d'être disposés à posséder le gaz qui s'y trouve.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Je ne suis pas contre l'octroi à la compagnie d'une charte pour exporter et vendre du gaz en dehors du Canada. Ce qui m'inquiète, c'est le programme du gouvernement. Il a été déclaré en termes qui ne laissent aucun doute qu'on ne vendra pas de surplus de gaz en dehors du Canada ni tant que le marché de l'Est n'aura pas été satisfait. Alors seulement, le surplus de gaz sera vendu. Je crois que c'est la ligne de conduite actuelle et il nous faut

l'accepter. Mais les proposants du présent bill savent, comme M. McIlraith l'a dit, qu'ils ne peuvent exporter du pétrole sans y trouver une certaine quantité de gaz. Lorsque ce pétrole est exporté, même à Superior, lorsque ce pétrole est exporté par un soi-disant pipe-line purement à pétrole...

M. McILRAITH: Ce pétrole a passé par l'usine de séparation; le pétrole qui se trouve dans le pipe-line allant à Superior est du pétrole après la séparation.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Cela soulève un autre point; si vous maintenez votre demande, vous avez l'expression hydrocarbures liquides et gazeux qui, comme vous le dites, signifie le gaz dont il est question dans le présent bill, parce que vous signalez ne pas pouvoir transporter de pétrole sans le faire passer par une usine de séparation. En vertu du présent bill, vous ne désirez pas faire passer le pétrole par une usine de séparation au Canada, n'est-ce pas?

Le TÉMOIN: Non, ce n'est pas exact.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): C'est le même principe que celui à Superior, n'est-ce pas?

M. McILRAITH: Non.

M. HOSKING: Voici la frontière au sud du Manitoba; vous voyez quatre puits au sud de la frontière et trois ou quatre au nord. On veut recueillir le gaz dans un seul pipe-line et le séparer à un endroit.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): De quel côté de la frontière?

M. HOSKING: Ce n'est pas décidé, mais la compagnie ne peut obtenir de permis pour exporter du gaz actuellement.

M. McILRAITH: Elle n'a pas le pouvoir de posséder du gaz et elle ne peut se lancer dans le commerce d'exportation.

M. HOSKING: Tout ce qu'elle veut c'est de transporter le pétrole à travers la frontière jusqu'à ce qu'elle puisse le séparer.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Supposons que l'usine de séparation soit de l'autre côté de la frontière; en vertu du programme du présent gouvernement, elle ne le pourrait pas.

M. HOSKING: Si le pétrole contenait une certaine quantité de gaz, elle ne le pourrait pas.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Le programme du gouvernement veut qu'aucun gaz...

M. HOSKING: Une quantité très minime simplement.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Cela ne fait pas de différence. Tout le programme est "entortillé", et il faudrait le modifier; c'est une impossibilité absolue; et ces gens ont souligné bien clairement que le programme du gouvernement n'indique pas qu'aucune proportion de gaz ne sera exportée, mais qu'il dit aucun gaz. La Chambre pourrait peut-être modifier cette attitude. Si le gouvernement la modifie, j'en serais ravi. Il faudrait établir une nouvelle ligne de conduite à propos de cette question. Je suis opposé à ce que la compagnie obtienne un permis d'exportation pour le gaz ou le pétrole. Je veux m'assurer que cela ne nous empêchera pas, nous de l'Alberta ou de la Saskatchewan, de vendre notre gaz dans l'Est du Canada ou à d'autres endroits.

M. HOSKING: Je propose que le bill soit accepté tel quel.

M. CARRICK: D'après ce que dit M. Barrett, il est bien évident que c'est le pétrole qui vous intéresse surtout, et que le gaz n'est qu'accidentel, et il est proposé d'insérer dans le paragraphe 6, après le mot hydrocarbure, une clause qui se lirait comme suit:

“A condition que le pipe-line principal ou les pipe-lines pour le transport ou la transmission des hydrocarbures gazeux soient entièrement situés dans les limites du Canada.”

M. Barrett a déclaré que cette clause pourrait lui convenir. Je comprends par là qu'il en serait satisfait, bien que ce ne soit pas tout à fait ce qu'il désire obtenir. Cependant, monsieur Barrett, si vous trouvez que cela vous cause des embarras sérieux, vous auriez toujours la faculté de vous présenter ici et de demander une modification n'est-ce pas? Naturellement, ce serait un peu ennuyeux, mais vous pourriez toujours revenir et présenter un projet de modification. Puis-je avoir une réponse du témoin?

Le TÉMOIN: Je suis d'accord avec vous. Vous comprenez que nous sommes quelque peu nerveux. Nous ne pouvons nous présenter devant le Parlement qu'une fois par année; les puits d'huile peuvent être découverts au milieu de l'année, et le réseau de transport dont nous parlons, c'est-à-dire celui du pétrole, pourrait devenir urgent au cours de cette même année. Il pourrait être construit en deux mois et c'est pour cette raison, cette seule raison, que j'essayais d'obtenir un bill avec des pouvoirs étendus, assuré que j'étais de ne pouvoir prévoir quelle serait la demande pour ce service de transport.

M. CARRICK: Vous seriez satisfait du bill sous réserve de l'amendement qui a été proposé?

M. HOSKING: J'avais proposé d'accepter le bill tel quel.

M. HERRIDGE: Vous ne pouvez présenter pareille proposition.

Le TÉMOIN: J'accepterais l'amendement, mais je préférerais ne pas l'avoir.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Quel est l'amendement?

M. CARRICK: M. Green a proposé qu'après le mot hydrocarbures dans le paragraphe 6...

Le PRÉSIDENT: Nous pouvons y revenir lorsque nous arriverons au paragraphe 6.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Vous pourriez peut-être lire l'amendement?

Le PRÉSIDENT: Nous y reviendrons lorsque nous étudierons le paragraphe 6.

*M. Hamilton (York-Ouest):*

D. Avez-vous une raison particulière de vouloir l'insertion d'une clause concernant les aéronaves et les aérodromes? N'est-ce pas là un pouvoir auxiliaire que vous possédez et dont vous pourriez éventuellement vous servir?—R. La réponse à votre question est la suivante: ce n'est pas un pouvoir auxiliaire que nous pourrions éventuellement utiliser. C'en est un que nous pouvons désirer utiliser, et je ne voudrais pas m'en remettre aux pouvoirs auxiliaires que nous pourrions avoir. Nous avons voulu vous le signaler afin d'avoir la certitude que nous pourrions faire marcher cette partie de l'entreprise.

D. C'est sous réserve des règlements du ministère des Transports, n'est-ce pas?—R. Absolument.

D. La compagnie a-t-elle l'intention d'utiliser ses propres aéronefs, ou d'en louer de gens de l'extérieur?

M. B. H. MACKENZIE (*Agent exécutif de Westspur Line Company*): Ce pourrait être l'une ou l'autre de ces deux éventualités. Nous pourrions utiliser nos propres aéronefs, si notre économie le justifiait. C'est réellement le point important. Si non, nous pourrions louer des aéronefs commerciaux dûment libencés.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Ces aéronefs seraient-ils achetés particulièrement par la *Westspur Pipe Line* ou vous seraient-ils fournis par l'*Imperial Oil*.

M. B. H. MACKENZIE: Si elle en avait besoin, la *Westspur* achèterait les aéronefs.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Existe-t-il un dépôt d'aéronefs que l'*Imperial Oil* peut répartir parmi ses diverses filiales, ou quelque chose du genre?

M. B. H. MACKENZIE: Non.

Le PRÉSIDENT: Le préambule est-il adopté?

Adopté.

La clause 1 est-elle adoptée?

Adopté.

La clause 2 est-elle adoptée?

Adopté.

La clause 3 est-elle adoptée?

3. Le capital social de la compagnie consiste en 2 millions d'actions sans valeur nominale ou au pair.

Le SECRÉTAIRE DU COMITÉ: Il y a une motion à propos du droit sur le présent bill.

M. BYRNE: Je propose cette motion.

Le SECRÉTAIRE DU COMITÉ: L'objet de cette motion est de permettre à la Chambre d'évaluer le droit sur le présent bill. La voici:

Aux fins de prélever un droit sur le capital social, qui n'aura pas de valeur nominale ou au pair, le Comité recommande que chaque action soit censée avoir une valeur de \$10.

Le témoin veut faire une déclaration à cet égard.

Le TÉMOIN: Les détails techniques m'échappent, mais nous avons préparé une déclaration sous serment à l'effet que le capital social sera de 2 millions d'actions sans valeur nominale ou au pair, émises en considération, mais ne devant pas excéder en tout 20 millions de dollars, soit \$10 l'action.

M. BYRNE: Je propose cette motion.

Le PRÉSIDENT: M. Byrne propose, appuyé par M. Lafontaine, que les actions sans valeur au pair soient évaluées à \$10 pour les fins du prélèvement des droits sur le bill. Ceux qui sont pour? Ceux contre?

La motion est adoptée. La clause 3 est-elle adoptée?

Adopté.

La clause 4 est-elle adoptée?

Adopté.

La clause 5 est-elle adoptée?

Adopté.

La clause 6 est-elle adoptée?

6. Subordonnement aux dispositions de toute loi générale adoptée par le Parlement et se rapportant aux pipe-lines pour le transport et la transmission de pétrole brut et d'autres hydrocarbures liquides et gazeux, la Compagnie peut:

- a) à l'intérieur du Canada, dans les territoires du Nord-Ouest et dans les provinces de Colombie-Britannique, d'Alberta, de Saskatchewan et de Manitoba, et à l'extérieur du Canada, construire, acheter, louer ou autrement acquérir et détenir, développer, mettre en service, entretenir, contrôler, louer, mort-gager, grever de privilèges, vendre, transporter ou autrement aliéner et faire valoir tout et tous pipe-lines interprovinciaux et extra-provinciaux reliant une province à une autre ou à d'autres ou se prolongeant au delà des limites d'une province, ainsi que les ouvrages et appartenances qui s'y rapportent pour l'amassage, le traitement, la transmission, le transport, l'emmagasinage et la livraison de pétrole brut et d'autres hydrocarbures liquides et gazeux; posséder, louer, vendre, mettre en service et maintenir des aéronefs et des aérodromes pour les fins de son entreprise, ainsi que les aménagements nécessaires au service de ces aéronefs et aérodromes; posséder, louer, mettre en service et entretenir des réseaux de communication téléphonique, télétypique et télégraphique entre stations et, subordonnement à la *Loi sur la radio*, ainsi qu'à toute autre loi concernant la radio, posséder, louer, mettre en service et entretenir des aménagements de communication radiophonique entre stations;
- b) acheter, détenir, louer, vendre, améliorer, échanger ou autrement faire le commerce de biens immobiliers ou de tout intérêt et droit y afférant, en loi ou en équité, ou autrement quelconques, et faire le commerce de toute portion des terrains et biens ainsi acquis; elle peut les subdiviser en lots à bâtir et, d'une façon générale, les disposer en lots, rues et emplacements de construction pour fins résidentielles ou autres; y construire des rues et des réseaux de drainage et d'égouttage nécessaires, et y faire des constructions pour fins résidentielles ou autres; fournir à tout bâtiment ainsi construit, ou aux autres bâtiments construits sur ces terrains, la lumière électrique, la chaleur, le gaz, l'eau ou autres commodités; les louer ou vendre, soit à ses propres employés, soit à d'autres, aux termes et conditions paraissant s'imposer; et
- c) exercer, accessoirement et incidemment aux fins ou objets énoncés dans la présente loi, les pouvoirs suivants, à moins que ces pouvoirs ou l'un d'entre eux ne soient expressément exclus par la présente loi, savoir: les pouvoirs énoncés aux alinéas a) à bb) inclusivement du premier paragraphe de l'article 14 de la *Loi des compagnies*.

Il y aura un amendement.

M. GREEN: Je propose l'amendement que M. Carrick a lu il y a quelques minutes. Je crois qu'il l'a encore en main.

M. CARRICK: Je l'ai pris sur ce que vous avez lu.

Le TÉMOIN: Dois-je le lire? L'amendement est à l'effet d'insérer après le mot "hydrocarbures" à la clause 6, les mots suivants:

à condition que le pipe-line principal ou les pipe-lines pour le transport ou la transmission des hydrocarbures gazeux soient entièrement situés dans les limites du Canada.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Nous avons débattu il y a quelque temps la question des pipe-lines principaux et des embranchements.

Le TÉMOIN: Là réside la difficulté.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Il me semble que c'est chose difficile. Il y a les mots "pipe-line principal" et "pipe-lines", et je crois que les deux devraient être convenablement définis. Je ne veux pas voter sur une chose qui, ainsi que l'a déclaré M. McIlraith, pourrait prêter à confusion. Cela ne ferait qu'ajouter à la confusion.

M. GREEN: Il s'agit de faire concorder le paragraphe avec la réserve qui se trouve dans les autres chartes avec cette exception toutefois que la présente compagnie a l'avantage de retrancher le mot pétrole. La réserve ne s'applique pas au pétrole alors que dans les autres cas, elle s'y applique. Ici, elle s'appliquera seulement au gaz.

M. HOSKING: C'est un problème d'ordre purement technique, et je ne vois pas pourquoi il devrait être gâché par des restrictions. Si vous étiez un ingénieur d'entreprise ayant un puits d'un côté de la frontière et un autre de l'autre côté, que vous vouliez ne pomper que du pétrole et constatiez que parce qu'il se trouve une certaine quantité de gaz dans ce pétrole vous ne pouvez le pomper à travers la frontière, je suis persuadé que vous vous demanderiez quels sont, à la Chambre des communes, les idiots qui vous empêchent de relier le tout. Pour moi, c'est assurément un problème d'ordre technique. Ceux qui s'occupent du pétrole ne veulent pas être ennuyés par le gaz mais, malheureusement, ils ne peuvent avoir le pétrole sans le gaz. Vous n'allez certainement pas les empêcher de pomper ce gaz en dehors de leurs usines de séparation sans tous ces ennuis.

M. SMALL: Il y a bien du gaz dans le présent bill.

M. HOSKING: Ces compagnies pétrolifères ne possèdent pas le gaz, elles n'ont pas le pouvoir d'en posséder, et aucune n'a le droit d'en expédier à l'extérieur sans obtenir un permis. Les restrictions à cet égard sont si sévères actuellement que cela n'aurait absolument aucun sens. Pourquoi gâcher l'exploitation d'un champ pétrolifère lorsque vous parlez d'une chose dont les exploitants ne veulent pas? Lorsque le pétrole sort de terre, il est mélangé avec le gaz et ils ne peuvent en faire la séparation.

M. GREEN: Vous allez beaucoup plus loin que M. Barrett qui a déclaré que la présente compagnie peut exploiter.

M. HOSKING: Sa compagnie le peut, mais il peut y en avoir d'autres qui ne le peuvent pas.

M. GREEN: Il a dit qu'elle peut exploiter avec cette disposition. M. Barrett a un amendement dactylographié qu'il vient justement de lire.

M. JAMES: Alors?

M. GREEN: Je n'ai pas apporté cet amendement dactylographié. Nous avons convenu de prendre du pétrole dans cette province. Vous allez beaucoup plus loin que lui.

M. HOSKING: Non.

M. GREEN: Vous semblez ne pas tenir compte de la ligne de conduite de votre ministre à propos du gaz; c'est votre gouvernement qui a pris cette attitude. Maintenant, le Sénat nous transmettra d'autres bills où surgira le même cas et si vous accordez cette charte sans restriction à l'*Imperial Oil*, les autres compagnies voudront obtenir les leurs sans réserves. Je propose que nous agissions de façon que nous n'ayons pas à débattre de nouveau la question à la Chambre pendant de longues heures. La compagnie est satisfaite de l'amendement.

Le TÉMOIN: Elle ne l'est pas.

M. GREEN: Pourquoi irions-nous plus loin et refuser cet amendement?

Le TÉMOIN: Nous ne connaissons pas la fonction du gouvernement dans un bill comme celui-ci, mais ce bill a été soumis dans sa forme primitive au ministère des Transports; je ne sais pas s'ils l'ont accepté mais...

M. McILRAITH: Le ministère a déclaré qu'il ne s'y opposait pas. Cela ne signifie pas, à mon avis, une approbation. Je ne crois pas non plus que le ministère se soit placé dans la situation d'approuver une loi privée.

M. HAHN: Le témoin pourrait-il nous dire le nombre de champs pétrolifères que sa compagnie contrôle le long de la frontière et qui pourraient être atteints par le bill?

Le TÉMOIN: Nous n'en contrôlons aucun dans le sens que nous avons ou que nous nous attendons d'avoir toute la production. Nous avons des droits miniers et particuliers dans toute cette région ordinairement comme sur un échiquier, de sorte que nous pouvons posséder un puits, quelqu'un en posséder un autre et que nous pouvons subséquemment en posséder un troisième.

M. HAHN: En exploitez-vous actuellement?

Le TÉMOIN: Oui, à Alide et à Frobisher où nous avons des intérêts considérables. Nous possédons peut-être 20 p. 100 dans une entreprise en commun et 30 p. 100 dans une autre.

M. HAHN: Sur la frontière entre le Canada et les États-Unis?

Le TÉMOIN: Il n'y a pas de mises en commun chevauchant la frontière actuellement, mais les puits ont été creusés si près de la frontière que nous croyons qu'au cours des travaux, quelques-uns d'entre eux peuvent la traverser.

M. HOSKING: Donnons-leur la liberté de pomper leur pétrole jusqu'à une usine de séparation.

Le TÉMOIN: La présente disposition nous impose des restrictions à cet égard, et il nous faut construire deux usines de séparation, une de chaque côté de la frontière.

M. BYRNE: Si l'amendement restreint d'une façon quelconque le pompage d'un mélange de gaz et de pétrole, je ne crois pas que nous devrions l'adopter. S'il s'applique strictement au gaz naturel nous une forme consumable, il est acceptable. En raison du fait que nous avons déclaré ne pas devoir empêcher la compagnie de recueillir du pétrole, alors, s'il y a une combinaison de pétrole et de gaz et que le gaz ne puisse être utilisé avant d'être séparé, je ne crois pas que nous devrions accepter l'amendement.

M. CARRICK: M. Hosking a exprimé ses vues sur l'effet de l'amendement, si ce dernier est adopté. Tenant compte du fait que la restriction ne s'applique qu'aux pipe-lines transportant du gaz, M. Barrett peut-il nous dire si la compagnie doit subir les inconvénients dont a parlé M. Hosking.

Le TÉMOIN: Mon embarras vient de ce que je ne sache pas réellement ce qu'est un pipe-line principal. M. McIlraith a parlé d'un pipe-line s'étendant d'un puits en production jusqu'à une raffinerie; quel est-il? Il se peut que ce soit un très court pipe-line et qu'un puits situé près de là ait un embranchement, mais étant donné le contrôle que le ministère des Transports exerce sur nous, je ne sais plus. Je suis bien au courant des pipe-lines d'amassage; ce sont des pipe-lines qui recueillent le pétrole des puits particuliers pour le conduire à un point central d'amassage. Mais, à partir de là, je ne crois pas que qui que ce soit d'entre nous connaisse la différence entre un embranchement et un pipe-line principal.

M. WESELAK: A la condition d'avoir un permis d'exportation, vous pouvez encore amasser du pétrole canadien du côté américain de la frontière.

Le TÉMOIN: Je lis ce qui est dit dans la charte de la *Trans Canada Pipe Lines* et il en est de même de toutes les chartes de compagnies tombant sous la juridiction canadienne et qui veulent exporter du gaz. On lit aussi dans la même clause 6 a):

La compagnie peut acheter ou autrement acquérir, fabriquer, raffiner, traiter, transmettre, transporter et vendre, ou autrement aliéner et distribuer du gaz naturel et artificiel.

Nous avons mentionné tous ces produits. C'est vers le milieu du paragraphe 6 a) de la charte de la *Trans Canada*. C'est complètement exclu de notre charte.

M. CARRICK: Vous nous avez dit que vos hydrocarbures gazeux comprendraient le gaz?

Le TÉMOIN: Oui, mais il n'y a rien qui se rapporte à l'achat.

Le PRÉSIDENT: L'amendement est-il adopté?

Mis aux voix, l'amendement est rejeté.

La clause 6 est-elle adoptée?

Adopté.

La clause 7 est-elle adoptée?

Adopté.

La clause 8 est-elle adoptée?

Adopté.

La clause 9 est-elle adoptée?

Adopté.

La clause 10 est-elle adoptée?

Adopté.

Le titre est-il adopté?

Adopté.

Le bill est-il adopté?

Adopté.

Doit-je faire rapport du bill sans amendement?

Adopté.

CHAMBRE DES COMMUNES

Deuxième session de la vingt-deuxième Législature

1955

---

COMITÉ PERMANENT

DES

# CHEMINS DE FER, CANAUX ET LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES

Président: M. H. B. McCULLOCH

---

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule 5

---

Bill n° 374 (X-11 du Sénat) intitulé: "Loi constituant en corporation  
*Petroleum Transmission Company*".

Bill n° 375 (X-12 du Sénat) intitulé: "Loi constituant en corporation  
*Yukon Pipelines Limited*".

Bill n° 378 (W-11 du Sénat) intitulé: "Loi constituant en corporation  
*S & M Pipeline Limited*".

---

SÉANCE DU MARDI 24 MAI 1955

---

TÉMOINS:

M. R. C. Merriam, avocat, et M. D. A. McIlraith, Q.C., agent parlementaire,  
tous deux d'Ottawa; et M. R. A. Cruickshank, gérant général de la *Canadian  
Devonian Petroleums Limited*, de Regina.

EDMOND CLOUTIER, C.M.G., O.A., D.S.P.  
IMPRIMEUR DE LA REINE ET CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE  
OTTAWA, 1955

COMITÉ PERMANENT  
DES  
CHEMINS DE FER, CANAUX ET LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES

*Président:* M. H. B. McCulloch

et

MM.

Barnett	Goode	Lavigne
Batten	Gourd ( <i>Chapleau</i> )	Leboe
Bonnier	Green	McIvor
Boucher ( <i>Châteauguay- Huntingdon-Laprairie</i> )	Habel	Meunier
Buchanan	Hahn	Montgomery
Byrne?	Hamilton ( <i>Notre-Dame- de-Grâce</i> )	Murphy ( <i>Lambton-Ouest</i> )
Campbell?	Hamilton ( <i>York-Ouest</i> )	Murphy ( <i>Westmorland</i> )
Carrick	Harrison	Nesbitt
Carter	Healy	Nicholson
Cauchon	Herridge	Nickle
Cavers	Hodgson	Nixon
Clark	Hollowach	Nowlan
Decore	Hosking	Purdy
Deschatelets	Howe ( <i>Wellington-Huron</i> )	Ross
Dupuis	James	Small
Ellis	Johnston ( <i>Bow-River</i> )	Stanton
Follwell	Kickham	Viau
Gagnon	Lafontaine	Villeneuve
Gauthier ( <i>Lac-Saint- Jean</i> )	Langlois ( <i>Gaspé</i> )	Vincent
		Weselak

*Secrétaire du Comité,*  
ERIC H. JONES.

## ORDRES DE RENVOI

CHAMBRE DES COMMUNES  
VENDREDI 20 mai 1955.

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

Bill n° 374 (X-11 du Sénat) intitulé: “Loi constituant en corporation *Petroleum Transmission Company*”.

Bill n° 375 (X-12 du Sénat) intitulé: “Loi constituant en corporation *Yukon Pipelines Limited*”.

Bill n° 378 (W-11 du Sénat) intitulé: “Loi constituant en corporation *S & M Pipeline Limited*”.

MERCREDI 25 mai 1955.

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

*Certifié conforme*

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

## RAPPORTS A LA CHAMBRE

LUNDI 16 mai 1955.

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

## NEUVIÈME RAPPORT

Votre Comité a étudié le Bill n° 283 (N-9 du Sénat), intitulé: "Loi constituant en corporation *Westpur Pipe Line Company*", et a décidé d'en faire rapport sans modification.

L'article 3 du Bill n° 283 prévoit que le capital social consiste en deux millions d'actions sans valeur nominale ou au pair. Votre Comité recommande qu'aux fins de la perception des droits prévus par le paragraphe 3 de l'article 93 du Règlement, chaque action soit censée représenter une valeur de dix dollars.

Une copie des témoignages entendus à l'égard dudit bill est annexée au présent rapport.

Le tout respectueusement soumis.

*Le président,*

H. B. McCulloch.

MERCREDI 25 mai 1955.

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

## DIXIÈME RAPPORT

Votre Comité a étudié le Bill n° 374 (X-11 du Sénat) intitulé: "Loi constituant en corporation *Petroleum Transmission Company*", et décide d'en faire rapport sans modification.

Votre Comité a également étudié le Bill n° 375 (X-12 du Sénat) intitulé: "Loi constituant en corporation *Yukon Pipelines Limited*", et décide d'en faire rapport avec l'amendement suivant:

*Article 6 a)*

Page 2, ligne 35, après l'expression "pipe-lines", insérer ce qui suit:

" , à condition que le ou les pipe-lines principaux pour la transmission du gaz et des hydrocarbures gazeux soient entièrement situés à l'intérieur du Canada".

L'article 3 du Bill n° 375 prévoit un capital social d'un million d'actions sans valeur nominale ou au pair. Le Comité recommande qu'aux fins de la perception des droits prévus par le paragraphe 3 de l'article 93 du Règlement, chacune de ces actions soit censée représenter une valeur de cinq dollars.

Votre Comité a aussi étudié le Bill n° 378 (W-11 du Sénat) intitulé: "Loi constituant en corporation *S & M Pipeline Limited*", et décide d'en faire rapport avec l'amendement suivant:

*Article 6 a)*

Page 3, lignes 34 et 35, après l'expression "pipe-lines", insérer ce qui suit:

" , à condition que le ou les pipe-lines principaux pour la transmission du gaz et des hydrocarbures gazeux soient entièrement situés à l'intérieur du Canada".

L'article 3 du Bill n° 378 prévoit un capital social consistant, en partie, en un million d'actions sans valeur nominale ou au pair. Le Comité recommande qu'aux fins de la perception des droits prévus par le paragraphe 3 de l'article 93 du Règlement, chacune de ces actions soit censée représenter une valeur de deux dollars.

Un exemplaire des témoignages entendus à l'égard des trois bills est annexé au présent rapport.

Le tout respectueusement soumis.

*Le président suppléant,*  
HENRY A. HOSKING.



## PROCÈS-VERBAL

MARDI 24 mai 1955.

Le Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques se réunit à 11 heures du matin aujourd'hui.

*Présents:* MM. Barnet, Batten, Boucher (*Châteauguay-Huntingdon-Laprairie*), Byrne, Campbell, Carter, Deschâtelets, Gourd (*Chapleau*), Green, Habel, Hahn, Hamilton (*Notre-Dame-de-Grâce*), Hamilton (*York-Ouest*), Harrison, Holowach, Hosking, Howe (*Wellington-Huron*), Lafontaine, Lavigne, Leboe, McIvor, Murphy (*Lampton-Ouest*), Murphy (*Westmorland*), Nesbitt, Nicholson, Nickle, Nowlan et Purdy.

*Aussi présents:* M. F. T. Fairey, M.P., parrain du bill n° 374; M. G. J. McIlraith, M.P., parrain des bills n°s 375 et 378; M. R. C. Merriam, avocat, représentant M. D. K. MacTavish, Q.C., agent parlementaire; M. D. A. McIlraith, Q.C., agent parlementaire; M. C. J. Rogers, président de la *British Columbia-Yukon Railway Company* de Vancouver; et M. R. A. Cruickshank, gérant général de la *Canadian Devonian Petroleum Limited* de Regina.

Le secrétaire du Comité annonce que le président et le vice-président sont absents pour des raisons de force majeure. Alors, sur la proposition de M. Habel, il est résolu que M. Hosking agira comme président de la séance. M. Hosking occupe le fauteuil présidentiel.

Sur la proposition de M. McIvor,

*Il est résolu:* Que le Comité fera imprimer 750 exemplaires en anglais et 200 en français de ses procès-verbaux et témoignages, concernant les trois bills à l'ordre du jour, soit les bills n°s 374, 375 et 378.

Le Comité procède à l'étude du bill n° 374 (X-11 du Sénat) intitulé: "Loi constituant en corporation *Petroleum Transmission Company*".

M. Fairey, parrain du bill, en explique l'objet et répond aux questions qu'on lui pose.

M. Merriam, appelé, est interrogé, puis se retire.

Le Comité étudie le bill, article par article. Le préambule et les articles 1 à 5 inclusivement sont adoptés.

*A l'article 6:*

Il est proposé par M. Green, appuyé par M. Hahn,

Que l'article 6, alinéa *a*), soit modifié par l'insertion, après les mots "ainsi que dans" p. 2, ligne 22, des mots suivants:

"le Yukon,".

Après débat, l'amendement est rejeté par 12 voix contre 11.

Après l'adoption des articles 6 à 11 inclusivement et du titre, le bill est adopté.

*Il est ordonné:* Que le président fasse rapport dudit bill à la Chambre sans modification.

Le Comité passe ensuite à l'étude du bill n° 375 (X-12 du Sénat) intitulé: "Loi constituant en corporation *Yukon Pipelines Limited*".

M. G. J. McIlraith, parrain du bill, en expose l'objet et répond aux questions qu'on lui pose.

A la suite de l'étude du bill, article par article, le préambule et les articles 1 et 2 sont adoptés.

*Sur l'article 3:*

Une déclaration, soumise au nom des promoteurs, porte que un million d'actions sans valeur nominale ou au pair doivent être émises pour une valeur ne devant pas dépasser dans l'ensemble 5 millions de dollars.

Sur la proposition de M. Byrne,

*Il est résolu:* Que, en vue de la perception du droit prévu sur le capital social par les dispositions du paragraphe 3 de l'article 93 du Règlement, le Comité recommande que ledit droit soit fondé sur un capital totalisant 5 millions de dollars.

*Sur l'article 6:*

M. D. A. McIlraith, Q.C., est appelé; il déclare que les promoteurs acceptent une disposition limitative du bill prescrivant que le pipe-line ou les pipe-lines principaux soient situés entièrement à l'intérieur du Canada.

Après débat, sur la proposition de M. Habel,

*Il est résolu:* Que l'alinéa a) de l'article 6, soit modifié par l'insertion de ce qui suit après l'expression "pipe-line", page 2, ligne 35:

" , à condition que le ou les pipe-lines principaux pour la transmission du gaz et des hydrocarbures gazeux soient entièrement situés à l'intérieur du Canada".

L'article 6, ainsi modifié, est adopté; les articles 7 à 11 inclusivement et le titre du bill sont adoptés; le bill, tel qu'il a été modifié, est adopté.

*Il est ordonné:* Que le président fasse rapport à la Chambre dudit bill, tel qu'il a été modifié, et lui demande d'approuver la recommandation du Comité relative aux droits à percevoir sur le capital social.

Le Comité passe à l'étude du bill n° 378 (W-11 du Sénat), intitulé: "Loi constituant en corporation *S & M Pipeline Limited*".

M. G. J. McIlraith, parrain du bill, en expose l'objet. M. Cruickshank et M. D. A. McIlraith répondent aux questions.

Après étude du bill, article par article, le préambule de même que les articles 1 et 2 sont adoptés.

*Sur l'article 3:*

Une déclaration formulée au nom des promoteurs demande que la partie du capital social consistant en un million d'actions sans valeur nominale ou au pair soit émise pour une valeur ne devant pas dépasser deux millions de dollars.

Sur la proposition de M. Habel,

*Il est résolu:* Que, aux fins de la perception du droit prévu sur cette portion du capital social consistant en un million d'actions sans valeur nominale ou au

pair, en vertu des dispositions du paragraphe 3 de l'article 93 du Règlement, le Comité recommande que ledit droit soit fondé sur un capital totalisant deux millions de dollars.

Les articles 3, 4 et 5 sont adoptés.

*Sur l'article 6:*

M. D. A. McIlraith, Q.C., déclare que les promoteurs acceptent une disposition limitative du bill prescrivant que le pipe-line ou les pipe-lines principaux soient situés entièrement à l'intérieur du Canada.

Après débat, sur la proposition de M. Habel,

*Il est résolu:* Que l'alinéa a) de l'article 6 soit modifié par l'insertion de ce qui suit, à la page 3, lignes 34 et 35, après l'expression "pipe-lines":

“, à condition que le ou les pipe-lines principaux pour la transmission du gaz et des hydrocarbures gazeux soient entièrement situés à l'intérieur du Canada”.

L'article 6, ainsi modifié, est adopté; les articles 7 à 11 inclusivement et le titre sont adoptés. Le bill, tel qu'il a été modifié, est adopté.

*Il est ordonné:* Que le président fasse rapport à la Chambre du bill, tel qu'il a été modifié, et lui demande d'approuver la recommandation du Comité relative aux droits à percevoir sur le capital social.

A midi et demi, le Comité s'ajourne pour se réunir sur la convocation du président.

*Le secrétaire du Comité,*  
Eric H. Jones.



## TÉMOIGNAGES

MARDI 24 mai 1955,  
11 heures du matin.

Le SECRÉTAIRE DU COMITÉ: Messieurs, je constate que nous sommes en nombre. Comme le président et le vice-président sont absents pour des raisons de force majeure, je vous prie de nommer un président intérimaire.

M. HABEL: Je propose M. Hosking comme président intérimaire de la séance.

M. McIVOR: J'appuie la proposition.

Le SECRÉTAIRE DU COMITÉ: Y a-t-il des membres du Comité qui désirent proposer d'autres noms? Nous sommes saisis d'une seule proposition.

Le SECRÉTAIRE DU COMITÉ: Je déclare donc M. Hosking élu président intérimaire. Monsieur Hosking, voulez-vous prendre le fauteuil.

Le PRÉSIDENT INTÉRIMAIRE (*M. H. A. Hosking*): Messieurs, nous avons à examiner trois projets de loi constituant en société des entreprises de pipe-lines. Je demande d'abord que quelqu'un propose l'impression du nombre requis d'exemplaires des procès-verbaux et témoignages, en anglais et en français.

M. McIVOR: Monsieur le président, je propose, appuyé par M. Green, que le Comité fasse imprimer 750 exemplaires en anglais et 200 en français des procès-verbaux et témoignages relatifs aux trois bills inscrits au Feuilleton soit les bills n<sup>os</sup> 374, 375 et 378.

Le PRÉSIDENT INTÉRIMAIRE: Vous avez entendu la proposition. Sera-t-elle adoptée?

Adoptée.

Le premier projet de loi est le bill n<sup>o</sup> 374 (X-11 du Sénat) intitulé: "Loi constituant en corporation *Petroleum Transmission Company*".

Monsieur Fairey, comme parrain du bill, désirez-vous expliquer le bill maintenant?

M. FAIREY: Oui, monsieur le président. Il s'agit d'un projet de loi tendant à constituer en corporation la *Petroleum Transmission Company*. Cette compagnie est une filiale de la *Pacific Pipe Line*. Elle demande l'autorisation de construire un pipe-line, ou plutôt un réseau de conduites destinées à recueillir la production des puits aménagés dans le nord de la Colombie-Britannique et de l'Alberta. La compagnie se propose de construire ce qu'on appelle communément un réseau de conduites pour recueillir les produits et les déverser ensuite dans une conduite de transport ordinaire. Si je comprends bien, l'évolution de cette région semble tendre vers le nord-ouest; il est donc possible que les ramifications de la compagnie s'étendent au Yukon et en Alaska. Bien qu'elle ne songe pas, pour le moment, à construire une telle conduite, elle demande l'autorisation de le faire parce que le très rapide développement de ces régions peut éventuellement rendre nécessaire l'exécution du projet. Je crois que c'est à peu près tout ce que j'ai à dire, monsieur le président, à moins qu'on n'ait des questions à me poser.

Le PRÉSIDENT INTÉRIMAIRE: Veuillez faire entrer l'agent parlementaire, s'il vous plaît.

M. GREEN: Quelles seront les relations entre cette compagnie et la *West Coast Transmission Limited*?

M. FAIREY: Elle vendra ses produits à la *West Coast Transmission Limited*, qui desservira, comme vous le savez, Vancouver et les États du nord-ouest. C'est donc la production de ces puits qui, par l'intermédiaire de la *West Coast Transmission*, alimentera la région de Vancouver et l'intérieur de la Colombie-Britannique.

M. GREEN: Les demandeurs de cette charte sont aussi les membres originaires de la *West Coast Transmission*?

M. FAIREY: Oui, c'est exact, et aussi de la *Pacific Petroleum*.

M. NESBITT: Quelle sera la base de l'affaire? Un régime de redevances?

M. FAIREY: Je ne saurais dire. Peut-être M. Merriam pourra-t-il répondre à cette question.

**M. R. C. Merriam, avocat représentant M. D. K. MacTavish, Q.C., agent parlementaire, est appelé:**

Le TÉMOIN: Monsieur le président, je ne crois pas pouvoir donner une réponse précise. Dans l'établissement des plans à longue portée, on n'en est pas encore arrivé à l'étude de ce point en particulier. Il se peut fort bien que l'on adopte un régime de redevances. Il se peut aussi que l'on adopte un régime de ventes pures et simples.

*M. Hahn:*

D. Si je comprends bien, vous recueillez ou projetez de recueillir tout le pétrole du Nord-Ouest pour le vendre à la *West Coast Transmission*, à moins que la société en cause soit une filiale de la *West Coast Transmission*?—R. La parenté juridique s'explique ainsi: c'est, en fait, la *Pacific Petroleum* qui est la compagnie mère. La *Petroleum Transmission* en sera une filiale. La *West Coast Transmission* sera une société en régie publique dans laquelle la *Pacific Petroleum* sera très étroitement intéressée. Il y aura là évidemment des liens bien définis, mais comment va fonctionner l'amalgame de cette nouvelle compagnie, de la *West Coast Transmission* et de la *Pacific Petroleum*, c'est là quelque chose dont l'étude ne semble pas encore avoir été poussée jusqu'à sa conclusion logique.

La situation actuelle, messieurs, se résume à ceci que, par suite des dernières prospections mentionnées par M. Fairey ainsi que des fonds considérables engagés par la *Pacific Petroleum* dans le nord de l'Alberta et de la Colombie-Britannique, surtout en vue de trouver du gaz pour alimenter les conduites de la *West Coast*, on a aussi découvert du pétrole; une bonne partie du gaz est du gaz humide. Il faut donc extraire de ce gaz humide ses sous-produits: gaz naturel, butane, propane,—car ceux-ci ne peuvent être transportés simultanément par les mêmes conduites que le gaz sec; ainsi, la compagnie va se trouver un jour, si la canalisation de la *West Coast* ne peut être utilisée, en possession d'une quantité de sous-produits dont il serait inéconomique de ne pas assurer l'emploi, et il y aurait là un gaspillage insensé des ressources naturelles du pays si on les laissait aller en pure perte. Il va de soi qu'un plan complémentaire s'impose pour mettre ces sous-produits sur le marché.

En somme, tout cela se rattache au problème que soulèvent les puits établis par la *Pacific Petroleum*; autrement dit, bien que pionniers de l'entreprise, ils ne peuvent pas au moyen d'un système unique transporter les sous-produits: utane, gaz naturel, propane; il leur faut nécessairement établir un nouveau réseau de conduites.

Quant à savoir comment cela va fonctionner à la longue, il y a deux solutions possibles, mais, je le répète, rien n'est encore définitivement arrêté. Ils pourraient (c'est pourquoi ils en demandent l'autorisation) être forcés d'aménager une canalisation vers l'ouest, ou vers l'est ou même vers le nord, car les puits se trouvent dans le nord de l'Alberta et de la Colombie-Britannique. S'ils dirigeaient la canalisation vers l'ouest, ils pourraient ensuite la prolonger jusqu'à Vancouver ou Prince-Rupert. Orientée vers l'est, à partir de la Colombie-Britannique, elle devrait franchir la frontière interprovinciale; une orientation ouest à partir du nord de l'Alberta nécessiterait aussi le croisement de cette frontière. On pourrait donc diriger le pipe-line vers l'est, vers l'ouest ou vers le nord. D'autre part, ils pourraient, par exemple, trouver simplement un moyen de transporter ces produits vers les pipe-lines déjà construits, disons par la *Transmountain Company* vers l'ouest et la *Trans-Canada* vers l'est; dans chaque cas, le transport des produits vers les pipe-lines principaux nécessiterait un réseau de conduites (*grid system*). On pourrait même proposer une troisième solution, laquelle comporterait naturellement un réseau de conduites encore plus complexe, qui se rattacherait au pipe-line de la *West Coast Transmission*.

D. C'est sans doute en vue du raffinement du pétrole que vous rejoindriez *Transmountain*? R. Il est possible que ce soit là la meilleure formule.

D. Aucune entente n'est encore intervenue à ce sujet? R. Non, il n'existe encore d'entente d'aucune sorte. Tout simplement, les promoteurs ont prévu que ces produits deviendraient accessibles dans un avenir relativement proche; ce qu'ils demandent pour le moment c'est l'autorisation de s'assurer les moyens d'en disposer suivant une méthode qu'il s'agira de déterminer plus tard, quand le besoin s'en fera sentir.

*M. Nesbitt:*

D. Monsieur Merriam, ne voyez-vous pas quelque contradiction entre le 1<sup>er</sup> paragraphe de l'article 9 et l'article 11? R. Non, je ne crois pas qu'il y ait contradiction. Vous voulez dire à l'article 10?

D. Non, à l'article 9 (1) et à l'article 11. On dirait qu'il y a contradiction. R. Je ne le pense pas, car l'article 9 traite d'une catégorie particulière de personnes, savoir, les actionnaires de la compagnie. L'article 11 . . .

D. Il est dit à l'article 11: "La compagnie peut payer une commission à quelque personne que ce soit, en considération de sa souscription ou de son engagement à souscrire" . . . R. Je crois que ceci se rapporte plutôt à la vente des titres et au paiement d'une commission aux courtiers; ces dispositions se trouvent dans toutes les demandes de pipe-lines. Cette formule, notamment, est la même que celles que nous retrouverons dans les autres bills.

D. Autre question l'alinéa b) de l'article 6, qui est assez long, parle du pouvoir d'acheter, de détenir, de louer, etc., lorsqu'il s'agit d'une collectivité existante. Qu'est-ce que la compagnie envisage pour l'avenir aux termes de cet alinéa? R. Je crois pouvoir dire en toute franchise, monsieur, que cette compagnie, notamment, n'envisage rien de particulier pour l'avenir aux termes de l'alinéa visé. Là encore, il s'agit d'une formule consacrée dans les demandes

et les bills concernant les pipe-lines. Cet alinéa a été inséré dans le bill comme allant de soi. Il est concevable, en effet, que plusieurs de ces pouvoirs soient absolument indispensables pour construire un pipe-line.

D. J'ai plus particulièrement en vue l'alinéa b) de l'article 6, où il est dit :

...faire le commerce de tous biens réels ou personnels, mobiliers ou immobiliers, ou de tout intérêt et droit y afférent, en loi ou en équité, ou autrement quelconques, et faire le commerce de toute portion des terrains et biens ainsi acquis; elle peut les subdiviser en lots à bâtir et d'une façon générale, les disposer en lots, rues et emplacements de construction pour fins résidentielles ou autres; y construire des rues. . .

Et ainsi de suite.—R. Je ne crois pas que ces dispositions s'appliquent au pipe-line en cause et non aux autres. Je ne connais pas suffisamment les faits relatifs aux demandes de pipe-lines présentées au Parlement pour savoir pourquoi on a inséré cela dans l'original.

M. FAIREY: Cela pourrait cependant porter sur une situation éventuelle.

M. Hamilton (York-Ouest):

D. Je présume que vous construisez dans des endroits isolés? R. Oui. J'ose croire que ceux qui demandent l'autorisation de former une société sollicitent d'ordinaire des pouvoirs étendus.

D. L'article 11 est-il en harmonie avec les pouvoirs qu'on obtient en vertu de la Loi sur les compagnies?

M. FAIREY: Oui, et c'est là l'usage dans ce genre d'affaires, monsieur Hamilton.

LE PRÉSIDENT INTÉRIMAIRE: Il y a-t-il d'autres questions?

M. GREEN: Peut-être pouvons-nous passer à l'étude des articles.

LE PRÉSIDENT INTÉRIMAIRE: Le préambule est-il adopté?

Adopté.

L'article 1 est-il adopté?

Adopté.

L'article 2 est-il adopté?

Adopté.

L'article 3 est-il adopté?

Adopté.

L'article 4 est-il adopté?

Adopté.

L'article 5 est-il adopté?

Adopté.

L'article 6 est-il adopté?

6. Subordonnément aux dispositions de toute législation générale concernant les pipe-lines pour la transmission et le transport du gaz et du pétrole ou de tout produit ou sous-produit liquide ou gazeux du gaz et du pétrole, adoptée par le Parlement, la Compagnie peut :

- a) Dans les provinces de Colombie-Britannique, d'Alberta, de Saskatchewan et de Manitoba, ainsi que dans les territoires du Nord-Ouest, et à l'extérieur du Canada, construire, acheter, louer ou autrement

acquérir et détenir, développer, mettre en service, maintenir, contrôler, louer, mort-gager, hypothéquer, grever de privilèges ou d'autres servitudes, vendre, transporter ou autrement aliéner et faire valoir tout et tous pipe-lines interprovinciaux et/ou internationaux, ainsi que toutes appartenances concernant l'amassage, la transmission, le transport, l'emmagasinage et la distribution du gaz et du pétrole naturel et artificiel ou des produits ou sous-produits liquides ou gazeux du gaz ou du pétrole, y compris des stations de pompage, (réseaux d'amassage), terminus, bassins ou réservoirs d'emmagasinage et tous ouvrages s'y rapportant pour servir relativement auxdits pipe-lines, à condition que le pipe-line ou les pipe-lines principaux pour la transmission et le transport du gaz et du pétrole soient entièrement situés à l'intérieur du Canada; et acheter ou autrement acquérir, transmettre, transporter et vendre, ou autrement aliéner et distribuer du gaz naturel et artificiel et des produits ou sous-produits liquides ou gazeux de gaz ou du pétrole; et posséder, louer, vendre, mettre en service et maintenir des aéronefs et des aérodromes pour les fins de son entreprise, ainsi que les aménagements nécessaires au service de ces aéronefs et aérodromes; posséder, louer, mettre en service et entretenir des réseaux de communication téléphonique, télétypique et télégraphique entre stations et, subordonné à la *Loi sur la radio*, ainsi qu'à toute autre loi concernant la radio, posséder, louer, mettre en service et entretenir des aménagements de communication radiophonique entre stations;

- b) acheter, détenir, louer, vendre, améliorer, échanger ou autrement faire le commerce de tous biens réels ou personnels, mobiliers ou immobiliers, ou de tout intérêt et droit y afférant, en loi ou en équité, ou autrement quelconques, et faire le commerce de toute portion des terrains et biens ainsi acquis; elle peut les subdiviser en lots à bâtir et, d'une façon générale, les disposer en lots, rues et emplacements de construction pour fins résidentielles ou autres; y construire des rues et des réseaux de drainage et d'égouttage nécessaires, et y faire des constructions pour fins résidentielles ou autres; fournir à tout bâtiment ainsi construit, ou aux autres bâtiments construits sur ces terrains, la lumière électrique, la chaleur, le gaz, l'eau ou, autres commodités; les louer ou vendre, soit à ses propres employés soit à d'autres, aux termes et conditions paraissant s'imposer; et
- c) exercer, accessoirement et incidemment aux fins ou objets énoncés dans la présente loi, les pouvoirs suivants, à moins que ces pouvoirs ou l'un d'entre eux ne soient expressément exclus par la présente loi, savoir: les pouvoirs énoncés aux alinéas a) à bb) inclusivement du premier paragraphe de l'article 14 de la *Loi des compagnies*.

*M. Green:*

Monsieur le président, il y a deux points que je veux signaler à propos de l'article 6. D'abord, je remarque que les requérants ont inséré une clause conditionnelle vers le milieu de l'alinéa a) de cet article:

"...à condition que le pipe-line ou les pipe-lines principaux pour la transmission et le transport du gaz et du pétrole soient entièrement situés à l'intérieur du Canada";

Je suis complètement d'accord sur ce point, mais M. Fairey, en expliquant le bill, a mentionné le Yukon; pourtant, je vois qu'ils ne demandent l'autorisation que dans les provinces de la Colombie-Britannique, de l'Alberta, de la Saskatchewan et du Manitoba et les Territoires du Nord-Ouest. R. "Et à l'extérieur du Canada?"

D. Autant que je sache, le Yukon fait encore partie du Canada et vous semblez vous approcher sensiblement de la frontière du Yukon. Avez-vous, oui ou non, l'intention d'effectuer des travaux au Yukon? Si c'est là votre intention, je suis d'avis qu'il faut mentionner le Yukon dans le bill. R. En effet, monsieur Green, sur un plan à longue échéance, il est possible qu'avec le développement du Yukon et ce qui s'ensuivra, nous tenions tout naturellement à y pénétrer. Pour l'instant, il n'en saurait être que vaguement question. Je ne m'oppose certainement pas à ce qu'on ajoute le nom du Yukon.

D. C'est à vous d'indiquer ce qui doit entrer dans le projet de loi. A quelle distance du Yukon sont maintenant vos prospecteurs? R. Nous sommes aux environs de Fort St-Jean en gagnant légèrement vers le nord. Les distances dans cette région ne me sont pas familières, mais je suis porté à croire que nous en sommes fort éloignés.

M. FAIREY: Ils ne sont pas plus loin, au nord, que Fort St-Jean, monsieur Green. Mais ils se dirigent certainement de ce côté.

Le TÉMOIN: Ils se dirigent évidemment vers le nord.

M. FAIREY: Mais, là n'est pas la question pour le moment, monsieur Green, à moins que vous ne vouliez modifier le projet de loi dans le sens indiqué. Nous n'y voyons pas d'objections.

M. Hahn:

D. Je suis d'accord avec ce que vient de dire M. Green au sujet du progrès des affaires dans cette partie de la Colombie-Britannique et au Yukon. Je me rends bien compte qu'advenant la découverte d'une nappe de pétrole, de gaz ou d'autres produits du genre dans cette région, il serait souhaitable que le Yukon soit mentionné dans le bill. Je ne m'y opposerais pas, mais comme M. Green l'a dit, il y aurait peut-être lieu pour vous de proposer vous-même, dès maintenant, le changement voulu. S'il faut modifier la loi, mieux vaut le faire dès le début. R. Si l'un des honorables députés voulait bien faire la proposition, nous en serions heureux.

M. NICHOLSON: Devons-nous nous charger de ce soin, alors qu'il n'en est pas question dans le bill? Je crois comprendre que la *Yukon Pipe Lines Limited* doit s'occuper des territoires du Yukon.

M. HAHN: La remarque de M. Nicholson peut être très juste, mais nous avons affaire ici à une compagnie qui exerce son activité dans cette partie de la Colombie-Britannique et l'orientation naturelle de ses travaux tend vers les territoires du Nord. Nous sommes bien conscients de ce fait en Colombie-Britannique (je ne veux pas dire que nous ne devons pas étudier chacun des bills sur les pipe-lines dans l'ordre approprié), mais j'aurais le sentiment que nous nous serions mieux acquittés de notre tâche si nous indiquions dès maintenant tout ce qui est de nature à permettre une expansion éventuelle.

Le TÉMOIN: Si l'intérêt du Yukon venait à exiger que l'on pénètre dans ce territoire, ce pouvoir serait déjà prévu par la loi et je serais d'accord.

M. GREEN: Je propose un amendement à cet effet.

M. FAIREY: Où voulez-vous l'insérer? Diriez-vous, à l'alinéa *a*) de l'article 6 "Dans les provinces de Colombie-Britannique, d'Alberta, de Saskatchewan et de Manitoba ainsi que dans le Yukon et les Territoires du Nord-Ouest..."? Soit, après les mots "Manitoba ainsi que dans..." ajouter les mots "le Yukon et".

Le PRÉSIDENT INTÉRIMAIRE: Messieurs, vous avez entendu l'amendement. A la ligne 22 de la page 2, article 6 *a*), vous avez entendu la motion tendant à ce que l'alinéa *a*) de l'article 6 soit modifié de façon à se lire: "La Saskatchewan...".

M. CAMPBELL: Monsieur le président, avant que vous ne mettiez la motion aux voix, pouvez-vous me dire s'il y a ici un représentant de la *Yukon Pipelines Limited*? Si oui, pourrait-il nous dire si cet amendement porterait atteinte aux intérêts de la compagnie?

M. FAIREY: Y êtes-vous opposé, monsieur G. J. McIlraith, car c'est vous qui êtes le parrain de son bill?

M. G. J. McILRAITH: Le seul point, c'est que le bill des *Yukon Pipelines* a un but différent; mais, il y a une chose que le Comité doit considérer: les promoteurs représentent une compagnie qui possède autant d'expérience qu'aucune autre compagnie du pays en matière de pipe-lines destinés au transport du pétrole et du gaz. Ils ont indubitablement étudié le bill avant de nous le soumettre et, pour certaines raisons, ont omis de mentionner le Yukon. Ils ont certainement tiré leur position au clair avec les autorités compétentes des Territoires du Nord-Ouest et du ministère des Transports. Le Comité veut maintenant ajouter quelque chose qu'on n'a pas demandé, pour des raisons que personne ne semble connaître. Je ne crois pas que la *Yukon Pipelines Company* y voie d'objection. Je ne crois pas que les dirigeants des *Yukon Pipelines* formulent d'objections de fond, si ce n'est qu'ils desservent déjà cette région avec les installations nécessaires. Je me demande si le Comité a songé à cet aspect de l'affaire.

M. NICHOLSON: Je connais très peu la région en question; mais nous avons eu au Canada quelque expérience dans la construction de voies ferrées. Avant d'investir de trop vastes pouvoirs une compagnie quelconque, nous devrions lui donner une chance d'en faire la demande. Je ne crois pas que le Comité doive prendre l'initiative de changer ce texte si la compagnie ne le demande pas. Si elle désire à un moment donné poursuivre ses travaux dans le Yukon, ce sera chose très simple pour elle de nous en faire la demande. Je suis d'avis que, à moins de recevoir d'elle une requête expresse, nous ne devrions rien ajouter à ce qu'elle demande. Étant donné qu'il y a un autre bill à venir qui traite justement du territoire du Yukon, je propose qu'on laisse le bill dans sa forme originale.

M. GREEN: Je pense que "les Territoires du Nord-Ouest" peuvent s'entendre comme englobant le Yukon, car le Yukon est un territoire au même titre que le Mackenzie, le Franklin et le Keewatin. Ce pourrait être la raison de l'emploi de "Territoires du Nord-Ouest" sans plus d'explications.

L'activité de cette compagnie ne peut en aucune façon contrecarrer les projets de la compagnie *Yukon Pipelines Limited*. Celle-ci projette l'aménagement d'un pipe-line allant de la mer à Whitehorse, le long de la voie ferrée qui appartient à ceux qui sollicitent une charte pour ce nouveau pipe-line. Les demandeurs en cause poursuivent leurs opérations loin de là, dans le nord-est de la Colombie-Britannique et dans le nord-ouest de l'Alberta. Ces messieurs

sont les pionniers de l'exploitation du gaz et du pétrole dans cette région du Canada et méritent, à mon avis, qu'on reconnaisse tout ce qu'ils ont accompli. Ce sont aussi eux qui ont, les premiers, conçu le projet de transporter le gaz par pipe-line de la région de la rivière la Paix jusqu'à la côte ouest. J'admire beaucoup leur œuvre. Ce sont eux, les vrais pionniers de cette industrie.

Il peut se faire qu'ils ne projettent pas de traverser la frontière sud-est du Yukon. Peut-être n'y ont-ils jamais songé. Je l'ignore. Mais si ces découvertes continuent dans la même direction, c'est-à-dire vers le nord-ouest, elles atteindront éventuellement la frontière séparant la Colombie-Britannique et le Yukon. Je ne vois pas comment quelqu'un pourrait être lésé si on leur donnait le pouvoir de construire un pipe-line au Yukon. Autrement, ils seront obligés de revenir ici, de traverser ce réseau de difficultés pour obtenir la modification de leur charte, à seule fin d'y ajouter le mot "Yukon".

M. MURPHY (*Westmorland*): C'est là notre rôle.

M. GREEN: Je n'ai aucune préférence en l'espèce, mais M. Fairey a mentionné le Yukon dans son explication.

M. MURPHY (*Westmorland*): Si le parrain du bill y consent, j'estime que nous devrions le laisser tel quel.

LE PRÉSIDENT INTÉRIMAIRE: Nous avons discuté l'amendement. Puis-je mettre la question aux voix?

M. BYRNE: M. Green adopte sur cette question une attitude bien différente de celle qu'il a prise à l'occasion de la constitution en corporation de la *Westspur Pipe Line Company*.

M. GREEN: Et de quelle façon?

M. BYRNE: M. Green s'est alors prononcé contre l'octroi à la *Westspur Company* de quoi que ce soit qu'elle n'avait ni prévu ni demandé. Mais, cela mis à part, je crois que la *West Coast Transmission Company*, qui est la compagnie mère, souleva des objections importantes (bien qu'à titre officieux) contre la construction du pipe-line. Comme quelques-uns d'entre nous s'en rendent compte, ils ont exploité cette région et ont, semble-t-il, un champ d'activité assez considérable; or, quand ils ont décidé de se faire concéder des pouvoirs dans ce bill ils ont omis la mention du Yukon. Je remarque que cela va entraver sérieusement le développement du Nord pendant quelques années; notre Comité ne doit donc pas leur accorder plus qu'ils ne demandent présentement. J'estime que nous devrions accepter le bill tel qu'il est, étant entendu que nous ne sommes pas opposés à ce qu'ils étendent leurs opérations dans le territoire du Yukon, s'ils viennent à constater que le besoin s'en fait sentir.

M. FAIREY: Il est vrai que j'ai fait mention du Yukon. J'ai dit aussi que ce n'était pas un besoin immédiat. Mais, comme l'a dit M. Green, cette compagnie est la pionnière de l'exploitation du pétrole et du gaz dans le nord de la Colombie-Britannique et elle aura besoin d'un débouché pour ses produits. La tendance semble être dans ce sens. Si vous êtes le moins opposés, nous n'insisterons pas; mais, à mon avis, cet amendement ne léserait certainement personne et il épargnerait peut-être à la compagnie des démarches ultérieures.

M. HAHN: Il est un point que j'aimerais voir tiré au clair avant le vote, c'est le suivant: d'abord, le bill doit avoir été soumis à l'approbation de la Commission des transports? N'est-ce-pas le cas? Pardon j'aurais dû dire le

ministère des Transports; mais si le bill a été jugé régulier par le ministère des Transports, la décision d'ajouter le mot "Yukon" altérerait-elle le bill de quelque façon, ou bien outrepasserions-nous la décision du Ministère?

Le TÉMOIN: Je m'excuse de reprendre M. McIlraith, mais je ne crois pas que le texte à l'étude ait encore été examiné par le ministère des Transports.

M. G. J. McILRAITH: Si je comprends bien, tous ces bills inscrits au Feuilleton des deux Chambres sont passés en revue par le ministère des Transports, et habituellement leur représentant assiste à nos délibérations. Il s'assoit habituellement à l'arrière de la salle et, si on l'interroge, il dira que le Ministère ne trouve pas à redire à la forme du bill. Il est toujours dans la salle des comités du Sénat. Mais, tout compte fait, je ne crois pas que le Ministère se soucie des délimitations géographiques. Je ne peux parler en son nom, mais c'est mon opinion.

M. MURPHY (*Westmorland*): M. Merriam doit savoir pourquoi on a omis le Yukon, puisqu'il représente ici la compagnie.

Le TÉMOIN: Peut-être, comme l'a dit M. Green, n'y a-t-on tout simplement pas pensé. Ce territoire est à une bonne distance du lieu où la prospection a été menée jusqu'ici, et c'était peut-être prévoir trop longtemps à l'avance. En réalité, je crois que c'est parce qu'on n'y a pas pensé. Pour ce qui est du Yukon, il me semble y avoir beaucoup d'avantages à en faire mention dans le bill; si la prospection continue et s'il devient nécessaire d'obtenir la permission de franchir la frontière entre le Yukon et la Colombie-Britannique, on pourra soulever alors des points de droit en ce qui concerne la construction d'un pipeline franchissant cette frontière interprovinciale pour apporter au marché du gaz, du pétrole et les autres produits qu'on pourra y trouver.

M. MURPHY (*Westmorland*): Vous devez y avoir déjà songé?

Le TÉMOIN: Non.

M. HAHN: Je ne comprends pas pourquoi ces messieurs solliciteraient l'autorisation de pénétrer dans les Territoires du Nord-Ouest, alors que ceux-ci sont plus éloignés de la Colombie-Britannique que le Yukon et que la ligne de développement tout indiquée va de la Colombie-Britannique au Yukon. Je suis plus porté à croire ce que M. Green a dit tout à l'heure au sujet du bloc territorial qui intéresse la compagnie et qui fait partie des Territoires du Nord-Ouest. Elle a cru qu'il serait plus expéditif de le désigner par l'expression générale: Territoires du Nord-Ouest.

M. FAIREY: Vous voulez dire qu'ils pensaient que ce terme comprenait tout?

M. HAHN: Oui, monsieur.

M. FAIREY: Du point de vue de la loi, ce n'est pas exact.

M. HAHN: Non, pas du point de vue de la loi!

M. MURPHY (*Wesmorland*): Si la compagnie a pris l'expression Territoires du Nord-Ouest dans son sens générique, c'est qu'elle y englobait le Yukon.

Le TÉMOIN: Juridiquement parlant, il y a certainement une différence.

M. PURDY: Le Yukon et les Territoires du Nord-Ouest ont des frontières géographiques distinctes.

M. BARNETT: Il est vrai que selon la définition juridique contenue sous le bill, l'expression "Territoires du Nord-Ouest" ne peut s'interpréter comme comprenant le territoire du Yukon.

Le TÉMOIN: Je crois que c'est exact en fait d'interprétation juridique.

M. BARNETT: Dans ce cas, l'autre donnée qui me semble pertinente tient aux caractéristiques générales de la géographie et de la géologie du pays. S'il n'est pas possible d'inclure ce secteur du territoire du Yukon (angle sud-est, déjà mentionné) dans la zone qui appartient géologiquement au champ d'activité du réseau collecteur, alors point n'est besoin de s'en occuper.

M. FAIREY: Si l'expression "Territoires du Nord-Ouest" englobe tout le Nord-Ouest canadien, je ne vois pas d'inconvénient à ce que l'on précise que le Yukon fait partie des Territoires du Nord-Ouest.

M. MURPHY (*Westmorland*): Nous devrions alors dire: "le Yukon, le district de Keewatin, le district de Franklin, les Territoires du Nord-Ouest et à l'extérieur du Canada" ce qui nous couvrirait de ridicule; on mentionnerait chaque territoire en particulier et l'on répéterait l'expression qui les comprend tous. Si le bill n'en fait pas mention, il doit y avoir à cela une raison.

M. NICKLE: Monsieur le président, il est d'usage dans l'Ouest du Canada de désigner les travaux de prospection et d'exploitation du gaz au Yukon et dans les Territoires du Nord-Ouest simplement par l'expression "projet des Territoires du Nord-Ouest". Je pense, comme M. Green, que la compagnie du pipe-line s'est tout simplement servie du sens habituel donné au nom "Territoires du Nord-Ouest".

Actuellement, l'exploitation des puits de pétrole et de gaz est aussi intensive dans la région juridiquement définie par le nom de territoire du Yukon que dans la région juridiquement connue sous le nom de Territoires du Nord-Ouest. Je suis moralement certain que cette compagnie s'en est tenue à l'expression communément employée.

Je crois que l'amendement suggéré pourrait réparer une erreur bénigne de la compagnie du pipe-line sans léser personne; je suis moralement sûr que les intéressés avaient l'intention d'inclure le territoire du Yukon et ceux du Nord-Ouest tels qu'ils sont juridiquement définis dans l'expression générique "Territoires du Nord-Ouest".

Le PRÉSIDENT INTÉRIMAIRE: Il a été proposé par M. Green, appuyé de M. Hahn que l'alinéa *a*) de l'article 6, à la ligne 22, soit modifié de façon à se lire ainsi:

Dans les provinces de Colombie-Britannique, d'Alberta, de Saskatchewan et de Manitoba, ainsi que dans le Yukon et les Territoires du Nord-Ouest . . .

Ceux qui sont pour l'amendement voudront bien dire: "Oui". Ceux qui sont contre?

Peut-être serions-nous mieux de voter à main levée. Ceux qui votent pour l'amendement, s'il vous plaît, levez la main.

Le SECRÉTAIRE DU COMITÉ: Pour: 11 voix.

Le PRÉSIDENT INTÉRIMAIRE: Maintenant, ceux qui sont contre?

Le SECRÉTAIRE DU COMITÉ: Contre: 12 voix.

Le PRÉSIDENT INTÉRIMAIRE: L'amendement est rejeté. L'article 6 est-il adopté?

Adopté.

M. Nickle:

D. Sur l'article 6, pourriez-vous nous expliquer l'expression "pipe-line principal"?—R. Monsieur Nickle, vous soulevez là une question à laquelle il est très difficile de répondre dans le moment. Comme j'ai tenté de l'expliquer au début, les plans ne sont pas encore suffisamment élaborés pour nous permettre de dire: "Le pipe-line principal ira de A à B" ou même de dire s'il y aura un pipe-line principal. Car l'entreprise pourrait consister en un réseau de conduites aboutissant aux conduites *West Coast*, *Trans-Canada* ou *Interprovincial*. Pourquoi a-t-on mis cela dans le bill? Parce qu'on le met dans tous les bills sur les pipe-lines, et ensuite parce qu'on ne sait pas encore quelle forme prendront les opérations de la compagnie.

D. En d'autres termes, s'il existait une autre conduite (qui ne serait pas réellement ce qu'on entend par pipe-line principal) mais qu'on définirait comme principale, on pourrait vous empêcher de passer d'un côté à l'autre de la frontière?—R. Oui, je crois que c'est rigoureusement exact.

D. Maintenant, appliquons à votre charte, un exemple emprunté à ce qui est arrivé aux associés de la *West Coast*. Votre pipe-line principal ira rejoindre la frontière américaine quelque part au sud de Vancouver pour se souder là-bas à un autre pipe-line construit par une compagnie étrangère à la vôtre, *Pacific North-West*; le pipe-line principal atteindra le marché américain après avoir fait route de la Rivière-la-Paix à la *West Coast*. Or, en vertu de cette charte, on demanderait l'autorisation de desservir les États du Nord-Ouest des États-Unis, ce qui nécessitera la construction d'un pipe-line principal en territoire américain. Serait-il alors possible ou juridiquement permis à cette compagnie ou à la *West Coast* ou à toute autre compagnie régie par la loi restreignant au Canada la construction de pipe-lines principaux de fonder une filiale destinée à poursuivre la construction du pipe-line principal outre frontière? Ou bien serait-elle obligée de laisser le soin de construire ce pipe-line à pétrole ou à gaz à une compagnie américaine qui lui est complètement étrangère?—R. Je crois, monsieur Nickle, que nous touchons ici à l'aspect pratique du problème des droits tel qu'on le comprend aux États-Unis. Du point de vue juridique et à titre d'avocat (il y aura sans doute beaucoup d'avocats qui ne seront pas de mon avis), je crois pouvoir dire que la clause limitative n'empêchera aucune de ces compagnies de créer une filiale aux États-Unis ni de lui faire construire un pipe-line dans ce pays.

D. D'après cette interprétation, la présence de cet article n'a plus sa raison d'être; il est inutile puisqu'on peut le tourner en établissant une filiale américaine. N'est-il pas vrai?—R. Monsieur Nickle, le Parlement dans sa sagesse a décidé, il y a quatre ou cinq ans, qu'on devait insérer cet article. Je suis persuadé que les membres de la Chambre des communes, en décidant d'insérer cette disposition, avaient de très bonnes raisons de le faire; je ne voudrais certes pas prendre sur moi de mettre en doute la valeur de cette disposition. Je ne sache pas qu'une telle décision ait encore été prise.

D. Voici le point que je voudrais tirer au clair: d'un côté, le bill vous donne le pouvoir, comme à toute autre compagnie de pipe-lines, de construire des pipe-lines en dehors aussi bien qu'à l'intérieur du Canada; or, le même bill renferme une restriction qui vous oblige à construire vos pipe-lines principaux à l'intérieur du Canada. Nous n'avons aucune définition de ce qu'on entend par pipe-line principal. N'importe quel pipe-line atteignant la frontière peut, à mon sens, être considéré comme pipe-line principal; mais alors, comment

définir un pipe-line qui traverse la frontière?—R. Il y a là deux sauvegardes. La première réside dans la Commission des transports dont on doit obtenir l'autorisation après avoir soumis en détail les plans et devis de construction et que l'on doit convaincre de la praticabilité de l'entreprise, indiquant la grosseur des tuyaux et de la conduite elle-même, qui peut être de 24 ou 30 pouces, et cela après une audition embrassant tous les aspects de la question. Vient ensuite le ministère du Commerce, sans le consentement duquel il est impossible d'exporter le gaz; en troisième lieu, il faut d'habitude compter avec l'organisme provincial intéressé qui restreint encore davantage la délivrance des permis. Et enfin, il y a la *Federal Power Commission* des États-Unis qui examine l'affaire de plus près encore. Une fois franchies ces quatre barrières, je crois que le projet a été suffisamment analysé.

D. Je conviens avec vous que ces quatre étapes: Commission provinciale et Commission fédérale des transports, ministère du Commerce et *American Federal Power Commission*, assurent une bonne marge de sécurité contre la construction de pipe-lines qui transporteraient hors du pays une partie de ses précieuses réserves de pétrole et de gaz. Mais étant donné toutes ces garanties, pourquoi est-il besoin d'insérer dans la loi une disposition qui autorise la construction de pipe-lines principaux au Canada seulement, quand nous ne pouvons même pas définir ce qu'est un pipe-line principal? Nous avons, en fait, des organismes compétents: organismes provinciaux et fédéraux, commissions des transports, chargés d'étudier sérieusement chaque cas et de prendre les précautions voulues, et voici que le Parlement tente de faire la même chose au moyen de quelques mots qui ne sauraient avoir de portée précise parce que nous ne pouvons définir ce qu'est un pipe-line principal. Je propose qu'on supprime cette disposition.

M. HAHN: Je crois que M. Nickle vient de nous donner la raison pour laquelle nous aurions dû inclure le mot "Yukon". Je crois que l'on se propose ainsi de prolonger la conduite jusqu'à la frontière de l'Alaska, et si la chose était possible et souhaitable, et si le ministère du Commerce y consentait, nous pourrions accorder le droit de pénétrer en Alaska. Nous aurions dû entendre M. Nickle avant de trancher l'autre question.

M. BYRNE: Il faut dire que M. Hahn n'a pas eu, comme quelques-uns d'entre nous, l'avantage d'assister aux discussions antérieures sur la création des compagnies de pipe-lines. Je n'oserais pas dire qu'il est novice en la matière, mais il saisit très vite la nature de l'affaire.

Je me rappelle qu'il y a quelques années, certains députés et d'autres essayaient de mettre obstacle à la construction d'un pipe-line dans le sud de la Colombie-Britannique. L'existence de la Commission des transports, du ministère du Commerce, de la *Federal Power Commission* n'avait rien à voir à la discussion. Ils tenaient absolument à l'insertion des mots: "le pipe-line principal doit être situé au Canada" pour la protection de nos ressources. Je vois que la discussion a pris une tournure sensiblement différente et nous constatons que nous sommes tombés sur une pierre d'achoppement, car la *West Coast Transmission*, comme l'a signalé M. Nickle, a trouvé moyen de construire un pipe-line jusqu'à la côte et d'expédier 85 p. 100 de son gaz aux États-Unis. Il est certain qu'une partie d'un pipe-line qui transporte 85 p. 100 du gaz, quelle que soit sa grosseur, sera un pipe-line principal; et il peut encore surgir d'autres difficultés. Je ne crois pas qu'il y ait lieu d'user trop librement du mot "sagesse".

Cependant, je suis d'avis que nous devrions adopter l'article tel quel. J'estime que nous avons eu raison de soulever quelques objections et, après

les discussions auxquelles nous avons été mêlés depuis trois ou quatre ans, d'examiner les tenants et aboutissants de la question.

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

M. MURPHY (*Westmorland*): Je désire avoir des éclaircissements sur l'objet de la question posée par M. Nickle, à savoir: "à condition que le pipe-line principal ou les pipe-lines (ce qui veut dire tout autre pipe-line) pour la transmission et le transport du gaz et du pétrole soient entièrement situés à l'intérieur du Canada." Cependant, à la 23<sup>e</sup> ligne on donne la permission de construire à l'extérieur du Canada. N'y a-t-il pas là contradiction? Si l'on n'est autorisé à construire aucun pipe-line pour le transport du gaz ou du pétrole à l'extérieur du Canada (l'article dit qu'ils doivent être construits au Canada), c'est donc qu'il faut demander l'autorisation de les construire à l'extérieur du pays.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): A mon avis, c'est assez clair. L'article limite la construction des pipe-lines principaux en dehors du Canada.

M. MURPHY (*Westmorland*): Que vient faire la répétition du mot pipe-line dans ce cas?

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Je crois que l'adjectif "principaux" qualifie à la fois pipe-line et pipe-lines.

M. MURPHY (*Westmorland*): Le pluriel n'indique-t-il pas les autres pipe-lines en plus du principal?

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Cela me paraît pourtant clair. Compte tenu du fait qu'on ne peut définir "pipe-line principal" ou "pipe-line secondaire", je trouve que cette interprétation n'a aucun fondement. En réalité, nous devons nous rappeler que, dans tous les cas, s'il s'élève une contestation au sujet de l'interprétation, nous pouvons soumettre le point en litige à un tribunal qui tranchera définitivement la question. S'il s'agit d'une erreur de rédaction, ce ne sera peut-être pas la décision que nous désirons; mais je me refuse à admettre qu'il n'y a pas là matière à interprétation, car, pris au pied de la lettre, l'article exige une interprétation, et il y a un endroit où l'on peut l'interpréter.

M. HAHN: De plus, à titre de novice dans l'affaire, j'envisage comme possible que toute cette partie de la côte du Pacifique devienne partie intégrante du plan général de distribution de gaz pour l'Amérique du Nord, lequel, à partir des champs pétrolifères du Texas, alimentera l'Est du Canada et, quels que soient nos projets actuels, passera par le sud des États-Unis et la Californie pour remonter à la Colombie-Britannique jusqu'au Yukon et aux Territoires du Nord-Ouest puis, de là, prendra la route du sud vers Minneapolis et ainsi de suite. Le lien entre ces parties sera tellement étroit que nous pourrions racheter des États-Unis le pétrole provenant de la région de la Rivière-la-Paix. C'est pourquoi, il nous faudra nécessairement préciser un jour quels sont nos pipe-lines principaux. Mais je ne veux pas prolonger cette digression. Je voudrais maintenant aborder l'alinéa b) de l'article 6, si l'alinéa a) ne soulève plus d'objections.

Le PRÉSIDENT INTÉRIMAIRE: L'alinéa a) de l'article 6 est-il adopté?

Adopté.

M. HAHN: A l'alinéa b) de l'article 6, il semble ressortir de la discussion de tout à l'heure que la compagnie aura une ville fermée, c'est-à-dire dont l'accès sera interdit aux particuliers et aux entreprises privées qui voudraient s'y établir. Serait-ce une ville patronale?

M. FAIREY: Pas nécessairement.

*M. Hahn:*

D. Il me semble qu'on devrait laisser la latitude nécessaire. Il peut y avoir certaines normes nécessaires à une telle ville, mais je suis d'avis que des particuliers, indépendants de la compagnie, devraient pouvoir s'y établir et s'y construire à condition de se soumettre aux exigences et aux normes prévues par la compagnie.—R. Sans vouloir vous contredire, je ne crois pas qu'il y ait là restriction. Les pouvoirs énumérés à l'alinéa b) sont à peu près identiques à ceux conférés à toute compagnie qui fraye la voie à l'exploitation d'une région. Il est bien possible qu'en atteignant le nord de la province (nous ne connaissons pas l'avenir et je ne crois pas qu'aucun de nous puisse prédire la forme que prendra l'essor économique de cette région; nous connaissons l'immensité de ses ressources, mais comment ces ressources seront-elles exploitées, nous n'en savons rien), il est bien possible, dis-je, que cette façon de procéder serve à inaugurer une ère de progrès remarquable dans toute la région. Quelqu'un doit y aller d'abord pour mettre le bal en train.

D. Je ne vois pas d'objection à ce que la compagnie ouvre le bal.

M. FAIREY: Je ne crois pas que cet alinéa tende au monopole.

Le TÉMOIN: Il n'y a là aucune intention de monopole.

*M. Hahn:*

D. Je lis ici, "acheter, détenir, louer, vendre, améliorer, échanger ou autrement faire le commerce de tous biens réels ou personnels...". Si la compagnie le désire, elle peut empêcher qu'il y ait de s'établir en gardant ses terrains ou simplement en refusant d'en vendre?—R. Je crois que, ce qui est visé ici, c'est qu'advenant la découverte de gaz ou de pétrole en quantité considérable dans un endroit où rien n'a encore été fait, où il n'y a ni ville, ni maison, —absolument rien,—la compagnie pourra, grâce à ce pouvoir, acheter une étendue de terrain, y bâtir des maisons, les pourvoir de commodités hygiéniques, y faire construire un théâtre, etc... Il n'y a rien qui puisse restreindre le développement de cette ville au gré de la compagnie. Une fois ce premier pas accompli, la ville grandira d'elle-même. La localité ne sera limitée d'aucune façon à la compagnie.

D. Je vois bien l'utilité d'établir des normes et des règlements, mais je me sens moins bien disposé à l'égard de certaines compagnies qui construisent des villes où personne ne peut venir s'établir, bâtir sa maison, posséder un coin de terre. Tout appartient à la compagnie soit de pétrole, de gaz, d'aluminium, soit de pulpe ou de papier ou à toute autre compagnie du genre. On supprime ainsi l'initiative qui, à mon avis, doit continuer d'avoir droit de cité dans notre pays.

M. GREEN: Monsieur le président, M. Hahn semble oublier que les lois provinciales prévoient ces cas-là. Ces concessions tombent sous le contrôle de la province, et ce contrôle est assez rigide. Je sais qu'à Kitimat, l'*Aluminium Company* a construit des maisons. Ces maisons deviendront la propriété des occupants, même si le plan d'aménagement a été dressé par la compagnie. Nous outrepassons nos droits, je crois, en traitant d'affaires municipales de cette nature. L'article ne fait que conférer à la compagnie le pouvoir d'aménager ces installations. Nous ne pouvons nous immiscer dans le domaine législatif des provinces.

M. HAHN: C'est tout ce qui m'intéresse. Elle peut donc devenir municipalité autonome?

M. GREEN: Sous l'égide des lois provinciales.

Le PRÉSIDENT INTÉRIMAIRE: L'alinéa b) de l'article 6 est-il adopté?

Adopté.

L'alinéa c) de l'article 6 est-il adopté?

Adopté.

L'article 7 est-il adopté?

Adopté.

L'article 8 est-il adopté?

Adopté.

L'article 9 est-il adopté?

Adopté.

L'article 10 est-il adopté?

Adopté.

L'article 11 est-il adopté?

Adopté.

Adoptez-vous le titre du bill?

Adopté.

Adoptez-vous le bill?

Adopté.

Dois-je faire rapport du bill sans amendement?

Adopté.

Le PRÉSIDENT INTÉRIMAIRE: Nous allons maintenant passer à l'examen du bill n° 375 intitulé: Loi constituant en corporation *Yukon Pipelines Limited*. Le parrain du projet de loi est M. McIlraith. Aimera-t-il l'expliquer?

M. G. J. McILRAITH: Monsieur le président, messieurs, je ne vois pas beaucoup ce que je pourrais ajouter à ce qui s'est dit à la Chambre l'autre jour lors de la deuxième lecture du bill. Je signale d'abord que le bill se limite à la Colombie-Britannique et au territoire du Yukon, au Canada et peut s'étendre en dehors du pays. Le second point à signaler, c'est que les personnes qui sollicitent l'établissement civil de la société sont les principaux administrateurs de la *White Pass and Yukon Route*. Cette compagnie exploite le chemin de fer de Skagway à Whitehorse.

En 1942, l'armée des États-Unis loua le chemin de fer et construisit un pipe-line sur son emprise. Depuis la fin de la guerre, quand le chemin de fer eut été rendu à ses propriétaires, le pipe-line fut remis en service et alimenta Whitehorse en huile de chauffage; c'était là son but secondaire. Le but principal de la construction de ce pipe-line était de fournir à l'armée américaine du pétrole en provenance de Skagway en passant par Whitehorse et le Yukon pour atteindre l'Alaska. C'est encore son but principal.

L'an dernier, l'armée des États-Unis a construit un nouveau pipe-line de huit pouces de diamètre partant de Haines (Alaska), vis-à-vis de Skagway, dans la même baie, et faisant route par l'Alaska, contournant le Yukon et desservant l'armée américaine en Alaska. On prévoit que ce nouveau pipe-line sera mis en service sous peu. Aux termes de l'accord permettant de prélever

sur le pipe-line passant par Whitehorse la quantité de pétrole nécessaire pour pourvoir aux besoins des Canadiens de la région, ce droit peut prendre fin sur préavis de trente jours. Les habitants de Whitehorse et du territoire du Yukon qui dépendent de ce pipe-line pour s'approvisionner en huile de chauffage, sont ou ne peut plus intéressés à ce que la conduite reste en service.

Quant au coût de l'entreprise, le président peut donner les précisions voulues. Mais le coût du transport de l'huile de chauffage par pipe-line de Vancouver à Whitehorse (en utilisant le navire-citerne de Vancouver à Skagway et le pipe-line sur les 110 milles suivants) revient à \$2 ou \$3 le baril, tandis que le transport par camion depuis Edmonton revient à \$14. Vous comprenez pourquoi les habitants du Yukon tiennent tant à garder ce pipe-line en service. Les promoteurs de la compagnie demandent pour leur compagnie la faculté de négocier avec les autorités du gouvernement canadien et de l'armée américaine en vue de louer ou d'acheter la conduite qui longe la voie ferrée et dessert la région.

Nous avons avec nous M. Rogers, président de la compagnie de chemin de fer, laquelle nous pourrions désigner par les mots "la route". Elle fonctionne en trois sections distinctes: la première comprend quelques milles en Alaska, la seconde, quelques milles en Colombie-Britannique et la troisième se trouve dans le Yukon. M. Rogers répondra à toutes vos questions sur l'exploitation de ce pipe-line. M. D. A. McIlraith, Q.C., répondra lui aussi à vos questions. C'est l'avocat des promoteurs. On aimerait qu'à l'article 6 le Comité apporte un amendement limitant le droit de construire des pipe-lines à gaz principaux à l'intérieur du Canada comme cela s'est fait dans le bill de *Westspur*.

Le PRÉSIDENT INTÉRIMAIRE: Adoptez-vous le préambule?

Adopté.

M. NICHOLSON: Pourrions-nous entendre M. Rogers dès maintenant?

Le PRÉSIDENT INTÉRIMAIRE: L'article 1<sup>er</sup> est-il adopté?

Adopté.

L'article 2 est-il adopté?

Adopté.

Article 3, "Capital".

3. Le capital social de la compagnie consiste en un million d'actions sans valeur nominale ou au pair.

Le PRÉSIDENT INTÉRIMAIRE: Sur l'article 3, j'ai ici une lettre de M. Arsenault, chef de la Division des comités, où il est dit que l'article 3 du bill prévoit un capital social de un million d'actions sans valeur nominale ou au pair. Il continue:

Afin d'établir les droits exigibles par la Chambre au titre du capital social, la valeur des actions aux fins de la perception des droits et frais devra être déterminée par une résolution du Comité.

Il est essentiel qu'on n'oublie pas ce point lors de l'étude de l'article 3.

Je crois comprendre que l'avocat de la compagnie a une déclaration à faire et qu'à cette fin il veut obtenir le consentement du Comité. Elle porte que le montant global de l'émission des actions sans valeur nominale n'excédera pas 5 millions de dollars. Est-ce convenu?

Adopté.

Est-ce que quelqu'un pourrait proposer que, aux fins de percevoir les droits prescrits sur le capital social de la compagnie, conformément aux dispositions du paragraphe (3) de l'article 93 du Règlement, le Comité recommande de fonder lesdits droits sur une mise de fonds totalisant 5 millions de dollars?

M. BYRNE: Je fais la proposition.

M. LAFONTAINE: Je l'appuie.

Adopté.

Le PRÉSIDENT INTÉRIMAIRE: L'article 3 est-il adopté?

Adopté.

L'article 4?

Adopté.

L'article 5?

Adopté.

6. Subordonnement aux dispositions de toute législation générale concernant les pipe-lines pour le transport et la transmission du pétrole et du gaz et de tous autres hydrocarbures liquides ou gazeux, adoptée par le Parlement, la Compagnie peut:

- a) à l'intérieur du Canada, dans le territoire du Yukon et dans la province de Colombie-Britannique, ainsi qu'à l'extérieur du Canada, construire, acheter, louer ou autrement acquérir, et détenir, développer, mettre en service, entretenir, contrôler, louer, mort-gager, grever de privilèges, vendre, transporter ou autrement aliéner et faire valoir tout et tous pipe-lines interprovinciaux, extraprovinciaux et/ou internationaux pour le transport et la transmission du pétrole et du gaz ainsi que d'autres hydrocarbures liquides ou gazeux et des produits en dérivant, y compris des stations de pompage, des stations de compression, des stations de comptage, réseaux d'assage, terminus, bassins ou réservoirs d'emmagasinage et tous ouvrages s'y rapportant pour servir auxdits pipe-lines; acheter ou autrement acquérir, vendre, distribuer ou autrement aliéner du pétrole et du gaz ainsi que d'autres hydrocarbures liquides ou gazeux et les produits en dérivant; posséder, louer, vendre, mettre en service et maintenir des aéronefs et des aérodromes pour les fins de son entreprise, ainsi que les aménagements nécessaires au service de ces aéronefs et aérodromes; posséder, louer, mettre en service et entretenir des réseaux de communication téléphonique, télétypique et télégraphique entre stations et, subordonnement à la *Loi sur la radio*, ainsi qu'à toute autre loi concernant la radio, posséder, louer, mettre en service et entretenir des aménagements de communication radiophonique entre stations;
- b) acheter, détenir, louer, vendre, améliorer, échanger ou autrement faire le commerce de tous biens réels ou de tout intérêt et droit y afférant, en loi ou en équité, ou autrement quelconques, et faire le commerce de toute portion des terrains et biens ainsi acquis; elle peut les subdiviser en lots à bâtir et, d'une façon générale, les disposer en lots, rues et emplacements de construction pour fins résidentielles ou autres; y construire des rues et des réseaux de drainage et d'égouttage nécessaires, et y faire des constructions

pour fins résidentielles ou autres; fournir à tout bâtiment ainsi construit, ou aux autres bâtiments construits sur ces terrains, la lumière électrique, la chaleur, le gaz, l'eau ou autres commodités; les louer ou vendre, soit à ses propres employés, soit à d'autres, aux termes et conditions paraissant s'imposer; et

- c) exercer, accessoirement et incidemment aux fins ou objets énoncés dans la présente loi, les pouvoirs suivants, à moins que ces pouvoirs ou l'un d'entre eux ne soient expressément exclus par la présente loi, savoir: les pouvoirs énoncés aux alinéas a) à bb) inclusivement du premier paragraphe de l'article 14 de la *Loi des compagnies*.

**M. D. A. McIlraith, C.R., agent parlementaire, est interrogé:**

Le TÉMOIN: Monsieur le président et honorables messieurs, si l'un des membres du Comité veut bien le proposer, les premiers administrateurs sont disposés à accepter une restriction visant à l'établissement du pipe-line principal à l'intérieur du Canada. Ce serait alors dans le cadre de l'alinéa a) de l'article 6. Du moins, je suggère qu'à l'alinéa a) de l'article 6, page 2, ligne 35, après les mots "auxdits pipe-lines", on insère ce qui suit: "à condition que le ou les pipe-lines principaux pour la transmission du gaz et des hydrocarbures gazeux soient entièrement situés à l'intérieur du Canada."

Le PRÉSIDENT INTÉRIMAIRE: C'est presque la reproduction exacte d'un amendement proposé à la Chambre formée en comité pour l'étude d'un bill récent. Qui propose et qui appuie l'amendement? M. Habel propose, appuyé par M. Purdy.

Le PRÉSIDENT INTÉRIMAIRE: Êtes-vous prêts à voter sur la proposition?

M. NICKLE: Je voudrais, avant la mise aux voix, réitérer mon objection contre l'inclusion de l'expression qui figure dans le bill précédent et dont on ne peut préciser le sens. Comme je l'ai dit à propos du projet de loi précédent, la définition de l'expression "pipe-line principal" ne peut être donnée par le Comité et je doute que quelqu'un d'autre puisse le faire adéquatement. Il s'agit ici d'une autre compagnie autorisée par sa charte à construire des pipe-lines à l'intérieur et à l'extérieur du Canada, qu'ils soient interprovinciaux, extra-provinciaux ou internationaux, alors qu'il lui est interdit de construire des pipe-lines principaux à l'extérieur du Canada.

Je le répète, la définition du terme "pipe-line principal" doit être tirée au clair devant le Comité. Cette définition doit être mise au point par les parrains du bill. S'il est possible de trouver une définition précise, nous devrions la connaître.

M. NICHOLSON: M. Nickle est un spécialiste des pipe-lines. Peut-être pourrait-il nous fournir cette définition?

M. NICKLE: Je ne puis absolument pas le définir.

M. BYRNE: Je crois qu'on devrait l'adopter tel quel.

M. NICHOLSON: Si je comprends bien, la section en question passe par les États-Unis?

M. GREEN: Pour le pétrole, non pour le gaz. Ce pipe-line longe la voie ferrée. Il n'y a pas de restriction pour le pétrole. Cette restriction s'applique au gaz seulement.

M. NICHOLSON: Cette conduite longe la voie ferrée, n'est-ce pas?

M. BYRNE: Il faudrait alors deux pipe-lines, s'il faut transporter le gaz.

M. NICHOLSON: Aura-t-on la faculté de lui faire suivre la même route que le chemin de fer? Je crois que le projet de loi à l'étude peut soulever un problème. Je crois comprendre que le chemin de fer passe par l'Alaska, et la conduite de pétrole également. Supposons que vous vouliez transporter du gaz de Skagway à Whitehorse, il faudrait suivre le chemin de fer et passer par l'Alaska, au moins en partie?

Le TÉMOIN: C'est vrai.

M. GREEN: Voici en quoi M. Nicholson semble faire erreur: cette conduite n'est pas destinée à l'exportation du pétrole, mais bien à l'importation du pétrole, de la côte à Whitehorse, et il n'y a absolument aucune restriction à l'égard du pétrole. La compagnie peut bâtir ses pipe-lines à l'extérieur du Canada, à supposer même qu'elle exporte le pétrole au lieu de l'importer; mais en plus de demander cette autorisation, elle sollicite de vastes privilèges pour faire le commerce du gaz. Elle pourrait construire un pipe-line transcontinental qui lui permettrait de transporter du gaz partout au Canada et à l'extérieur; ainsi, la restriction, que les promoteurs ont insérée dans l'article, ne vise que le gaz.

M. BARNETT: Pourrais-je, en vue d'élucider un fait, formuler une observation au sujet de ce pipe-line? Pourquoi veut-on, dans le cas qui nous occupe, présenter un bill qui reproduise la formule générale des bills concernant les pipe-lines? Est-il vraiment possible, par exemple, que cette compagnie s'adonne au transport du gaz? Y a-t-il une raison particulière pour laquelle on a jugé à propos de présenter le bill sous cette forme au lieu simplement d'un bill visant à accorder à la compagnie les pouvoirs nécessaires pour se charger de la transmission du pétrole de Skagway à Whitehorse?

M. G. J. McILRAITH: J'ai toujours été d'avis que la loi sur les pipe-lines envisageait la constitution d'une société en corporation en vertu d'une loi spéciale plutôt que sous le régime de la loi générale; c'est pourquoi on a consigné la charte dans une loi spéciale au lieu de donner simplement à la compagnie de chemin de fer le droit d'exploiter un commerce de pétrole. Du point de vue juridique, on pourrait discuter longtemps sur l'un et l'autre mode, et je ne suis pas disposé à me prononcer catégoriquement dans un sens plutôt que dans l'autre, mais la loi sur les pipe-lines semble vouloir que les compagnies exploitant des pipe-lines interprovinciaux soient constituées en corporation par une loi spéciale.

D'autre part, il est bien vrai que le Parlement peut légiférer en la matière sous le régime de la loi générale. C'est, à mon avis, une question de choix. Je suis certain que les promoteurs du bill ont discuté ce point.

M. MURPHY (*Westmorland*): Monsieur McIlraith, cette compagnie peut s'organiser aussi efficacement que la *Petroleum Transmission Company* pour recueillir le gaz et le pétrole. Elle a donc des droits et pouvoirs identiques à ceux de cette dernière compagnie?

M. G. J. McILRAITH: Ce sont les mêmes droits et pouvoirs, mais limités à la Colombie-Britannique et au Yukon. Aux termes du bill, elle a le pouvoir, en tant que société constituée civilement, d'établir un réseau de conduites destinées à recueillir le pétrole ou le gaz.

M. NICKLE: Monsieur le président, toujours à ce même propos, comme je connais un peu la géographie et la nature du territoire où cette compagnie ou ses prédécesseurs dirigent leur exploitation, je prévois bien que, même si l'on ne songe pas présentement à de telles constructions, la découverte éventuelle de gaz au Yukon ou dans l'extrême nord-est de la Colombie-Britannique

nécessitera l'aménagement de pipe-lines pour ce gaz, et que, comme dans le cas du pipe-line actuel, la géographie et la configuration du sol exigeront qu'une partie de ces pipe-lines traversent sur une distance quelconque le territoire américain. Il va sans dire qu'il faudra alors trouver des débouchés pour les produits qu'on découvrira dans le nord-est de la Colombie-Britannique, au Yukon et en Alaska. Cette interdiction de construire des pipe-lines principaux en dehors du Canada obligera le Parlement à étudier à nouveau ce bill afin de savoir si la section du pipe-line de même diamètre qui passe sur le territoire américain fait ou non partie du pipe-line principal ou en est un simple embranchement, lors même que cette conduite aurait le même diamètre que celle qui chemine en territoire canadien et qui en sera partie intégrante. A moins que nous la définissions: partie du pipe-line principal, cette section ne pourra être construite et, de plus, cette restriction pourra empêcher la compagnie, advenant la découverte de gaz naturel, d'atteindre le marché américain, fût-il à deux pas de son puits ou de ses conduits en territoire américain. Et encore une fois, puisque nous ne pouvons définir l'adjectif "principal", je dis que nous ne pouvons pas adopter l'amendement.

M. HAHN: Monsieur le président, je crois que nous pouvons définir le mot "principal"; je le dis malgré toute la répugnance que j'éprouve à contredire quelqu'un qui possède autant d'expérience en ce domaine que M. Nickle; ne pourrait-on pas dire que le pipe-line dans lequel passe, d'après les compteurs, la plus grande quantité de gaz est le pipe-line principal?

Le PRÉSIDENT INTÉRIMAIRE: Cet amendement est sensiblement le même que celui que nous avons voté récemment à la Chambre formée en Comité. Je mets la question aux voix. Ceux qui sont pour l'amendement? Ceux qui sont contre, s'il y en a?

Adopté.

Acceptez-vous l'article 6, tel qu'il a été modifié?

Adopté.

L'article 7 est-il adopté?

Adopté.

L'article 8 est-il adopté?

Adopté.

L'article 9 est-il adopté?

Adopté.

L'article 10 est-il adopté?

Adopté.

L'article 11 est-il adopté?

Adopté.

Le titre du bill est-il adopté?

Adopté.

Le bill sera-t-il adopté tel qu'il a été modifié?

Adopté.

Dois-je faire rapport du bill tel qu'il a été modifié?

Adopté.

Le PRÉSIDENT INTÉRIMAIRE: Nous sommes maintenant prêts à aborder le bill n° 378, intitulé: Loi constituant en corporation *S & M Pipeline Limited*. Les parrains du bill et les représentants sont les mêmes. Le préambule sera-t-il adopté?

Considérant que les personnes ci-après nommées ont, par voie de pétition, demandé que soient établies les dispositions législatives ci-dessous énoncées, et qu'il est à propos d'accéder à cette demande: à ces causes, Sa Majesté, sur l'avis et du consentement du Sénat et de la Chambre des communes du Canada, décrète:

M. GREEN: Pourrions-nous avoir une explication?

M. G. J. McILRAITH: Monsieur le président, messieurs, les promoteurs de cette compagnie sont aussi deux de la *Canadian Devonian Petroleum Limited*. La *Canadian Devonian Petroleum Limited* prospecte et exploite des puits de pétrole principalement en Saskatchewan. C'est là qu'est née la compagnie et elle possède dans le champ pétrolifère de Frobisher, dans le sud-est de cette province, quelques puits productifs. Pour relier ces puits au pipe-line interprovincial, il faut franchir la frontière manitobaine. L'amendement apporté en 1953 à la Loi sur les pipe-lines prescrit qu'une compagnie de pipe-lines qui franchit une frontière provinciale doit être constituée en corporation en vertu d'une loi spéciale. C'est pourquoi les requérants demandent que leur compagnie soit constituée en corporation afin de pouvoir construire des pipe-lines dans les quatre provinces de l'Ouest et les Territoires du Nord-Ouest.

Ce qu'ils envisagent pour le moment, c'est un pipe-line qui desservira le sud-est de la Saskatchewan, car, leurs propres puits étant situés dans cette région, c'est là que se trouvent le gros de leurs intérêts.

Comme il est aussi fait mention du gaz, le même amendement déjà proposé aux autres bills sera aussi proposé à l'alinéa a) de l'article 6. M. Cruickshank, gérant général de la *Canadian Devonian Petroleum Limited* est présent, et M. D. A. McIlraith est l'avocat de la compagnie.

Le PRÉSIDENT INTÉRIMAIRE: Adoptez-vous le préambule?

M. NICHOLSON: M. Cruickshank aurait-il l'amabilité de nous dire un mot du fonctionnement de sa compagnie?

M. CRUICKSHANK: Je suis le gérant général de la *Canadian Devonian Petroleum Limited* et l'un des demandeurs du présent bill; les trois autres sont respectivement le premier vice-président, un autre vice-président et un administrateur de la compagnie.

La *Canadian Devonian Petroleum* fut constituée en corporation en 1951 en tant que compagnie nationale. Nous projetons, si ce bill est adopté et que nous en obtenions l'autorisation de la Commission des transports, de construire un pipe-line partant de Midale-Est et desservant la région Lampman-Frobisher-Alita pour rejoindre ensuite l'*Interprovincial* à Cromer (Manitoba). En cours de route, il desservira les champs de Steelman et de Nottingham. La compagnie *Devonian Petroleum* nous intéresse plus particulièrement parce que c'est elle qui a découvert les champs de Frobisher et de Lampman, les deux premiers champs de pétrole à faible densité qui ont été découverts dans cette partie de la Saskatchewan. Le transport de notre pétrole de Frobisher à Regina nous coûte actuellement 62c. le baril, tandis que par pipe-line, nous pourrions, la première année, transporter notre pétrole de Frobisher à Cromer pour 21c.,

soit une économie de 41c. par baril. Ensuite nous savons que le pipe-line non seulement stimulera l'exploitation des champs pétrolifères déjà mentionnés mais qu'il imprimera aussi un élan considérable à d'autres prospections dans le sud-est de la Saskatchewan.

Monsieur le président, c'est la principale raison qui nous a poussés à présenter le bill à l'étude.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Mais les noms que vous avez mentionnés semblent être les mêmes que ceux dont on a fait mention dans le bill de *Westpur*?

M. CRUICKSHANK: C'est exact.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): On peut déduire de là qu'il y aura lutte devant la Commission des transports pour savoir laquelle . . .

M. CRUICKSHANK: Je le suppose.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): En d'autres termes, même si la décision n'est pas de notre ressort, nous pouvons prévoir qu'il n'y aura pas double emploi.

M. CRUICKSHANK: Non, la Commission des transports ne délivrera qu'un seul permis.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Ce bill vous autorise à vous présenter devant la Commission?

M. CRUICKSHANK: Pour rivaliser avec l'*Imperial Oil* ou, disons mieux, pour coopérer avec l'*Imperial Oil*.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Il est donc possible alors que les deux compagnies s'unissent?

M. CRUICKSHANK: Oui, c'est exact.

Le PRÉSIDENT INTÉRIMAIRE: Adopterez-vous le préambule?

M. NICKLE: Quelles compagnies ou associations autres que la *Canadian Devonian* participent à la *S & M Pipelines Limited*?

M. CRUICKSHANK: Aucune encore, mais nous prévoyons une offre de participation à d'autres producteurs de la région.

Le PRÉSIDENT INTÉRIMAIRE: Le préambule est-il adopté?

Adopté.

M. HABEL: Je tiens à exprimer l'avis que le gouvernement socialiste de la Saskatchewan aurait pu prendre l'initiative de construire ce pipe-line.

Le PRÉSIDENT INTÉRIMAIRE: L'article 1 est-il adopté?

Adopté.

Adoptez-vous l'article 2?

Adopté.

Article 3: "Capital". De même qu'à propos du bill précédent, nous avons ici une lettre de M. Arsenault qui renferme une déclaration semblable. Mais cette fois, il y a un million d'actions sans valeur au pair et le montant global des actions émises sans valeur au pair ne dépassera pas 2 millions de dollars. Il s'agit d'actions ordinaires.

Une motion comportant une recommandation semblable est proposée par M. Habel, appuyé par M. Purdy.

Le PRÉSIDENT INTÉRIMAIRE: Adoptez-vous l'article 3?

Adopté.

L'article 4?

Adopté.

L'article 5?

Adopté.

Sur l'article 6:

6. Subordonnement aux dispositions de toute législation générale adoptée par le Parlement et se rapportant aux pipe-lines pour le transport et la transmission du gaz et du pétrole, ainsi que d'autres hydrocarbures liquides et gazeux, la Compagnie peut:

- a) à l'intérieur du Canada, dans les territoires du Nord-Ouest et dans les provinces de Colombie-Britannique, d'Alberta, de Saskatchewan et de Manitoba, ainsi qu'à l'extérieur du Canada, construire, acheter, louer ou autrement acquérir, et détenir, développer, mettre en service, entretenir, contrôler, louer, mort-gager, grever de privilèges, vendre, transporter ou autrement aliéner et faire valoir tout et tous pipe-lines interprovinciaux, extraprovinciaux et/ou internationaux, pour le transport et la transmission du gaz et du pétrole ainsi que d'autres hydrocarbures liquides et gazeux, y compris des stations de pompage, réseaux d'amassage, terminus, bassins ou réservoirs d'emmagasinage et tous ouvrages s'y rapportant pour servir relativement auxdits pipe-lines; et acheter ou autrement acquérir, vendre, distribuer du gaz et du pétrole, ainsi que d'autres hydrocarbures liquides ou gazeux, ou en disposer autrement; posséder, louer, vendre, mettre en service et maintenir des aéronefs et des aérodromes pour les fins de son entreprise, ainsi que les aménagements nécessaires au service de ces aéronefs et aérodromes; posséder, louer, mettre en service et entretenir des réseaux de communication téléphonique, télétypique et télégraphique entre stations et, subordonnement à la *Loi sur la radio*, ainsi qu'à toute autre loi concernant la radio, posséder, louer, mettre en service et entretenir des aménagements de communication radiophonique entre stations;
- b) acheter, détenir, louer, vendre, améliorer, échanger ou autrement faire le commerce de biens immobiliers ou de tout intérêt et droit y afférant, en loi ou en équité, ou autrement quelconques, et faire le commerce de toute portion des terrains et biens ainsi acquis; elle peut les subdiviser en lots à bâtir et, d'une façon générale, les disposer en lots, rues et emplacements de construction pour fins résidentielles ou autres; y construire des rues et des réseaux de drainage et d'égouttage nécessaires, et y faire des constructions pour fins résidentielles ou autres; fournir à tout bâtiment ainsi construit, ou aux autres bâtiments construits sur ces terrains, la lumière électrique, la chaleur, le gaz, l'eau ou autres commodités; les louer ou vendre, soit à ses propres employés, soit à d'autres, aux termes et conditions paraissant s'imposer; et

- c) exercer, accessoirement et incidemment aux fins ou objets énoncés dans la présente loi, les pouvoirs suivants, à moins que ces pouvoirs ou l'un d'entre eux ne soient expressément exclus par la présente loi, savoir: les pouvoirs énoncés aux alinéas a) à bb) inclusivement du premier paragraphe de l'article 14 de la *Loi des compagnies*.

Le PRÉSIDENT INTÉRIMAIRE: Nous attendons maintenant la proposition du même amendement qui a été apporté à l'alinéa a) de l'article 6 du bill précédent. M. McIlraith va l'expliquer.

M. D. A. McILRAITH: Si l'un des honorables membres veut bien le proposer, les requérants consentent à un amendement. Nous suggérons à cette fin à l'alinéa a) de l'article 6, page 3, ligne 35, après l'expression "pipe-lines", l'addition de ce qui suit: "à condition que le ou les pipe-lines principaux pour la transmission du gaz et des hydrocarbures gazeux soient entièrement situés à l'intérieur du Canada." C'est le même amendement que tout à l'heure.

M. Habel, appuyé par M. Purdy, propose l'amendement.

M. NICKLE: Monsieur le président, je ne répéterai pas la même objection; j'en ai une nouvelle. Dans ce bill nous avons interdit la construction de pipe-lines principaux pour le gaz naturel ou les hydrocarbures gazeux, mais nous avons laissé la porte ouverte à l'expédition de l'huile brute outre-frontière. Peut-être qu'un membre du Comité, les parrains du bill, par exemple, ou les représentants d'une compagnie de pipe-lines pourraient me dire pourquoi on a établi une distinction entre le gaz et l'huile brute.

En examinant les chiffres relatifs au rythme des découvertes tenant lieu de réserve, au taux d'accroissement, etc., dans l'Ouest canadien, j'ai constaté que nous avons découvert à peu près six barils d'huile brute (réserve) pour chaque baril consommé. Cette année, à cause de la demande croissante, les découvertes assureront probablement trois barils de réserve pour chaque baril consommé. En d'autres termes, notre réserve s'accroît à un rythme trois fois plus rapide que celui de la consommation.

En ce qui concerne le gaz naturel, nous n'avons utilisé, au cours des trois dernières années, qu'un pied cube pour trente pieds cubes découverts. Nos réserves de gaz s'accroissent cinq fois plus rapidement que nos découvertes d'huile brute. Je sais que nos réserves actuelles, en huile brute, sont de 2 milliards et  $\frac{3}{4}$  de barils, soit la consommation canadienne de treize années. Nos réserves de gaz actuelles sont de 20 trillions de pieds cubes, soit l'équivalent de 100 ans d'approvisionnements au taux actuel de consommation de gaz naturel et artificiel. Autrement dit, nos réserves de gaz naturel sont huit fois supérieures à nos réserves d'huile brute exprimées en chiffres de consommation courante.

D'après ces données, si nos pipe-lines desservait tout le marché canadien actuellement accessible, de Vancouver à Montréal, plus les marchés américains des États du nord-ouest et du Centre-Ouest, nos réserves de gaz naturel continueraient de s'accroître de 10 pieds cubes pour chaque pied cube livré à la consommation.

Il me semble que, si nous examinions ces deux ressources, l'huile et le gaz, en fonction du rythme de la découverte par rapport au rythme de la consommation, il nous faudrait prendre le contrepied de notre situation actuelle à l'égard de ces deux projets et permettre la construction de pipe-lines à pétrole outre-frontière et laisser absolument libre la distribution internationale du gaz canadien.

Si quelqu'un parmi les parrains du bill ou qui que ce soit veut contester cet exposé ou lui opposer des arguments contraires, je serai heureux de l'entendre.

M. BYRNE: Je ne crois pas qu'il soit juste de demander à la compagnie de fournir cette explication. Ceci nous a été imposé par le Parlement qui, dans sa sagesse, j'ose le répéter, a insisté sur l'insertion de cet amendement. Il me semble que les partisans convaincus de cet amendement devraient être invités à en expliquer les motifs.

Le PRÉSIDENT INTÉRIMAIRE: Adoptez-vous l'article 6 tel qu'il a été modifié?

Adopté.

L'article 7?

Adopté.

L'article 8?

Adopté.

L'article 9?

Adopté.

L'article 10?

Adopté.

L'article 11?

Adopté.

Adoptez-vous le titre du bill?

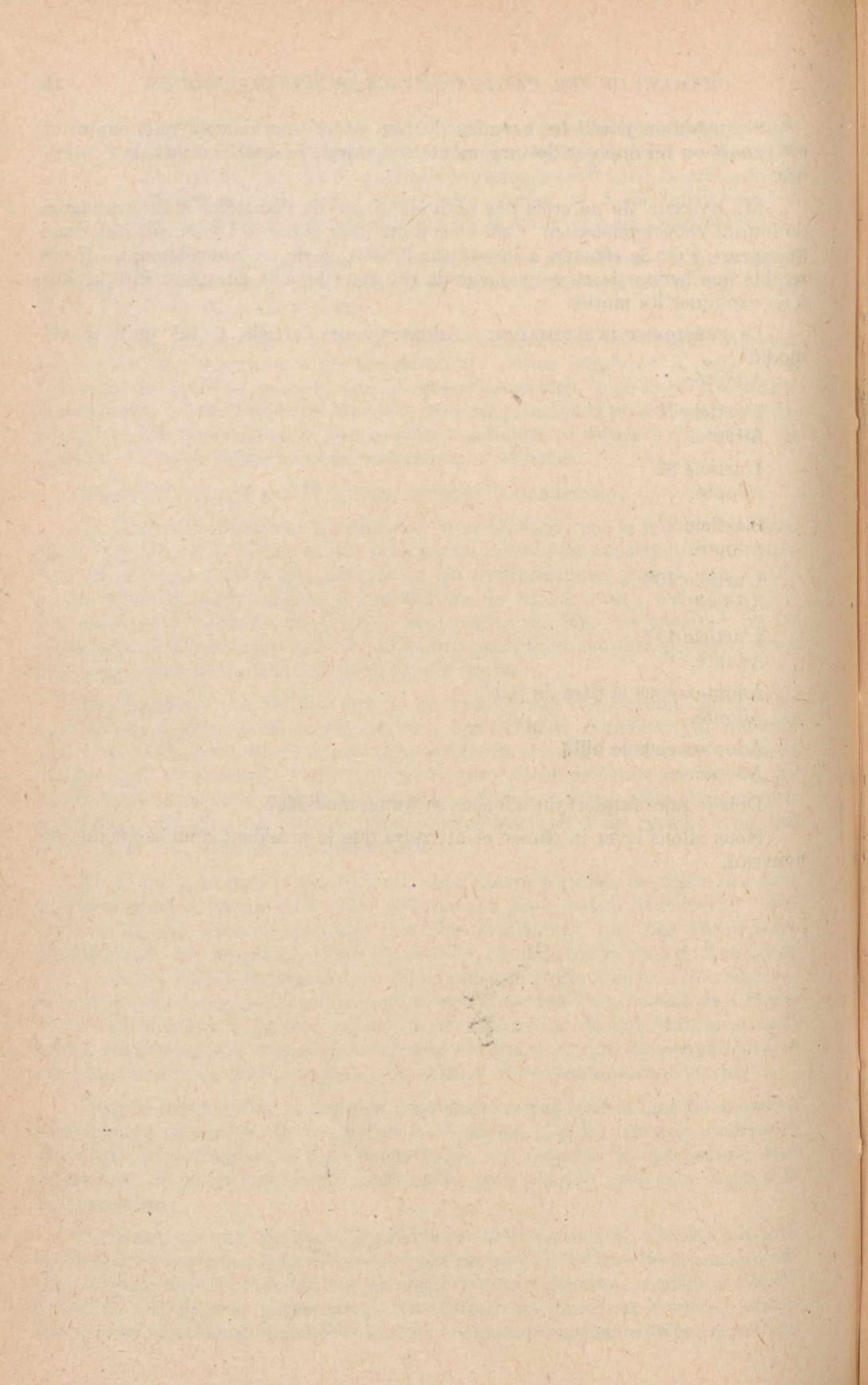
Adopté.

Adoptez-vous le bill?

Adopté.

Dois-je faire rapport du bill sous sa forme modifiée?

Nous allons lever la séance et attendre que le président nous convoque de nouveau.



CHAMBRE DES COMMUNES

Deuxième session de la vingt-deuxième Législature

1955

---

COMITÉ PERMANENT

DES

# CHEMINS DE FER, CANAUX ET LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES

*Président:* M. H. B. McCULLOCH

---

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule 6

---

BILL 376 intitulé:

Loi autorisant *Trans-Prairie Pipelines, Ltd.* à construire, posséder et exploiter un pipe-line extra-provincial.

---

SÉANCE DU LUNDI 30 MAI 1955

---

TÉMOINS:

M. J. M. Coyne, avocat, d'Ottawa, et M. Don R. Brandt, président de la *Trans-Prairie Pipelines, Ltd.*, d'Edmonton.

EDMOND CLOUTIER, C.M.G., O.A., D.S.P.  
IMPRIMEUR DE LA REINE ET CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE  
OTTAWA, 1955

COMITÉ PERMANENT  
DES  
CHEMINS DE FER, CANAUX ET LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES

*Président:* M. H. B. McCulloch

et MM.

Barnett	Gauthier ( <i>Lac-Saint-Jean</i> )	Langlois ( <i>Gaspé</i> )
Batten	Goode	Lavigne
Bonnier	Gourd ( <i>Chapleau</i> )	Leboe
Boucher ( <i>Châteauguay-Huntingdon-Laprairie</i> )	Green	McIvor
Buchanan	Habel	Meunier
Byrne	Hahn	Montgomery
Campbell	Hamilton ( <i>Notre-Dame-de-Grâce</i> )	Murphy ( <i>Lambton-Ouest</i> )
Carrick	Hamilton ( <i>York-Ouest</i> )	Murphy ( <i>Westmorland</i> )
Carter	Harrison	Nesbitt
Cauchon	Healy	Nicholson
Cavers	Herridge	Nickle
Clark	Holowach	Nixon
Decore	Hosking	Nowlan
Deschatelets	Howe ( <i>Wellington-Huron</i> )	Purdy
Dupuis	James	Ross
Ellis	Johnston ( <i>Bow-River</i> )	Small
Follwell	Kickham	Stanton
Fulton	Lafontaine	Viau
Gagnon		Villeneuve
		Vincent
		Weselak

*Secrétaire du Comité,*  
ERIC H. JONES.

ORDRE DE RENVOI

CHAMBRE DES COMMUNES,  
VENDREDI 24 mai 1955.

*Il est ordonné*—Que le bill 376 (U-12 du Sénat), intitulé: “Loi autorisant *Trans-Prairie Pipelines, Ltd.*, à construire, posséder et exploiter un pipe-line extra-provincial”, soit renvoyé audit Comité.

*Certifié conforme.*

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

## RAPPORTS À LA CHAMBRE

MERCREDI 1<sup>er</sup> juin 1955.

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

### ONZIÈME RAPPORT

Votre Comité a étudié le bill 376 (U-12 du Sénat), intitulé: "Loi autorisant *Trans-Prairie Pipelines, Ltd.*, à construire, posséder et exploiter un pipe-line extra-provincial", et conclut que ladite compagnie est une compagnie provinciale; par conséquent, afin qu'une compagnie constituée en corporation par une Loi spéciale du Parlement du Canada puisse atteindre ses fins, le Comité convient de faire rapport dudit bill, en y insérant les modifications suivantes:

#### *Préambule*

A la première ligne, immédiatement après les mots "*Trans-Prairie Pipelines, Ltd.*", insérer ce qui suit:

, compagnie constituée en corporation sous le régime des lois de la province de Manitoba,

#### *Article 1*

Retrancher l'article 1 et y substituer les articles suivants 1, 2, 3 et 4:

1. Don Raphael Brandt, agent exécutif en pétrole, Jerry Stanley Starek, contrôleur, William Stewart McGregor, agent exécutif en pétrole, et Walter Ronald Wiebe, agent exécutif en pétrole, tous de la cité d'Edmonton, province d'Alberta, Francis Leslie Croteau, ingénieur géologique, de la cité de Calgary, province d'Alberta, et Donald John McDonald, négociant en valeurs mobilières, et Robert George Brian Dickson, avocat, tous deux de la cité de Winnipeg, province de Manitoba, ainsi que les personnes qui pourront devenir actionnaires de la compagnie, sont constituées en une corporation portant nom "*Trans-Prairie Pipelines of Canada, Ltd.*", ci-après dénommée "la Compagnie".

2. Les personnes nommées à l'article premier de la présente loi sont les premiers administrateurs de la Compagnie.

3. (1) Le capital social de la Compagnie consiste en

- a) cinq cent mille actions ordinaires sans valeur nominale ou valeur au pair, et en
- b) cent mille actions privilégiées d'une valeur au pair de cinq dollars chacune.

(2) La Compagnie peut de temps à autre, par règlement,

- a) pourvoir à l'émission des actions privilégiées en une ou plusieurs séries, comportant les préférences, privilèges ou autres droits spéciaux, autres restrictions, conditions ou limitations, attachés à chaque série, en ce qui concerne les dividendes, le capital ou autrement, qui peuvent être déclarés dans le règlement, et

b) subdiviser ou consolider en actions d'une valeur au pair plus ou moins considérable et reclassifier en des séries autres ou différentes toutes actions privilégiées non émises; et modifier, varier, altérer ou changer quelques préférences, privilèges, droits, restrictions, conditions ou limitations qui peuvent avoir été attachés à toute action privilégiée non émise.

Toutefois, aucun pareil règlement ne sera valide ou effectif avant d'avoir été sanctionné par au moins les deux tiers des votes déposés à une assemblée générale extraordinaire des détenteurs d'actions ordinaires de la Compagnie, régulièrement convoquée pour étudier ledit règlement, ni avant qu'une copie certifiée de ce règlement ait été déposée chez le Secrétaire d'État.

(3) Sauf dans la mesure où ces droits peuvent être prévus par un règlement édicté en vertu du paragraphe (2), les détenteurs d'actions privilégiées d'une série quelconque n'ont pas le droit, comme tels, de voter ni de recevoir un avis d'assemblée des détenteurs d'actions ordinaires de la Compagnie, ni d'assister à une pareille assemblée, mais il ne peut être fait aucun changement visant les droits ou privilèges des détenteurs d'actions privilégiées, émises et en circulation, d'une série quelconque, sauf au moyen d'un règlement dûment édicté par les administrateurs et sanctionné par les détenteurs d'actions ordinaires de la manière indiquée au paragraphe (2), et un tel règlement n'a aucune vigueur ou effet tant qu'il n'a pas été sanctionné par au moins les deux tiers des votes déposés à une assemblée générale extraordinaire des détenteurs des actions privilégiées émises et en circulation de cette série, régulièrement convoquée pour le considérer, ni avant qu'une copie certifiée de ce règlement ait été déposée au bureau du Secrétaire d'État.

(4) La propriété d'actions privilégiées ne qualifie aucune personne pour devenir administrateur de la Compagnie.

4. (1) Le siège social de la Compagnie est en la cité de Winnipeg, province de Manitoba, et ce siège social sera le domicile de la Compagnie au Canada; et la Compagnie peut établir les autres bureaux et agences ailleurs, au Canada ou à l'extérieur du Canada, qu'elle jugera utiles.

(2) La Compagnie peut, par règlement, changer l'endroit où doit être situé le siège social de la Compagnie.

(3) Aucun règlement à cet effet ne sera valide ou effectif avant d'avoir été sanctionné par au moins les deux tiers des votes déposés à une assemblée générale extraordinaire des actionnaires, régulièrement convoquée pour étudier le règlement, ni avant qu'une copie du règlement, certifiée sous le sceau de la Compagnie, ait été déposée au bureau du Secrétaire d'État et que ce règlement ait été publié dans la *Gazette du Canada*."

#### Article 2

Renommer l'article 2 comme article 5.

#### Nouveaux articles

Immédiatement après l'article 5 renuméroté, ajouter les articles suivants 6, 7, 8, 9, 10 et 11:

6. Sous réserve des dispositions de toute législation générale adoptée par le Parlement et se rapportant aux pipe-lines pour la transmission et

le transport du gaz et du pétrole, ainsi que d'autres hydrocarbures liquides et gazeux, la Compagnie peut:

- a) à l'intérieur du Canada, dans les territoires du Nord-Ouest et dans les provinces de Colombie-Britannique, d'Alberta, de Saskatchewan et de Manitoba, ainsi qu'à l'extérieur du Canada, construire, acheter, louer ou autrement acquérir, et détenir, développer, mettre en service, entretenir, contrôler, louer, hypothéquer, grever de privilèges, vendre, transporter ou autrement aliéner et faire valoir tout et tous pipe-lines interprovinciaux, extra-provinciaux et/ou internationaux, pour la transmission et le transport du gaz et du pétrole ainsi que d'autres hydrocarbures liquides et gazeux, y compris des stations de pompage, réseaux d'amassage, terminus, bassins ou réservoirs d'emmagasinage et tous ouvrages s'y rapportant pour servir relativement auxdits pipe-lines à condition que le ou les pipe-lines principaux pour la transmission et le transport du gaz et d'autres hydrocarbures gazeux soient entièrement situés à l'intérieur du Canada; et acheter ou autrement acquérir, vendre, distribuer du gaz et du pétrole, ainsi que d'autres hydrocarbures liquides ou gazeux, ou en disposer autrement; posséder, louer, vendre, mettre en service et maintenir des aéronefs et des aérodromes aux fins de son entreprise, ainsi que les aménagements nécessaires au service de ces aéronefs et aérodromes; posséder, louer, mettre en service et entretenir des réseaux de communication téléphonique, télétypique et télégraphique entre stations et, sous réserve de la *Loi sur la radio*, ainsi que de toute autre loi concernant la radio, posséder, louer, mettre en service et entretenir des aménagements de communication radiophonique entre stations;
- b) acheter, détenir, louer, vendre, améliorer ou échanger des biens immobiliers ou tous intérêt et droit y afférents, en loi ou en équité, ou d'autre nature, ou autrement en faire le commerce, et faire le commerce de toute portion des terrains et biens ainsi acquis; elle peut les subdiviser en lots à bâtir et, d'une façon générale, les disposer en lots, rues et emplacements de construction pour fins résidentielles ou autres; y construire des rues et des réseaux de drainage et d'égouttage nécessaires, et y faire des constructions pour fins résidentielles ou autres; fournir à tout bâtiment ainsi construit, ou aux autres bâtiments construits sur ces terrains, la lumière électrique, la chaleur, le gaz, l'eau et autres choses nécessaires; les louer ou vendre, soit à ses propres employés, soit à d'autres, aux termes et conditions paraissant s'imposer; et
- c) exercer, accessoirement et incidemment aux fins ou pour les objets énoncés dans la présente loi, les pouvoirs suivants, à moins que ces pouvoirs ou l'un d'entre eux ne soient expressément exclus par la présente loi, savoir: les pouvoirs énoncés aux alinéas (a) à (bb) inclusivement du premier paragraphe de l'article 14 de la *Loi sur les compagnies*.

7. Les dispositions des paragraphes (7), (8), (9), (10) et (11) de l'article 12, ainsi que les articles 39, 40, 62, 63, 64, 65 et 91 de la Partie I de la *Loi sur les compagnies* s'appliquent à la Compagnie. Toutefois,

partout où se rencontrent dans lesdits paragraphes (7) et (11) de l'article 12, les mots "lettres patentes" ou "lettres patentes supplémentaires", les mots "loi spéciale" doivent leur être substitués.

8. Les articles 162, 167, 184, 190, 193 et 194 de la Partie III de la *Loi sur les compagnies* ne sont pas incorporés à la présente loi.

9. (1) La compagnie ne doit consentir aucun prêt à l'un de ses actionnaires ou de ses administrateurs, ni donner, soit directement ou indirectement, soit par voie de prêt, de garantie, de prestation de gage ou autrement, aucune aide financière en vue d'un achat, ou relativement à un achat fait ou à faire par quelque personne, d'actions de la Compagnie. Toutefois, rien au présent article ne doit être interprété comme prohibant:

- a) l'octroi de prêts par la Compagnie à des personnes, autres que des administrateurs, de bonne foi à l'emploi de la Compagnie, en vue de leur permettre ou de les aider à acheter ou construire des maisons de logement qu'elles occuperont elles-mêmes; et la Compagnie peut recevoir, de ces employés, des hypothèques ou autres garanties pour le remboursement de ces prêts;
- b) la prestation, par la Compagnie, conformément à quelque plan alors en vigueur, de deniers destinés à l'achat, par des fiduciaires, d'actions entièrement libérées du capital social de la Compagnie, pour être détenues par les employés de la Compagnie ou à leur bénéfice, y compris un administrateur occupant une situation ou emploi rémunéré dans la Compagnie; ou
- c) l'octroi de prêts par la Compagnie à des personnes, autres que des administrateurs, de bonne foi à l'emploi de la Compagnie, en vue de leur permettre d'acheter des actions entièrement libérées du capital social de la Compagnie pour être détenues par elles-mêmes à titre de propriété bénéficiaire.

(2) Les pouvoirs établis sous l'autorité des alinéas b) et c) du premier paragraphe du présent article seront exercés seulement par règlement.

(3) Si la Compagnie consent quelque prêt en violation des dispositions ci-dessus, tous les administrateurs et fonctionnaires de la Compagnie qui l'auront exécuté ou y auront consenti, seront, jusqu'au remboursement de ce prêt conjointement et solidairement responsables, envers la Compagnie et ses créanciers, des dettes de la Compagnie alors existantes ou subséquentement contractées. Toutefois, pareille responsabilité sera limitée au montant dudit prêt et des intérêts.

10. Le rachat ou l'achat pour annulation de l'une quelconque des actions privilégiées entièrement libérées, créées par la présente loi ou par règlement suivant les dispositions de la présente loi, conformément à quelque droit de rachat ou d'achat pour annulation réservé en faveur de la Compagnie dans les dispositions qui se rattachent à ces actions privilégiées, ou le rachat ou l'achat pour annulation de toutes actions entièrement libérées d'une catégorie quelconque, qui ne sont pas des actions communes ou ordinaires, et à l'égard desquelles les règlements établissent ce droit de rachat ou d'achat, conformément aux dispositions de ces règlements, ne doit pas être considéré comme étant une

réduction du capital versé de la Compagnie, si ce rachat ou cet achat pour annulation est fait sur le produit d'une émission d'actions opérée aux fins de ce rachat ou de cet achat pour annulation; ou si

- a) aucun dividende cumulatif n'est en retard sur les actions privilégiées ou sur les actions de la catégorie à l'égard de laquelle existe ce droit de rachat ou d'achat, et qui sont ainsi rachetées ou achetées pour annulation; et
- b) si ce rachat ou cet achat pour annulation de ces actions entièrement libérées est opéré sans affaiblissement du capital de la Compagnie, au moyen de paiements sur les profits nets constatés de la Compagnie que les administrateurs ont mis de côté en vue de pareil rachat ou de pareil achat pour annulation, et si ces profits nets sont alors disponibles pour être appliqués à titre d'actif liquide de la Compagnie, d'après le dernier bilan de la Compagnie, certifié par les vérificateurs de la Compagnie, et dressé jusqu'à une date d'au plus quatre-vingt-dix jours avant ce rachat ou cet achat pour annulation, et après qu'il a été donné effet à ce rachat ou à cet achat pour annulation;

et, sous réserve de ce qui précède, pareilles actions peuvent être rachetées ou achetées pour annulation par la Compagnie, aux termes et de la manière indiqués dans les dispositions qui se rattachent à ces actions; et l'excédent résultant de ce rachat ou de cet achat pour annulation est désigné comme excédent de capital, que la Compagnie ne devra ni réduire ni répartir sauf de la manière prévue dans une loi subséquente du Parlement du Canada.

11. La Compagnie peut payer une commission à toute personne, en considération du fait qu'elle a souscrit, ou s'est engagée à souscrire, de façon absolue ou conditionnelle, des actions, obligations, fonds-obligations ou autres valeurs de la Compagnie, ou du fait qu'elle a obtenu, ou s'est engagée à obtenir, des souscriptions absolues ou conditionnelles d'actions, d'obligations, de fonds-obligations ou d'autres valeurs de la Compagnie. Toutefois, à l'égard d'actions, cette commission ne doit pas dépasser dix pour cent du montant qui en est réalisé.

Votre Comité appelle l'attention de la Chambre sur le fait que lesdits amendements n'étaient projetés ni dans la pétition, ni dans l'avis, mais qu'ils ont été apportés par votre Comité pour des motifs d'intérêt public.

Étant donné les modifications de fond apportées au bill, votre Comité recommande également que le titre en soit changé en celui de "Loi constituant en corporation *Trans-Prairie Pipelines of Canada, Ltd.*"

Une copie des témoignages relatifs au bill n° 376 accompagne le présent rapport.

Le tout respectueusement soumis.

*Le président,*

H. B. McCULLOCH.

MERCREDI 1<sup>er</sup> juin 1955.

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

## DOUZIÈME RAPPORT

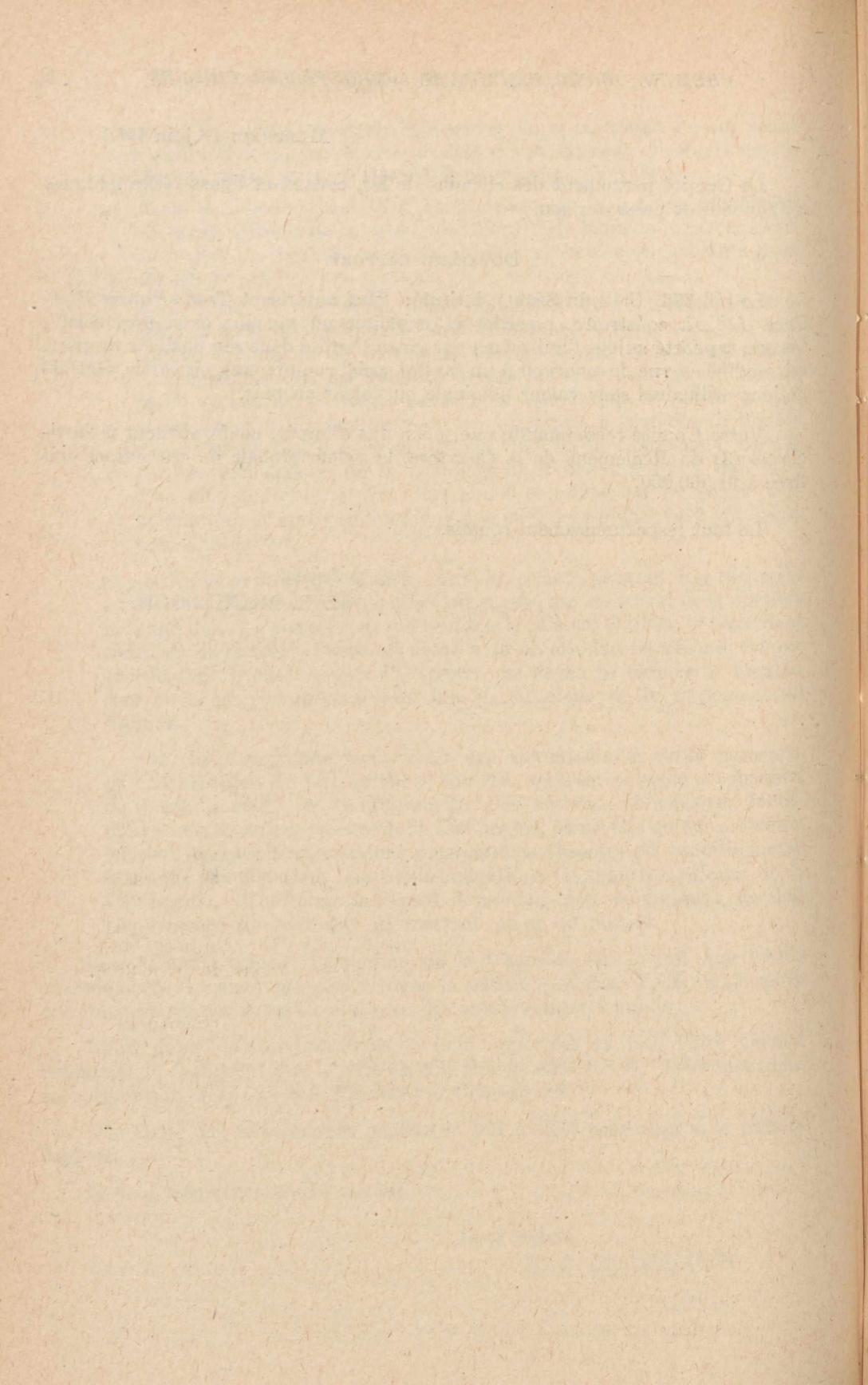
Le bill 376 (U-12 du Sénat), intitulé: "Loi autorisant *Trans-Prairie Pipelines, Ltd.*, à construire, posséder et exploiter un pipeline extra-provincial", tel que rapporté aujourd'hui même par votre Comité dans son onzième rapport, est modifié en vue de pourvoir à un capital social comprenant, en partie, 500,000 actions ordinaires sans valeur nominale ou valeur au pair.

Votre Comité recommande que, pour fins d'impôt, conformément à l'article 93 (3) du Règlement de la Chambre, la valeur globale de ces actions soit fixée à \$1,500,000.

Le tout respectueusement soumis.

*Le président,*

H. B. McCULLOCH.



## PROCÈS-VERBAL

LUNDI 30 mai 1955.

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

*Présents:* MM. Barnett, Batten, Campbell, Carrick, Cavers, Goode, Gourd (*Chapleau*), Green, Hahn, Hamilton (*Notre-Dame-de-Grâce*), Herridge, Holowach, Johnston (*Bow-River*), Lafontaine, Leboe, McCulloch (*Pictou*), Murphy (*Westmorland*), Nicholson et Purdy.

*Aussi présents:* M. G. D. Weaver, M.P., parrain du bill 376; M. J. M. Coyne, avocat, au nom de M. D. G. Blair, agent parlementaire; M. Don R. Blandt, président de *Trans-Prairie Pipelines, Ltd.*, d'Edmonton, et M. Maurice Ollivier, conseiller parlementaire.

Le Comité commence l'étude du bill 376 (U-12 du Sénat) intitulé: "Loi autorisant *Trans-Prairie Pipelines, Ltd.*, à construire, posséder et exploiter un pipe-line extra-provincial".

Sur la proposition de M. Barnett,

*Il est résolu*—Que le Comité fasse imprimer 750 exemplaires en anglais et 200 en français de ses procès-verbaux et témoignages relatifs audit bill.

M. Coyne est appelé à expliquer le préambule; il expose le but du bill et déclare que ses promoteurs désirent maintenant modifier la forme dans laquelle le bill avait été adopté par le Sénat, de façon à répondre au désir du Parlement, à savoir que les exploitants qui cherchent à obtenir le droit de construire des pipe-lines extra-provinciaux devraient posséder une charte fédérale. Il est interrogé puis il se retire.

M. Weaver explique davantage le problème auquel font face les promoteurs du bill en demandant au Parlement l'autorisation d'étendre leur champ d'activité en dehors du Manitoba; car c'est sous le régime des lois de cette province que la compagnie est actuellement constituée en corporation. Jugeant que leur but serait plus facilement atteint en demandant d'être constitués en corporation par le Parlement, les promoteurs du bill proposent donc des amendements à cette fin.

*(Les amendements proposés sont distribués aux membres du Comité.)*

M. Brandt est appelé; il expose ce que la compagnie a accompli depuis sa constitution en corporation, de même que ses projets d'avenir si le Parlement adopte le bill et les amendements proposés. Il est interrogé à ce sujet puis il se retire.

Le Comité étudie le bill, article par article, et M. Coyne explique les amendements proposés à chaque article.

Il est convenu de modifier le préambule en insérant à la première ligne, après les mots "*Trans-Prairie Pipelines, Ltd.*," les mots suivants:

, compagnie constituée en corporation sous le régime des lois de la province de Manitoba,

Le préambule est adopté avec ses modifications.

## Article 1

Il est convenu de modifier l'article premier en le remplaçant par les articles 1, 2, 3 et 4 suivants:

1. Don Raphael Brandt, agent exécutif en pétrole, Jerry Stanley Starck, contrôleur, William Stewart McGregor, agent exécutif en pétrole, et Walter Ronald Wiebe, agent exécutif en pétrole, tous de la cité d'Edmonton, province d'Alberta, Francis Leslie Croteau, ingénieur géologique, de la cité de Calgary, province d'Alberta, et Donald John McDonald, négociant en valeurs mobilières, et Robert George Brian Dickson, avocat, tous deux de la cité de Winnipeg, province de Manitoba, ainsi que les personnes qui pourront devenir actionnaires de la compagnie, sont constitués en une corporation portant nom "*Trans-Prairie Pipelines of Canada, Ltd.*", ci-après dénommée "la Compagnie".

2. Les personnes nommées à l'article premier de la présente loi sont les premiers administrateurs de la Compagnie.

3. (1) Le capital social de la Compagnie consiste en

- a) cinq cent mille actions ordinaires sans valeur nominale ou valeur au pair, et en
- b) cent mille actions privilégiées d'une valeur au pair de cinq dollars chacune.

(2) La Compagnie peut de temps à autre, par règlement,

- a) pourvoir à l'émission des actions privilégiées en une ou plusieurs séries, comportant les préférences, privilèges ou autres droits spéciaux, autres restrictions, conditions ou limitations, attachés à chaque série, en ce qui concerne les dividendes, le capital ou autrement, qui peuvent être déclarés dans le règlement, et
- b) subdiviser ou consolider en actions d'une valeur au pair plus ou moins considérable et reclassifier en des séries autres ou différentes toutes actions privilégiées non émises; et modifier, varier, altérer ou changer quelques préférences, privilèges, droits, restrictions, conditions ou limitations qui peuvent avoir été attachés à toute action privilégiée non émise.

Toutefois, aucun pareil règlement ne sera valide ou effectif avant d'avoir été sanctionné par au moins les deux tiers des votes déposés à une assemblée générale extraordinaire des détenteurs d'actions ordinaires de la Compagnie, régulièrement convoquée pour étudier ledit règlement, ni avant qu'une copie certifiée de ce règlement ait été déposée chez le Secrétaire d'État.

(3) Sauf dans la mesure où ces droits peuvent être prévus par un règlement édicté en vertu du paragraphe (2), les détenteurs d'actions privilégiées d'une série quelconque n'ont pas le droit, comme tels, de voter ni de recevoir un avis d'assemblée des détenteurs d'actions ordinaires de la Compagnie, ni d'assister à une pareille assemblée, mais il ne peut être fait aucun changement visant les droits ou privilèges des détenteurs d'actions privilégiées, émises et en circulation, d'une série quelconque, sauf au moyen d'un règlement dûment édicté par les administrateurs et sanctionné par les détenteurs d'actions ordinaires de la manière indiquée au paragraphe (2), et un tel règlement n'a aucune vigueur ou effet tant qu'il n'a pas été sanctionné par au moins les deux tiers des votes déposés

à une assemblée générale extraordinaire des détenteurs des actions privilégiées émises et en circulation de cette série, régulièrement convoquée pour le considérer, ni avant qu'une copie certifiée de ce règlement ait été déposée au bureau du Secrétaire d'État.

(4) La propriété d'actions privilégiées ne qualifie aucune personne pour devenir administrateur de la Compagnie.

4 (1) Le siège social de la Compagnie est en la cité de Winnipeg, province de Manitoba, et ce siège social sera le domicile de la Compagnie au Canada; et la Compagnie peut établir les autres bureaux et agences ailleurs, au Canada ou à l'extérieur du Canada, qu'elle jugera utiles.

(2) La Compagnie peut, par règlement, changer l'endroit où doit être situé le siège social de la Compagnie.

(3) Aucun règlement à cet effet ne sera valide ou effectif avant d'avoir été sanctionné par au moins les deux tiers des votes déposés à une assemblée générale extraordinaire des actionnaires, régulièrement convoquée pour étudier le règlement, ni avant qu'une copie du règlement, certifiée sous le sceau de la Compagnie, ait été déposée au bureau du Secrétaire d'État et que ce règlement ait été publié dans la *Gazette du Canada*.

#### *Nouvel article 3*

M. Coyne présente une déclaration de M. Don R. Brandt, préparée au nom des promoteurs du bill, et demandant que la partie du capital social telle que déterminée au nouvel article 3 et comprenant cinq cent mille actions ordinaires sans valeur nominale ou valeur au pair, soit émise en l'évaluant dans l'ensemble à un montant ne dépassant pas \$1,500,000.

Sur la proposition de M. Purdy,

*Il est résolu*.—Qu'aux fins de percevoir des droits sur la partie du capital social qui comprend cinq cent mille actions ordinaires sans valeur nominale ou valeur au pair, selon les dispositions de l'article 93 (3) du Règlement de la Chambre, le Comité recommande que ces droits soient perçus sur un montant de \$1,500,000.

#### *Article 2*

Il est convenu de modifier l'article 2 en le rénumérotant article 5.

#### *Nouveaux articles*

Il est aussi convenu d'ajouter immédiatement après le nouvel article 5 les articles 6, 7, 8, 9, 10 et 11 suivants:

6. Sous réserve des dispositions de toute législation générale adoptée par le Parlement et se rapportant aux pipe-lines pour la transmission et le transport du gaz et du pétrole, ainsi que d'autres hydrocarbures liquides et gazeux, la Compagnie peut:

- a) à l'intérieur du Canada, dans les territoires du Nord-Ouest et dans les provinces de Colombie-Britannique, d'Alberta, de Saskatchewan et de Manitoba, ainsi qu'à l'extérieur du Canada, construire, acheter, louer ou autrement acquérir, et détenir, développer, mettre en service, entretenir, contrôler, louer, hypothéquer, grever de privilèges, vendre, transporter ou autrement aliéner et faire valoir tout et tous pipe-lines interprovinciaux, extra-provinciaux et/ou internationaux, pour la transmission et le transport du gaz et du pétrole ainsi que d'autres

hydrocarbures liquides et gazeux, y compris des stations de pompage, réseaux d'amassage, terminus, bassins ou réservoirs d'emmagasinage et tous ouvrages s'y rapportant pour servir relativement auxdits pipe-lines à condition que le ou les pipe-lines principaux pour la transmission et le transport du gaz et d'autres hydrocarbures gazeux soient entièrement situés à l'intérieur du Canada; et acheter ou autrement acquérir, vendre, distribuer du gaz et du pétrole, ainsi que d'autres hydrocarbures liquides ou gazeux, ou en disposer autrement; posséder, louer, vendre, mettre en service et maintenir des aéronefs et des aérodromes aux fins de son entreprise, ainsi que les aménagements nécessaires au service de ces aéronefs et aérodromes; posséder, louer, mettre en service et entretenir des réseaux de communication téléphonique, télétypique et télégraphique entre stations et, sous réserve de la *Loi sur la radio*, ainsi que de toute autre loi concernant la radio, posséder, louer, mettre en service et entretenir des aménagements de communication radiophonique entre stations;

- b) acheter, détenir, louer, vendre, améliorer ou échanger des biens immobiliers ou tous intérêt et droit y afférents, en loi ou en équité, ou d'autre nature, ou autrement en faire le commerce, et faire le commerce de toute portion des terrains et biens ainsi acquis; elle peut les subdiviser en lots à bâtir et, d'une façon générale, les disposer en lots, rues et emplacements de construction pour fins résidentielles ou autres; y construire des rues et des réseaux de drainage et d'égouttage nécessaires, et y faire des constructions pour fins résidentielles ou autres; fournir à tout bâtiment ainsi construit, ou aux autres bâtiments construits sur ces terrains, la lumière électrique, la chaleur, le gaz, l'eau et autres choses nécessaires; les louer ou vendre, soit à ses propres employés, soit à d'autres, aux termes et conditions paraissant s'imposer; et
- c) exercer, accessoirement et incidemment aux fins ou pour les objets énoncés dans la présente loi, les pouvoirs suivants, à moins que ces pouvoirs ou l'un d'entre eux ne soient expressément exclus par la présente loi, savoir: les pouvoirs énoncés aux alinéas a) à bb) inclusivement du premier paragraphe de l'article 14 de la *Loi sur les compagnies*.

7. Les dispositions des paragraphes (7), (8), (9), (10) et (11) de l'article 12, ainsi que les articles 39, 40, 62, 63, 64, 65 et 91 de la Partie I de la *Loi sur les compagnies* s'appliquent à la Compagnie. Toutefois, partout où se rencontrent dans lesdits paragraphes (7) et (11) de l'article 12, les mots "lettres patentes" ou "lettres patentes supplémentaires", les mots "loi spéciale" doivent leur être substitués.

8. Les articles 162, 167, 184, 190, 193 et 194 de la Partie III de la *Loi sur les compagnies* ne sont pas incorporés à la présente loi.

9. (1) La compagnie ne doit consentir aucun prêt à l'un de ses actionnaires ou de ses administrateurs, ni donner, soit directement ou indirectement, soit par voie de prêt, de garantie, de prestation de gage ou autrement, aucune aide financière en vue d'un achat, ou relativement à un achat fait ou à faire par quelque personne, d'actions de la Compagnie. Toutefois, rien au présent article ne doit être interprété comme prohibant:

- a) l'octroi de prêts par la Compagnie à des personnes, autres que des administrateurs, de bonne foi à l'emploi de la Compagnie, en vue de leur permettre ou de les aider à acheter ou construire des maisons de logement qu'elles occuperont elles-mêmes; et la Compagnie peut recevoir, de ces employés, des hypothèques ou autres garanties pour le remboursement de ces prêts;
- b) la prestation, par la Compagnie, conformément à quelque plan alors en vigueur, de deniers destinés à l'achat, par des fiduciaires, d'actions entièrement libérées du capital social de la Compagnie, pour être détenues par les employés de la Compagnie ou à leur bénéfice, y compris un administrateur occupant une situation ou emploi rémunéré dans la Compagnie; ou
- c) l'octroi de prêts par la Compagnie à des personnes, autres que des administrateurs, de bonne foi à l'emploi de la Compagnie, en vue de leur permettre d'acheter des actions entièrement libérées du capital social de la Compagnie pour être détenues par elles-mêmes à titre de propriété bénéficiaire.

(2) Les pouvoirs établis sous l'autorité des alinéas b) et c) du premier paragraphe du présent article seront exercés seulement par règlement.

(3) Si la Compagnie consent quelque prêt en violation des dispositions énoncées ci-dessus, tous les administrateurs et fonctionnaires de la Compagnie qui l'auront exécuté ou y auront consenti, seront, jusqu'au remboursement de ce prêt, conjointement et solidairement responsables, envers la Compagnie et ses créanciers, des dettes de la Compagnie alors existantes ou subséquemment contractées. Toutefois, pareille responsabilité sera limitée au montant dudit prêt et des intérêts.

10. Le rachat ou l'achat pour annulation de l'une quelconque des actions privilégiées entièrement libérées, créées par la présente loi ou par règlement suivant les dispositions de la présente loi, conformément à quelque droit de rachat ou d'achat pour annulation réservé en faveur de la Compagnie dans les dispositions qui se rattachent à ces actions privilégiées, ou le rachat ou l'achat pour annulation de toutes actions entièrement libérées d'une catégorie quelconque, qui ne sont pas des actions communes ou ordinaires, et à l'égard desquelles les règlements établissent ce droit de rachat ou d'achat, conformément aux dispositions de ces règlements, ne doit pas être considéré comme étant une réduction du capital versé de la Compagnie, si ce rachat ou cet achat pour annulation est fait sur le produit d'une émission d'actions opérée aux fins de ce rachat ou de cet achat pour annulation; ou si

- a) aucun dividende cumulatif n'est en retard sur les actions privilégiées ou sur les actions de la catégorie à l'égard de laquelle existe ce droit de rachat ou d'achat, et qui sont ainsi rachetées ou achetées pour annulation; et
- b) si ce rachat ou cet achat pour annulation de ces actions entièrement libérées est opéré sans affaiblissement du capital de la Compagnie, au moyen de paiements sur les profits nets constatés de la Compagnie que les administrateurs ont mis de côté en vue de pareil rachat ou de pareil achat pour annulation, et si ces profits nets sont alors disponibles pour être appliqués à titre d'actif liquide de la Compagnie, d'après le dernier bilan de la Compagnie, certifié par les vérificateurs de la

Compagnie, et dressé jusqu'à une date d'au plus quatre-vingt-dix jours avant ce rachat ou cet achat pour annulation, et après qu'il a été donné effet à ce rachat ou à cet achat pour annulation;

et, sous réserve de ce qui précède, pareilles actions peuvent être rachetées ou achetées pour annulation par la Compagnie, aux termes et de la manière indiqués dans les dispositions qui se rattachent à ces actions; et l'excédent résultant de ce rachat ou de cet achat pour annulation est désigné comme excédent de capital, que la Compagnie ne devra ni réduire ni répartir sauf de la manière prévue dans une loi subséquente du Parlement du Canada.

11. La Compagnie peut payer une commission à toute personne, en considération du fait qu'elle a souscrit, ou s'est engagée à souscrire, de façon absolue ou conditionnelle, des actions, obligations, fonds-obligations ou autres valeurs de la Compagnie, ou du fait qu'elle a obtenu, ou s'est engagée à obtenir, des souscriptions absolues ou conditionnelles d'actions, d'obligations, de fonds-obligations ou d'autres valeurs de la Compagnie. Toutefois, à l'égard d'actions, cette commission ne doit pas dépasser dix pour cent du montant qui en est réalisé.

Le bill est adopté avec ses modifications.

Il est convenu d'appeler l'attention de la Chambre sur le fait que les amendements au bill 376 n'étaient projetés ni dans la pétition ni dans l'avis, mais qu'ils ont été apportés pour des motifs d'intérêt public.

Il est convenu également que, étant donné les modifications de fond apportées au bill 376, votre Comité recommande que le titre en soit changé en celui de 'Loi constituant en corporation *Trans-Prairie Pipelines of Canada, Ltd.*'.

*Il est ordonné*,—Que le président fasse rapport à la Chambre dudit bill modifié et de la recommandation que le titre en soit modifié; aussi qu'il demande à la Chambre d'agréer les recommandations du Comité relativement aux droits à imposer sur le capital social.

A 11 h. 45 du matin, le Comité s'ajourne pour se réunir de nouveau sur la convocation du président.

*Le secrétaire du Comité,*  
ERIC H. JONES.

## TÉMOIGNAGES

30 mai 1955,  
10 h. et demie du matin.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous avons le quorum. Ce matin, nous devons étudier un autre bill sur les pipe-lines, le bill 376 intitulé: Loi autorisant *Trans-Prairie Pipelines, Ltd.* à construire, posséder et exploiter un pipe-line extra-provincial. Ce bill a pris naissance au Sénat. M. Weaver en est le parrain et nous avons comme témoins M. J. M. Coyne, avocat de M. D. G. Blair qui est l'agent parlementaire, et M. Don R. Brandt d'Edmonton, président de *Trans-Prairie Pipelines, Ltd.* Avant de donner la parole au parrain, quelqu'un voudrait-il proposer que le Comité soit autorisé à faire imprimer 750 exemplaires en anglais et 250 exemplaires en français des procès-verbaux et témoignages du bill à l'étude.

M. Barnett en fait la proposition, appuyé par M. Murphy. Êtes-vous tous d'avis de faire imprimer ce nombre d'exemplaires de nos témoignages?

Des VOIX: Adopté.

Le PRÉSIDENT: Le préambule d'abord. M. Weaver voudrait-il expliquer le bill et présenter les agents parlementaires?

M. J. M. COYNE (avocat de M. D. G. Blair): M. Weaver est, je crois, sorti pour quelques instants, monsieur le président.

Le PRÉSIDENT: M. Coyne, alors.

M. COYNE: Monsieur le président et honorables membres, nous avons avec nous ce matin le président de *Trans-Prairie Pipelines, Ltd.*, M. Don R. Brandt qui nous expliquera, dans leurs grandes lignes, les projets de la compagnie. Étant donné qu'il y a eu beaucoup de discussion sur la forme du bill actuel et vu aussi que nous avons préparé des modifications que nous nous proposons de soumettre au Comité en vue de répondre aux différents objections et commentaires que nous avons reçus, je crois qu'il serait avantageux et peut-être utile d'expliquer très brièvement pourquoi le bill a été présenté au Comité dans sa forme actuelle.

Comme les honorables membres le savent, la principale raison est celle-ci: Tous les groupes qui se sont jusqu'ici présentés au Parlement avaient réellement deux objets en vue, à l'exception peut-être de la *Niagara Gas Transmission Limited*. Ils ont demandé l'autorisation de construire des pipe-lines extra-provinciaux et réclamé aussi des chartes pour les constations en corporation afin de pouvoir, par des moyens légaux, construire et exploiter leurs pipe-lines. La compagnie que je représente est la première qui effectivement s'est engagée dans l'exploitation d'un pipe-line. Elle possède une charte, provinciale il est vrai, et elle exploite de fait, dans la province du Manitoba, un pipe-line qui amasse la plus grande partie de la production de pétrole de cette province pour la livrer à l'*Interprovincial Pipeline* qui, à son tour, la transporte plus à l'est. Son terminus se trouve à huit milles des frontières de la Saskatchewan et, comme les honorables membres le savent, on a fait d'importantes découvertes de pétrole de l'autre côté des frontières en Saskatchewan. L'objet de la compagnie est d'obtenir l'autorisation de construire une prolongement de son réseau jusqu'en Saskatchewan, de façon à desservir les champs pétrolifères qu'on y exploite.

La compagnie et ses conseillers juridiques, après avoir examiné la législation sur les pipe-lines ainsi que tous les projets de loi relatifs aux pipelines, y compris celui de la *Niagara Gas Transmission*, le dernier adopté avant la présente session, en sont venus à la conclusion que, dans le cas d'une compagnie qui existe déjà, c'était la façon normale de procéder. Le présent bill est donc allé au Sénat qui l'a adopté puis, naturellement, il a été transmis à cette Chambre. Cependant, comme M. Weaver l'a mentionné à la Chambre, on m'a donné instruction d'informer le Comité que la Compagnie est parfaitement disposée à soumettre des modifications qui rendront ce bill conforme à ceux qui ont déjà été présentés. De fait, nous avons préparé des modifications à cet effet; le secrétaire du Comité doit les distribuer, je crois.

Monsieur le président, j'ignore si vous préférez étudier ce sujet ou entendre M. Brandt vous exposer brièvement les projets réels de la compagnie.

Le PRÉSIDENT: Nous aimerions entendre M. Weaver d'abord, je crois. Je vois qu'il est de retour.

M. WEAVER: Monsieur le président, messieurs. Quand j'ai quitté cette salle, nous n'avions pas le quorum et je cherchais à m'assurer que nous soyons en nombre; à mon retour, vous aviez commencé les délibérations.

Je crois que M. Coyne vous a donné un exposé précis de ce que la compagnie avait en vue quand elle a présenté le bill pour la première fois. Comme il l'a souligné, c'est la première fois qu'une compagnie déjà dans le commerce de l'amassage du pétrole a l'occasion de venir demander la permission de traverser une frontière interprovinciale et il était tout à fait naturel de présenter la demande dans sa forme actuelle. Cependant, il ne s'agit pas de cela, car le Parlement tient à ce que tous les bills relatifs aux pipe-lines soient rédigés dans la même forme, et nous avons cherché les moyens de modifier le présent bill de façon à lui donner la forme des autres projets de loi du même genre. En ce qui concerne le passage des frontières interprovinciales, vous vous rappelez que nous avons eu les mêmes problèmes auparavant au sujet de la frontière qui sépare la Saskatchewan du Manitoba. Quand on a traité les frontières provinciales, on n'a pas séparé les champs d'huile ni les mines. Ainsi la frontière traverse entièrement la mine de Flin-Flon et, dans le passé, il a fallu établir que cette exploitation minière contribuait à l'avancement du Canada pour pouvoir y appliquer les lois ouvrières fédérales. Voici un cas où lorsque les champs pétrolifères ont été découverts, ils ne sont trouvés dans la province du Manitoba; mais en s'étendant et se développant, ils ont traversé la frontière. Il est donc tout naturel que la compagnie, qui a commencé à amasser ce pétrole, veuille prolonger son pipe-line. Vous avez là une idée de la rapidité avec laquelle les découvertes de pétrole s'effectuent présentement dans l'Ouest canadien. Voilà à peine un an que la compagnie a construit ces pipe-lines et elle était loin de penser alors qu'il deviendrait nécessaire de les prolonger au delà de la frontière, car il n'existait pas de champs pétrolifères à proximité, à ce moment-là. Je n'ai pas l'intention de retenir davantage le Comité et je crois que vous serez heureux maintenant d'entendre M. Brandt.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Brandt.

M. DON R. BRANDT (*président de Trans-Prairie Pipelines, Ltd.*): Monsieur le président et honorables membres. La *Trans-Prairie Pipelines, Ltd.*, fondée le premier septembre 1954 est une compagnie du Manitoba. A cette époque, nous exploitons le puits Daly au Manitoba, alors principal producteur de pétrole au Manitoba. Son rendement était alors de 2,500 barils de pétrole par jour, environ. Aujourd'hui nous en extrayons à peu près 10,000 barils par jour.

La découverte de pétrole au Manitoba et dans le sud-est de la Saskatchewan prend une haute importance. Nous avons d'abord en vue une compagnie dont l'activité se limiterait au Manitoba, mais la découverte des puits Alida, Frobisher et Midale a modifié nos plans et, je crois, ceux de toutes les grosses compagnies de pétrole de la région. C'est avec un grand plaisir que nous nous présentons devant vous et demandons l'adoption du bill à l'étude parce que le Canada, et surtout l'Ouest canadien, se développe si vite dans le domaine du pétrole que nous devrions tous en être fiers. Nous éprouvons ce sentiment à l'égard de notre compagnie et nous espérons pouvoir servir efficacement les producteurs de la Saskatchewan aussi bien que ceux du Manitoba. Relativement à l'exploitation de notre pipe-line, nous croyons, grâce à l'expérience que nous avons acquise au Manitoba, que le pétrole en provenance de la Saskatchewan devra retourner à Cromer en vue d'une transmission efficace, et nous pensons pouvoir aider, dans l'ensemble, au transport du pétrole dans cette région. Si vous désirez m'interroger, je serai heureux de répondre en ce moment, ou à n'importe quel temps qui conviendra au président ou aux membres.

M. HERRIDGE: Monsieur le président, le témoin pourrait-il nous expliquer en quoi consiste le travail de la compagnie, à l'heure actuelle?

M. BRANDT: Notre compagnie est une agence et sert uniquement au transport du pétrole. Nous sommes des agents de la compagnie *Imperial* qui, elle, achète le pétrole. Nous l'amassons pour elle au puits, le transportons par l'intermédiaire de nos pipe-lines jusqu'à la compagnie *Interprovincial* à Cromer, au Manitoba et, de là, il est distribué aux marchés de l'Est.

M. HERRIDGE: A quelle distance?

M. BRANDT: La ligne principale a 27 milles et le réseau d'amassage, 33 milles.

M. CAMPBELL: Votre compagnie nuirait-elle à l'activité des *S & M Pipelines* dont nous avons adopté le bill la semaine dernière?

M. BRANDT: Nous essayons, je crois, de construire le même pipe-line. Les *S & M Pipelines* ont l'intention, je pense, de construire le pipe-line que nous nous proposons de construire. Nous sommes une compagnie indépendante et nous voudrions le construire et l'exploiter nous-mêmes. Je suis d'avis que la Commission des transports accordera un permis de construction à une personne de son choix après avoir examiné les mérites des différentes compagnies de pipe-line qui en feront la demande.

M. CAMPBELL: Il s'agit bien de la même région?

M. BRANDT: Oui, monsieur.

M. NICHOLSON: Votre pipe-line s'étend sur combien de milles, en tout?

M. BRANDT: Notre réseau d'amassage a 33 milles et notre ligne principale, 27. Actuellement, nous transportons 10,000 barils de pétrole par jour et vers la fin de 1956, je crois, nous en transporterons environ 20,000 barils par jour au Manitoba.

M. MURPHY (*Westmorland*): J'aimerais à poser une question à laquelle vous ou M. Coyne pourriez répondre, peut-être. Le présent bill autoriserait une compagnie provinciale à exploiter un pipe-line extra-provincial. Cependant, grâce aux modifications proposées, a-t-on l'intention de constituer en corporation une compagnie nationale plutôt que de donner à une compagnie provinciale l'autorisation d'exploiter un pipe-line extra-provincial, et votre compagnie a-t-elle l'intention de fonctionner maintenant en tant que compagnie nationale et de remettre sa charte de compagnie provinciale?

M. BRANDT: Aucune décision n'a encore été prise à ce sujet, mais je crois que nous considérerions notre compagnie actuelle comme une filiale de la compagnie nationale si elle était constituée en corporation.

M. COYNE: Je pourrais peut-être ajouter un peu à cette réponse. Les modifications proposées, que le secrétaire fait circuler dans le moment, ont réellement pour but de modifier le bill actuel pour en faire un bill constituant en corporation, par une loi spéciale, une compagnie nationale. Qu'advient-il exactement de la compagnie provinciale actuelle, je l'ignore; il nous faudra décider quelle relation il y aura entre les deux, mais les modifications proposées ont pour effet de constituer en corporation une compagnie nationale de la même façon que le bill des *S & M Pipelines* et le bill de la compagnie *Westspur* ont constitué en corporation des compagnies nationales, et cette compagnie sera celle qui aura le droit de demander à la Commission des transports le permis de construire un pipe-line extra-provincial.

M. MURPHY (*Westmorland*): Cette nouvelle compagnie, la compagnie nationale, va prendre en main le fonctionnement et l'établissement du pipe-line que la compagnie provinciale exploite actuellement, et cette compagnie, la *Trans-Prairie Pipelines Ltd.*, accomplit de fait ce que l'autre compagnie se propose de faire, est-ce exact? Vous êtes déjà à l'œuvre. Vous avez construit un pipe-line et vous accomplissez le travail que la compagnie *S & M Pipelines*, à votre connaissance, se propose d'exécuter?

M. COYNE: C'est exact. Je crois que les deux compagnies demanderont un permis à la Commission des transports qui dans les limites de sa compétence, naturellement, prendra une décision.

M. MURPHY (*Westmorland*): Votre compagnie est déjà à l'œuvre, n'est-ce pas?

M. COYNE: Oui, au Manitoba. Nous y exploitons un pipe-line.

M. PURDY: L'agent parlementaire pourrait-il nous dire de quelle façon les 140,000 actions sont distribuées? Les compagnies de pétrole en détiennent-elles la plus grande partie?

M. COYNE: M. Brandt pourrait vous répondre, je crois.

M. BRANDT: Notre première émission a été souscrite par *Osler, Hammond and Nanton*, de Winnipeg. On a offert les actions ordinaires, de même que les actions privilégiées, à tous les producteurs des environs; nous avons à peu près 900 détenteurs d'actions.

M. HERRIDGE: Admettriez-vous, monsieur Brandt, que les objections apportées à la Chambre par certains membres de notre Comité et que les propositions subséquentes de modifications et de changements conduisant à l'acceptation des amendements proposés soient effectivement avantageuses pour votre compagnie?

M. BRANDT: Je crois que ces nouveaux amendements amélioreront la situation. Je comprends très bien pourquoi on a soulevé des objections et il est heureux, je crois, que le bill soit présenté ainsi dans l'avenir.

M. NICHOLSON: Auriez-vous l'amabilité de nous indiquer sur la carte l'endroit où sont construits vos pipe-lines?

M. BRANDT: En haut à droite, dans la région indiquée par T-11, se trouve le puits de *North Virden Roselea*, et dans la région indiquée par T-10, est situé le puits que nous appelons *Virden Roselea*. Notre pipe-line amasse le pétrole de ces deux puits et le transporte jusqu'au puits *Daly* par l'intermédiaire de

notre pipe-line principal. L'extension proposée se rapporte à un pipe-line plus gros qui part de Cromer. L'*Interprovincial Pipe Line* possède maintenant une capacité d'emmagasinage de 82,000 barils et elle entrepose l'huile brute en provenance de Virden et de Daly. Quand la catégorie désirée d'huile brute, en provenance d'Alberta et de Saskatchewan, coule dans le pipe-line, elle y jette l'huile brute que nous amassons à cet endroit. Ce sera le même procédé quand nous amasserons le pétrole en Saskatchewan; on l'expédiera à Cromer où on l'entreposera jusqu'à ce qu'on obtienne de l'huile brute de la densité voulue, c'est-à-dire contenant du soufre et le reste, et qui répondra aux exigences de la raffinerie à l'autre bout. Vous savez probablement tous, messieurs, que l'*Interprovincial* n'accepte du pétrole que par soumission et il faut qu'il soit destiné à un centre de l'Est avant qu'elle accepte de l'expédier.

M. HAHN: Entre quels endroits, avez-vous dit, est établi votre pipe-line principal?

M. BRANDT: Je puis vous l'indiquer sur la carte, si vous le désirez (*il les leur indique*). A l'heure actuelle, nous étudions aussi la possibilité,—de fait, nous en traçons les dessins négatifs,—d'étendre nos aménagements, au Manitoba, jusqu'à un petit endroit appelé Woodnorth et situé juste un peu au sud-est de Cromer. Vous pouvez le voir sur votre carte. Il s'agit d'une découverte qui date de huit mois, environ.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Monsieur le président, à quelques reprises, le témoin a parlé de ligne principale et d'embranchements. Je me demande s'il voudrait bien définir ce qu'il entend par cette ligne principale. En d'autres termes, comment définirait-il ligne principale par rapport à embranchement?

M. BRANDT: La canalisation de la ligne principale actuellement en service a un diamètre de  $6\frac{5}{8}$  pouces tandis que celle des embranchements, ou des lignes d'amassage, ont des diamètres de  $3\frac{1}{2}$  pouces et de  $4\frac{1}{2}$  pouces.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): En d'autres termes, votre ligne principale est celle dont la canalisation a le plus grand diamètre?

M. BRANDT: Oui, monsieur.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Merci.

M. BRANDT: Supposons que notre ligne principale suive une route et que, de chaque côté, se trouvent des réservoirs dans lesquels nous entreposons du pétrole. Nous en prendrions de chaque côté de la route par l'intermédiaire de nos embranchements puis nous dirigerions ce pétrole sur Cromer par l'intermédiaire de la ligne principale.

M. NICHOLSON: Quelle est la puissance de débit de votre ligne principale?

M. BRANDT: Notre ligne actuellement en usage?

M. NICHOLSON: Oui, monsieur.

M. BRANDT: Environ 20,000 barils par jour.

M. NICHOLSON: Et vous ne transportez qu'environ 10,000 barils?

M. BRANDT: Oui, monsieur. Cette année, nous espérons que la production minimum au Manitoba sera d'environ 4 millions de barils.

M. PURDY: La vente de vos actions ordinaires est-elle toujours proportionnée à celle de vos actions privilégiées?

M. BRANDT: Oui, monsieur. Lors de la première émission, chaque achat de cinq actions privilégiées était gratifié d'une action ordinaire.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Dans quelle partie de ce champ pétrolifère la compagnie *S & M* exploite-t-elle son puits?

M. BRANDT: Elle est inactive dans le moment,—du moins je le crois. Elle cherche actuellement à obtenir sa charte, je pense. Les directeurs de la compagnie ont amodié à la *Gulf Oil Company* les terrains de Frobisher que la compagnie *Gulf and Canadian Devonian* continue d'exploiter et de bâtir.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Mais elle ne possède aucun réseau d'amassage dans le moment?

M. BRANDT: Non, et je crois qu'elle n'a même pas de charte; elle attend que son bill soit adopté.

M. NICHOLSON: Quelle est la différence des frais de transport depuis que vous avez commencé à exploiter, l'an dernier, le champ que vous desservez? Comment le pétrole était-il transporté auparavant?

M. BRANDT: Il était transporté par camion-citerne.

M. NICHOLSON: Quelle est la différence dans les frais du transport?

M. BRANDT: C'est le producteur, sans doute, qui devrait répondre à cette question; mais je dirais qu'en moyenne le transport coûte environ 5 cents de moins le baril, sans compter que nous ne subissons plus de pertes. Voyez-vous, nous achetons le pétrole aux réservoirs situés dans le champ d'exploitation. Un camion-citerne le transporte jusqu'à Cromer; s'il y a de la perte en cours de route, c'est le producteur qui la subit à moins qu'il ne puisse se faire rembourser par le propriétaire du camion-citerne, ce qui est très difficile. De plus, l'accès au champ ne nous est plus fermé à cause de l'interdiction des routes. Ces interdictions ont causé un terrible problème au Manitoba et, dans toutes les nouvelles régions d'exploitation pétrolière, les routes constituent un problème des plus graves. Au Manitoba, la route est restée interdite aux camions-citernes pendant cinq semaines et demie, je crois; alors il n'y avait plus qu'à fermer les puits.

M. CAMPBELL: Il faudrait ajouter les dommages causés aux routes quand les camions les utilisent.

M. BRANDT: C'est un problème que chaque municipalité doit affronter.

M. CAMPBELL: Je l'ai constaté dans d'autres champs pétrolifères, alors qu'il était impossible de tenir les routes en bon état.

M. BRANDT: Il est alors impossible de les utiliser et, naturellement, ceux qui ne peuvent pas vendre leur pétrole sont mécontents.

M. NICHOLSON: Sur quelle distance s'étendraient vos nouvelles lignes?

M. BRANDT: Environ 110 milles. Encore là, vous constaterez peut-être que, parfois, nos lignes traversent la frontière qui sépare la Saskatchewan du Manitoba pour se raccorder à notre ligne principale. C'est que certains puits ne sont même pas indiqués sur la carte. Au cours des dix ou vingt prochaines années, on découvrira nombre de gisements pétrolifères au Manitoba et en Saskatchewan.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions, ou allons-nous mettre aux voix le premier amendement? Le secrétaire du Comité pourrait peut-être en donner lecture?

Le SECRÉTAIRE DU COMITÉ: Amendement visant à modifier le préambule en ajoutant une virgule immédiatement après les mots "*Trans-Prairie Pipelines, Ltd.*" ainsi que les mots "compagnie constituée en corporation sous le régime des lois de la province de Manitoba".

Le PRÉSIDENT: Vous avez entendu la lecture du projet d'amendement. Ceux qui sont en faveur? Ceux qui sont contre?

Adopté.

Le préambule, ainsi modifié, est-il adopté?

Adopté.

Deuxième projet d'amendement?

Le SECRÉTAIRE DU COMITÉ: Il s'agit de biffer l'article 1 et de le remplacer par les nouveaux articles 1, 2, 3 et 4...

Le PRÉSIDENT: Est-il nécessaire de le lire en entier?

M. HERRIDGE: Non; nous en avons tous des exemplaires.

(Pour de plus amples détails, voir le procès-verbal d'aujourd'hui.)

Le PRÉSIDENT: Le nouvel article 1 est-il adopté?

Adopté.

Le nouvel article 2?

Adopté.

Nous voici maintenant au nouvel article 3, le capital social de la Compagnie.

Le SECRÉTAIRE DU COMITÉ: Monsieur le président, la déclaration suivante est présentée par M. Brandt, président de la Compagnie, au nom des promoteurs du bill, relativement à la partie du capital social qui concerne les actions ordinaires et énoncée dans le nouvel article proposé 3 (1). J'explique: vous savez que le Parlement doit prélever des droits sur le capital social; quand il s'agit des actions privilégiées, leur valeur au pair est déterminée dans le projet d'amendement de sorte qu'il ne reste plus qu'à en faire le calcul; mais quand il s'agit des actions ordinaires dont la valeur au pair n'est pas fixée, il faut une déclaration comme on l'a fait pour les quelques derniers bills sur les pipe-lines. La présente déclaration se lit comme suit:

Je, DON RAPHAEL BRANDT, membre du bureau de la Compagnie, de la ville d'Edmonton, province d'Alberta,

DÉCLARE SOLENNELLEMENT:

1. Que je suis une des personnes mentionnées à l'article 1 d'un bill d'intérêt privé tendant à constituer en corporation TRANS-PRAIRIE PIPELINES OF CANADA, LTD., savoir le bill U-12 du Sénat et le bill 376 de la Chambre des communes.

2. Que l'article 3 dudit bill spécifie que le capital social de la Compagnie se compose, en partie, de 500,000 actions ordinaires sans valeur nominale ou au pair.

3. Que ces 500,000 actions ordinaires seront émises, aux fins du calcul des droits, pour un montant ne dépassant pas \$1,500,000 dans l'ensemble.

ET je fais cette déclaration solennelle, la croyant consciencieusement vraie et sachant qu'elle a la même force et le même effet que si elle était faite sous serment, aux termes de la *Loi sur la preuve au Canada*.

DÉCLARÉ devant moi, à Ottawa, province d'Ontario, ce trentième jour de mai 1955.

(Signé) J. M. COYNE,

commissaire.

(Signé) DON R. BRANDT.

Le PRÉSIDENT: Il faut une proposition pour permettre de prélever des droits sur les actions sans valeur au pair du capital social. Voici le libellé de cette proposition:

Aux fins de prélever des droits sur la partie du capital social qui comprend cinq cent mille actions ordinaires sans valeur nominale ou au pair, en vertu des dispositions du paragraphe (3) de l'article 93 du Règlement de la Chambre, le Comité recommande que lesdits droits soient prélevés sur un montant de \$1,500,000.

Proposé par M. Purdy et appuyé par M. Herridge. Ceux qui sont pour, dites oui. Y en a-t-il contre?

Adopté.

M. HAHN: Avant d'aller plus loin, est-ce entendu que ces modifications paraîtront au compte rendu? Personne n'en a donné lecture et rien ne nous indique ce qui sera inscrit au compte rendu.

Le PRÉSIDENT: Tout sera au compte rendu et vous en aurez un exemplaire.

M. HAHN: C'est décidé, n'est-ce pas? Je n'ai entendu aucun membre de ce Comité faire une proposition en ce sens.

M. HERRIDGE: On a proposé que chaque item soit accepté comme lu. D'ailleurs, les membres en auront un exemplaire.

Le PRÉSIDENT: Assûrément.

Le SECRÉTAIRE DU COMITÉ: Passons maintenant au nouvel article 3, paragraphe (2):

La Compagnie peut de temps à autre, par règlement...

Adopté.

Le PRÉSIDENT: Et l'article 3, paragraphe (3), qui commence par les mots "Sauf dans la mesure..."

Adopté.

M. HAHN: Je m'oppose à la hâte qu'ont certains membres de vouloir se débarrasser du bill à l'étude et de dire "Adopté". Je ne crois pas qu'ils aient eu le temps de le lire.

M. HERRIDGE: Monsieur le président, nous avons déjà lu des douzaines de bills de ce genre. Les propositions à l'étude sont semblables à celles des autres bills.

M. HAHN: Peut-être, mais certaines parties peuvent être différentes.

M. MURPHY (*Westmorland*): Nous pouvons nous organiser pour les lire ici. Si vous ne le pouvez pas, nous le pouvons.

Le PRÉSIDENT: Les membres désirent-ils les accepter comme lus?

M. HERRIDGE: Il n'est pas nécessaire d'entrer dans le détail, mais nous aimerions avoir une petite chance de les lire.

Le PRÉSIDENT: On vous les a distribuées depuis un certain temps déjà.

M. HAHN: Oui, mais il nous a fallu écouter autre chose.

Le PRÉSIDENT: De toute façon, les modifications sont toutes devant vous.

M. HAHN: Une simple question de renseignement, monsieur le président; la forme peut être la même, mais les mots sont-ils spécifiquement les mêmes que dans les autres bills? Si oui, allons de l'avant; mais aucune déclaration n'a encore été faite en ce sens.

M. COYNE: Monsieur le président, permettez-moi d'affirmer que l'objet des présentes modifications est de donner au bill à l'étude presque exactement la même forme qu'au bill de la *S & M Pipelines*, lequel ressemble le plus au nôtre. Je signale que certains mots diffèrent, mais la substance en est la même. Par exemple, relativement aux dispositions sur la capitalisation, nous demandons un nombre d'actions privilégiées quelque peu différent; de même certains mots sont différents. Nous avons omis un paragraphe, je crois, qui se trouvait dans le bill *S & M*, parce que nous avons jugé que notre compagnie n'en aurait pas besoin.

M. HAHN: Pouvez-vous préciser quel paragraphe?

M. COYNE: Commençons, si vous le voulez bien, au nouvel article proposé 3, paragraphe (2); le bill de *S & M Pipelines* autorisait la création de catégories d'actions privilégiées, tandis que nous prévoyons l'émission d'actions privilégiées en une ou plusieurs séries. Je dirais qu'il s'agit là surtout d'une question de choix dans les mots. Le résultat est sensiblement le même, mais nous le préférons ainsi parce que les avocats de la compagnie croyaient que c'était plus pratique. Un autre paragraphe du bill *S & M* disait aussi que les administrateurs peuvent prescrire, par résolution, dans les limites indiquées par tout règlement adopté sous l'autorité du paragraphe (2), les modalités d'émission, ainsi que les préférences, privilèges, etc. Toutefois, à notre point de vue, cette spécification n'était pas nécessaire parce que les administrateurs, aux termes des articles généraux de la *Loi sur les compagnies*, peuvent répartir les actions, et les préférences et restrictions réelles, attachées à ces actions préférées, seront déterminées par le règlement adopté sous l'autorité du paragraphe (2); aussi, l'avons-nous omis de notre bill.

Le paragraphe suivant, c'est-à-dire le paragraphe (3), comporte encore quelque changement dans la rédaction mais la substance de l'article prévoit qu'aucun changement affectant les droits et privilèges de tout détenteur d'actions privilégiées émises ne doit être apporté avant d'avoir été ratifié par au moins les deux tiers des votes des détenteurs de cette catégorie d'actions. C'est une façon régulière, vous l'admettez, de pourvoir à la protection des détenteurs d'actions privilégiées émises. La rédaction du bill *S & M* est quelque peu différente; en plus de la disposition précitée, on y ajoute que les détenteurs d'actions privilégiées ont le droit d'assister et de voter à des assemblées générales sur toute question affectant directement un droit ou autre privilège attaché à cette catégorie d'actions privilégiées. Or nous avons omis cette dernière partie pour deux raisons. D'abord, à notre avis, les mots "affectant directement un droit des détenteurs d'actions privilégiées" occasionnent tout simplement des contestations en justice. En effet, il est très difficile de préciser comment ces droits seraient directement affectés; aussi, avons-nous prévu que ces détenteurs d'actions privilégiées auront leur propre assemblée et voteront sur tout changement apporté à leurs droits. Il semble donc inutile et même injuste de leur permettre de voter avec les autres détenteurs d'actions sur le même sujet. Selon ma thèse cependant, le point important de cet article est cette disposition où l'on spécifie qu'aucun changement ne peut être apporté avant d'avoir été ratifié par au moins les deux tiers des détenteurs d'actions intéressés; voilà la partie principale de cet article, rédigée comme dans le bill *S & M*.

Le PRÉSIDENT: Toutes les modifications proposées jusqu'au paragraphe (3) inclusivement sont-elles adoptées?

Adopté.

Paragraphe (4) maintenant.

M. COYNE: Le paragraphe (4) se lit ainsi:

“La propriété d’actions privilégiées ne qualifie aucune personne pour devenir administrateur de la Compagnie.”

C’est exactement la même phrase que celle du bill *S & M*.

Le PRÉSIDENT: Le paragraphe (4) est-il adopté?

Adopté.

M. COYNE: Le nouvel article 4 proposé est une réplique exacte de tous les autres bills, sauf que notre siège social se trouve à Winnipeg.

Le PRÉSIDENT: L’article 4 est-il adopté?

Adopté.

L’article 1 modifié, est-il adopté?

Adopté.

Maintenant l’article 2, renuméroté article 5; cette modification est-elle adoptée?

Adopté.

L’article 2, modifié, est-il adopté?

Adopté.

Nous en sommes maintenant aux nouveaux articles proposés 6 à 11, inclusivement:

Immédiatement après l’article 5 renuméroté, ajouter les articles suivants:

M. COYNE: Encore ici, monsieur le président, je me permets de souligner,—et c’est la partie importante du bill,—qu’on a copié mot pour mot le texte du bill *S & M* amendé, c’est-à-dire qu’on a inséré dans l’article 6 *a*), commençant à la troisième ligne de la page 3 de notre texte polycopié, “à condition que le ou les pipe-lines principaux pour la transmission et le transport du gaz et d’autres hydrocarbures gazeux soient entièrement situés à l’intérieur du Canada”. C’est bien l’amendement apporté au bill *S & M*, n’est-ce pas?

M. HERRIDGE: C’est précisément celui que nous cherchions.

M. COYNE: Oui, et je crois que c’est exactement l’expression employée dans le bill *S & M*, adopté récemment.

M. HERRIDGE: Cette phrase est déjà dans notre bill.

M. COYNE: Le libellé n’est pas tout à fait identique, mais le sens est certainement le même. Simplement afin de m’assurer que les membres saisissent bien mon idée, je lis les deux phrases: Dans le bill *S & M*, on dit “à condition que le pipe-line principal ou les pipe-lines principaux pour la transmission du gaz et des hydrocarbures gazeux”, tandis que nous disons “pour la transmission et le transport du gaz et d’autres hydrocarbures gazeux”—“soient entièrement situés à l’intérieur du Canada”.

Le PRÉSIDENT: Le nouvel article 6 est-il adopté?

Adopté.

Le PRÉSIDENT: Le nouvel article 7?

M. COYNE: L’article 7 proposé est exactement le même dans les deux bills, sauf que la compagnie *S & M* y a inséré un article de la Partie I de la *Loi sur*

*les compagnies*, lequel article, croyons-nous, ne s'applique pas à notre compagnie. Aussi, l'avons-nous omis. Il s'agit de l'article 59. A part cela, tout est identique.

Le PRÉSIDENT: Le nouvel article 7 est-il adopté?

Adopté.

Le nouvel article 8?

M. COYNE: Le nouvel article 8 est identique.

Le PRÉSIDENT: Le nouvel article 8 est-il adopté?

Adopté.

Le nouvel article 9?

M. COYNE: Cet article est identique aussi.

Le PRÉSIDENT: Le nouvel article 9 est-il adopté?

Adopté.

Désirez-vous étudier les différents paragraphes de l'article 9?

M. HERRIDGE: On nous a dit qu'il est identique.

Le PRÉSIDENT: Adopté alors.

Le nouvel article 10?

M. COYNE: L'article 10 proposé est identique, sauf qu'à la deuxième ligne, nous avons ajouté les mots "par la présente loi"...

"Le rachat ou l'achat pour annulation de l'une quelconque des actions privilégiées entièrement libérées, créées par la présente loi ou par règlement..."

Techniquement, j'affirmerais que les actions privilégiées de notre compagnie sont créées *par la présente loi*.

Le PRÉSIDENT: Le nouvel article 10 est-il adopté?

Adopté.

Le nouvel article 11?

Adopté.

M. COYNE: L'article 11 proposé est identique.

Le bill modifié est-il adopté?

M. GREEN: Je crois que le changement du titre n'a pas été adopté. Il se trouve au premier alinéa des modifications.

M. OLLIVIER: Ce changement doit se faire à la Chambre. Vous vous contentez de recommander une modification du titre. Cette modification ne se fait pas ici. Vous la recommanderez à la Chambre, qui l'effectuera lors de la proposition en vue de l'adoption finale.

M. GREEN: Il y a une modification du titre. Allons-nous apporter cette modification au Comité ou recommander à la Chambre de s'en charger?

M. OLLIVIER: Exactement! Vous devrez aussi appeler l'attention de la Chambre sur le fait que les amendements apportés au bill à l'étude n'étaient projetés ni dans la pétition ni dans l'avis. La Chambre se chargera de tout le reste.

M. GREEN: Elle s'en chargera.

M. OLLIVIER: Vous devrez attirer son attention sur le fait que les amendements n'étaient projetés ni dans la pétition ni dans l'avis.

M. HAHN: Avant d'adopter le bill, j'aimerais exprimer une objection. Je propose que nous demandions à tous les exploitants de pipe-lines, ou à tous les futurs exploitants de pipe-lines, de s'en tenir, si possible, à une forme prescrite, semblable à celle que nous venons d'étudier.

Je comprends le dessein de ces messieurs, en venant devant nous comme ils l'ont fait et en proposant le bill qu'ils avaient d'abord rédigé. J'en vois maintenant la raison, mais je ne suis pas satisfait de ce bill modifié parce que je ne crois pas que l'on puisse apporter avec efficacité d'aussi nombreuses modifications en un si court laps de temps. Loin de moi l'idée que, notre Comité n'a pas accompli du bon travail au sujet de ce bill; mais je suis d'avis qu'il serait beaucoup plus pratique de suivre une méthode uniforme dans la rédaction des bills; ainsi, nous serions de plus en plus au courant de ces projets de loi et saurions toujours exactement ce que nous voulons quand nous posons des questions.

Certains articles de projets de loi que nous avons étudiés jusqu'à présent ont soulevé beaucoup de discussion. Mais au lieu d'essayer d'accepter les modifications, comme nous l'avons fait ici, puis de les proposer à la Chambre, nous devrions avoir l'occasion de les débattre avant de les retourner à la Chambre sous forme de bill en vue de la troisième lecture. Je préférerais que ces modifications fussent d'abord présentées au Comité d'une façon appropriée, ou dans une forme que nous pourrions proposer, de sorte que nous puissions les étudier plus à fond.

LE PRÉSIDENT: La manière d'étudier et d'adopter le présent bill à notre Comité ne vous satisfait-elle pas?

M. HAHN: Oui, après avoir entendu les explications de M. Coyne sur les différents articles modifiés.

LE PRÉSIDENT: Alors, si vous avez des griefs à formuler, c'est le temps.

M. GREEN: Suivre une autre ligne de conduite aurait empêché les promoteurs du bill d'obtenir une charte réglementaire au cours de la présente session, ce qui aurait causé un retard d'un an. Ces gens ont été très conciliants, je pense, en venant ici présenter toutes ces modifications à leur bill. Somme toute, il est maintenant rédigé dans la même forme que les autres bills et répond aux objections soulevées en Chambre. Je crois que ces personnes méritent réellement des félicitations pour leurs démarches. Le bill modifié est sensiblement le même que toutes les autres chartes adoptées par la Chambre, ces dernières années. S'il s'y est glissé une erreur, c'est bien involontairement, car les requérants n'avaient évidemment aucune intention de travestir les faits ni de tromper le Comité ou la Chambre des communes.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Je crois qu'on a mal interprété les paroles de M. Hahn. De fait, voici ce qu'il a dit: Nous étudions le bill U-12 du Sénat; il n'a que trois alinéas et cependant vous y avez apporté un nombre considérable de modifications. M. Hahn a de la logique et je lui donne raison. Par contre, je ne veux pas du tout laisser entendre que les parrains du bill ont été négligents; ils ont probablement agi avec les meilleures intentions du monde, mais il me semble que si l'on avait porté un peu plus d'attention à la rédaction du bill, on aurait évité d'y joindre ces modifications.

M. GREEN: Ce n'est réellement pas leur faute du tout.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Ce n'est pas ce que je prétends.

M. GREEN: A la dernière session, la Chambre a adopté un bill présenté par la *Niagara Gas Transmission Company* et dont la forme était la même que celle du présent bill tel qu'il a été d'abord présenté au Sénat. J'ai protesté, à la Chambre, contre les termes de ce bill, mais cette compagnie était liée avec la compagnie *Tennessee Gas* et la *Trans-Canada Pipe Line*. Elle n'était qu'une figurante au tableau et personne n'a beaucoup songé à la forme du bill. Les promoteurs du présent bill arrivent ici tout simplement, prennent connaissance du bill que la Chambre a adopté l'année dernière et en acceptent la forme. Voilà l'explication de M. Coyne et voilà pourquoi le bill a d'abord été présenté sous cette forme.

M. HERRIDGE: J'endorsse les paroles de M. Green; ses explications me semblent très claires. Nous avons soulevé des objections contre ce bill parce qu'il était rédigé dans une forme différente de celle des bills que nous venions d'étudier.

Je crois qu'il faut louer les promoteurs de s'être donné la peine de proposer, au Comité, les modifications qui, en substance, en font un bill très semblable à ceux que nous avons étudiés depuis cinq ans, concernant les pipe-lines.

M. HAHN: On a laissé entendre, si ma déduction est correcte, que je n'acceptais pas la façon dont le bill a été rédigé. Il n'en est rien. J'ai affirmé que j'interprétais les explications de M. Coyne comme étant les motifs pour lesquels le bill avait été présenté ici dans sa forme initiale. Mais je blâme le Comité de ne pas avoir proposé au Sénat ou à la Chambre, ou à toute personne qui jugerait nécessaire d'établir de tels projets de loi, que les projets de loi soient présentés ici dans une forme réglementaire; ainsi, nous saurions exactement ce que nous voulons et, par le fait même, nous hâterions le travail du Comité. Je suis content que les modifications, expliquées par M. Coyne, soient toutes dans les règles. Je ne me suis opposé à aucune d'entre elles au Comité mais, à mon avis, nous ne pouvons poursuivre ce genre de travail sans fournir un modèle que les promoteurs de bills puissent suivre. Voici donc mon idée: Que le Comité s'entende et propose à ceux qui veulent établir des projets de loi de ce genre de se renseigner sur les méthodes que nous préférons quand il s'agit de rédiger des projets de loi. Relativement à la *Niagara Gas Transmission Company*, M. Green avait dans le temps, soulevé une objection, mais il a expliqué qu'elle se rapportait à des articles entiers du projet de loi et nous avons tout simplement pensé qu'on n'aurait pas dû procéder ainsi. Mais voici l'occasion favorable et j'en profite pour m'opposer à ce que nous continuions d'agir de cette façon, si nous pouvons procéder autrement.

Le PRÉSIDENT: Le projet de loi modifié est-il adopté?

Adopté.

Dois-je faire rapport du projet de loi à la Chambre et lui recommander de tenir compte de la proposition relative aux droits à percevoir sur le capital social?

M. GREEN: Vous devrez aussi recommander de changer le titre.

M. OLLIVIER: Et appeler aussi l'attention de la Chambre sur le fait que vous avez dépassé l'objet de la pétition et que les modifications apportées au projet de loi n'étaient projetées ni dans la pétition ni dans l'avis.

Le PRÉSIDENT: Voici ma dernière question:

Dois-je faire rapport du bill modifié à la Chambre, faire les recommandations concernant les propositions relatives aux droits à imposer sur le capital social et au changement du titre en celui de "Loi constituant en corporation *Trans-Prairie Pipelines, Ltd.*" et appeler son attention sur le fait que les amendements au bill n'étaient projetés ni dans la pétition ni dans l'avis?

Est-ce adopté?

Adopté.

Le Comité s'ajourne pour se réunir de nouveau sur la convocation du président.





CHAMBRE DES COMMUNES  
Deuxième session de la vingt-deuxième Législature  
1955

---

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

*Président:* M. H. B. McCulloch

---

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule 7

---

Bill 351

Loi concernant les chemins de fer nationaux du Canada

---

SÉANCES DES JEUDI 2 JUIN ET VENDREDI 3 JUIN 1955

---

TÉMOINS:

M. N. J. MacMillan, Q.C., de Montréal, vice-président et avocat général des chemins de fer nationaux du Canada; M. E. Driedger, Q.C., sous-ministre adjoint de la Justice; M. H. E. B. Coyne, Q.C., d'Ottawa, avocat des Associations canadiennes de camionneurs; M. George C. Thompson, d'Halifax, président de la *Canadian Motor Coach Association*.

EDMOND CLOUTIER, C.M.G., O.A., D.S.P.  
IMPRIMEUR DE LA REINE ET CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE  
OTTAWA, 1955

COMITÉ PERMANENT  
DES

CHEMINS DE FER, CANAUX ET LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES

*Président:* M. H. B. McCulloch

et

MM.

Barnett	Goode	Lebœ
Batten	Gourd ( <i>Chapleau</i> )	McIvor
Bonnier	Green	Meunier
Boucher ( <i>Châteauguay- Huntingdon-Laprairie</i> )	Habel	Montgomery
Buchanan	Hahn	Murphy ( <i>Lambton-Ouest</i> )
Byrne	Hamilton ( <i>Notre-Dame- de-Grâce</i> )	Murphy ( <i>Westmorland</i> )
Campbell	Hamilton ( <i>York-Ouest</i> )	Nesbitt
Carrick	Harrison	Nicholson
Carter	Healy	Nickle
Cauchon	Herridge	Nixon
Cavers	Holowach	Nowlan
Clark	Hosking	Purdy
Decore	Howe ( <i>Wellington- Huron</i> )	Ross
Deschatelets	James	Small
Dupuis	Johnston ( <i>Bow-River</i> )	Stanton
Ellis	Kickham	Viau
Follwell	Lafontaine	Villeneuve
Fulton	Langlois ( <i>Gaspé</i> )	Vincent
Gagnon	Lavigne	Weselak
Gauthier ( <i>Lac-Saint- Jean</i> )		

*Secrétaire du Comité,*  
ERIC H. JONES.

*Note: Le nom de M. Balcom a été substitué à celui de M. James, le nom de M. MacNaught à celui de M. Carrick, le nom de M. McWilliam à celui de M. Cavers et le nom de M. Hanna à celui de M. Decore, après la séance du matin du vendredi 3 juin 1955.*

## ORDRES DE RENVOI

Chambre des communes,  
MARDI 24 mai 1955.

*Il est ordonné*—Que le bill suivant intitulé bill n° 351, Loi sur les chemins de fer nationaux du Canada, soit renvoyé audit Comité.

VENDREDI 3 juin 1955.

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

Que le nom de M. MacNaught soit substitué à celui de M. Carrick; et

Que le nom de M. McWilliam soit substitué à celui de M. Cavers; et

Que le nom de M. Hanna soit substitué à celui de M. Decore audit Comité.

Certifié conforme.

*Le greffier de la Chambre,*

LÉON-J. RAYMOND.

## RAPPORT À LA CHAMBRE

LUNDI le 6 juin 1955.

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

## TREIZIÈME RAPPORT

Votre comité a étudié le bill n° 351, Loi sur les chemins de fer nationaux du Canada, et a convenu d'en faire rapport avec les amendements suivants:

## Article 16

Page 6, ligne 40, retrancher les chiffres "197" et y substituer "202".

## Article 18

Retrancher l'article 18 et y substituer ce qui suit:

18. (1) Sont par les présentes déclarés être à l'avantage général du Canada les ouvrages de chemin de fer ou autres ouvrages de transport, au Canada, de la Compagnie du National et de chaque compagnie mentionnée ou visée dans la Partie I ou la Partie II de la Première Annexe, et de chaque compagnie formée par la réunion ou fusion de deux ou plusieurs de ces compagnies.

(2) Les compagnies constituées en corporation par le paragraphe (2) de l'article 7 de la Loi sur le National-Canadien et le Pacifique-Canadien sont continuées par les présentes, et ces compagnies sont assujéties à la présente loi pour toutes leurs affaires.

(3) Aux fins du présent article, l'expression "ouvrages de chemin de fer ou autres ouvrages de transport" ne comprend aucun ouvrage mis en service sous le régime de l'article 27.

## Article 21

Retrancher l'article 21 et y substituer ce qui suit:

21. Le conseil d'administration doit donner des instructions, établir des dispositions et agir de telle sorte que toutes marchandises destinées à l'exportation par mer et consignées à l'intérieur du Canada pour transport aux chemins de fer nationaux, au point d'origine ou entre ce point et la mer, soient, à moins que les expéditeurs desdites marchandises n'aient indiqué un autre acheminement particulier, exportées par la voie des ports maritimes canadiens.

## Article 27

Retrancher l'article 27 et y substituer ce qui suit:

27. La Compagnie du National et toute autre compagnie de chemin de fer comprise dans les chemins de fer nationaux peuvent, en liaison

avec les services ferroviaires sous leur gestion ou contrôle, ou en remplacement de ceux-ci acheter, vendre, louer ou mettre en service des véhicules à moteur de toutes sortes pour le transport du trafic.

#### Article 31

Retrancher l'article 31 et y substituer ce qui suit :

31. La Compagnie du National peut, avec l'approbation du gouverneur en conseil, acquérir, détenir, garantir, nantir et aliéner des actions de capital, des obligations, billets, valeurs ou autres obligations contractuelles quelconques d'une compagnie de chemin de fer, ou d'une compagnie de transport, de navigation, de tête de ligne, de télécommunication, de messagerie, d'hôtel, d'électricité ou d'énergie, ou de toute autre compagnie autorisée à faire des opérations se rattachant au fonctionnement d'un chemin de fer, ou des opérations qui, de l'avis du conseil d'administration, peuvent être faites dans l'intérêt de la Compagnie du National.

Ci-joint, un exemplaire des témoignages relatifs audit bill.

Le tout respectueusement soumis.

H. B. McCULLOCH,

*président.*

## PROCÈS-VERBAUX

JEUDI 2 juin 1955.

Le Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques se réunit aujourd'hui à 10 h. 30 du matin, sous la présidence de M. H. B. McCulloch.

*Présents:* MM. Batten, Bonnier, Campbell, Carrick, Carter, Cavers, Deschatelets, Fulton, Gauthier (*Lac-Saint-Jean*), Goode, Green, Habel, Hahn, Hamilton (*York-Ouest*), Harrison, Herridge, Howe (*Wellington-Huron*), James, Johnston (*Bow-River*), Kickham, Lafontaine, Langlois (*Gaspé*), Lavigne, Leboe, McCulloch (*Pictou*), Meunier, Montgomery, Murphy (*Westmorland*), Nesbitt, Nicholson, Nickle, Nowlan, Ross et Villeneuve.

*Aussi présents:*

*Représentant le ministère des Transports:* L'hon. George C. Marler; M. F. T. Collins, contrôleur et secrétaire, et M. Jacques Fortier, avocat. *Représentant le ministère de la justice:* M. E. A. Driedger, Q.C., sous-ministre adjoint. *Représentant les chemins de fer nationaux du Canada:* M. N. J. MacMillan, Q.C., vice-président et avocat général; M. Lionel Côté, C.R., solliciteur général adjoint; M. P. Taschereau, C.R., avocat et M. J. W. G. Macdougall, avocat auprès de la Commission, tous de Montréal (P.Q.). *Représentant les Associations canadiennes des camionneurs:* M. William C. Norris de Montréal, président; M. John Magee d'Ottawa, secrétaire exécutif et M. H. E. B. Coyne, Q.C., d'Ottawa, avocat. *Représentant la Canadian Motor Coach Association:* M. George C. Thompson d'Halifax, président; M. Roch Tremblay, C.R., de Montréal, vice-président (également président de la *Quebec Motor Coach Owners' Association*); M. A. H. Foster de Montréal, secrétaire gérant et M. C. H. Belford d'Ottawa, représentant. *Représentant la Quebec Motor Coach Owners' Association:* M. N.-A. Fournier de Québec, vice-président et M. Wilbrod Bherer, C.R., de Québec, avocat. *Et représentant la Chambre de commerce de la province de Québec:* M. Joseph Racine de Boischatel, (P.Q.), représentant.

Le Comité étudie le bill n° 351 intitulé Loi sur les chemins de fer nationaux du Canada.

Sur proposition de M. Langlois (*Gaspé*),

*Il est résolu*—Que le Comité fasse imprimer 1,000 exemplaires anglais et 250 français de ses procès-verbaux et témoignages relativement au bill 351.

M. MacMillan est appelé; il expose l'histoire, la structure financière et le fonctionnement général des chemins de fer nationaux du Canada et de ses pré-décesseurs; il explique également le but du bill et on l'interroge.

On étudie le bill article par article; les articles 1 à 7 inclusivement sont adoptés et M. MacMillan répond aux questions qui lui sont posées.

A 1 heure de l'après-midi, le Comité suspend ses travaux jusqu'à 3 h. 30 du même jour.

### REPRISE DE LA SÉANCE

A 3 h. 30 de l'après-midi, le Comité reprend l'étude du bill 351, sous la présidence de M. H. B. McCulloch.

*Présents:* MM. Bonnier, Buchanan, Campbell, Carrick, Cavers, Deschatelets, Fulton, Gauthier (*Lac-Saint-Jean*), Gourd (*Chapleau*), Green, Hamilton (*York-Ouest*), Harrison, Howe (*Wellington-Huron*), James, Johnston (*Bow-River*), Kickham, Lafontaine, Langlois (*Gaspé*), Lavigne, Leboe, McCulloch

(*Pictou*), Meunier, Montgomery, Nesbitt, Nicholson, Nowlan, Ross, Small et Villeneuve.

*Aussi présents:* Les mêmes que ce matin.

M. MacMillan répond aux questions qui lui sont posées au cours de l'étude du bill article par article.

Les articles 8 à 15 inclusivement sont adoptés.

*Article 16:*

Sur proposition de M. Langlois (*Gaspé*),

*Il est résolu*—Que l'article 16, alinéa (a) soit modifié par la suppression du chiffre "197", ligne 40 de la page 6, et remplacé par le chiffre "202".

L'article 16 modifié est adopté.

L'article 17 est adopté.

Le Comité décide ensuite d'étudier l'article 18 puis l'article 27 et ensuite les articles intermédiaires.

*Article 18:*

Il est proposé par M. Langlois (*Gaspé*), appuyé par M. Cavers,

Que l'article 18 soit modifié par l'addition du paragraphe suivant:

(4) Pour les fins du présent article, les expressions "ouvrages" et "ouvrages de chemin de fer et autres ouvrages de transport" ne comprennent pas

a) les ouvrages exploités en vertu de l'article 27, et

b) les ouvrages de toute compagnie mentionnée à la Partie III de l'Annexe 1.

*Article 27:*

Il est proposé par M. Langlois (*Gaspé*), appuyé par M. Cavers,

Que l'article 27 soit révoqué et remplacé par ce qui suit:

27. La Compagnie du National et toute autre compagnie de chemin de fer comprises dans les chemins de fer nationaux peuvent, en liaison avec les services ferroviaires ou leur gestion ou contrôle, ou en remplacement de ses services, acheter, vendre, louer ou exploiter des véhicules à moteur de toutes sortes pour le transport du trafic.

L'hon. M. Marler explique les fins des amendements proposés et répond aux questions qui sont posées. Un débat s'ensuit.

M. Coyne fait une déclaration au sujet des amendements proposés aux articles 18 et 27 et est interrogé.

A 5 h. 30 de l'après-midi, le Comité suspend ses travaux jusqu'à 8 heures du soir.

## REPRISE DE LA SÉANCE

A 8 h. 30 du soir, le Comité reprend l'étude du bill 351, sous la présidence de M. H. B. McCulloch.

*Présents:* MM. Bonnier, Carrick, Carter, Cavers, Deschatelets, Fulton, Gauthier (*Lac-St-Jean*), Gourd (*Chapleau*), Green, Hamilton (*York-Ouest*), Herridge, Howe (*Wellington-Huron*), James, Johnston (*Bow-River*), Kickham, Lafontaine, Langlois (*Gaspé*), Lavigne, Leboe, McCulloch (*Pictou*), Nesbitt, Nowlan, Purdy, Ross et Villeneuve.

*Aussi présents:* Les mêmes que cet après-midi.

*Articles 18 et 27*

L'interrogatoire de M. Coyne se poursuit.

M. Thompson est appelé; il présente un exposé de fait sur les amendements proposés aux articles 18 et 27; il est interrogé et se retire.

Après le débat, il est convenu de retarder toute autre considération des articles 18 et 27.

Le Comité revient à l'article 19. Les articles 19 et 20 sont adoptés.

Après un débat, il est décidé de ne rien changer à l'article 21.

L'article 22 est adopté, lors de la mise aux voix, par dix pour et 2 contre.

A 10 h. 07 du soir, le Comité ajourne jusqu'à 10 h. 30 du matin le vendredi 3 juin 1955.

VENDREDI 3 juin 1955.

Le Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques se réunit à 10 h. 30 du matin, sous la présidence de M. H. B. McCulloch.

*Présents:* MM. Batten, Bonnier, Byrne, Campbell, Carter, Deschatelets, Fulton, Gauthier (*Lac-St-Jean*), Gourd (*Chapleau*), Green, Harrison, Herridge, Johnston (*Bow-River*), Kickham, Lafontaine, Langlois (*Gaspé*), Lavigne, Leboe, McCulloch (*Pictou*), Montgomery, Nicholson, Nowlan, Ross et Ville-neuve.

*Aussi présents:* Les mêmes qu'à la séance du jeudi soir 2 juin, sauf M. Joseph Racine.

Le Comité reprend l'étude du bill 351 article par article.

Il est décidé de réserver l'article 23.

Les articles 24, 25, 26, 28 et 29 sont adoptés.

Le Comité revient aux articles 18 et 27 qui ont été réservés.

Avec la permission du Comité, M. Langlois (*Gaspé*) retire sa motion d'amender l'article 18, motion qu'il avait présentée l'après-midi de la séance du jeudi 2 juin.

Sur la proposition de M. Langlois, il est

*Résolu*—Que l'article 18 soit modifié par la suppression dudit article et son remplacement par ce qui suit:

18. (1) Sont par les présentes déclarés être à l'avantage général du Canada les ouvrages de chemin de fer ou autres ouvrages de transport, au Canada, de la Compagnie du National et de chaque compagnie mentionnée ou visée dans la Partie I ou la Partie II de la Première Annexe, et de chaque compagnie formée par la réunion ou fusion de deux ou plusieurs de ces compagnies.

(2) Les compagnies constituées en corporation par le paragraphe (2) de l'article 7 de la Loi sur le National-Canadien et le Pacifique-Canadien sont continuées par les présentes, et ces compagnies sont assujéties à la présente loi pour toutes leurs affaires.

(3) Aux fins du présent article, l'expression "ouvrages de chemin de fer ou autres ouvrages de transport" ne comprend aucun ouvrage mis en service sous le régime de l'article 27.

M. Driedger est appelé; il explique les aspects juridiques des amendements proposés aux articles 18 et 27, on l'interroge, puis il se retire.

Après le débat, l'amendement proposé aujourd'hui par M. Langlois (*Gaspé*) à l'article 18 est adopté. L'article 18 modifié est adopté.

L'amendement proposé par M. Langlois (*Gaspé*) à la séance de l'après-midi du jeudi 2 mars, à l'article 27, est adopté.

L'article 27 modifié est adopté.

Le Comité revient à l'article 21. Sur la proposition de M. Nowlan,

*Il est résolu*—Que l'article 21 soit retranché et remplacé par ce qui suit :

21. Le conseil d'administration doit donner des instructions, établir des dispositions et agir de telle sorte que toutes marchandises destinées à l'exportation par mer et consignées à l'intérieur du Canada pour transport aux chemins de fer nationaux, au point d'origine ou entre ce point et la mer, soient, à moins que les expéditeurs desdites marchandises n'aient indiqué un autre acheminement particulier, exportées par la voie des ports maritimes canadiens.

L'article 21 modifié est adopté.

L'article 30 est adopté.

A 1 h. 03 de l'après-midi, le Comité suspend ses travaux jusqu'à 3 h. 30 du même jour.

### REPRISE DE LA SÉANCE

A 3 h. 30 de l'après-midi, le Comité reprend l'étude du bill 351, sous la présidence de M. H. B. McCulloch.

*Présents*: MM. Balcom, Bonnier, Byrne, Carter, Deschatelets, Gourd (*Chapleau*), Green, Hanna, Harrison, Herridge, Howe (*Wellington-Huron*), Johnston (*Bow-River*), Kickham, Lafontaine, Langlois (*Gaspé*), Lavigne, Leboe, MacNaught, McCulloch (*Pictou*), McIvor, McWilliam, Montgomery et Purdy.

*Aussi présents*: Représentant le ministère des Transports: L'hon. George C. Marler, M. F. T. Collins, contrôleur et secrétaire et M. Jacques Fortier, conseiller. Représentant les chemins de fer nationaux du Canada: M. N. J. MacMillan, Q.C., vice-président et avocat, M. Lionel Côté, C.R., solliciteur général adjoint, M. P. Taschereau, C.R., avocat, M. J. W. G. Macdougall, avocat auprès de la Commission, tous de Montréal (P.Q.).

#### Article 31

Sur la proposition de M. Langlois (*Gaspé*),

*Il est résolu*—Que l'article 31 soit retranché et remplacé par ce qui suit :

31. La Compagnie du National peut, avec l'approbation du gouverneur en conseil, acquérir, détenir, garantir, nantir et aliéner des actions de capital, des obligations, billets, valeurs ou autres obligations contractuelles quelconques d'une compagnie de chemin de fer, ou d'une compagnie de transport, de navigation, de tête de ligne, de télécommunication, de messagerie, d'hôtel, d'électricité ou d'énergie, ou de toute autre compagnie autorisée à faire des opérations se rattachant au fonctionnement d'un chemin de fer, ou des opérations qui, de l'avis du conseil d'administration, peuvent être faites dans l'intérêt de la Compagnie du National.

L'article 31 modifié est adopté.

Les articles 32 à 47 inclusivement et les annexes 1 et 2 sont adoptés; M. MacMillan répond aux questions qui lui sont posées.

Le Comité revient à l'article 23 et l'adopte.

M. MacMillan répond aux questions dont avis a été donné au cours des séances du 2 juin et de celle d'aujourd'hui qui a précédé la séance actuelle. Il dépose le texte du décret du conseil C.P. 115 du 20 janvier 1923, confiant l'exploitation et la gestion des chemins de fer du gouvernement canadien aux chemins de fer nationaux du Canada.

Sur la proposition de M. Langlois (*Gaspé*),

*Il est ordonné*—Que ledit décret du conseil C.P. 115 soit imprimé dans les procès-verbaux et témoignages des délibérations d'aujourd'hui.

Il est décidé que certains renseignements touchant les mesures prises par les chemins de fer pour intensifier l'usage des ports canadiens, que M. MacMillan a été incapable de fournir immédiatement, soient communiqués au secrétaire du Comité au retour de Montréal de M. MacMillan et que ces renseignements soient imprimés en appendice aux procès-verbaux et témoignages de la séance d'aujourd'hui.

Le préambule et le titre sont adoptés.

Le bill modifié est adopté.

*Il est ordonné*—Que le président fasse rapport à la Chambre au sujet du bill 351 modifié.

A 4 h. 40 de l'après-midi, le Comité s'ajourne pour se réunir de nouveau sur convocation du président.

*Secrétaire du Comité,*

ERIC H. JONES

## TÉMOIGNAGES

JEUDI 2 juin 1955,  
10 h. 30 du matin.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous sommes en nombre. Nous avons à étudier le bill 351 intitulé Loi sur les chemins de fer nationaux du Canada.

J'aimerais tout d'abord mentionner au compte rendu la décision du Comité au sujet du nombre d'exemplaires à imprimer en anglais et en français. Quelqu'un voudrait-il faire une proposition dans ce sens?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Monsieur le président, je propose, appuyé par M. Gauthier (*Lac-Saint-Jean*), que le Comité fasse imprimer 1,000 exemplaires en anglais et 250 en français du compte rendu de ses délibérations et des témoignages relativement au bill 351.

Le PRÉSIDENT: Aucune objection?

Adopté.

Nous avons aujourd'hui avec nous M. N. J. MacMillan, Q.C., vice-président et avocat général du National-Canadien.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Avant d'appeler le témoin, monsieur le président, je désirerais savoir si certaines provinces ont demandé à soumettre des mémoires à notre Comité et, dans le cas de l'affirmative, quand ces mémoires seront entendus.

Le PRÉSIDENT: Certaines des associations de camionneurs l'ont fait, mais aucune des provinces ne l'a fait.

L'hon. GEORGE C. MARLER (*ministre des Transports*): Je dois dire également qu'aucune démarche n'a été faite auprès de moi non plus.

M. NOWLAN: Quand projetez-vous d'écouter ces mémoires?

L'hon. M. MARLER: J'allais demander à M. MacMillan de nous donner un exposé du bill. S'il nous donne un exposé général des dispositions du bill et un peu de l'histoire qui s'y rapporte, nous pourrions ensuite aborder l'étude du bill article par article, et lorsque nous étudierons les articles au sujet desquels des mémoires ont été soumis, ces mémoires pourraient être lus à ce moment.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Il y a cependant un autre point de vue à considérer. Nous savons par expérience que parfois nous abordons l'étude d'un certain article d'un bill et il s'écoule passablement de temps avant que nous l'adoptions à cause de la discussion parmi les membres du Comité, de sorte que ceux qui voudraient témoigner peuvent avoir à attendre dans la salle deux ou trois jours avant que l'article qui les intéresse soit mis à l'étude. Ne serait-il pas préférable d'écouter leurs plaidoyers immédiatement après que nous aurons entendu M. MacMillan?

L'hon. M. MARLER: Je crois que quelques articles seulement sont vraisemblablement contestables. Il y en a un si grand nombre qui ne sont qu'une refonte et si peu qui sont nouveaux qu'il serait probablement raisonnable, d'après moi, d'aborder l'explication tout d'abord puis d'étudier chaque article séparément. Si nous constatons que ce travail prend trop de temps, alors le Comité pourrait considérer la suggestion que j'ai faite.

M. N. J. MacMillan, Q.C., vice-président et avocat général des chemins de fer nationaux du Canada, est appelé:

Le TÉMOIN: Monsieur le président, messieurs, en expliquant le présent bill, je désirerais vous rappeler certaines phases de l'histoire de la constitution en société des chemins de fer nationaux du Canada. L'histoire commence réellement en 1852, alors que le Grand Tronc du Canada a été constitué en société. Il avait obtenu l'autorisation de construire une ligne de chemin de fer entre Toronto et Montréal et devait se limiter géographiquement à ces deux points. Avec le temps, ce chemin de fer se développa et prit de l'expansion. Il a grandi au moyen de fusions et d'extensions de pouvoirs conférés par la loi, en acquérant la haute main sur d'autres chemins de fer, et finalement en prenant à bail, en vertu d'ententes perpétuelles ou de baux de 99 ans, l'entreprise ferroviaire d'un autre groupe de compagnies de chemin de fer.

Pour vous donner une idée des ramifications de notre organisation, j'aimerais vous rappeler que, jusqu'en 1916, soit probablement la dernière date où le Grand Tronc était en bonne posture financière, il avait effectué vingt-cinq fusions dont chacune constituait une nouvelle constitution en société. Notre réseau a fait l'objet de quinze lois passées par la province du Canada avant la Confédération, et après la Confédération, cinquante-six autres lois ont été édictées à son sujet. Ces 71 statuts augmentaient ses pouvoirs, autorisaient l'émission d'obligations et, d'une façon ou d'une autre, consolidaient la structure corporative du chemin de fer.

Immédiatement avant la fusion, il était seul propriétaire de 23 chemins de fer prospères et en pleine activité. Il possédait l'actif de huit autres chemins de fer—à perpétuité moyennant des baux perpétuels ou à longs termes—et il détenait la majorité des actions dans 36 autres compagnies. Toutes ces compagnies étaient exploitées sous le nom de réseau du Grand Tronc. A peu près toutes ces compagnies émettaient leurs propres garanties, les placements, les actifs des diverses filiales étant mélangés et hypothéqués afin de permettre l'émission d'obligations. L'une des filiales du Grand Tronc était elle-même tout un empire, la Compagnie de chemin de fer du Grand Tronc Pacifique. Elle était divisée en deux sections, dont l'une était la section de l'Est, qui était autorisée à construire le chemin de fer transcontinental que le gouvernement fédéral avait alors entrepris d'édifier et qui relierait la ville de Québec et Winnipeg. Notre compagnie avait reçu les pouvoirs de construire sa propre ligne de chemin de fer depuis Winnipeg-ouest jusqu'à l'océan Pacifique en passant par Prince-Rupert. Elle était exploitée comme société séparée autonome. Elle comprenait son propre réseau d'hôtels, sa propre compagnie de navigation, ses compagnies des terres, soit un total de 13 compagnies diverses.

De même, le Grand Tronc Pacifique émettait ses propres obligations, en les garantissant au moyen de l'actif de ces filiales.

J'ai oublié de dire que le Grand Tronc émettait des garanties perpétuelles. Voilà pour le Grand Tronc.

La compagnie *Canadian Northern*, lors de sa formation, fit tôt présager ce qui serait vraisemblablement la règle dans cette corporation. Elle est née à la faveur d'une fusion qui eut lieu en 1898. Lorsqu'éclata la première guerre mondiale, la compagnie de chemin de fer *Canadian Northern* avait passé par 14 fusions, ce qui veut dire 14 nouvelles constitutions en société. Elle avait acquis 29 filiales. Au cours des vingt premières années de son existence, elle envoya des mandataires au Parlement du Canada 47 fois pour élargir la portée de sa charte et pour obtenir des revisions.

Nous arrivons maintenant à la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada. Le National-Canadien a été constitué en société le 6 juin 1919,

pour la première fois. Il a fonctionné ainsi pendant trois ans. Aucun des directeurs de la compagnie n'a été nommé avant le 4 octobre 1922, de sorte que c'était une compagnie qui existait sans chemin de fer et qui n'avait pas un seul mille de voie à exploiter au cours de toute cette période. Sa première opération remonte au 20 janvier 1923, alors que la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada a commencé d'exploiter les chemins de fer du gouvernement canadien en vertu d'un décret du conseil qui lui accordait la gestion desdits chemins de fer. Les actions de la compagnie de chemin de fer *Canadian Northern* furent acquises par la Couronne en 1917, mais ce n'est qu'en 1937 que le National-Canadien devint complètement indépendant et que les directeurs de cette dernière furent nommés de temps à autre administrateurs du National-Canadien.

En 1923, le National-Canadien a été constitué de nouveau en société à la suite de la fusion effectuée en 1919 entre le National-Canadien et le Grand Tronc. Cette dernière compagnie disparut après 71 ans d'existence.

Nous considérons l'année 1923 comme celle du début du réseau, car elle fournit la première occasion au National-Canadien d'acquérir réellement un chemin de fer. Le problème corporatif contre lequel nous luttons depuis cette date a surgi à ce moment-là. Au moment de la fusion, nous avons assumé la gestion de 139 compagnies en pleine activité. Il s'agissait de chemins de fer, de compagnies de navigation, de compagnies de messagerie, de compagnies de terres, de compagnies d'aménagement, de compagnies d'élevateurs terminus et de compagnies engagées dans toutes les sortes d'activités que l'on puisse concevoir. Toutes ces filiales avaient en circulation à ce moment-là non moins de 251 émissions d'obligations garanties par différents actifs et comportant différentes durées de garantie; plusieurs étaient perpétuelles tandis que d'autres n'étaient que pour une courte durée.

Les conseillers juridiques du National-Canadien ont reconnu immédiatement que c'était là un problème qui demanderait beaucoup d'étude. Les plans furent dressés à ce moment-là, mais on n'a pu les mettre à exécution pendant nombre d'années à cause de l'obscurité des titres des valeurs de ces diverses compagnies. Nous ne pouvions réaliser la fusion; parce que, si nous l'avions fait, la nouvelle compagnie aurait été, dans chaque cas, responsable des dettes de l'ensemble, c'est-à-dire des compagnies qui avaient fait l'objet de la fusion, et nous ne désirions pas que l'actif d'une nouvelle entreprise fut grevé à perpétuité par des dettes du Grand Tronc Pacifique, par exemple, ou de toute autre compagnie, lorsque la compagnie débitrice était géographiquement limitée à des voies ferrées reliant certains points donnés. Nous avons donc dû dresser des plans avant de pouvoir faire des progrès. Nous avons encore ce problème des quatre constitutions en société de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada elle-même, la première datant de 1919, une autre qui suivit en 1923, puis une autre en 1933, et enfin le statut de 1936.

En conséquence, lorsque les gens nous demandaient autrefois quels étaient les pouvoirs corporatifs du National-Canadien, il était toujours extrêmement difficile de répondre de façon précise.

Au début de 1955, nous étions en possession de cette masse imposante de statuts. Nous avons les quatre chartes visant spécifiquement le National-Canadien, dont l'effet juridique a été quatre incorporations, puis nous avons 25 statuts qui sont énumérés dans l'annexe 2 de la dernière page du présent bill et qui ont tous une portée directe sur nos opérations actuelles.

Avec les années, le nombre d'émissions d'obligations dont j'ai parlé il y a quelques instants a baissé sensiblement grâce à l'écoulement du temps, qui nous a permis de racheter les obligations ou qui a amené l'échéance des obligations elles-mêmes. De plus nous avons élaboré un programme de rachat des valeurs perpétuelles et nous avons réussi à obtenir la plus grande partie des obligations perpétuelles en circulation. Aujourd'hui, il n'y a plus en circulation que quelques-unes de ces sortes de valeurs. En fait, nous n'en connaissons qu'un seul détenteur; les autres ont disparu. Ce programme nous a permis de racheter nos obligations et de nous dispenser des fiduciaires, avec le résultat que, sur les 251 vieilles émissions d'obligations, il n'y en a plus que six en circulation, dont l'échéance, d'ailleurs, tombera d'ici très peu d'années.

Voilà la situation de la compagnie. Il y a cinq ans, nous pouvions prévoir que dans cinq ou dix ans ce problème aurait été bien simplifié. Nous avons longuement discuté l'élaboration de plans en vue de simplifier toute la structure corporative du chemin de fer et de mettre de l'ordre dans notre établissement. Nous avons reconnu à ce moment-là, comme nous le reconnaissons aujourd'hui que, probablement et théoriquement, l'idéal serait d'avoir une seule entité, une seule corporation qui posséderait et exploiterait tout ce que nous possédons. Nous ne pouvons espérer atteindre cet idéal immédiatement, mais nous avons alors visé à réduire l'exploitation de notre réseau en le fusionnant en une seule compagnie de chemin de fer. Nous aimerions nous débarrasser de toutes les autres. Les filiales de cette compagnie détiennent, en vertu de leur charte, le pouvoir d'installer des lignes entre des points géographiques du Canada qui étaient désignés par le statut originel; elles détiennent le pouvoir d'exploiter différents types de commerce de diverses façons. Il nous semble que le plan logique pour tout chemin de fer, et particulièrement dans le cas du National-Canadien, est d'uniformiser les pouvoirs dans toute l'organisation du chemin de fer. Nous avons cherché à réunir dans le bill 351 les pouvoirs ferroviaires qui existaient dans notre ancienne législation—et lorsque je dis ancienne je veux parler des 25 statuts que j'ai déjà énumérés—en supprimant certaines dispositions qui n'ont jamais été appliquées et qui ne servent pas utilement les fins pour lesquelles elles ont été établies.

Nous tâchons d'arriver à ce but par la fusion, dans la société mère, de toutes ses filiales; par exemple, les corporations créées par le Grand Tronc. Toutes ces compagnies acquises par le Grand Tronc en obtenant la mainmise sur les actions, nous espérons les incorporer dans le réseau par la fusion directe avec la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada, qui n'est que le Grand Tronc sous un autre nom. Les filiales du Grand Tronc Pacifique seront tout d'abord fusionnées au Grand Tronc Pacifique, puis au National-Canadien. Les filiales de la *Canadian Northern* sont de celles que nous voulons incorporer—travail qui est déjà d'ailleurs commencé—dans la *Canadian Northern*. Lorsque nous en serons arrivés à ces 2½ composants, dont le Grand Tronc Pacifique constitue la demie, nous fusionnerons le tout avec la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada, et toutes les opérations ferroviaires se feront sous ce nom. Pour certaines autres propriétés, nous avons dû nous reporter aux chartes de ces diverses compagnies et les soustraire à ces chartes originelles. Par exemple, le réseau d'hôtels du National-Canadien que nous exploitons aujourd'hui doit sa naissance à la *Grand Trunk Pacific Development Company* qui possédait certains hôtels; le Château Laurier à Ottawa appartenait à l'*Ottawa Terminal Railway Company*; le *Canadian Northern System Terminals* et le chemin de fer *Intercolonial* en possédaient d'autres. Il y avait dans ce réseau

unifié différents types de possession corporative et nous détenions ces titres de onze façons différentes. Nous avons transformé les titres de possession de ces hôtels et les avons réunis sous le nom *Canadian National Hotels Limited*.

En très peu de temps, dans quelques mois, cette compagnie sera définitivement établie et constituera une entité hôtelière n'ayant aucune opération correspondante à ces autres endroits. Il en est de même pour les communications. Les pouvoirs de la *Canadian Northern* relativement aux communications diffèrent de ceux que possèdent le Grand Tronc Pacifique et le National-Canadien. Ils devraient être uniformes et nous sommes à réunir le tout en une seule compagnie de télégraphe. Le plan que nous voulons mettre en œuvre consiste à n'avoir qu'une seule compagnie ferroviaire, une seule compagnie de navigation, une seule compagnie hôtelière, une seule compagnie de communications et une seule compagnie propriétaire de terrains.

Nous reconnaissons de plus que nous devons probablement avoir quelques compagnies pour certaines autres fins, mais le nombre n'en sera pas élevé.

Voilà, messieurs, la situation où nous nous trouvons lorsque nous avons rédigé ce bill. Ainsi que je l'ai dit, ce bill représente une fusion des pouvoirs corporatifs contenus dans les 25 statuts différents indiqués à la page 20 du bill. Le libellé n'est pas toujours le même que celui des articles qui sont supprimés. J'imagine que ces dispositions avaient probablement été rédigées par 25 individus différents. Elles diffèrent l'une de l'autre et nous avons essayé, avec l'aide inappréciable du ministère de la Justice, de coucher ces dispositions dans un langage rédigé par une seule et même personne afin qu'elles soient mieux comprises qu'auparavant.

Les seules omissions de la législature—et je vous en donnerai plus tard quelques exemples—sont les articles qui étaient des répétitions—et il y en a plusieurs—et ceux qui ont depuis longtemps cessé d'avoir la moindre valeur, le mode de financement du National-Canadien ayant évolué, ainsi que les articles qui ne servent absolument aucune fin.

Nous avons cherché à simplifier la législation afin que n'importe qui puisse savoir maintenant ce qu'est le National-Canadien. On ne sera plus obligé de consulter plusieurs volumes. Nous avons en vue l'extension des pouvoirs dont il est question dans les notes explicatives en regard de la première page du bill. Dans chaque cas, les extensions doivent être de nature corporative; il s'agit simplement d'une réaffirmation des pouvoirs que les compagnies de chemin de fer possèdent et qui disparaîtront d'ici quelques années; et, si on les incorpore dans cette législation, c'est que nous désirons nous assurer que nous garderons le pouvoir de continuer à exécuter les opérations que nous permettaient les anciennes constitutions en société.

Nous espérons que le présent bill comblera toutes les lacunes et que nous n'aurons pas à revenir comparaître devant votre Comité à l'avenir. Mais on ne sait jamais ce qui peut se produire et il se peut fort bien que nous aurons créé certaines situations et omis certaines choses auxquelles nous aurions dû penser. Je dois dire à ce sujet que, dans la préparation de ce bill, nous nous sommes inspirés d'environ 100 statuts et d'une longue histoire corporative écrite en ces trente dernières années. Nous avons cherché à réunir dans ce bill quelque chose de compréhensible et un mécanisme qui fonctionnera de la façon voulue.

M. GREEN: Parlez-nous du chemin de fer Intercolonial ?

Le TÉMOIN: Le chemin de fer Intercolonial n'a aucune existence corpora-

tive. Il appartient directement à la Couronne et le National-Canadien a été chargé de son exploitation et de son administration en vertu de la loi de 1919 sur le National-Canadien.

*M. Nesbitt:*

D. Combien de ces compagnies encore en existence ont comme actionnaires d'autres personnes que Sa Majesté?—R. Parmi les compagnies mentionnées aux annexes, je ne crois pas qu'il y en ait beaucoup, mais je serai heureux de vous en communiquer le nombre.

D. S'il existe des actionnaires autres que Sa Majesté, ils doivent être peu nombreux?—R. Oui.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Toutes ces actions sont-elles détenues par des Canadiens ou y en aurait-il une certaine partie que des étrangers détiendraient?

Le TÉMOIN: Non. Dans les cas où il y a des actions en d'autres mains, nous croyons qu'elles sont détenues surtout par des personnes qui ne demeurent pas au Canada. Nous n'avons jamais pu les trouver. Certaines de ces très vieilles compagnies avaient une certaine quantité de leurs valeurs qui avaient été achetées par des étrangers, mais les archives ont disparu depuis longtemps—dans certains cas depuis plus de 100 ans—et nous n'avons aucune trace des détenteurs. Quoi qu'il en soit, ces valeurs sont insignifiantes.

*M. Fulton:*

D. Autrefois le chemin de fer Intercolonial était-il synonyme de chemins de fer du gouvernement canadien?—R. Ce dernier terme embrassait davantage et comprenait plus que l'Intercolonial; il réunissait toutes les opérations ferroviaires de la Couronne.

D. Il comprenait la *Canadian Northern* et le Grand Tronc?—R. Non. A ma connaissance, il n'a jamais compris les opérations corporatives, mais il comprenait des compagnies comme l'Intercolonial, le National Transcontinental et la compagnie de chemin de fer de la Baie d'Hudson, qui étaient toutes des compagnies de la Couronne sans existence corporative.

M. CAVERS: D'après les notes explicatives du bill, il semble que ce bill confère aux chemins de fer l'autorité de construire de courtes lignes sans la permission du Parlement. Qu'entendez-vous par courtes lignes? Quelle est la longueur de la ligne dont la compagnie peut autoriser la construction sans l'assentiment du Parlement?

Le TÉMOIN: Il est question de lignes de chemin de fer ne dépassant pas une longueur de 6 milles.

*M. Hamilton (York-Ouest):*

D. Monsieur MacMillan, y avait-il quelque rapport entre les obligations de ces diverses compagnies? Vous avez indiqué que ces obligations étaient garanties par certaines sections de la compagnie et certaines valeurs, je suppose, de ces diverses compagnies de chemin de fer. Ces garanties passaient-elles d'une compagnie à l'autre? C'est-à-dire, bien que le Grand Tronc Pacifique fût distinct, y avait-il une garantie le liant au Grand Tronc ainsi qu'au chemin de fer du Pacifique?—R. Oui, j'aimerais donner une explication de ce à quoi vous pensez, mais je ne voudrais pas qu'on me tienne responsable des exemples que je vais mentionner. Voici ce qui se faisait. La *Grand Trunk Pacific Development Company* possédait un actif—elle avait des élévateurs terminus, quelques hôtels et d'autres avoirs fixes non ferroviaires. Les actions

de cette compagnie étaient détenues par le Grand Tronc Pacifique. Cette dernière compagnie, de même, possédait les actions, disons, de la *Grand Trunk Pacific Branch Lines Company*. Lorsque cette dernière avait besoin de fonds pour prolonger ses voies, elle donnait en gage une hypothèque sur la nouvelle voie ferrée ainsi que l'ancienne voie appartenant à la corporation. Le capital-actions de la *Grand Trunk Development Company*, qui, vous vous en souvenez, était la compagnie qui possédait les installations non ferroviaires comme les hôtels, les entrepôts et autres établissements, pouvait dans bien des cas—être grevée d'une hypothèque.

La totalité de la dette de la *Grand Trunk Pacific Branch Lines Company* était garantie par la Compagnie de chemin de fer Grand Tronc Pacifique et, dans certains cas, par le Grand Tronc lui-même. Il s'ensuit que nous ne pouvions étudier les affaires de l'une quelconque de ces quatre compagnies avant que cette hypothèque eût été réglée. Il nous était impossible de fusionner la *Grand Trunk Pacific Development Company* ni de faire affaires avec elle, parce que nous ne pouvions mettre la main sur son capital-actions. Celui-ci avait été nanti contre l'hypothèque. Nous ne pouvions fusionner la *Branch Lines Company* dans une autre compagnie de chemin de fer, parce que la nouvelle compagnie qui aurait résulté de la fusion aurait été responsable des dettes de la *Branch Lines Company*, et ainsi de suite. Tel était réellement le problème, et il s'agissait de voir clair dans tout cet embrouillamini.

D. Le système de garanties nous obligeait alors à prendre la direction de toutes ces compagnies, mais, il était impossible de les séparer l'une de l'autre afin de déterminer laquelle pourrait fonctionner par elle-même sans l'aide du gouvernement et laquelle ne le pourrait?—R. C'est là, naturellement, une autre question. Ces deux réseaux n'en faisaient qu'un; ils formaient des entités séparées en ce qui concerne les réseaux de chemin de fer. Ce n'est qu'à l'égard de leur statut corporatif que les choses commençaient à s'embrouiller. Dans la plupart des cas, ces compagnies étaient administrées par un seul homme qui dirigeait l'ensemble des opérations sans égard au facteur corporatif.

D. Vous avez dit, je crois, que 1916 a été la dernière année très prospère du Grand Tronc?—R. Je ne voulais rien dire de spécial par là. J'ai simplement mentionné l'année 1916, parce que j'ai eu l'occasion de consulter une statistique datée du 1<sup>er</sup> janvier 1916, et j'ai pensé que vous seriez intéressés à entendre l'exposé de la situation telle qu'elle existait à ce moment-là. J'ai été intrigué, par exemple, par le fait que le Grand Tronc a existé pendant 71 ans et qu'il s'est présenté au Parlement du Canada 71 fois. Cela n'arrivait pas les mêmes années et pas toujours une fois par année, mais c'est quand même une curieuse coïncidence.

D. La question qui vient à mon esprit et à laquelle vous pourrez répondre, je l'espère, c'est qu'il n'y avait apparemment aucune occasion de séparer les chemins de fer qui auraient pu fonctionner par eux-mêmes de ceux qui n'auraient pu marcher sans l'aide du gouvernement, à cause des liens qui existaient entre ces garanties sous forme d'obligations?—R. C'est juste, mais il y avait une autre raison; à savoir que l'absorption intégrale du Grand Tronc Pacifique par un moyen ou un autre a été approuvée par la compagnie du Grand Tronc, qui, en réalité, ne faisait pas le service à l'ouest de North-Bay. Sa zone d'opération tournait autour de l'axe reliant l'Ontario, Montréal et l'Est et englobait le territoire le plus intéressant du point de vue ferroviaire, mais toute cette entreprise était grevée par les dettes ou les obligations du Grand Tronc Pacifique.

*M. Fulton:*

D. Monsieur MacMillan, il est grandement question dans le bill lui-même de la capitalisation en ce qui concerne le capital-actions. Je constate, par exemple, que vous avez signalé que la gestion des chemins de fer du gouvernement canadien a été confiée à la Compagnie du National. Mais apparemment, ces chemins de fer ne sont pas capitalisés ou n'ont pas de capital-actions. Je me demande pourquoi? Vous attribuez à toute cette corporation un capital-actions et les autres compagnies fusionnées détiennent, sauf erreur, différentes tranches de capital-actions. Pourquoi ne pas établir ce capital-actions sur une base uniforme et le confier à la Couronne du droit du Canada; alors le gouvernement pourrait nommer des administrateurs de cette compagnie? Vous allez encore représenter certaines de vos opérations par du capital-actions tandis que d'autres ne le seront pas?—R. Eh bien, cela se peut; mais, réellement, je n'envisage pas la question sous cet angle. Les propriétés de la Couronne nous sont confiées en vertu de décrets du conseil; elles ne sont pas considérées comme un actif de la corporation, c'est-à-dire la Compagnie du National-Canadien, mais, le National-Canadien en a certainement la responsabilité. Les rails, les lignes et les biens qui n'appartiennent pas directement à la corporation sont exploités, autant que je sache, et je n'ai jamais sérieusement songé à cet aspect de la question, de la même manière qu'une propriété confiée aux soins d'un fiduciaire. Nous ne séparons pas les compagnies. Lorsqu'il se présente un problème à résoudre, nous ne nous disons pas: il s'agit là d'un problème corporatif ou d'un problème de gestion. Mais, dès qu'un problème nous confronte, il devient une partie du très vaste problème de l'administration de ces propriétés. Pour agir dans le sens que vous indiquez, il faudrait que les chemins de fer du gouvernement canadien, pour me servir du terme dans son sens le plus large, soient établis sous une forme quelconque de corporation.

D. C'est exact.—R. Il faudrait de plus les évaluer. Il serait très difficile d'effectuer une évaluation exacte et de créer un capital qui le soit également. Je ne sais réellement pas quel résultat nous obtiendrions si nous faisons cela, car cela n'a jamais été tenté. C'est plutôt autre chose qu'on a fait.

D. En fait, pour les fins de l'étude des résultats financiers de cette opération, si vous établissiez tous ces chemins de fer sur une base comparable afin d'en établir la valeur de capitalisation dans le but d'examiner les résultats financiers de l'opération, l'un de mes collègues a mentionné que cela contribuerait peut-être, avec le temps, à simplifier le problème de la dépréciation ainsi que les autres problèmes. Vous entreprenez la tâche difficile de consolider ces chemins de fer et je me demande pourquoi cette autre mesure, qui consiste à constituer en corporation les chemins de fer du gouvernement canadien, n'a pas été entreprise en même temps. A votre avis, ne serait-ce pas l'objectif à poursuivre comme mesure définitive? Je ne vous demande pas de me dire si cela devra se faire maintenant, mais je désirerais savoir si, comme avocat de corporation, vous croyez que ce serait une bonne chose?—R. Non, je ne le crois pas, et c'est pourquoi je prétends que l'épreuve concluante dans les entreprises commerciales—et c'est là justement ce que vous laissez entendre maintenant—consiste à déterminer quels sont les revenus du point de vue de la capitalisation, du point de vue de la part du propriétaire et du point de vue des éléments constitutifs de la propriété de la compagnie. En ce qui concerne le National-Canadien, vous vous rappelez que la Loi sur la revision du capital des chemins de fer nationaux du Canada adoptée il y a quelques années précise clairement ce qu'il advient des revenus du National-Canadien, qui échoient intégralement

au propriétaire. Dans ce cas, le propriétaire, c'est-à-dire la Couronne, est celui même qui possède les lignes qu'il a été chargé d'administrer. C'est pourquoi, en attribuant une valeur corporative aux chemins de fer du gouvernement canadien et à son actif, on ne changerait rien au montant d'argent qui revient au propriétaire. C'est la même chose que si l'un de nous deux était seul propriétaire de l'épicerie du coin, et que dans le cours de nos affaires, nous la faisons constituer en société en prenant comme associés nos épouses, nos enfants et nos frères à titre d'administrateurs; mais la totalité de l'entreprise serait à votre nom. Je suppose que vous constatiez alors que les affaires de ce petit magasin augmenteraient si vous achetiez un cheval et une voiture pour faire les livraisons, ou plutôt si vous utilisiez pour les fins de l'épicerie le cheval et la voiture qui servent à la maison. Cela n'aurait absolument aucune importance pour vous, qui êtes seul propriétaire, que l'actif représenté par le cheval et la voiture fasse partie de la corporation, puisque tous les revenus provenant de l'exploitation du magasin vous reviennent.

D. Mais, pour les fins du calcul de la dépréciation, entre autres choses, cela ne ferait-il pas une différence si vous imputiez la dépréciation du cheval et de la voiture à la corporation? Vous payez l'impôt sur le revenu, je crois?—R. Je ne me prétends pas expert dans le domaine de la dépréciation et, naturellement, il est raisonnablement vrai et, pour ainsi dire, élémentaire de prétendre qu'une compagnie ne peut déprécier un actif qu'elle ne possède pas ou qui ne figure pas dans le bilan. Mais je puis me tromper.

D. L'actif des chemins de fer du gouvernement canadien ne figure pas dans votre bilan, si j'en juge par votre rapport annuel. Je n'insisterai pas; mais il me semble que cela contribuerait à mettre de l'ordre dans cette affaire, si on les établissait tous sur une base corporative afin qu'ils soient capitalisés de façon uniforme pour fins de dépréciation. Et nous espérons que la dépréciation deviendra un jour un réel problème pour le National-Canadien. Vous traiteriez alors tout votre actif sur la même base.

Que va-t-il advenir du *Grand Trunk Western*? Peut-il en être question dans le présent bill?—R. Non, nous n'avons pas cherché dans cette mesure législative à aborder la question des sociétés constituées en corporation aux États-Unis ou plutôt de l'exploitation de ces sociétés. Les compagnies américaines sont mentionnées ici pour des fins de définition et dans le but de les incorporer toutes dans une seule et même loi; mais, naturellement, le problème que suscite la fusion des filiales américaines dans la société-mère est un problème de taxation et d'exploitation. Nous avons toujours considéré qu'il serait plus sage de maintenir les corporations américaines.

D. Quels sont leurs rapports avec la Compagnie du National-Canadien et quels seront leurs rapports après l'adoption du bill?—R. Il n'y aura absolument aucun changement. Le rapport qui existe aujourd'hui, c'est que la *Grand Trunk Western Railroad Company*, par exemple, est une filiale des chemins de fer nationaux du Canada, qui leur appartient entièrement, parce qu'elle était sous leur tutelle à l'époque où existait le Grand Tronc et que, lors de la fusion, le National-Canadien a acquis le *Grand Trunk Western*. Ce réseau est exploité plus ou moins comme une région, à peu près de la même manière que les opérations dans l'Ouest du Canada sont dirigées de Winnipeg et celles du Centre du Canada le sont de Toronto, ainsi de suite.

D. Et elle est enregistrée aux États-Unis?—R. Oui.

*M. Nesbitt:*

D. En ce qui concerne l'exemple que vous nous avez donné au sujet de l'épicerie, j'admets présentement que l'emploi du cheval et de la voiture dans cette entreprise faisait certainement partie du coût d'exploitation de l'entreprise et pour démontrer si l'entreprise était rentable ou non, il faudrait des provisions à l'égard de l'emploi de ces commodités.—R. Oui, parfaitement.

D. N'est-ce pas là une bonne méthode de comptabilité?—R. Oui. Je l'admets et c'est ce qui se fait à l'égard des propriétés des chemins de fer du gouvernement canadien. On tient compte de tous les frais d'exploitation et de tous les revenus.

D. En vertu du bill à l'étude, ces éléments sont introduits dans la comptabilité consolidée?

Le PRÉSIDENT: L'article 1 est-il adopté?

Adopté.

Article 2. Y a-t-il quelques questions au sujet de l'article 2?

*M. Carter:*

D. Monsieur le président, M. MacMillan pourrait-il énumérer les divers chemins de fer qui sont compris dans la catégorie des chemins de fer du gouvernement canadien?—R. Eh bien, ce sont des chemins de fer dans la mesure où ce sont des objets matériels. Ce que nous appelons chemin de fer Transcontinental national n'a aucune existence corporative si ce n'est qu'il a été construit par une commission établie en vertu d'une loi. En résumé, il a fonctionné ou existé entre la ville de Québec et Winnipeg, mais il ne s'est pas prolongé jusque dans les Maritimes. Le chemin de fer de la Baie d'Hudson, qui n'a pas non plus d'existence corporative mais qui possède une entité physique, partait immédiatement du nord de Le Pas en direction de Churchill. Puis il y a l'Intercolonial—que tout le monde connaît certainement—et qui dessert les Maritimes. Ce sont là les seuls chemins de fer du gouvernement canadien. Il existe d'autres tronçons de voie qui sont vraisemblablement englobés dans l'expression générale "chemins de fer du gouvernement canadien", mais nous ne les considérons pas comme tels.

D. Quelle est la différence essentielle qui existe entre les deux catégories? Cette différence essentielle se résume-t-elle à ce que l'un a été construit par le gouvernement canadien, mais non en vertu de la Loi sur les chemins de fer de l'État, et que les autres appartenaient au National-Canadien et étaient exploités par lui, soit qu'ils aient été construits soit qu'ils aient été acquis par les chemins de fer nationaux du Canada?—R. C'est exact.

D. A laquelle de ces catégories appartient le chemin de fer de Terre-Neuve?—R. Il n'appartient réellement à aucune, mais je l'aurais inclus dans celle des chemins de fer du gouvernement canadien. Je l'avais omis et je vous en demande pardon. Le chemin de fer de Terre-Neuve, comme vous vous en souvenez, appartenait à une commission du gouvernement de Terre-Neuve au moment de l'entrée de ce pays dans la Confédération canadienne. Sauf erreur, il a appartenu d'abord à des entrepreneurs privés et à des dirigeants de chemin de fer, et avec le temps, le gouvernement de Terre-Neuve a dû venir à son aide, et il est alors passé aux mains du gouvernement. Maintenant, lors de la Confédération, le chemin de fer de Terre-Neuve est passé avec les biens de la Couronne aux mains du National-Canadien pour fins de gestion et d'exploitation.

D. A qui appartient le chemin de fer de Terre-Neuve? Qui en est le pro-

priétaire actuel? Est-ce le National-Canadien?—R. Pas du tout. Il appartient au peuple du Canada.

D. Cela n'est-il pas vrai de tous les autres chemins de fer en réalité?—R. Mais d'une façon différente, la différence étant que le Canada possède l'immeuble dans lequel nous siégeons. Sous forme de capital-actions, le Canada possède toutes les corporations de la Couronne. C'est là la différence.

D. Y a-t-il une différence essentielle dans l'exploitation ou la gestion de ces deux catégories de chemins de fer?—R. Non.

D. Aucune?—R. Aucune.

D. Ce que vous faites pour l'une, vous le faites pour l'autre?—R. Ce n'est pas aussi simple que cela. Ce n'est pas à cause d'une séparation quelconque découlant du type d'emploi; au contraire les mêmes méthodes de gestion sont appliquées aux opérations, que la compagnie soit une corporation ou une entité sous la tutelle d'une autre.

D. Y a-t-il des chemins de fer du réseau national qui paient des taxes municipales?—R. Oui, mais vous employez là une expression qui constitue l'une des raisons pour lesquelles nous présentons ce bill. Le terme chemins de fer nationaux du Canada est simplement une expression descriptive, un rassemblement de mots que la loi nous a permis d'employer il y a bien des années pour décrire les opérations de toutes ces entreprises. Mais comme l'expression désigne des opérations corporatives, il faut payer des impôts.

D. Vous admettez que les chemins de fer nationaux du Canada paient des taxes municipales. Est-ce bien cela?—R. Les compagnies qui font partie du réseau du National-Canadien paient des taxes municipales, parfaitement.

D. En est-il ainsi pour les chemins de fer du gouvernement canadien? Paient-ils aussi des taxes municipales?—R. Pas comme tels. La formule employée à l'égard de l'imposition des propriétés ferroviaires se rapproche autant que possible de la formule générale établie par la Couronne pour administrer tous les autres biens de la Couronne. Aucun des paiements qui se font n'est fait sous forme de taxes.

D. Pourquoi cela?—R. Parce que la Couronne comme telle est exempte des taxes municipales. Mais des paiements sont versés aux municipalités là la place des taxes.

D. On fait cela?—R. Parfaitement.

D. En est-il ainsi des chemins de fer nationaux du Canada ou des chemins de fer du gouvernement canadien?—R. Les deux font cela. Nous le faisons.

D. J'ai une autre question à vous poser. Lorsque le chemin de fer de Terre-Neuve a été cédé au gouvernement canadien et confié aux chemins de fer nationaux du Canada pour fins d'exploitation, aucune évaluation n'a été faite des biens de ce chemin de fer. Vous n'avez rien inscrit dans vos livres pour l'actif de ce chemin de fer, c'est-à-dire pour les propriétés, les immeubles, les voies, les wagons et autres biens?—R. Si je comprends bien, votre question se résume à ceci, à savoir: au moment de l'entrée de Terre-Neuve dans la Confédération, a-t-on cherché à déterminer la valeur des biens du chemin de fer de Terre-Neuve, et cette évaluation a-t-elle été inscrite dans les livres des chemins de fer nationaux du Canada?

D. Oui.—R. Je ne crois pas que cela ait été fait, du moins pas à ma connaissance.

D. Mais vous avez inscrit les dépenses relatives au nouveau matériel. Vous indiquez ces chiffres et, lorsque vous fournissez de nouveaux wagons au chemin de fer de Terre-Neuve, vous faites une inscription pertinente dans vos livres?—R. Nous l'inscrivons au compte des propriétés, sous la rubrique "Immobilisations". Tout ce que nous dépensons pour du nouveau matériel est inscrit dans les livres.

D. Votre définition d'un chemin de fer comprend-elle les parties utilisables du chemin de fer ou considérez-vous simplement que le chemin de fer est tout simplement la bande de terre où passe la voie?—R. J'avoue que je ne comprends pas bien votre question. Voulez-vous parler de la comptabilité qui s'ensuit?

D. Non, je cherche à revenir à la question de propriété. Vous dites que le gouvernement possède le chemin de fer de Terre-Neuve et que les chemins de fer nationaux du Canada l'exploitent.—R. Oui.

D. Alors, qu'est-ce au juste que le gouvernement possède? Possède-t-il simplement la voie et la bande de terre ainsi que les immeubles, ou possède-t-il également le nouveau matériel qui a été fourni et que les chemins de fer nationaux du Canada ont inscrit dans leur actif d'immobilisation?—R. Je m'efforce de répondre à votre question et non pas de l'éviter. Je dois dire que le gouvernement possède tout; il possède certainement le tout à un titre ou à un autre. En ce qui concerne le matériel roulant qui a été acquis comme actif pour l'usage du chemin de fer de Terre-Neuve depuis son entrée dans la Confédération, cela est inscrit dans les livres; le coût de ces acquisitions est inscrit dans les livres des chemins de fer nationaux du Canada, car c'est le moyen dont on se sert pour affecter les frais d'immobilisations de tout le réseau du National-Canadien; et je suppose que, si nous voulions parler de façon technique, il serait possible de dire que tant de fourgons qui ont été mis en service sur le chemin de fer de Terre-Neuve sont avant tout la propriété des chemins de fer nationaux du Canada et, en passant par la filière de la corporation, sont en fin de compte la propriété de la Couronne du droit du Canada. Je crois, cependant, que la différence n'a aucune importance.

D. Je n'en suis pas très sûr. Avez-vous le droit de vous servir des locomotives diesel en service sur la voie? A qui appartiennent-elles? Est-ce le National-Canadien ou le gouvernement qui les possède?—R. Il en est de même pour les fourgons qui sont fournis par les chemins de fer nationaux du Canada à titre d'administrateur du chemin de fer de Terre-Neuve; le coût du matériel diesel est sans doute inscrit à notre compte d'immobilisations.

D. Ces locomotives diesel brûlent du mazout. Qui doit payer les taxes, c'est-à-dire les taxes municipales sur ce carburant? Est-ce le National-Canadien ou le gouvernement verserait-il une allocation en remplacement de taxes?—R. C'est là une opération du gouvernement canadien, de la Couronne du droit du Canada. Le chemin de fer de Terre-Neuve est exploité au nom de la Couronne.

D. Il me semble que vous passez d'une catégorie à l'autre sans aucune raison valable. Il me semble qu'il y a là une distinction de mots sans qu'il y ait une différence réelle. Je ne comprends pas très bien la chose.—R. Je crois que votre problème découle probablement du fait que vous pensez qu'une locomotive constitue un chemin de fer. Une locomotive n'est pas le chemin de fer. Si vous examinez une file de fourgons dans un convoi de marchandises qui vient d'Ottawa, vous verrez que ce convoi comprend des wagons des chemins de fer nationaux du Canada, du Pacifique-Canadien, du Milwaukee, de la

Pennsylvanie, du New York Central, du Baltimore and Ohio, du Chesapeake and Ohio, et peut-être de quelque cinquante compagnies différentes. Ces wagons font à ce moment-là partie du convoi des chemins de fer nationaux du Canada, mais la propriété du matériel n'a rien à voir avec le chemin de fer lui-même.

D. Non, mais les chiffres que vous avez inscrits dans vos livres indiquent que vous en réclamez la propriété. Cela signifie sûrement que c'est un actif disponible ?

*M. Fulton:*

D. Cela me reporte à ma question antérieure au sujet de la structure corporative des chemins de fer du gouvernement canadien. Je me demande si réellement les chemins de fer du gouvernement canadien, qui comprennent quatre réseaux principaux, l'Intercolonial, le National Transcontinental, le chemin de fer de Terre-Neuve et le chemin de fer de la Baie d'Hudson, figurent réellement à l'heure actuelle dans l'actif du bilan des chemins de fer nationaux du Canada, ou s'ils ne devraient pas plutôt figurer dans le bilan du Canada.—  
R. Je crois qu'ils y figurent.

D. En d'autres termes, lorsque vous consultez le bilan du National-Canadien qui figure en appendice à son rapport annuel, vous n'y voyez pas le total des biens ferroviaires exploités par les chemins de fer nationaux du Canada. Vous n'indiquez que les biens ferroviaires appartenant aux compagnies qui forment le réseau du National-Canadien. Cependant, l'état de vos revenus et de vos dépenses indique le revenu et les dépenses à l'égard de ces lignes.—  
R. Vous verrez que dans le bilan consolidé du dernier rapport annuel, les mises de fonds du Canada dans les chemins de fer du gouvernement canadien sont indiquées comme un passif des chemins de fer nationaux du Canada au montant de 379 millions de dollars.

D. Où se trouve cela ?—R. C'est à la page 3 des tableaux statistiques imprimés sur les pages vert pâle. Si vous vous reportez à la rubrique intitulée "État canadien—compte de l'actionnaire", il est indiqué que les placements du gouvernement canadien dans les chemins de fer du gouvernement canadien représentent un montant de \$379,774,515.

D. Parlez-nous de l'actif ? Par exemple, à la rubrique intitulée "Immobilisations en voies et matériel", cette rubrique comprend-elle les lignes des chemins de fer du gouvernement canadien ?—R. Je vous demande pardon, où en sommes-nous ?

D. Si nous examinons l'autre côté du bilan, au premier article intitulé "Immobilisations en voies et matériel", le chiffre indiqué est de \$2,600,000,000. Ce chiffre comprend-il les lignes des chemins de fer du gouvernement canadien ?—R. Je le regrette, mais il m'est impossible de répondre de façon précise à cette question. Je ne saurais le dire. Je ne crois pas qu'il y ait là rien qui intéresse les chemins de fer du gouvernement canadien, mais je ne voudrais pas que vous attachiez trop d'importance à ma réponse.

*M. Hamilton (York-Ouest):*

D. Cela doit vouloir dire tous les biens sous une forme ou sous une autre.—  
R. Peut-être.

D. Je crois que le point soulevé par M. Fulton a du bon, et nous pourrions fort bien nous contenter d'une consolidation complète que nous pourrions

examiner à fond, tout comme nous l'avons fait avec celle-ci, au lieu d'examiner les différents éléments séparément sous la rubrique "Passif". D'ailleurs, en ce moment, on nous le présente du côté de l'actif.

L'hon. M. MARLER: Peut-être en est-il ainsi, mais ces considérations n'ont rien à voir avec le bill lui-même.

M. FULTON: M. MacMillan nous a donné une analyse de la situation lorsqu'il nous a indiqué le but et l'effet du bill. Si le ministre pense qu'il devrait répondre à cette question, tout est parfait.

L'hon. M. MARLER: Ce n'est pas ce que j'ai voulu dire. Je prétends que le bill ne change rien à l'état actuel des affaires, et je doute que ce serait l'intention du bill de laisser entendre que cela devrait être changé ou que les chemins de fer du gouvernement canadien devraient faire partie des chemins de fer nationaux du Canada.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Ce bill n'a-t-il pas pour but de simplifier le plus possible la structure financière de cette corporation?

L'hon. M. MARLER: Si vous vous reportez aux notes explicatives, vous verrez que le bill a pour but de réunir en une seule loi les diverses dispositions législatives concernant les chemins de fer nationaux du Canada.

M. FULTON: Peut-être ne devrions-nous pas insister, mais nous croyons que cela devrait se faire.

*M. Green:*

D. M. MacMillan pourrait-il nous donner une liste des chemins de fer appartenant au gouvernement ainsi que de la longueur des voies? Je vois dans l'état inséré par les chemins de fer nationaux du Canada dans leur rapport annuel, au sujet duquel une discussion s'est déroulée il y a quelques instants, que les placements d'immobilisation du gouvernement du Canada dans les chemins de fer du gouvernement canadien représentent quelque 380 millions de dollars, soit près du quart du total des placements. Cela paraît très considérable dans la position générale des chemins de fer nationaux du Canada et ils faciliteraient notre tâche s'ils pouvaient nous donner un état exact indiquant la longueur des voies et quelles sont exactement les lignes de chemin de fer qui appartiennent à cette catégorie.—R. Je crois que je puis vous fournir ces renseignements.

D. Une autre question: il existe une loi intitulée Loi sur les chemins de fer de l'État. En fait, il en est question dans le bill présentement à l'étude. Les chemins de fer nationaux du Canada que nous avons discutés sont-ils visés par la Loi sur les chemins de fer de l'État? Sont-ils assujétis aux dispositions de cette loi, ou sont-ils soustraits à l'application de cette loi par le présent bill ou par une autre mesure législative?—R. Je dois répondre que c'est à peu près à mi-chemin entre les deux points. Toutes les opérations des lignes du gouvernement canadien se font en vertu d'à peu près les mêmes règles que celles qui s'appliquent aux lignes des chemins de fer constitués en corporations. La Loi sur les chemins de fer ainsi que cette dernière loi y pourvoient, et la Loi sur les chemins de fer tout spécialement s'applique aux lignes du gouvernement canadien pendant la mise en tutelle, sauf en ce qui concerne certains articles de la Loi sur les chemins de fer; et il y a une série de dispositions qui ont trait aux nouvelles constructions et à l'emplacement des lignes qui sont soustraites à l'application de la Loi sur les chemins de fer de l'État. Par conséquent, étant

donné qu'ils font partie du réseau du National-Canadien, les mêmes règles et règlements s'appliquent.

D. La Loi sur les chemins de fer de l'État accorde au ministre des pouvoirs très étendus sur les chemins de fer de l'État. Conservera-t-il ces pouvoirs une fois que le bill 351 sera devenu loi, ou qu'advientra-t-il des dispositions de la Loi sur les chemins de fer de l'État? Je ne vois rien dans le bill 351 qui enlève les pouvoirs que la loi sur les chemins de fer de l'État reconnaît au ministre.—

R. Rien n'est changé dans la Loi sur les chemins de fer de l'État. Elle demeure une législation valide et applicable. Mais les propriétés des chemins de fer du gouvernement canadien ne sont plus assujéties à ses dispositions, étant donné que les chemins de fer nationaux du Canada gardent la gestion de ces chemins de fer, sous réserve cependant du fait que les articles 169 à 246 de la Loi sur les chemins de fer ne s'appliquent pas aux chemins de fer du gouvernement canadien.

D. Vous dites qu'ils ne s'appliquent pas du tout aux chemins de fer nationaux du Canada?—R. Ce n'est pas du tout ce que j'ai dit. Nous ne parlons pas de la même chose. La Loi sur les chemins de fer de l'État est normalement applicable aux chemins de fer du gouvernement canadien comme telle. La Loi sur les chemins de fer du Canada s'applique à l'exploitation des chemins de fer du gouvernement canadien en vertu du décret de cession au National-Canadien pour fins d'administration. Cette disposition est contenue dans l'article 15. La Loi sur les chemins de fer qui régit l'exploitation des chemins de fer s'applique à l'exploitation des chemins de fer du gouvernement canadien; cependant les articles 169 à 246 de la Loi sur les chemins de fer ne s'appliquent pas aux chemins de fer de l'État. La raison en est que ces articles de la Loi sur les chemins de fer sont ceux qui prescrivent les moyens par lesquels l'emplacement des nouvelles lignes doit être déterminé et leur construction entreprise, et ce sont là des questions qui sont réglées définitivement par la Loi sur les chemins de fer du gouvernement canadien, et les pouvoirs, dans la mesure où ils doivent être exercés à l'égard des chemins de fer du gouvernement canadien, sont prévus dans l'article correspondant de la Loi sur les chemins de fer de l'État.

D. Si l'on décidait de construire une ligne prolongeant les chemins de fer du gouvernement canadien, comme le Transcontinental National, cela pourrait se faire en vertu des pouvoirs mentionnés dans la Loi sur les chemins de fer de l'État. D'autre part, si l'on décidait de faire quelque chose au sujet de la ligne même du National-Canadien, cela se ferait soit en vertu de la Loi sur les chemins de fer soit en vertu du bill 351. Est-ce exact?—R. Je crois que c'est exact sauf une réserve ou un exemple. Dans le cas du Transcontinental National... (Non, je ne crois pas que ce soit là un très bon exemple, car je n'ai jamais entendu parler d'une extension ou autre dépense du Transcontinental National si ce n'est au nom des chemins de fer nationaux du Canada), mais dans le territoire de l'Intercolonial, les pouvoirs conférés par la Loi sur les chemins de fer de l'État ont été exercés à l'occasion. Cependant, je ne saurais dire si c'est là la seule manière de faire, parce que je ne le sais pas. Mais certainement, en ce qui concerne la construction du chemin de fer Transcontinental National, tout ce qui s'est fait de mon temps l'a été au nom de la Compagnie de chemin de fer du National.

D. Si l'on désirait construire une extension ou un embranchement au chemin de fer Intercolonial, cela pourrait se faire par le ministre directement en

vertu de la Loi sur les chemins de fer de l'État?—R. Oui, je suppose que cela se pourrait légalement.

D. En d'autres termes, il n'y aurait pas de limite de 6 milles ou rien du genre, et la loi prévoit des pouvoirs très étendus en ce qui concerne les chemins de fer de l'État à l'égard de la construction projetée en vertu de la Loi sur les chemins de fer de l'État?—R. Oui, mais vous donnez l'impression qu'il existe des pouvoirs illimités. Vous me donnez l'impression que je peux trouver dans la Loi sur les chemins de fer du gouvernement canadien des pouvoirs illimités en ce qui concerne la construction. Mais je crois que ces pouvoirs n'y sont pas indiqués. Il y a des pouvoirs permettant de construire jusqu'à 6 milles de voie, certainement; mais je ne me souviens pas d'avoir vu d'autre pouvoir au delà de ce chiffre. Je désire vous signaler autre chose à ce sujet: à savoir que toutes les pièces de construction des chemins de fer sont très coûteuses. Les fonds affectés à de telles constructions sont fournis par le National-Canadien à même son budget, et, à ma connaissance, on n'a pas l'habitude d'entreprendre la construction de longs tronçons de voie à d'autre nom qu'à celui de la Compagnie du National, parce que nous voulons nous assurer que cette corporation possède les valeurs et que nous avons ce qu'il faut pour équilibrer le bilan.

D. Mais en ce qui concerne les pouvoirs statutaires réels, les chemins de fer du gouvernement canadien, comme l'Intercolonial, pourraient être prolongés en vertu des dispositions de la Loi sur les chemins de fer de l'État sans qu'il soit nécessaire d'adopter un bill pour les chemins de fer nationaux du Canada, comme la coutume le voulait dans le passé?—R. Je ne voudrais pas répondre à cette question, parce que je ne le sais pas. Il faudra que je me renseigne. Je n'ai jamais exercé ce pouvoir.

D. Pourriez-vous répondre à cette question à l'une de nos prochaines séances?—R. Je crois que oui.

*M. Nowlan:*

D. Y a-t-il quelque chose dans ce bill qui atteint indirectement l'un des statuts en vertu duquel l'Intercolonial a été construit et est exploité?—R. Non.

D. Y a-t-il quelque chose dans ce bill qui vient en conflit avec la loi sur les taux du transport des marchandises dans les Maritimes?—R. Non.

D. Je vous remercie.

*M. Nesbitt:*

D. Ma première question a trait à la réponse que vous avez donnée à M. Green. Au haut de la page 2, sous la rubrique "Actif", il est dit que cet élément représente des immobilisations en voies et en matériel au montant de \$2,639,000,000. Fait-on chaque année un relevé ou un inventaire de tout le matériel constant, c'est-à-dire des locomotives, des wagons et autre matériel, et comment établit-on ce chiffre?—R. Je le regrette, mais cette question a trait à un domaine qui dépasse un peu ma compétence. Je n'ai pas grand'chose à voir avec la tenue des livres; mais, d'après ce que je sais, on ne prend pas d'inventaire qui embrasse tout le problème. Ce serait impossible d'en faire un une fois par année.

D. En d'autres termes, à votre avis, . . . je ne vous demande pas un chiffre exact.—R. Je crois que vous trouverez ce renseignement dans les livres de la compagnie.

*M. Nesbitt:*

D. En d'autres termes, c'est une évaluation générale ?

L'hon. M. MARLER: Ce n'est certes pas une estimation; ce doit être le résultat de leur comptabilité jusqu'au moment de la préparation de l'état financier.

*M. Nesbitt:*

D. A la page 3, du côté du passif, je vois un montant d'environ 200 millions de dollars pour réserve pour dépréciation. Cette réserve existe-t-elle ? Établit-on une réserve pour dépréciation chaque année pour les immobilisations de ces diverses compagnies ou comment établit-on ce chiffre ?—R. Je le regrette, mais je l'ignore.

D. Pourriez-vous obtenir ce renseignement à notre intention et nous le communiquer à une prochaine séance du Comité. Je crois que ces deux questions sont essentielles et faciliteraient plus tard la compréhension d'un certain nombre des articles du bill. Il est possible que le vérificateur en chef du National-Canadien pourrait vous les fournir sans retard.

*M. Carter:*

D. Je désirerais donner suite à la question de M. Green. Advenant qu'on désire étendre un service d'un chemin de fer appartenant à l'État, qui est censé prendre une décision au sujet de cette expansion ? Est-ce le gouvernement ou la compagnie qui exploite le chemin de fer ?—R. Il m'est très difficile de répondre à cette question. Franchement, je ne vois pas ce qu'elle peut bien avoir à faire avec une législation de consolidation. Je voudrais bien vous être utile, mais je ne sais pas comment répondre à cette question.

D. Peut-être pourriez-vous y réfléchir et trouver une réponse ?—R. Nous pourrions nous réunir tous les deux et en discuter un de ces jours.

D. La deuxième question que j'ai à poser est celle-ci: Le service télégraphique à Terre-Neuve est-il dans la même catégorie que le chemin de fer de Terre-Neuve ? Appartient-il à l'État ou au National-Canadien ?—R. Je peux vous donner une réponse partielle à cette question, mais je ne pourrai peut-être pas vous donner les détails que vous aimeriez avoir. Le service télégraphique a été cédé au Canada lors de l'entrée de Terre-Neuve dans la Confédération et il a été confié à la Compagnie du National pour fins d'exploitation. Depuis lors, nous avons fait de très grosses dépenses pour le service de télécommunications à Terre-Neuve. Le chiffre de ces dépenses est indiqué dans les livres de la compagnie de chemin de fer. Je suppose que l'on peut dire que le squelette appartient directement à la Couronne. Les immobilisations qui ont été ajoutées appartiennent probablement à la corporation. Je ne voudrais pas que vous déduisiez de ce renseignement que nous avons établi deux catégories dans ce réseau, car c'est un seul et même réseau en ce qui concerne l'exploitation.

D. Mais non pas en ce qui concerne les taxes municipales. Il y a là deux systèmes différents. Qu'arriverait-il lorsque tout l'ancien matériel aura été remplacé par du matériel appartenant au National-Canadien ? La ligne de chemin de fer et la ligne télégraphique passeront-elles alors de la catégorie des biens d'État à la catégorie du National-Canadien ?—R. Non, cela ne pourra jamais se faire. Voilà pourquoi j'ai essayé de ne pas créer l'impression que, lorsque la corporation dépense de l'argent, il s'ensuit une séparation; car cela

ne pourra jamais arriver. L'expression "corporation administratrice" devra toujours avoir une signification et là où un système est confié à un chemin de fer, c'est l'ensemble du système qui est ainsi confié à la corporation administratrice. Il n'est rien que la compagnie puisse faire pour détruire cela. Le jour où tous les dormants, tous les rails et tous les boulons du chemin de fer de Terre-Neuve auront été remplacés par la Compagnie du National, qui est chargée de l'administrer, le chemin de fer devra quand même être la propriété du Canada, parce que le Canada ne l'aura jamais cédé au chemin de fer.

D. Tant que durera cette situation, le National-Canadien aura dans ses livres des chiffres qui comprendront ses biens. N'en est-il pas ainsi?—R. Oui. Encore une fois, je n'ai pas voulu être trop précis lorsque j'ai déclaré que cela était compris dans l'actif. Je crois que j'ai déclaré que je supposais que cela ne figurait pas dans l'actif. Me voilà entraîné dans un domaine qui ne m'est pas familier. Tout ce que je sais, je le sais par ouï-dire.

*M. Fullon:*

D. Il y a quelques instants, vous avez dit, en réponse à M. Green, que, si un prolongement était construit à l'un des chemins de fer du gouvernement canadien dont l'administration a été confiée au National-Canadien, ce prolongement serait construit au nom du National-Canadien en vertu de la coutume qui a cours depuis que vous êtes entré dans cette organisation. Je crains que ce ne soit là un autre argument en faveur de la constitution en société de ces chemins de fer de l'État dont la gestion a été confiée à votre compagnie. Autrement, la situation serait celle-ci: Les chemins de fer nationaux du Canada, à titre de corporation, construiraient des prolongements qui formeraient essentiellement une partie naturelle du réseau des chemins de fer de l'État. Cependant, la propriété de ce réseau serait alors divisée, une partie appartenant à la compagnie et l'autre au gouvernement canadien. Je me demande si, à la longue, cela ne créera pas un problème de propriété très compliqué et même inextricable, étant donné que vous possédez des parties d'une ligne dont l'ensemble forme un tout en activité, appartenant d'une part au gouvernement canadien et de l'autre à la Compagnie du National. N'est-ce pas là la situation qui surgirait en vertu du système que vous avez décrit?—R. La meilleure réponse que je puisse faire à votre question, c'est de dire que nous devons avancer très lentement avant de pouvoir courir. Je ne sais si cela serait un résultat souhaitable. Il est une chose certaine, c'est que nous n'avons pas envisagé cette éventualité dans notre programme. Je vous ai dit il y a quelques instants que l'idéal juridique serait une seule entité qui engloberait tout heurt. C'est mon avis à l'heure actuelle. Mais, dans la pratique, cela ne peut s'accomplir et tout ce que nous pouvons faire, c'est de prendre les mesures en question. J'ai aussi déclaré qu'il se peut que nous revenions devant votre Comité. Nous ignorons si ce bill contient tout ce qu'il devrait contenir, et c'est pourquoi il se peut que nous revenions au Comité un de ces jours. Quoi qu'il en soit, nous désirons maintenant adopter cette mesure et voir ce qui en résultera.

D. Serait-il possible d'incorporer les parties des chemins de fer de l'État dont l'exploitation a été confiée au National-Canadien?—R. Vous voulez savoir s'il est possible d'incorporer une compagnie?

D. Oui.—R. Légalement, cela ne présente pas de problème.

D. Peut-être pourrions-nous en différer l'étude aux années prochaines.

*M. Nesbitt:*

D. Pourrais-je aller un peu plus loin? Existe-t-il une raison véritable pour mettre en œuvre les mesures proposées par M. Fulton, même d'avoir une entité corporative séparée pour un chemin de fer, un hôtel, un terrain, une compagnie d'aménagement et une compagnie de navigation, car, je crois que vous pensiez que c'était cela que nous visions? Cela donnerait-il un avantage réel dans une opération de ce genre? N'est-il pas possible que tous ces biens soient la propriété d'une seule entité corporative, et que le teneur de livres ou les livres de comptabilité tiennent compte des différentes divisions des opérations de la compagnie?—R. Je crois que vous avez mal compris ce que j'ai dit antérieurement, car ce que je viens de dire a trait à un idéal juridique et mon désir est de voir tout cela réuni en une seule et même entité. Peu m'importe ce que les comptables font. L'idéal dont j'ai parlé est impossible à réaliser aujourd'hui. Notre plan immédiat prévoit ces cinq ou six autres compagnies que j'ai mentionnées; car, voyez-vous, c'est comme lorsqu'on fait le triage de la correspondance ou d'autre chose semblable. Vous devez alors avoir un réceptacle dans lequel vous pouvez déposer les différents objets que vous êtes en train de trier. Voilà pourquoi nous désirons avoir ces cinq ou six compagnies pour fins de groupement, mais l'idéal est de tout réunir en une seule et même entité.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Il en résultera une économie dans les frais?

Le TÉMOIN: C'est difficile à dire. Ces décisions créent des problèmes juridiques plutôt qu'autre chose ainsi que la mécontente. Le chemin de fer en tant que tel est exploité comme entité et le surintendant, à quelque endroit que ce soit, ne sait pas quelle ligne entre deux points n'appartient pas au National-Canadien. C'est là un problème qui concerne quelqu'un d'autre. Je ne crois pas qu'il y aurait économie sous ce rapport.

M. LEBOE: Y aurait-il une différence dans les revenus municipaux si les chemins de fer de l'État étaient fusionnés dans la corporation du National-Canadien? Je me demande si les municipalités ne sont pas aussi avantagées du fait que les chemins de fer appartiennent à l'État que s'ils étaient fusionnés en une corporation?

Le TÉMOIN: Je ne saurais répondre à cette question.

*M. Johnston (Bow-River):*

D. Nous discutons présentement l'interprétation de différents termes, et je suis, naturellement, du même avis que lorsque j'ai parlé à la Chambre, quand le ministre a indiqué que plus tard dans le bill il soumettrait un amendement spécial à ce sujet, particulièrement à l'égard de l'industrie de camionnage des chemins de fer nationaux du Canada. Le terme mentionné à l'article 2 (b) (ii) m'intrigue; il s'agit du terme "biens". Ce terme pourra-t-il être assez général pour inclure l'industrie de camionnage des chemins de fer? La même chose s'applique à la Compagnie du National dans (iii). Et je trouve ceci dans (iii):

"... La Compagnie du National... sauf exclusion expresse, comprend tous les biens, ouvrages, intérêts, pouvoirs, droits et privilèges accessoires à ceux qui sont ainsi confiés et communément employés, exploités et possédés à leur égard."

Y a-t-il quelques-uns de ces termes qui soient suffisamment larges pour inclure les opérations de camionnage du chemin de fer?—R. Je crois que la réponse à cette

question est très simple. Il ne s'agit pas du tout des chemins de fer nationaux du Canada. Il s'agit des biens des chemins de fer du gouvernement canadien. Ils sont visés par le décret du conseil qui en règle la question. Il s'agit d'une cession pour fins administratives. Voilà ce que ce passage veut dire.

D. A l'article 2 (c) (i) du bill, vous employez l'expression "la Compagnie du National", tandis qu'à (c) (ii) apparaît ceci: "toutes les compagnies, au Canada, mentionnées ou visées dans la Première Annexe, et toute compagnie formée par la réunion ou fusion de deux ou plusieurs de ces compagnies. . ." Les termes employés à cet endroit sont-ils suffisamment larges pour inclure l'industrie de camionnage du Canada?—R. Cela ne crée aucun droit ni aucune limitation; c'est simplement une définition. Elle s'applique à l'expression "chemins de fer nationaux du Canada".

D. C'est précisément ce que je voulais savoir. Par exemple, dans vos tableaux, il y a des termes dans la Première Annexe qui incluent nettement le camionnage national. J'y relève des termes qui ont trait à l'industrie du camionnage, et je suis d'avis—bien que je puisse me tromper, étant donné que j'essaie simplement d'y voir clair—que les chemins de fer nationaux du Canada, ou l'expression "la Compagnie du National", me semblent suffisamment larges dans les articles de cette loi pour permettre aux chemins de fer d'organiser ou de diriger le service de camionnage, lequel service de camionnage serait visé par un article du bill. Je ne voudrais pas anticiper, mais ce sont les articles 18 et 29, qui accordent aux chemins de fer des pouvoirs si étendus qu'ils pourraient fonctionner dans une province en dépit de la législation provinciale.

L'hon. M. MARLER: Il me semble que ce que nous faisons présentement au moyen de l'article 2 consiste simplement à définir les termes que nous employons par la suite dans le bill. Nous n'entendons pas, par l'article 2, donner le moindre pouvoir ni ajouter à la structure ou capacité corporative de l'une quelconque des parties constituantes, soit les chemins de fer du gouvernement canadien soit le National-Canadien. A mon avis, ces mots servent simplement à expliquer ce qu'on entend par chemins de fer nationaux du Canada lorsque nous employons ce terme plus loin dans le bill, ainsi que pour expliquer ce que signifie la Compagnie du National lorsque nous employons ce terme dans d'autres dispositions du bill, au lieu de dire spécifiquement la Compagnie des chemins de fer du National-Canadien. Je crois que ce ne sont là que des termes descriptifs.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): C'est précisément ce que je voulais dire. Je voudrais savoir si, lorsque nous employons dans le bill le terme "Compagnie du National" ou l'expression "chemins de fer nationaux du Canada", cette expression n'embrasserait pas le terme employé dans la Partie III de l'annexe 1, à savoir la *Canadian National Transportation Limited*. Saisissez-vous ce que je veux dire?

L'hon. M. MARLER: Oui.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Lorsque nous aborderons la Partie II de la Première Annexe, je crois comprendre que vous avez l'intention de proposer un amendement à cela.

L'hon. M. MARLER: Mais pas en ce moment, parce que ce n'est pas le temps.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Lorsque vous ferez cette proposition, je vous demanderai s'il y a d'autres articles de la loi qui permettraient à la Compagnie du National d'exploiter un service de camionnage, même si nous ex-

cluons cette compagnie, la *Canadian National Transportation Limited* dans la Partie III de la Première Annexe. Voilà pourquoi je suis intrigué par cette définition.

L'hon. M. MARLER: Franchement, je ne crois pas que la définition soit bien l'endroit que nous devons consulter pour constater les faits. Si vous voulez constater les faits, il faut consulter d'autres articles du bill. Quand nous étudierons ces articles, je crois que vous en verrez la portée et que vous jugerez s'ils doivent être précisés ou non.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Je suis d'accord avec vous sur ce point, monsieur le ministre, et je réserverai ma question jusqu'à ce que nous en arrivions à ces autres articles. Étant donné que j'ai soulevé la question, j'espère que, si nous devons à un moment donné revenir à la définition, j'en aurai la permission.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): J'essaie de comprendre le point soulevé par M. Johnston. Voici comment il m'apparaît. Il y a un groupe considérable de compagnies qui sont incluses dans l'article portant sur les définitions, ce qui, nonobstant la suppression d'une compagnie particulière dans la Partie III de la Première Annexe, laisserait encore un bon nombre de compagnies qui pourraient continuer d'exercer les pouvoirs en question, si ces pouvoirs sont prévus dans leur charte ou leurs statuts, et qui pourraient employer divers genres de matériel de transport. Je me demande s'il ne sera pas trop tard lorsque nous aborderons cet article, car nous ne supprimons qu'une seule compagnie.

L'hon. M. MARLER: Nous n'avons jamais eu l'intention de supprimer aucune compagnie en particulier. Ainsi que je l'ai dit à la Chambre l'autre jour, ce que nous entendons faire, lorsque nous aborderons l'article 18 qui a trait aux ouvrages déclarés être à l'avantage général du Canada, c'est que les compagnies énumérées à la Partie III de la Première Annexe devraient être omises dans cette déclaration. J'ai mentionné la *Canadian National Transportation Limited* en particulier, parce qu'elle m'avait été mentionnée dans la correspondance qui m'était adressée. Notre intention n'était pas de supprimer le nom d'une compagnie quelconque de l'annexe, mais de nous assurer que la déclaration d'avantage général ne s'étend ni ne s'applique aux compagnies énumérées dans la Partie III.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Pouvons-nous aller jusqu'à dire que l'expression employée dans l'article 18 "à l'avantage général du Canada" ne s'appliquerait pas à l'expression "Compagnie du National" si cette compagnie comprenait la *Canadian National Transportation Limited*?

L'hon. M. MARLER: Je crois qu'il nous est impossible de discuter commodément les deux articles 2 et 18 en même temps. Je propose que nous étudions le bien-fondé de l'article 18 lorsque nous l'aborderons.

M. FULTON: Dans cette procédure de mise en tutelle en vertu d'un décret du conseil, y a-t-il une forme qui a été établie au cours des années pour définir les droits et pouvoirs d'une compagnie en vue d'exploiter ces lignes?

Le TÉMOIN: Oui. Seulement il n'y en a pas eu un grand nombre.

M. FULTON: Pourriez-vous déposer ce renseignement pour la gouverne du Comité. Cela nous donnerait une idée générale des termes en vertu desquels ces lignes ont été mises en tutelle?

Le TÉMOIN: Oui, je crois que c'est possible.

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

*M. Green:*

D. Je désirerais avoir plus de précision au sujet de la définition des "chemins de fer nationaux du Canada". A l'article 2 (i), cette compagnie est décrite comme comprenant la Compagnie du National. Puis à (ii), je lis ceci: "toutes les compagnies, au Canada, mentionnées ou visées dans la première annexe, et toute compagnie formée par la réunion ou fusion de deux ou plusieurs de ces compagnies..." Voici maintenant ce que dit l'alinéa (iii): "toutes les compagnies, au Canada, que contrôle directement ou indirectement la Compagnie du National et que le gouverneur en conseil déclare comprises dans les chemins de fer nationaux du Canada." Je déduis de cette déclaration qu'aucune filiale américaine n'est comprise dans la définition des chemins de fer nationaux du Canada. Est-ce exact?—R. Oui.

D. Et aussi qu'aucun chemin de fer du gouvernement canadien n'est compris dans la définition des chemins de fer nationaux du Canada. Ai-je raison?—R. C'est exact.

D. Dans le sous-alinéa (iii) vous dites ceci:

"Toutes les compagnies, au Canada, que contrôle directement ou indirectement la Compagnie du National..."

Pourriez-vous nous donner un exemple d'une compagnie que contrôle indirectement la Compagnie du National?—R. La *Grand Trunk Pacific Development Company* serait un exemple. J'ignore si c'est l'exemple qui est visé par cet article. Le capital de cette compagnie appartient au Grand Tronc pacifique et le capital de cette dernière appartient aux chemins de fer nationaux du Canada. Ce n'est pas une dépendance directe, mais indirecte.

D. Existe-t-il des compagnies dans lesquelles le National-Canadien est intéressé mais qu'il ne contrôle pas?—R. Parfaitement. Il y a des propriétés exploitées conjointement, dans lesquelles nous détenons 50 p. 100 des valeurs, l'autre 50 p. 100 étant détenu par le Pacifique-Canadien.

D. Naturellement, cela ne serait pas visé par la définition?—R. Non, pas les chemins de fer nationaux du Canada.

D. Alors, l'article 13 stipule que "la Compagnie du National peut se servir du nom 'chemins de fer nationaux du Canada' comme désignation collective ou descriptive de toutes les lignes ou de tous les ouvrages de chemin de fer compris dans les chemins de fer nationaux". Or, cela comprend les lignes américaines et les chemins de fer de l'État, et vous employez exactement le même nom. En d'autres termes, à l'article 2, l'expression "chemins de fer nationaux du Canada" signifie une chose et à l'article 13, l'expression "chemins de fer nationaux du Canada" en signifie une autre toute différente?—R. Je crois que votre déclaration n'est pas juste. L'article 2 définit le sens de l'expression "chemins de fer nationaux du Canada" et vous fournit une définition pour les fins de la présente législation. Cette définition et l'emploi qu'on en fait nous permettent de réduire le texte de la législation d'à peu près 25 p. 100, je crois, parce que, au lieu d'employer l'expression en question, il faudrait énumérer toutes ces choses en détail à bien des endroits. L'article 13, d'autre part, n'a rien à voir avec la signification de l'expression dans les statuts, mais prévoit la gestion des biens sous un nom qui peut être indiqué sur les panneaux de ses fourgons et de ses wagons à voyageurs et de tout autre matériel d'ail-

leurs, et ce nom peut englober toute l'exploitation, mais il n'a aucune signification légale.

D. Je signale simplement le fait que vous employez exactement les mêmes mots et que ces mots signifient deux choses différentes, parce que l'article 13 vise toutes les lignes ou tous les travaux de chemin de fer compris dans le réseau national, tandis que les chemins de fer nationaux sont définis dans l'article 2 comme comprenant non seulement le chemin de fer national du Canada mais aussi les chemins de fer du gouvernement canadien et les compagnies en dehors du Canada mentionnées ou énumérées dans la Première Annexe. En d'autres termes, cette expression prend un sens beaucoup plus large?—R. Oui, elle comprend tout.

D. Il me semble qu'on devrait aussi établir une certaine méthode pour que l'expression "chemins de fer nationaux du Canada" ne signifie pas une chose dans un article du bill et une autre chose dans un autre article du même bill.—R. Je ne crois pas que ce soit une chose différente. Dans l'article des définitions, les chemins de fer nationaux du Canada et les chemins de fer nationaux sont définis. Il ne serait pas du tout acceptable, d'après moi, au peuple du Canada, que nous employions les deux mots "chemins de fer nationaux" pour désigner tout ce que nous exploitons. Le nom a toujours été chemins de fer nationaux du Canada. C'est ce nom qui figure en 1919 dans la première charte de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada. Ce n'est rien de nouveau. On s'en est servi alors pour décrire les ouvrages du réseau tels qu'ils existaient, et le nom a été repris bien des fois depuis. C'est simplement un terme descriptif à l'usage de la compagnie pour désigner toutes ses opérations, comme nous nous en servons dans notre publicité et pour d'autres fins, et il n'a absolument aucune signification précise.

D. Si, à l'article 2, vous employiez les mots "chemin de fer national canadien" au lieu du pluriel chemins de fer, alors vous feriez une distinction?—R. Non. Nous ne pourrions faire cela, car l'expression "chemin de fer national canadien" prêterait à la confusion à moins d'y mettre l'"s", parce que la Compagnie du National-Canadien est une entité différente des chemins de fer nationaux du Canada.

*M. Nesbitt:*

D. L'article 2 (c) (iii) dit ceci: "Toutes les compagnies, au Canada, que contrôle directement ou indirectement la Compagnie du National et que le gouverneur en conseil déclare . . .", ainsi de suite. Les mots "directement" ou "indirectement" ou les mots "que dirige directement" signifient-ils un contrôle théorique, en d'autres termes plus de 50 p. 100 des actions ou le contrôle de fait, si une compagnie peut effectivement être contrôlée par quelqu'un qui possède pas moins de 50 p. 100 des actions?

L'hon. M. MARLER: N'est-il pas question de la façon de contrôler, si je peux dire, par quelqu'un qui détient directement ou indirectement le contrôle au moyen d'une certaine compagnie qui est interposée? Il ne s'agit certainement pas du genre de contrôle, qu'il s'agisse d'un contrôle pratique ou mathématiquement absolu, et il me semble que ce contrôle est décrit, qu'une personne l'exerce directement ou indirectement.

M. NESBITT: J'avais en vue tout d'abord le mot "contrôle", monsieur le ministre. Cela signifie-t-il contrôle absolu ou contrôle pratique?

Le TÉMOIN: Puis-je répondre à cette question? Je suis porté à croire qu'on a mal interprété cet alinéa (c) (iii). Quoi qu'il en soit, sa rédaction ac-

tuelle n'ajoute rien au contrôle des chemins de fer nationaux du Canada. C'est un article qui détermine les titres des compagnies qui à l'avenir pourraient entrer dans cette définition.

*M. Nesbitt:*

D. Je comprends cela.—R. Il s'agit des déclarations faites par le gouverneur en conseil à l'égard des compagnies comprises dans le National-Canadien. Dans les statuts de 1952 et de 1919, il n'y avait aucune restriction quant à la déclaration des compagnies n'appartenant pas au National-Canadien, et cela est nouveau dans la refonte actuelle, en ce sens que ces déclarations doivent se restreindre aux compagnies contrôlées directement ou indirectement, car il s'agit du contrôle de la propriété.

D. Contrôle signifie propriété?—R. Oui.

D. Cela signifie-t-il propriété intégrale et complète—plus de 50 p. 100 ou moins de 50 p. 100?—R. Je dirais 100 p. 100. Je ne puis concevoir que le National-Canadien s'adjoindrait comme partie de sa famille corporative une compagnie dans laquelle nous ne détiendrions pas 100 p. 100 de la propriété, parce que ce serait la négation de ce que nous cherchons à accomplir ici. Nous cherchons à réduire le nombre des compagnies. Il y a longtemps que nous n'avons pas acheté de compagnies en tant que compagnies: ce sont les biens qui nous intéressent et que nous nous procurons. Ainsi, nous ne prenons plus l'entité corporative, parce que nous ne voulons pas être un actionnaire minoritaire.

D. Alors vous pouvez employer le mot "contrôle" dans le bill pour désigner la possession de 100 p. 100 de la valeur?—R. Oui.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): M. MacMillan dit que nous interprétons probablement mal ces expressions, qui ne sont pas censées signifier exactement ce que nous cherchons à y trouver. Mais j'aimerais à attirer son attention sur le fait que, lorsque nous adopterons ce bill, toute interprétation donnée ici au Comité n'aura absolument aucune signification légale, parce qu'il nous faut nous reporter au texte exact de la loi pour obtenir une définition de ces termes. Il me semble que, lorsque nous nous reportons à l'article 2 (c) au sujet des chemins de fer nationaux du Canada, puis à l'article 13, on y emploie l'expression "la Compagnie du National", ce qui signifie les chemins de fer nationaux du Canada, ou encore peut signifier les chemins de fer nationaux. Voilà une définition qui a une portée considérable et qui m'inspire une autre question. Je ne veux pas compliquer la question davantage; mais, lorsque nous employons le terme "la Compagnie du National" ou "les chemins de fer nationaux du Canada", ce terme comprend-il également autre chose qui pourrait être une entreprise de transport par camion? Je sais que le ministre nous a donné l'assurance qu'il était possible de régler ce cas-là, et je suis prêt à réserver la discussion de ce point, mais je désire signaler au Comité qu'il y a beaucoup d'ambiguïté dans la définition des termes; et, lorsque la loi est interprétée dans une cour de justice, le tribunal devra s'en tenir à la définition que nous établissons nous-mêmes ici aujourd'hui.

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

*M. Green:*

D. Puis-je demander à M. MacMillan si l'alinéa 2 (g), décrivant les "Télécommunications", a un sens assez large pour inclure les postes de radio et de

télévision?—R. Je tiens à vous dire, monsieur Green, que cette définition des télécommunications est celle même qui se trouve dans la Loi sur la société canadienne des télécommunications transmarines, et nous l'avons employée parce que nous avons cru qu'elle est conforme à la décision la plus récente du Parlement sur ce sujet. Vous constatez que le mot "radio" apparaît dans le bill. Vous m'avez demandé si c'était là l'une de ces choses comprises dans le terme "télécommunications". Oui, c'est là un terme d'une portée très générale.

D. Je suppose que la télévision serait aussi comprise?—R. La télévision?

D. Oui.—R. La télévision, naturellement, est le résultat d'une communication plutôt que la communication elle-même. Cette définition couvrirait la transmission de la télévision, n'est-ce pas?

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

Adopté.

L'article 3 est-il adopté?

*M. Fulton:*

D. Au sujet de l'article 3, j'aimerais à demander à M. MacMillan s'il n'en résultera pas un changement ou si la compagnie demeurera simplement en existence comme elle l'est présentement. En d'autres termes, la corporation qui existe à l'heure actuelle demeurera-t-elle tout simplement en existence ou l'article aura-t-il pour effet de faire englober par la compagnie maintenant connue sous le nom de Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada un grand nombre d'autres corporations qui étaient autrefois connues sous des noms séparés?—R. Non, la compagnie qui sera créée remplacera les quatre compagnies de chemin de fer du National-Canadien dont je vous ai parlé il y a un instant, et son nom sera inchangé. Les compagnies de chemin de fer du National-Canadien sont maintenues et cet article stipule que toutes ces compagnies sont déclarées être une seule et même compagnie, c'est-à-dire le National-Canadien.

D. Eh bien, il résultera de cela—c'est une chose importante pour les réclamants, car, malheureusement, le chemin de fer est parfois engagé dans un litige—que sauf les chemins de fer du gouvernement canadien, toutes poursuites découlant de l'exploitation du chemin de fer à l'avenir pourront être prises au nom des chemins de fer nationaux du Canada ou contre ces chemins de fer, tandis qu'autrefois, le réclamant devait prendre soin de réclamer contre la bonne compagnie.—R. Cet article ne change rien à cela, monsieur Fulton. Mais, comme vous le savez bien, nous n'avons jamais cherché à nous protéger du manteau corporatif lorsqu'une poursuite était intentée par des particuliers. La ligne de conduite de la compagnie a toujours consisté à diriger une action contre qui de droit et dans la plupart des cas nous nous sommes abstenus. Il nous répugne d'entamer des poursuites au nom des chemins de fer nationaux du Canada ou contre la compagnie parce que le plaignant n'acquiert aucun droit, à mon humble avis, du fait d'un jugement de ce genre, parce que les chemins de fer nationaux du Canada n'ont pas d'existence corporative.

D. Je me demande si à l'avenir des poursuites seront intentées au nom de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada ou contre elle?—R. Ce sera la même chose que dans le passé. Il n'y a aucun changement à ce sujet.

D. Supposons qu'il arrive un accident à un passage à niveau dans l'Ouest du Canada et que cet accident donne lieu à une réclamation, on pourra encore

intenter une poursuite au nom de la *Canadian Northern Pacific* ou contre elle?—  
R. Oui.

D. Et cela en dépit de l'article 3?—R. Oui. L'article 3 n'a rien à voir avec les questions de ce genre. Cet article a simplement pour but de préserver et de déclarer que les compagnies fondées en 1919, 1923, 1933 et 1936 ne constituent qu'une seule et même compagnie sous le nom de Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada.

D. Et pour le reste de vos opérations ferroviaires, elles se feront au nom de l'une ou l'autre des quatre autres compagnies qui restent?—R. Je le regrette, mais je ne comprends pas votre question.

D. Je crois que vous nous avez dit plus tôt que la mesure prise en vertu de ce bill consistait à fusionner ou réunir en une même entité toutes les filiales, par exemple, le Grand Tronc et le *Canadian Northern*, et de les réunir à la société mère?—R. Pas en vertu du présent bill. J'ai expliqué que c'était là le but que nous voulons atteindre. Plus tard nous pourrons y arriver au moyen de fusions, réunions et autres mesures séparées, et nous sommes arrivés au point où nous croyons que cette consolidation devrait se faire. Mais la législation à l'étude n'aura aucune portée immédiate sur la fusion du *Canadian Northern* et du Grand Tronc Pacifique.

D. Je suis heureux que vous ayez fourni cette explication. J'étais perplexé à la suite de ce que vous avez dit plus tôt et il se peut que je vous aie mal compris.

Le PRÉSIDENT: L'article 3 est-il adopté?

*M. Green:*

D. Il est question dans l'article 3 de fusionner la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada et la compagnie du Grand Tronc du Canada. Cette fusion a-t-elle été autorisée par une loi?—R. Elle a été effectuée en vertu d'une loi.

D. Il n'y a dans le bill aucune mention de cette loi particulière. Pourriez-vous nous dire de quelle loi il s'agit?—R. Au sujet de la fusion?

D. Oui.—R. Certainement, vous verrez cela au chapitre 13 des Statuts de 1920.

Le PRÉSIDENT: L'article 3 est-il adopté?

Adopté.

Article 4.

*M. Hamilton (oYrk-Ouest):*

D. Au sujet de l'article 4, est-ce la coutume que les actions des corporations de la Couronne soient détenues en fidéicommiss par le ministre des Finances?—R. Je ne le sais pas.

D. Je voudrais simplement le savoir, mais je ne cherche pas à prendre un cours de droit corporatif. En fait, je me demande si des actions de ce genre peuvent être déléguées à d'autres?

M. LANGLOIS: Je propose que M. Driedger du ministère de la Justice réponde à cette question.

M. E. A. DRIEDGER, *Q.C.* (*sous-ministre adjoint de la Justice*): Tout ce que je puis dire, c'est qu'un petit nombre seulement des sociétés de la Couronne sont des corporations à capital social. Autant que je me souvienne, des dis-

positions sont prises pour qu'un ministre détienne leur capital en fidéicommiss pour Sa Majesté, mais ce n'est pas nécessairement le ministre des Finances.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Si le ministre est effectivement délégué lui-même, vous êtes-vous demandé si ces actions peuvent lui être déléguées de nouveau de cette façon ?

M. DRIEDGER: Je le regrette, mais je ne comprends pas. Si le Parlement déclare que les actions doivent être émises au nom du ministre et détenues par lui en fidéicommiss pour la Couronne, je ne crois pas que la question de délégation se pose.

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

Adopté.

Article 5 ?

Adopté.

Article 6.

*M. Fulton:*

D. Au sujet de l'article 6, monsieur le président, je ne sais pas si c'est M. MacMillan ou le ministre qui doit se prononcer sur ce point. On a prétendu de temps à autre que le Conseil d'administration de la Compagnie du National devrait être élargi. Le bill en limite le nombre à sept administrateurs, tous nommés par le gouverneur en conseil. Je me demande ce que pense le gouvernement de la suggestion que le Conseil d'administration soit élargi afin de pouvoir, entre autres choses, faire bénéficier la compagnie d'une plus grande somme d'expérience, ce qui serait nécessairement le cas si on choisissait, au lieu de sept, dix administrateurs parfaitement qualifiés, et, en second lieu, afin de pouvoir répartir le choix des administrateurs d'une manière plus représentative pour toutes les parties du pays. Mais je comprends que pour les conseils d'administration, on vise à un nombre de membres assez limité. Le chiffre dix équivaut au nombre de provinces au Canada. Quelle est l'attitude du gouvernement à l'égard de cette suggestion ?

L'hon. M. MARLER: Ainsi que je crois l'avoir déjà dit à la Chambre au sujet de cette législation, je comprends qu'il y aurait certains avantages à désigner plus de sept membres au Conseil d'administration, tout comme, dans le cas d'autres grandes sociétés commerciales, il y a certains avantages à désigner un grand nombre d'administrateurs qui, disons-le, attirent de l'eau au moulin qu'ils exploitent. Mais je crois en même temps qu'il ne faut pas oublier que, si on augmente le nombre des administrateurs, on diminue en même temps la responsabilité de chacun. Je n'ai pas participé aux discussions lorsque le nombre des administrateurs a été fixé à sept, mais je suis porté à croire que ce nombre a été arrêté parce qu'il représente un équilibre raisonnable entre un petit conseil d'administration trop puissant et l'autre extrême, c'est-à-dire un très nombreux conseil dont les directeurs eux-mêmes n'estimeraient pas, étant donné leur nombre, que chacun a une lourde responsabilité. Ainsi que je l'ai promis à M. Macdonnell lors de la discussion de la résolution, je suis disposé à étudier davantage la question d'augmenter le nombre des membres du Conseil d'administration, mais je dois dire qu'il me sera impossible d'en arriver à une conclusion à temps pour qu'on puisse donner suite à cette suggestion pendant la présente session du Parlement.

M. NESBITT: Au sujet du paragraphe 5, quelle est la raison d'être de ce paragraphe ?

Le TÉMOIN: La seule raison, c'est qu'il est reproduit de la loi originelle de 1919. Nous avons cherché à effectuer une refonte de la loi, et il est difficile de préciser quelles dispositions ont été ajoutées et quelles sont celles qui ont été retranchées. Ce paragraphe est tout simplement le même qu'autrefois.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Monsieur le président, au sujet des observations de M. Fulton à l'égard de l'article 6, a-t-on songé à réélire ou renommer ces administrateurs sur une base annuelle? A mon avis, cet article semble tout à fait conforme aux dispositions de la loi fédérale sur les compagnies, mais dans la grande majorité des compagnies, le mandat des administrateurs est d'une année, après quoi ils doivent être réélus. C'est là l'observation que je désirais formuler à ce sujet. Je m'attends à recevoir la même réponse que M. Fulton, mais je crois qu'on devrait y songer très sérieusement si le nombre des administrateurs doit être augmenté. Je suis en faveur de cette augmentation. A moins qu'il n'existe des dispositions spéciales dans la loi qui vise les sociétés de la Couronne, dispositions dont j'ignore l'existence, il me répugne de voir une situation où les administrateurs de cette compagnie peuvent n'être pas des Canadiens, et je ne vois rien dans l'article 6 qui restreindrait de quelque façon que ce soit à des citoyens canadiens la nomination à un siège au Conseil d'administration, et j'insiste fortement pour que cela soit prévu dans l'article. Peut-être a-t-on l'intention de nommer Conrad Hilton administrateur de cette compagnie, je ne sais pas.

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

Adopté.

*M. Campbell:*

D. Au sujet du paragraphe 1 de l'article 7, je désirerais savoir si le président du Conseil d'administration est nommé à vie?—R. Pour trois ans.

*M. Hamilton (York-Ouest):*

D. Y a-t-il, à la connaissance du ministre ou du président du Comité, une loi qui restreindrait aux seuls citoyens canadiens l'accession au poste d'administrateur de cette compagnie?—R. Il n'y en a pas que je sache.

D. M. MacMillan ou les représentants de la compagnie s'opposeraient-ils à une restriction de ce genre? Créerait-elle des difficultés au sujet de l'exploitation des compagnies qui sont aux États-Unis—c'est-à-dire des filiales dont le conseil d'administration comprend des Américains? Cela entraverait-il de quelque façon les opérations de la compagnie si une telle restriction était comprise dans l'article?—R. Si on me le permet, j'aimerais à faire l'observation suivante. Il n'y a aucune restriction à ce sujet dans la loi, mais, à ma connaissance— et je crois que je suis assez bien renseigné là-dessus— il n'y a jamais eu d'autres administrateurs que des Canadiens. Toutes les nominations sont faites par le gouverneur en conseil. Nous avons des intérêts internationaux considérables et j'estime qu'il ne s'agirait pas à notre pays de faire une restriction de ce genre.

D. Je ne le crois pas.—R. Si nous renversions la situation, nous serions aux prises avec un problème excessivement embarrassant. Toutes les filiales américaines ont des conseils d'administration. Autant que possible, nous cherchons à choisir des administrateurs qui soient représentatifs des endroits que nos lignes desservent, mais il s'y trouve inmanquablement de nos compatriotes. S'il y avait une restriction contre la nomination d'Américains dans l'État X, Y ou Z, l'administration du National-Canadien serait dans une posture difficile.

Du reste, le contrôle est entièrement aux mains du gouvernement. Il n'y a là, à mon avis, aucun problème réel.

D. Mais, en fait, il y a des restrictions dans les lois américaines qui vous obligent à désigner des Américains comme membres des conseils d'administration, n'est-ce pas?—R. Je l'ignore, et je ne puis dire si vous avez tort ou raison, car je ne puis répondre à votre question.

Le PRÉSIDENT: Article 7?

*M. Nesbitt:*

D. Il est dit au paragraphe 1 de l'article 7: "Sous réserve de l'approbation du gouverneur en conseil, les administrateurs doivent nommer un président de la Compagnie du National" et ainsi de suite. Puis le paragraphe se poursuit ainsi: "le président de ladite compagnie reste en fonction durant le bon plaisir des administrateurs". Le gouverneur en conseil pourrait-il empêcher ou interdire le renvoi du président du Conseil d'administration?—R. Non, je ne crois pas qu'il pourrait le faire légalement.

Le PRÉSIDENT: L'article 7 est-il adopté?

*M. Green:*

D. Pourquoi fait-on une distinction? En lisant les articles 6 et 7, je constate que le président du Conseil d'administration est nommé par le gouverneur en conseil. Apparemment, les administrateurs n'ont aucune autorité en ce qui concerne cette nomination. Cependant, en vertu de l'article 7, le président de la compagnie est nommé par le Conseil d'administration. Pourquoi cette différence entre les deux postes?—R. La teneur de cette législation a été établie en 1933, alors que le Conseil d'administration a été congédié et que trois syndics ont été désignés. Ils ont été nommés par le gouvernement, et leur président l'a été également. Pendant ce temps, le National-Canadien continuait d'avoir un président, mais celui-ci n'était pas administrateur, parce qu'il n'y avait pas d'administrateurs, et il agissait plus ou moins comme un fonctionnaire relevant des trois syndics. Lors de la revision de la loi, dans une grande mesure les mots ont été simplement changés, et dans la législation actuelle le président du Conseil d'administration est nommé par le gouverneur en conseil, mais le président de la compagnie n'est pas nécessairement un administrateur de ladite compagnie, bien que la loi lui permette de l'être. En réalité, la teneur de la loi de 1933 est demeurée la même et a été conservée également en 1936.

*M. Hamilton (York-Ouest):*

D. Au sujet de cet article, n'est-ce pas un arrangement singulier que celui qui fait que le président de la compagnie n'a pas besoin d'être administrateur de ladite compagnie? Cela n'est certainement pas conforme aux lois fédérales ou provinciales.—R. Peut-être avez-vous raison, mais, naturellement, il faut que vous lisiez cet article en fonction des autres articles de la loi. D'après la loi, le président est le principal officier exécutif de la compagnie. Évidemment, il serait impossible au Conseil d'administration de fonctionner efficacement sans la présence du président.

D. Nous avons donc deux articles, monsieur MacMillan, au sujet desquels on nous dit que c'est évidemment le seul moyen pour la compagnie de fonctionner mais que la chose n'est pas prévue par la loi.—R. Ce que nous cher-

chons, monsieur Hamilton, c'est d'effectuer une refonte. Vous avez devant vous la loi telle qu'elle existe aujourd'hui, et ainsi que je l'ai déjà dit, nous n'avons pas cherché à la changer. Nous cherchons à en réunir tous les éléments. C'est exactement ce que dit l'article 10, paragraphe 1 de la loi du C.N. et du P.C., ainsi que l'alinéa 2 de la même loi.

*M. Green:*

D. Le texte a été abrégé?—R. Oui, et repris également. Ce n'est qu'une répétition des pouvoirs contenus dans ces autres articles. Il n'y a pas de changement voulu.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Je ne veux pas insister outre mesure sur ce point, mais certainement, lorsque nous voulons effectuer une refonte, qui, à mon avis, devrait toujours viser à la simplicité, nous n'aurions pas dû approuver ces deux derniers articles que j'ai mentionnés, simplement sur la foi de votre déclaration que c'était là la façon dont la compagnie fonctionnait. Je ne puis comprendre qu'une compagnie soit exploitée avec succès si le président n'est pas membre du Conseil d'administration, et l'article en question déclare que le président n'a pas besoin d'être membre du Conseil d'administration. J'irai plus loin et je dirai que, d'après ce dernier article, il n'est pas même nécessaire qu'il soit Canadien.

M. GREEN: J'aimerais avoir l'avis du ministre à ce sujet. Y aurait-il des objections sérieuses à ce qu'on supprime, au paragraphe 1 de l'article 7, les mots "ou une personne autre que l'un des administrateurs"?

L'hon. M. MARLER: En vérité, je ne vois pas pourquoi nous ferions un changement. M. Hamilton a signalé il y a quelques instants que le président peut ne pas être un administrateur. Je ne vois pas quelle différence cela fait, car nous savons qu'il est un des administrateurs. A mon avis, ce qui importe le plus, c'est de déterminer si les administrateurs peuvent recourir à ses conseils et à son expérience ou non, et je crois qu'il importe très peu qu'il vote, comme il le ferait s'il était un administrateur, mais qu'il ne fait pas à titre de président. En le désignant comme président dans l'article en question, je crois qu'on ne lui confie pas le rôle que joue généralement le président d'une société commerciale. Mais, lorsqu'on lit l'article, on n'éprouve aucun doute sur le sens exact de cette disposition. Nous disons spécifiquement qu'il est le principal officier exécutif du chemin de fer. Je ne crois pas qu'il soit nécessaire d'aller plus loin.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): N'y a-t-il pas là une contradiction avec ce qui a déjà été dit? L'article en question établit qu'il est l'officier exécutif principal et il est certain que la pratique suivie en conformité de la Loi des compagnies adoptée par le présent Parlement et des lois des compagnies des diverses provinces oblige le président d'une compagnie d'être en même temps l'un de ses administrateurs. Il doit certainement y avoir une raison à ce genre de législation. Il me semble que cette législation n'établit pas qui est habilité à devenir président de la compagnie. A mon avis, si le but du présent bill est de refondre la législation, peut-être pourrions-nous chercher en même temps à la simplifier.

M. CARRICK: Je désire demander à mon honorable ami quel mal il y a, d'après lui, à laisser cet article de la loi tel qu'il est? Peut-être M. Hamilton pourrait-il nous montrer le mal qu'il y voit.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Le seul mal que j'y vois, c'est que, si l'homme en question doit être un bon président de la compagnie, il doit être membre du Conseil d'administration et prendre part à ses discussions. Sinon, il n'est plus qu'un titulaire auquel notre pays paiera un traitement pour ne rien faire.

M. NESBITT: Au paragraphe 1, en commençant à "qui peut être le président du conseil d'administration (*chairman*), ou une personne autre que l'un des administrateurs", pourquoi ne pas supprimer cela et l'exprimer comme il suit:

"sous réserve de l'approbation du gouverneur en conseil, les administrateurs doivent nommer comme président de la Compagnie du National une autre personne que l'un des administrateurs; le président reste en fonction durant le bon plaisir des administrateurs." L'article ainsi conçu laisserait de côté le membre de phrase du milieu, à savoir:

"qui peut être le président du conseil d'administration."

Le PRÉSIDENT: Naturellement, la rédaction est le produit du cerveau d'un individu. Il y a autant de façons d'exprimer une chose qu'il y a d'individus différents. L'idée que nous avons voulu exprimer ici est la teneur des statuts qui doivent être révoqués. Rien de plus, rien de moins. Tous ces points se trouvent dans les statuts antérieurs.

M. NESBITT: Si on supprime ce passage, on peut nommer n'importe qui.

L'hon. M. MARLER: Sans être en désaccord avec vous, je pense que nous devrions laisser le texte tel qu'il est.

Le PRÉSIDENT: L'article 7 est-il adopté?

M. Nesbitt:

D. Il est dit au paragraphe 2 de l'article 7:

"Le président de la Compagnie du National est le principal fonctionnaire administratif des chemins de fer nationaux. Il est investi des pouvoirs, de l'autorité et des attributions qui peuvent être spécifiés par quelque règlement exécutif (*by-law*) ou résolution des administrateurs que le gouverneur en conseil a approuvé."

Existe-t-il présentement des règlements spéciaux?—R. Les règlements du National-Canadien?

D. Oui?—R. Oui, naturellement.

D. Qui accorde des pouvoirs au président? Pourrions-nous obtenir un exemplaire de ces règlements à une prochaine séance?—R. Je ne sais pas exactement ce qui vous intéresse. Il n'y a ici aucun changement. C'est la loi telle qu'elle existe aujourd'hui. Ce n'est qu'une refonte de la loi actuelle.

D. J'aimerais me faire une idée des pouvoirs que détient le président.

L'hon. M. MARLER: Je ne crois pas réellement que cela ait trait à la législation. Je crois que la question pertinente est de savoir si les pouvoirs et attributions devraient être définis par règlement ou par résolution. Tout ce que nous faisons, c'est de présenter la législation adoptée en 1923 et, à moins qu'il n'y ait quelque raison de la modifier, nous devrions la laisser telle qu'elle est.

Le PRÉSIDENT: L'article 7 est-il adopté?

Adopté.

Article 8.

Comme il est une heure, nous suspendrons nos travaux jusqu'à 3 h. 30 cet après-midi.

## REPRISE DE LA SÉANCE

Le PRÉSIDENT: Silence, messieurs.

M. N. J. MacMillan, Q.C., vice-président et avocat général des chemins de fer nationaux du Canada, est rappelé:

Le PRÉSIDENT: Lorsque nous avons interrompu nos travaux à une heure, nous en étions à l'article 8. Y a-t-il des questions à poser au sujet de l'article 8?

Adopté.

Article 9.

*M. Fulton:*

D. Monsieur MacMillan pourrait-il nous faire l'historique des dispositions du paragraphe 1 (a), qui dégage l'administrateur de toute responsabilité personnelle advenant le cas qu'il s'absente à titre de directeur.—R. Cette disposition figurait dans le texte de la loi originelle de constitution en société de la corporation, et il a été repris textuellement.

D. Pouvez-vous nous dire pourquoi on a fait cela? Je puis comprendre que c'est pour la protection des actionnaires qu'on impose des responsabilités aux administrateurs des sociétés constituées en corporation.—R. Je ne connais pas exactement l'intention des auteurs de cette législation, mais je suppose que c'était parce que ces gens sont nommés par le gouvernement et ne représentent aucune mise de fonds venant d'eux. Ils ne détiennent aucune valeur dans la compagnie. Ils ne sont là que parce que la Couronne les y a nommés et, à ce titre, on a probablement estimé qu'ils ne doivent pas assumer les responsabilités normales d'un administrateur. Comme vous le savez bien, les administrateurs sont généralement responsables des salaires payés par une compagnie; mais, dans un cas de ce genre, j'imagine qu'une telle obligation ne serait pas raisonnable.

D. En leur imposant toutes sortes d'obligations, cette législation peut être arbitraire, mais pourquoi aller à l'extrême et leur enlever toute responsabilité. A-t-on songé à trouver un moyen terme?—R. Nous avons simplement repris les dispositions qui figuraient dans la loi originelle.

D. Dans ce cas, afin de jeter un peu de lumière sur le sujet, j'aimerais poser une question de portée générale, et je me contenterai d'une réponse simple. Je désirerais savoir si la rémunération versée aux administrateurs l'est dans le but de payer leurs services à titre d'administrateurs ou simplement en vue de leur rembourser les dépenses qu'ils font pour assister à une assemblée? Si c'est ce dernier cas qui est vrai, je suis prêt à approuver la révocation de toute responsabilité. Mais, s'il s'agit du premier cas, à savoir qu'ils sont payés à titre d'administrateurs, je suis d'avis qu'on devrait reviser la question de l'élimination définitive de leurs responsabilités. Je ne demande pas de chiffres.

L'hon. M. MARLER: Le montant a été mentionné au Parlement. C'est un montant annuel.

M. FULTON: A votre avis, s'agit-il d'un montant en sus d'une rétribution pure et simple pour le temps qu'ils consacrent aux affaires de la compagnie et qu'ils détournent de leurs affaires personnelles à titre d'administrateurs de la compagnie?

L'hon. M. MARLER: Il est très difficile, je pense, d'exprimer une opinion à ce sujet.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Les administrateurs sont-ils des employés ?

L'hon. M. MARLER: Non, ils ne sont pas des employés de la compagnie.

Le TÉMOIN: Je crois qu'il y a deux exceptions, savoir M. Gordon et M. Daly. Celui-ci était un chef de train ou un mécanicien tout en étant membre du conseil d'administration pendant bien des années; il n'est plus employé à l'heure actuelle.

*M. Fulton:*

D. Quels sont les autres administrateurs ?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Cela paraît dans le rapport.

*M. Green:*

D. Le paragraphe 1 (b) dit ceci:

“sauf avec l'approbation du gouverneur en conseil, assujetti à une peine pécuniaire prévue par quelque statut.”

A-t-on rendu quelque décret du conseil à ce sujet?—R. Je ne me souviens pas qu'on ait jamais appliqué cette disposition.

D. Cette condition me paraît bizarre.—R. J'en conviens, mais on n'y a jamais recours.

Le PRÉSIDENT: L'article 9 est-il adopté ?

Adopté.

Article 10.

Le TÉMOIN: Je désirerais donner un mot d'explication au sujet de cet article. Il s'agit là d'une énumération des pouvoirs qui figuraient antérieurement dans divers statuts. Ils ont tous trait au même sujet et nous les avons réunis en essayant de les codifier afin de les rendre plus intelligibles. Nous avons fait un changement insignifiant qui figure à (5). Le voici:

“Si le président du conseil d'administration est absent”. Ces mots, dans l'ancienne loi, étaient suivis des mots: “si le président du conseil d'administration se trouve en dehors du Canada”. Franchement les juristes ne savaient pas pourquoi cette restriction particulière figurait dans la loi. Si le président n'assiste pas à la séance, alors, naturellement, il faut un président, et il ne semble raisonnable d'exiger qu'il soit en dehors du Canada pour qu'on procède à l'élection d'un président suppléant. Voilà le seul changement apporté à l'article 10.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): La seule réserve que j'aimerais faire à cet article se rattache aux remarques que nous avons faites au sujet du nombre d'administrateurs. Naturellement, quatre administrateurs forment quorum. Au paragraphe 6, il est même indiqué que les règlements de la compagnie peuvent être appliqués par un comité exécutif, dont le nombre de membres, à mon avis, n'atteindrait pas sept. Pour tout dire, il me semble que la totalité des pouvoirs de cette compagnie est exercée par un très petit groupe de personnes. Je n'entends pas par là que le quorum devrait être différent, si le nombre d'administrateurs demeure le même; mais, en m'inspirant de notre recommandation selon laquelle nous estimons que le conseil d'administration devrait être plus nombreux, il s'ensuit nécessairement que le quorum devrait être également fixé à un nombre plus élevé d'administrateurs. A moins qu'il

y ait quelque chose dans cette loi que je n'ai pas remarqué, le paragraphe 4 indique qu'une vacance au Conseil d'administration ne porte pas atteinte au droit d'agir des autres administrateurs et, en me reportant à l'article 6 qui concerne la nomination des administrateurs, il me semble qu'ils pourraient exercer leurs fonctions pendant un certain temps à la condition qu'il reste quatre administrateurs, parce que ce nombre suffit pour former un quorum. Étant donné que la compagnie a pour près de 3 milliards de dollars de placements fixes et d'actif, je me demande sérieusement si elle devrait être régie par un comité exécutif si peu nombreux.

Le PRÉSIDENT: L'article 10 est-il adopté ?

Adopté.

Article 11.

M. Green:

D. Pourrions-nous avoir un mot d'explication au sujet des paragraphes 2 et 3 de l'article 11 ? Ils sont évidemment nouveaux.—R. Les notes qui paraissent en regard sur la page de droite sont un peu trompeuses. La seule nouvelle partie de l'article 11, c'est l'expression "fonctionnaires ou employés", qui apparaît à la ligne 33. Toute cette ligne se lit comme suit: "les administrateurs, fonctionnaires ou employés de la Compagnie du National." Les seuls mots nouveaux sont les trois mots: "fonctionnaires ou employés". La raison de cela, ainsi que je l'ai mentionné ce matin, c'est que nous possédons des biens qui appartiennent conjointement au Pacifique-Canadien et au National-Canadien. Comme exemples de cette possession conjointe, je signalerai le *Northern Alberta Railways* et la *Toronto Terminal Railway Company*, ainsi que deux ou trois autres entreprises plus petites. Ce sont des propriétés qui ont une existence sociale séparée, mais qui sont en fait des chaînons du réseau. Ces entreprises ont leurs propres fonctionnaires, qui se limitent à un surintendant ou un autre employé qui fait fonction de surintendant. Celui-ci fait rapport à un comité exécutif conjoint formé des fonctionnaires exécutifs du National-Canadien et du Pacifique-Canadien. Or, pour qu'une compagnie puisse exister, il doit y avoir un conseil d'administration. La ligne de conduite du Pacifique-Canadien a consisté à nommer à ce conseil, non pas des administrateurs de la Compagnie de chemin de fer du Pacifique-Canadien, mais des fonctionnaires exécutifs qui sont à l'emploi de cette compagnie.

C'est tout ce que nous cherchons à faire. Nous voudrions être capables de faire comme eux, en d'autres termes. Par exemple, le *Northern Alberta Railways*, en vertu de l'ancien statut, était tenu de nommer des administrateurs du National-Canadien pour constituer son conseil de sept membres. D'autre part, le Pacifique-Canadien désigne un vice-président et d'autres fonctionnaires exécutifs de ses propres entreprises et nous voulons faire la même chose en ce qui concerne les propriétés qui nous appartiennent conjointement. C'est tout.

Le PRÉSIDENT: L'article 11 est-il adopté ?

M. GREEN: Alors pourquoi cela figure-t-il dans le paragraphe 3 ? Est-ce parce que vous n'incluez pas là les administrateurs mais que vous mentionnez seulement les fonctionnaires ou employés ?

Le TÉMOIN: Ce paragraphe 11 (3) a été ajouté simplement pour mettre sur le même pied que les autres titulaires mentionnés dans l'autre article les fonctionnaires de la compagnie qui sont nommés administrateurs et ceux qui sont

désignés comme administrateurs dans le cas des conseils d'administration nommés conjointement par deux compagnies.

L'hon. M. MARLER: C'est une disposition parallèle.

Le TÉMOIN: Parfaitement.

Le PRÉSIDENT: L'article 11 est-il adopté?

Adopté.

L'article 12 est-il adopté?

Adopté.

L'article 13 est-il adopté?

Adopté.

Article 14.

M. NESBITT: "Le gouverneur en conseil peut changer, en tout autre nom, le nom d'une compagnie comprise dans les chemins de fer nationaux du Canada, ou de toute autre compagnie dont les biens ou l'intérêt prépondérant dans les actions sont attribués à Sa Majesté ou détenus par Sa Majesté." Encore une fois, le mot "intérêt prépondérant" signifie la propriété?

Le TÉMOIN: Je le crois.

Le PRÉSIDENT: L'article 14 est-il adopté?

Adopté.

Article 15.

*M. Green:*

D. Voici l'article qui vise la loi sur les chemins de fer de l'État. La note marginale dit que cet article remplace l'article 15 de la Loi sur les C.F.N., mais cet article 15 ne fait aucune allusion aux articles de la Loi sur les chemins de fer?—R. Permettez-moi de fournir un mot d'explication. L'article 15 du statut originel stipulait ce qui suit: "Nonobstant toute disposition de la Loi sur les chemins de fer de l'État, ou de toute autre loi, les dispositions de la loi sur les chemins de fer concernant la construction, l'entretien et l'exploitation d'un chemin de fer (sauf celles qui se rapportent à l'emplacement des lignes de chemin de fer, la préparation et le dépôt des plans et profils, autres que les plans de grandes routes et de passages à niveau et la prise de possession et l'occupation des terrains et les procédures d'expropriation) s'appliquent à tout chemin de fer du gouvernement canadien qui, n'eût été l'adoption de la présente loi, serait assujéti à la Loi sur les chemins de fer de l'État." Dans la rédaction de cette loi, nous avons cru qu'il est très opportun de supprimer les ambiguïtés et les incertitudes, de sorte que, plutôt que de recourir à ce langage généralement vague, nous nous sommes reportés à la Loi sur les chemins de fer et avons décidé que les prescriptions mentionnées dans l'ancien article 15 sont les mêmes que celles qui figurent dans les articles 169 à 246 de la Loi sur les chemins de fer, de sorte qu'il n'y a pas d'incertitude. C'est là le seul changement.

D. Prenons par exemple l'article 169 de la Loi sur les chemins de fer intitulé "Commencement des travaux":

"La compagnie ne peut, sauf dispositions contraires de la présente loi, commencer la construction du chemin de fer, ni d'une section ou partie du chemin de fer, tant que le tracé général n'en a pas été agréé par la Commission de la manière prévue ci-après, ni tant que les plan,

profil et livre de renvoi n'en ont pas été approuvés par la Commission et déposés à son bureau et que des copies régulièrement certifiées conformes n'en ont pas été déposées chez le registraire des titres, suivant les dispositions de la présente loi."

Vient ensuite un autre titre "Tracé de la voie". Je reviens à l'article 15 de la Loi sur les chemins de fer nationaux du Canada et je constate qu'il débute par les mêmes prescriptions relativement à la construction des lignes de chemin de fer; puis l'article poursuit:

"la préparation et le dépôt des plans et profils" et ainsi de suite. Il semble donc que vous soyez allés un peu loin et que vous ayez supprimé cette disposition de l'article 169 en ce qui concerne les chemins de fer du gouvernement canadien, ce qui signifie qu'ils ne seraient pas obligés de s'adresser à la Commission en vertu de l'article 169. En d'autres termes, vous semblez avoir élargi la portée de votre article pour embrasser plus de terrain que n'en prévoyait l'article 15 de la Loi sur les chemins de fer nationaux du Canada?—R. Je puis vous assurer que ce n'était pas là notre intention. L'opinion générale à ce sujet a toujours été que l'article 169 et ce qui est maintenant l'article 246 ne s'appliquent pas aux chemins de fer du gouvernement canadien, parce qu'il y a des prescriptions de la Loi sur les chemins de fer de l'État qui stipulent les mêmes choses et fournissent des dispositions différentes en vertu desquelles la construction doit être entreprise par le ministre. Nous n'avons pas voulu en enlever davantage. Nous avons simplement fait un effort sincère en vue de traduire en termes précis ce langage généralement vague que l'on trouve dans l'ancien article 15, et qui n'est pas désirable.

La meilleure preuve de ce que j'avance, c'est la discussion même que nous avons tous les deux. La meilleure façon d'indiquer avec certitude l'intention du législateur, c'est de l'exprimer explicitement. Ces choses ont été étudiées et la conclusion à laquelle nous en sommes venus, c'est que le début se trouve à l'article 169 et la fin à l'article 246. Il ne faut jamais oublier que nous parlons en ce moment des prescriptions de la Loi sur les chemins de fer qui s'appliquent aux chemins de fer du gouvernement canadien. La situation n'est pas tout à fait la même lorsque nous abordons la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada qui est visée par l'article suivant. Je vais vous montrer la différence.

D. En d'autres termes, on avait l'habitude, dans le cas des chemins de fer du gouvernement canadien, de ne jamais leur appliquer l'article 169 de la Loi sur les chemins de fer?—R. Nous n'exerçons pas ces pouvoirs lorsqu'il s'agit des chemins de fer du gouvernement canadien, du moins pas à ma connaissance. Ces pouvoirs sont accordés au ministre et non pas au chemin de fer; ce sont des pouvoirs qui sont accordés au ministre pour construire.

D. Dans le cas des chemins de fer de l'État?—R. Exactement.

D. Et le ministre conservera ces pouvoirs?—R. Oui. Ils appartiennent au ministre et non au chemin de fer.

Le PRÉSIDENT: L'article 15 est-il adopté?

Adopté.

Article 16.

M. NOWLAN: Quelles sont les exceptions dont parle l'article 16?

Le TÉMOIN: J'allais demander la permission d'expliquer cet article, et je désire y apporter un petit changement. Le nouvel article 16 remplace l'article

16 (1) de l'ancienne loi. Cet ancien article énumère des exceptions à l'application des dispositions de la Loi sur les chemins de fer et ces exceptions sont indiquées aux alinéas (a), (b) et (c) en termes généraux. L'alinéa (a) de l'article 16 (1) dit ce qui suit :

“les dispositions qui sont incompatibles avec les prescriptions de la présente loi.”

Il est très difficile d'exploiter une entreprise en vertu d'une telle disposition. L'alinéa (b) est ainsi conçu :

“les dispositions relatives au tracé des lignes de chemins de fer et à la déposition des plans et profils autres que les plans de passages à niveau.”

Ce texte est un peu plus clair, mais c'est encore loin d'être satisfaisant. Enfin, voici l'alinéa (c) :

“Les dispositions qui sont incompatibles avec les prescriptions de la loi sur les expropriations, rendues applicables à la compagnie par la présente loi.”

Or, nous considérons que les trois alinéas que je viens de lire, exprimés dans des articles particuliers de la Loi sur les chemins de fer, sont ceux-là mêmes qui sont mentionnés dans l'alinéa (a) de l'article 16 du bill. Le changement est, comme on peut le voir, à la ligne 40, où il est dit : “les articles 197 à 205.” Ces articles ont trait aux droits miniers sous les lignes de chemin de fer, et depuis la rédaction du bill, la question de savoir si l'article 198 s'applique aux chemins de fer canadiens a été l'objet d'un litige dans l'Ouest du Canada, et il est vraisemblable que l'affaire sera soumise à la Cour d'appel. J'aimerais remplacer “197” par “202”, de sorte que nous n'excluons pas spécifiquement les articles 197, 198, 199, 200 et 201. La raison de ce changement, c'est que je ne voudrais prendre ce moyen d'éviter les conséquences du litige qui a surgi, bien que ce résultat serait désirable. Il n'y a là aucun danger à notre sens, parce que, si la Cour d'appel déclare que c'est une mauvaise loi ou une loi qui n'est pas applicable, nous nous en tirons en vertu de l'alinéa (b). Vous constaterez par l'alinéa (b) que nous visons à une plus grande sûreté. En voici le texte :

“telles autres prescriptions qui sont incompatibles avec la présente loi ou la Loi sur les expropriations, rendues applicables à la Compagnie du National par la présente loi”,

parce que nous ne nous prétendons pas infallibles et il se peut que nous ayons oublié quelque chose.

*M. Green:*

D. Pourquoi demandez-vous des exemptions à l'égard des articles 202 à 205 ? Ces articles définissent le pouvoir qu'ont les chemins de fer de prendre possession des terres sans le consentement du propriétaire.—R. Parce que nous n'avons pas ce pouvoir. Nous n'avons pas le pouvoir d'exproprier en vertu de la Loi sur les chemins de fer.

D. Vous demandez d'enlever cela ?—R. Non, tout ce que nous faisons, c'est d'exprimer dans cet article spécial le sens du langage employé dans l'article de 1919. Nous ne demandons pas d'étendre ou de restreindre des pouvoirs, mais plutôt de dissiper l'incertitude de ce langage vague qui caractérise certains articles, et nous cherchons à en arriver à cela et à maintenir strictement le *status quo*, sans augmenter ni restreindre l'exemption en question.

D. Vous demandez maintenant à être exemptés des prescriptions de la Loi sur les chemins de fer qui ont trait aux lignes secondaires. Avez-vous déjà

été assujettis à ces dispositions?—R. Non. Nous ne construisons pas en vertu de ces dispositions. Ces pouvoirs n'ont jamais été accordés au National-Canadien, c'est-à-dire les pouvoirs visant l'emplacement des lignes, la construction et autres ouvrages; ce n'était pas là l'interprétation du National-Canadien au début. Il se considérait comme une créature du Parlement et devait s'adresser au Parlement lorsqu'il désirait quelque chose. Tous ses pouvoirs lui venaient du Parlement. La raison, qui est parfaitement claire, c'est qu'il s'agissait de quelque chose qui deviendrait la possession du Canada. Les anciens chemins de fer devaient leur existence à une autorité qui relevait de la Commission. C'était un remède extraordinaire qu'on appliquait; les chemins de fer étaient réunis en une seule unité et, à mon avis, les auteurs de cette fusion désiraient retenir le contrôle absolu de ses décisions d'alors et pour l'avenir. En conséquence, lorsque la Loi sur le National-Canadien fut adoptée en 1919, tous ces pouvoirs dont il est maintenant question ne s'appliquaient pas au National-Canadien. Il y avait dans la législation d'autres dispositions visant au même résultat.

D. En vertu de quel article auriez-vous le pouvoir de construire des lignes secondaires?—R. Ces pouvoirs sont très limités dans l'article 20. C'est à cause de la limitation des pouvoirs en ce qui concerne les lignes secondaires que le National-Canadien revient devant le Parlement chaque année et soumet des bills spéciaux en vue d'obtenir le pouvoir de construire de telles lignes de chemin de fer.

D. Donc, en vertu de la Loi sur les chemins de fer, il existe des dispositions, dans l'article 188, visant la construction d'embranchements industriels et la Commission a le pouvoir d'obliger le chemin de fer à construire un tel embranchement?—R. Oui.

D. Apparemment vous étiez soustraits à cette obligation auparavant?—R. Cela ne s'applique pas au National-Canadien.

D. Y a-t-il un règlement semblable qui lie le National-Canadien?—R. Non. Vous voulez savoir s'il existe un article semblable à l'article 188 qui s'applique au National-Canadien?

D. Oui.—R. Non, pas à ma connaissance.

D. En lisant l'article 188, je constate qu'il y a une disposition visant l'industrie plutôt que le chemin de fer.

L'hon. M. MARLER: Oui.

*M. Green:*

D. Le National-Canadien n'est pas assujetti à une disposition de ce genre?—R. C'est exact; mais je puis vous assurer que, si le mécanisme prévu dans les articles 188 et 189 était mis en marche, je crois que tous les chemins de fer du Canada seraient heureux d'entreprendre de la construction, parce qu'il s'agit là de lignes industrielles et que l'industrie est appelée à avancer des fonds avant même que la construction ne commence, et le chemin de fer, soit par ordonnance de la Commission soit par un arrangement spécial, s'engage à diminuer, d'après une formule déterminée d'avance, les taux de \$2, \$3 ou \$4 par wagon utilisant l'embranchement, ou d'une autre façon qui permettra l'industrie de se rembourser lorsque le trafic sera en marche. Je ne crois pas qu'un chemin de fer puisse perdre de l'argent dans de telles conditions.

D. Une industrie pourrait obliger le Pacifique-Canadien à construire un embranchement industriel en vertu de cet article 188 de la loi sur les chemins de fer, n'est-ce pas ?

L'hon. M. MARLER: Il ne faut pas oublier qu'en vertu de la loi le propriétaire doit faire un dépôt égal au coût des travaux.

*M. Green:*

D. Mais il y a ici, apparemment, une différence, à savoir qu'une industrie peut obliger le Pacifique-Canadien ou toute autre compagnie de chemin de fer, sauf le National-Canadien, de construire un embranchement. Apparemment, elle ne peut obliger le National-Canadien à faire cela ? N'est-ce pas différent ?

—R. Je crois que vous avez raison. Je ne désire pas décrire les pouvoirs et les droits et privilèges du Pacifique-Canadien, mais je crois que l'intention de cet article est très claire.

D. Il y a aussi le pouvoir mentionné dans l'article 190 de la Loi sur les chemins de fer, qui permet à la Commission des transports d'empêcher l'enlèvement d'un embranchement ?—R. Oui.

D. Le National-Canadien est-il assujéti à une prescription de ce genre ?—

R. Le National-Canadien est assujéti aux prescriptions en vertu desquelles aucune de ses voies ne peut être abandonnée sans l'assentiment de la Commission.

D. Quand une telle disposition a-t-elle été insérée dans la loi sur le National-Canadien ?—R. Par l'article 22 (1) de la Loi sur les chemins de fer nationaux du Canada. La même chose est prévue à l'article 2 (3) de la Loi sur le National-Canadien et le Pacifique-Canadien. Nous sommes aussi assujétiés aux dispositions de l'article 168 de la Loi sur les chemins de fer, qui décrète qu'aucune compagnie ne doit abandonner l'exploitation d'une ligne de chemin de fer sans l'approbation de la Commission. Il y a trois articles restrictifs.

Le PRÉSIDENT: L'article 16 est-il adopté ?

L'hon. M. MARLER: Il faut noter l'amendement qui vise à remplacer le chiffre "197" par le chiffre "202" à la quatrième ligne de l'article 16.

Le PRÉSIDENT: L'amendement est-il adopté ?

Adopté.

L'article 16 modifié est-il adopté ?

Adopté.

Article 17.

Le TÉMOIN: C'est une reprise complète du texte de l'article 16, paragraphes 2 et 3, du texte actuel de la Loi sur les chemins de fer nationaux du Canada.

*M. Green:*

D. Pourrions-nous avoir une brève explication de la différence qu'il y a entre le pouvoir d'expropriation du National-Canadien et celui du Pacifique-Canadien ?—R. Je puis vous expliquer le pouvoir du National-Canadien et je le veux bien. J'espère que vous ne me demanderez pas de vous décrire les pouvoirs du Pacifique-Canadien, car je ne suis pas une autorité en la matière. Ce chemin de fer possède des pouvoirs et des méthodes avec lesquels, je vous l'avoue franchement et honnêtement, je ne suis pas familier.

D. Seriez-vous au courant des pouvoirs d'expropriation qu'il détient en vertu de la Loi sur les chemins de fer? Quels sont ces pouvoirs par comparaison à ceux qui seront accordés en vertu de ce nouvel article 17?—R. Permettez-moi de signaler tout d'abord que les pouvoirs dont il s'agit dans cet article sont exactement les mêmes que ceux qui ont toujours figuré dans la loi. On n'y a absolument apporté aucun changement. C'est là le pouvoir en vertu duquel nous avons fonctionné pendant 36 ans. Le mécanisme est naturellement celui dont nous nous servons en vertu de la Loi sur les expropriations. C'est avant tout une question d'argent; les sommes doivent être dûment autorisées et, une fois cette autorisation obtenue, nous exerçons nos pouvoirs, tout comme les ministères du gouvernement, en vertu de la Loi sur les chemins de fer. Je dois dire que les pouvoirs d'expropriation sont très rarement exercés pour forcer des ventes. Normalement, ces pouvoirs d'expropriation ne sont exercés qu'avec le plein assentiment du propriétaire pour faire disparaître les vices de forme dans les titres et fournir un moyen de transport des titres à la suite du dépôt des plans. Je doute que nous ayons un seul cas par année de prise de possession d'un titre par expropriation. Ce n'est jamais qu'un moyen de faire disparaître des vices de forme.

D. Comment ces pouvoirs se comparent-ils avec les pouvoirs d'expropriation prévus par la Loi sur les chemins de fer?—R. Pour répondre à votre question, je devrai consulter la loi, monsieur Green.

D. J'ai l'impression que le National-Canadien a des pouvoirs d'expropriation plus étendus que toute autre compagnie de chemin de fer n'en a en vertu de la Loi sur les chemins de fer. Je me trompe peut-être.

L'hon. M. MARLER: Je crois que vous avez raison. On m'a fait remarquer que la principale différence—et je dois dire au Comité que je n'ai pas contrôlé l'exactitude de cette déclaration—, c'est que la Loi sur les expropriations appliquée par le National-Canadien prévoit la prise de possession immédiate lors du dépôt du plan, tandis que, sauf erreur, en vertu de la Loi sur les chemins de fer, le chemin de fer, et notamment le Pacifique-Canadien, n'a pas droit de prendre immédiatement possession des biens expropriés.

*M. Johnston (Bow-River):*

D. Ce dernier chemin de fer doit-il revenir au Comité afin de réclamer des pouvoirs semblables?

L'hon. M. MARLER: Je ne puis prédire l'avenir.

M. CAVERS: Estimez-vous que le dépôt du plan constitue un avis suffisant?

Le TÉMOIN: Je ne crois pas que nous nous contentions de déposer des plans; nous y joignons toujours une description.

M. CAVERS: L'article de la loi dit qu'une description n'est pas nécessaire?

Le TÉMOIN: Oui, mais, dans la plupart des cas où nous constatons qu'il faut recourir à cette procédure, nous ne pouvons obtenir un bon plan sans qu'un arpenteur ait fait la description du terrain, et c'est cette description qui est déposée. Je vous rappelle ce que nous avons dit il y a quelques instants. Nous ne jugeons pas à propos d'exercer ces pouvoirs de force. Au lieu de faire cela, nous communiquons avec les propriétaires et discutons le projet. Dans la grande majorité des cas, il ne surgit aucune difficulté au sujet du transport des titres en temps opportun. Nous découvrons souvent des obscurités dans le

titre en raison d'erreurs et de relevés mal faits autrefois et, avec l'assentiment et au su du propriétaire, nous déposons un plan aux bureaux du gouvernement provincial.

*M. Green:*

D. Si vous suivez cette méthode, pourquoi vos pouvoirs d'expropriation ne seraient-ils pas les mêmes que ceux des autres compagnies de chemin de fer ? En d'autres termes, pourquoi le National-Canadien ne fait-il pas ses expropriations en vertu des prescriptions de la Loi sur les chemins de fer ?—R. Parce qu'autrefois le gouvernement a décidé que le National-Canadien ne procéderait pas de cette façon. Il a pris toutes les précautions voulues pour que cette compagnie ne fût pas assujettie intégralement à la Loi sur les chemins de fer. Il avait ses raisons pour en agir ainsi, raisons que j'ignore. Quoi qu'il en soit, il a établi un code différent pour le National-Canadien. Nous ne proposons aucun changement, mais nous ne prétendons pas que cette façon de procéder soit meilleure ni pire que celle du Pacifique-Canadien. C'est là la charpente qui supporte l'édifice du National-Canadien. Nous connaissons cet édifice. Tout ce que nous cherchons, c'est d'agir d'après des méthodes que nous connaissons.

*M. Hamilton (York-Ouest):*

D. L'envoi d'un avis est-il simplement une question de coutume ou cela se fait-il d'après la loi ?—R. Il n'y a aucune disposition dans la loi qui prescrit l'envoi d'un avis, mais nous en envoyons quand même un, parce que cela facilite nos relations.

*M. Green:*

D. Cet article 17 accorde aux chemins de fer nationaux du Canada des pouvoirs spéciaux d'expropriation. Qu'en est-il des chemins de fer du gouvernement canadien ? Sont-ils visés par cet article 17 ?—R. Pas du tout.

D. Lorsqu'il s'agit de l'Intercolonial, avez-vous effectivement les pleins pouvoirs fédéraux d'expropriation ?—R. Les chemins de fer du gouvernement canadien sont régis par la Loi sur les chemins de fer de l'État. Les affaires du chemin de fer Intercolonial sont réglées en vertu de cette loi du moment que ses intérêts ne sont pas négligés. Je dois vous dire que je me suis renseigné au sujet de la situation des Maritimes et que c'est ainsi que les gens des Maritimes désirent que les choses se fassent. Ils veulent que la loi sur les chemins de fer de l'État s'applique.

D. Pourriez-vous maintenant nous parler des pouvoirs d'expropriation ? Quels sont ces pouvoirs dans le cas des chemins de fer du gouvernement canadien, par comparaison à ceux des chemins de fer nationaux du Canada ?—

R. Les chemins de fer du gouvernement canadien possèdent sans aucun doute des pouvoirs d'expropriation en vertu des mêmes dispositions de la Loi sur les expropriations, car c'est la seule loi fédérale que je connaisse qui permette la prise de possession obligatoire au nom de la Couronne. Il semble en découler que les propriétés du gouvernement canadien sont assujetties à cette loi.

D. Alors les pouvoirs d'expropriation, en ce qui concerne les chemins de fer du gouvernement canadien, sont plus étendus que ceux des chemins de fer nationaux du Canada ?—R. Je ne vois pas exactement où vous voulez en venir ; si je le voyais, j'essaierais de vous aider. La même loi s'applique dans les deux cas.

D. Votre réseau comprend ces deux groupes de chemins de fer, soit celui des chemins de fer du gouvernement canadien comme l'Intercolonial, les chemins de fer de la Baie d'Hudson et de Terre-Neuve, et l'autre groupe appelé chemins de fer nationaux du Canada. Y a-t-il une différence entre les pouvoirs d'expropriation de ces deux groupes?—R. Il y a la différence fondamentale que voici. Les pouvoirs d'expropriation des chemins de fer du gouvernement canadien sont ceux du ministre de la Couronne; ceux du National-Canadien sont les mêmes et découlent de la même loi, mais ils ne sont pas exercés par le ministre de la Couronne, mais par la Compagnie du National en vertu de cette loi.

D. Quelle est la différence entre les pouvoirs réels dans les deux cas? Si je suis bien informé, dans le cas des chemins de fer du gouvernement canadien, il existe un pouvoir d'expropriation aussi étendu que celui que détient le ministère des Travaux publics?—R. Essentiellement, c'est le même pouvoir.

D. Les pouvoirs des chemins de fer nationaux du Canada sont-ils moins étendus, et, dans le cas de l'affirmative, dans quelle mesure?—R. Il est difficile de dire s'ils sont plus ou moins étendus, étant donné qu'ils sont différents. Les pouvoirs du National-Canadien de faire quoi que ce soit doivent être mentionnés dans la loi. Si nous avons les pouvoirs qui sont mentionnés dans la loi, celle-ci prescrit que nous devons recourir à la Loi sur les expropriations. Cette loi, d'autre part, confère à la reine le droit d'exproprier en vue d'effectuer des travaux publics. Si j'ai bonne mémoire, lorsqu'il s'agit de travaux publics, le droit d'expropriation est un droit qui s'applique à une entreprise qui, effectivement, doit avoir figuré dans le budget, de sorte que, pour chaque cas, le Parlement doit avoir délibéré sur la question lors de l'adoption du budget pour que puissent s'exercer les pouvoirs d'expropriation. Je crois que c'est de cette façon que les choses se font. Nous ne suivons pas cette procédure. Il s'agit là, à mon avis, d'un mécanisme assez simple. D'autre part, le National-Canadien part d'un principe différent. Nous fondons quand même notre demande sur l'autorité du Parlement, parce que seul le Parlement nous accorde nos subsides. J'espère avoir résolu votre problème.

D. Vous déclarez que l'origine des deux modes d'expropriation est le vote des crédits nécessaires; mais, dans l'expropriation proprement dite, y a-t-il une différence réelle entre les pouvoirs qui peuvent être exercés dans le cas d'un chemin de fer du gouvernement canadien et ceux qui peuvent être exercés par les chemins de fer nationaux du Canada?—R. Je ne cherche pas à éluder votre question. Franchement, je ne connais pas les réponses. Je crois que, pour toutes fins pratiques, les pouvoirs sont les mêmes.

D. Pour toutes fins pratiques, les chemins de fer nationaux du Canada détiennent les mêmes pouvoirs que le gouvernement lui-même, en ce qui concerne l'expropriation?—R. Non, ils ne détiennent pas les mêmes pouvoirs. Ils suivent la même procédure que celle qui est adoptée par le gouvernement, mais, dans le cas du National-Canadien, il y a dans les formalités requises une condition établie en vertu d'un précédent, ce qui fait que la procédure n'est ni la même ni aussi simple que dans le cas de la Couronne. Voilà ce que j'ai cherché à vous expliquer il y a quelques instants. Vous connaissez tous les précédents qui régissent le Parlement en vertu de la même loi, le mécanisme est le même.

Le PRÉSIDENT: L'article 17 est-il adopté?

M. CARRICK: Avez-vous reçu des plaintes au sujet de l'exercice de ces pouvoirs qui font maintenant partie de la loi.

Le TÉMOIN: Non. Il y en a eu très, très peu.

Le PRÉSIDENT: L'article 17 est-il adopté?

Adopté.

Comme le sténographe a été très occupé, je crois que nous devrions avoir un répit de quelques minutes.

L'hon. M. MARLER: Avant cette pause, je me demande si je pourrais distribuer aux membres du Comité le texte d'un amendement projeté à l'article 18. Cela permettra à chacun d'en prendre connaissance au cours de la récréation.

Le PRÉSIDENT: Maintenant que la récréation est terminée, nous abordons l'étude de l'article 18.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): J'ai une proposition à faire au Comité. Afin d'éviter une discussion interminable et la répétition des témoignages que le Comité peut désirer entendre, je propose que nous abordions l'étude des articles 18 et 27, étant donné que ces deux articles sont intimement liés l'un à l'autre, et nous pourrions réserver les articles intermédiaires.

Adopté.

M. FULTON: Allons-nous entendre les dépositions des témoins qui sont ici?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Il y a deux amendements proposés aux articles 18 et 27 respectivement, que je suis prêt à proposer maintenant, et je crois que le ministre a une explication à fournir après que le Comité aura été saisi de ces amendements.

Monsieur le président, je propose, appuyé par M. Cavers, que l'article 18 soit modifié par l'addition du paragraphe suivant:

“(4) Pour les fins du présent article, les expressions “ouvrages” et “ouvrages de chemin de fer et autres ouvrages de transport” ne comprennent pas

- a) les ouvrages exploités en vertu de l'article 27, et
- b) les ouvrages de toute compagnie mentionnée à la Partie III de l'Annexe 1.”

Je propose également que l'article 27 soit abrogé et remplacé par ce qui suit:

“27. La Compagnie du National et toute autre compagnie de chemin de fer comprise dans les chemins de fer nationaux peuvent, en liaison avec les services ferroviaires sous leur gestion ou contrôle, ou en remplacement de ceux-ci acheter, vendre, louer ou mettre en service des véhicules à moteur de toutes sortes pour le transport du trafic.”

L'hon. M. MARLER: Monsieur le président, le premier point que je désirerais signaler est, comme je l'ai dit lorsque j'ai proposé la deuxième lecture du bill à la Chambre la semaine dernière, que nous désirons soustraire à cette déclaration d'ouvrages à l'avantage général du Canada les travaux de toute compagnie mentionnée dans la Partie III de l'Annexe 1. J'ai dit à la Chambre l'autre jour que, parmi les compagnies mentionnées à la Partie III, il y a la *Canadian National Transportation Limited*. Naturellement, les autres compagnies sont celles dont les noms figurent à la Partie III de la Première Annexe.

La raison de l'amendement, c'est que les travaux de ces compagnies, dont un grand nombre ne sont même pas établies au Canada, ne seraient pas déclarés ouvrages à l'avantage général du Canada.

Par conséquent, en vue de donner suite à ce que j'ai déclaré à la Chambre l'autre jour au sujet des opérations, la déclaration a été restreinte encore davantage en vue d'exclure toutes opérations en vertu de l'article 27. Le but de l'amendement, dont le texte est maintenant entre les mains du Comité, est de préciser bien clairement que les pouvoirs qu'obtiendront la Compagnie du National et toute autre compagnie de chemin de fer en vertu de l'article 27 devront être exercés en conformité des lois des provinces.

Lorsque j'ai commencé à étudier cette question, j'étais porté à croire que nous devrions faire figurer dans le texte les termes spécifiques relatifs à la juridiction provinciale; mais, après avoir étudié la question et après me l'être fait expliquer à fond, j'ai compris que, s'il devait en être question dans un article, alors il s'ensuivrait que, dans les autres articles du bill qui prescrivent que d'autres pouvoirs accordés doivent dans certains cas être exercés sous réserve de la juridiction provinciale, nous aurions l'air d'établir une distinction entre les deux classes de pouvoirs. Les conseillers juridiques du ministère de la Justice m'ont dit que les pouvoirs mentionnés à l'article 27 peuvent être assujettis à l'autorité de la province si on excepte de la déclaration "à l'avantage général du Canada" les travaux exécutés en vertu de l'article 27.

J'espère que je me suis expliqué clairement. Ainsi que je le disais au début de l'étude du présent bill, l'intention des auteurs est actuellement et a toujours été d'assujettir les chemins de fer nationaux du Canada, dans leurs services de livraison et de pickup ainsi que dans l'établissement de services de camionnage et d'autobus lorsqu'il s'agit d'abandonner une ligne de chemin de fer, aux lois de la province qui s'appliquent auxdites opérations.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Je note que, dans la Première Annexe, page 18, on mentionne plusieurs noms, par exemple, le premier de la liste, la *Canadian National Express Company*, et, plus loin, la *Canadian National Transfer Company*. Ne serait-il pas possible que ces compagnies soient déclarées des entreprises à l'avantage général du Canada et que, par conséquent, elles puissent poursuivre leurs opérations même si elles sont éliminées par la Partie III?

L'hon. M. MARLER: Elles sont déjà assujetties à la déclaration qui les désigne comme ouvrages à l'avantage général du Canada et, par conséquent, aucun changement n'est effectué à leur égard.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Mais cela ne pourrait-il pas marcher indépendamment de la législation provinciale?

Le TÉMOIN: Elles ne détiennent aucun pouvoir relatif aux véhicules à moteur circulant sur les voies publiques.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Ne pourraient-elles s'organiser pour inclure cela?

Le TÉMOIN: Je suppose que oui, si elles demandaient une modification de leur charte.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Devraient-elles chercher à faire modifier leur charte? Si le présent bill est adopté, elles n'auraient qu'à aller de l'avant et à mettre leurs camions en service sur la voie publique?

L'hon. M. MARLER: Je crois qu'elles ne peuvent faire cela que si elles en ont le pouvoir en vertu de leur charte. Le présent bill ne leur en accorde pas le pouvoir.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Sauf erreur, le pouvoir qu'elles ont en vertu de leur charte générale ne leur permettrait dans aucune circonstance d'établir

un service sur les voies publiques ou de prendre quelque autre initiative contraire aux lois provinciales ?

Le TÉMOIN: C'est ce que je crois. Je dois dire que l'article 27 est restreint aux compagnies de chemin de fer. Aucune des compagnies que vous avez mentionnées n'est une compagnie de chemin de fer; elles détiennent leurs pouvoirs en vertu de l'article 27.

Le PRÉSIDENT: Il y a ici présentement des représentants de l'Association canadienne du camionnage. M. William C. Norris en est le président et M. John Magee, le secrétaire exécutif. M. H. E. B. Coyne d'Ottawa est leur avocat. Je propose que M. Coyne soit entendu.

M. NESBITT: Je désirerais poser une brève question au ministre. Cet article 18 (1) finit comme suit: "Les ouvrages de chemin de fer ou autres ouvrages de transport de chaque compagnie. . ." et ainsi de suite. Cela veut-il dire que l'expression "autres ouvrages de transport" signifie des ouvrages qui sont exécutés en partie par le chemin de fer? J'entends par là les passages à niveau où la contribution du chemin de fer représente seulement un petit pourcentage de l'entreprise.

Le TÉMOIN: Je crois que la réponse doit être négative, car l'article se poursuit comme il suit: "du chemin de fer", et je pense que cela suppose la propriété.

*M. Hamilton (York-Ouest):*

D. Avons-nous eu une réponse définitive disant que nulle compagnie, en vertu de la Partie I ou II de l'Annexe, n'a le pouvoir d'exploiter des véhicules de quelque sorte que ce soit sur une voie publique?—R. La première partie de la réponse doit être que l'article 18 tel qu'il est rédigé présentement ne mentionne rien pour les compagnies figurant aux Parties I et II qui n'ait déjà été mentionné dans le passé. Il n'y a aucune extension de la déclaration, du fait de l'article 18 proposé, à l'égard d'une compagnie figurant dans cette annexe, si ce n'est une ou deux qui n'ont pas toujours détenu le pouvoir dont je parlerai tantôt.

La seconde chose c'est que, au meilleur de ma connaissance, aucune des compagnies figurant dans la Partie I ou II ne possède le moindre pouvoir d'exploiter des véhicules à moteur sur les voies publiques; ces pouvoirs n'ont certainement jamais été exercés.

D. Existe-t-il une prescription spéciale, selon laquelle on pourrait considérer que ces compagnies détiennent des pouvoirs complémentaires au sujet des voies publiques, tout comme ceux que possèdent les sociétés constituées en corporation sous l'empire d'une loi spéciale? Y aurait-il un élargissement raisonnable de leurs pouvoirs sans qu'elles soient obligées de revenir au Parlement? Voilà ce que je veux dire. Ces compagnies sont-elles simplement constituées en société en vertu d'un acte du Parlement?—R. Pas toutes. La majorité le sont.

D. Si elles ont obtenu leurs pouvoirs en vertu de lettres patentes et non par statuts, serait-il raisonnable de dire qu'elles peuvent avoir des pouvoirs supplémentaires d'exploiter des véhicules.—R. Sous réserve, cependant, de la juridiction provinciale. Je ne puis voir comment il pourrait en être autrement.

D. Si elles sont assujetties à l'article 18, elles le pourraient. En ce cas, ne seraient-elles pas mentionnées dans le texte de la loi?

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Si elles sont régies par l'article 18, leurs entreprises seraient déclarées ouvrages à l'avantage général du Canada, et elles pourraient les entreprendre.—R. Tout d'abord, je crois qu'il existe des doutes sérieux en théorie sur la question de savoir si l'exploitation d'un véhicule à moteur constitue un ouvrage de transport. Franchement, je ne crois pas que ces entreprises pourraient se ranger dans la catégorie visée par la déclaration "à l'avantage général du Canada". A mon avis, l'intention de loi est de viser les ouvrages qui constituent des aménagements fixes. Le bill que nous étudions a pour objet des "ouvrages". Mais une automobile, qui se trouve en ce moment à un coin de la rue et qui démarrera cinq minutes plus tard, ne saurait proprement être qualifiée d'ouvrage au sens de l'article 18 ou de toute autre déclaration. Par sa nature même, elle est exclue de la définition.

D. Laissez-vous entendre que nous pouvons être obligés de nous reporter à certaines lois d'interprétation pour régler cette question, si l'amendement est adopté tel qu'il est rédigé?—R. Non. Je ne laisse entendre rien de ce genre. Ce que j'ai dit en premier lieu, c'est que les paragraphes 1 et 2 de l'article 18 ne créent rien qui n'existait pas déjà.

Si vous voulez bien vous reporter pour un moment à l'annexe en question, je voudrais vous indiquer les compagnies qui n'ont jamais été déclarées "travaux à l'avantage général du Canada". Il y en a quatre, je crois. Il y a, à la Partie I de l'Annexe 1, la *Dalhousie Navigation Company Limited*, que vous connaissez très bien, monsieur Hamilton. Cette compagnie exploitait un service de navires qui faisaient la traversée du lac Ontario. La charte, qui a été accordée par lettres patentes, est présentement en la possession du secrétaire d'État auquel elle a été remise en même temps qu'une demande d'abandon du service. La compagnie n'existe plus et le service a cessé. Dès que le secrétaire d'État donnera son approbation, elle disparaîtra.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Vous voudriez probablement qu'elle reprenne le service.

Le TÉMOIN: Je ne le veux pas. Il y en a d'autres. C'est la seule compagnie mentionnée dans la première liste qui n'a pas déjà été déclarée de la façon prévue par l'article 18. Dans la Partie II de la Première Annexe, il y a la *Canadian National Steamship Company Limited*. Il est impossible de trouver une déclaration spécifique qui s'applique à cette compagnie. C'est une compagnie de navigation qui existe en vertu de l'acte de l'Amérique du Nord britannique et, en tous cas, elle existe. La compagnie suivante est la *Central Counties Railway Company*, un très petit tronçon de notre ligne entre Ottawa et Toronto. Elle a la haute main sur cette ligne qu'elle exploite en vertu d'un bail perpétuel. Nous ne trouvons aucune déclaration à son sujet.

A la page suivante, page 19 du bill, figure le *Grand Trunk Pacific Railway Company*, et il est impossible de nous assurer qu'elle a déjà été l'objet d'une déclaration précise. J'ignore pourquoi elle a été omise, à moins qu'elle fût si grosse et si importante qu'on l'a oubliée. Il y a aussi la *St. Clair Tunnel Company* et vous serez intéressés de savoir que cette compagnie est le résultat d'une fusion, si la chose est légalement possible, d'une compagnie américaine et d'une compagnie canadienne, appartenant toutes deux à la même compagnie mère, chargée de creuser un tunnel allant du nord au sud pour relier l'Ontario et les États-Unis. Il y avait deux compagnies engagées dans le creusage des tunnels, l'une établie dans le Michigan et l'autre au Canada. Elles ont été fusionnées et cette compagnie n'a jamais été déclarée. A peu près la moitié des compa-

gnies énumérées dans les Parties I et II de la Première Annexe du présent bill ont déjà été déclarées ouvrages à l'avantage général du Canada. Ce à quoi nous visons par l'article 18, c'est d'extraire le contexte de l'ancien article 7 de la Loi de 1933 sur le N.C. et le P.C. et le contexte de l'article 17 de la Loi de 1919 sur le National-Canadien et de les combiner dans un langage facile à comprendre. Le paragraphe 2 ne signifie rien à notre avis, car vous constaterez qu'il a été rédigé à l'égard des compagnies constituées par les provinces. En 1933, la Loi sur le N.C. et le P.C. incorporait toutes les compagnies provinciales dans les chemins de fer nationaux du Canada comme compagnies fédérales. Depuis lors, il n'y a pas eu d'incorporation provinciale par le National-Canadien. Nous aurions laissé de côté cette prescription, mais elle existait dans l'autre législation et elle a un avantage historique. Voilà l'explication. En ce qui nous concerne, je crois que l'article est totalement inopérant, parce que je ne connais pas de compagnie à laquelle il pourrait s'appliquer.

M. GREEN: S'appliquerait-il, si vous établissiez de nouvelles compagnies ?

Le TÉMOIN: Je ne le crois pas.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Y a-t-il des compagnies mentionnées dans les Parties I et II qui exploitent des services d'autobus ?

Le TÉMOIN: Non. Tous les camions et tous les autobus sont exploités sous le nom de la *Canadian National Transportation Limited*.

M. Fulton:

D. J'imagine que M. Johnston s'intéresse surtout à la *Canadian National Express*. Vous exploitez présentement des camions pour la livraison et la cueillette des colis envoyés par messagerie?—R. Non, nous ne le faisons pas.

D. Cette compagnie n'exploite-t-elle des véhicules à moteur?—R. Non.

D. La *Canadian National Transportation* exploite-t-elle des véhicules?—R. Non. La Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada exploite l'entreprise de messageries. C'est là l'un des points dont j'ai parlé ce matin au sujet de toutes ces compagnies qui exploitent des entreprises accessoires. La *Canadian National Express* était autrefois la *Canadian Northern Express Company*. Nous devons y incorporer quelques autres compagnies et en changer le nom, car nous cherchons à nous débarrasser du nom *Canadian Northern*. C'est une corporation qui ne fonctionne pas. Les affaires de messagerie du National-Canadien se font à cet endroit, mais sous l'empire de la loi sur le National-Canadien.

M. MONTGOMERY: Cette compagnie est présentement assujettie aux lois provinciales ?

Le TÉMOIN: Oui. Nous nous sommes toujours conformés aux lois provinciales.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): En dépit de ce que vous avez dit au sujet de ces compagnies, vous détenez toujours le pouvoir en question si vous désirez l'exercer et recourir à ces chartes, et je crois que je diffère d'opinion avec vous au sujet du sens du paragraphe 2 de l'article 18, relativement à la question de M. Green, car je suis à peu près certain que, si une nouvelle compagnie était constituée en société à l'avenir, on pourrait dire qu'elle a les droits mentionnés dans le paragraphe 2 de l'article 18. La loi pourrait ne pas avoir d'effet rétroactif, mais elle aurait certainement . . .

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Ces compagnies ne possèdent de tels droits que si les législatures provinciales désirent leur accorder des pouvoirs corporatifs correspondants, n'est-ce pas? Elles fonctionnent en vertu de chartes provinciales.

M. GREEN: Le paragraphe 2 de l'article 18 se lit comme suit:

Sont par les présentes déclarés être à l'avantage général du Canada les ouvrages de chaque compagnie comprise dans les chemins de fer nationaux du Canada, mais non constituée en corporation aux termes ou en vertu de la législation du Canada.

Mais, si la compagnie de chemin de fer décide de constituer une compagnie en société en vertu de la Loi sur les compagnies de la province d'Ontario, il me semble que les ouvrages de cette compagnie bénéficieraient automatiquement de votre paragraphe 2, et deviendraient des ouvrages à l'avantage général du Canada?

Le TÉMOIN: Cela ne l'incluerait pas dans les chemins de fer nationaux du Canada et, à moins d'être une partie de ce réseau, on ne peut pas prétendre que la loi s'applique à elle. Nous ne pouvons bon gré mal gré constituer en société des compagnies provinciales et les inclure dans le réseau des chemins de fer nationaux du Canada. Ce n'est pas aussi facile que cela. L'essence des chemins de fer nationaux du Canada est déterminée par le statut. C'est là l'une des choses que j'ai déjà mentionnées. D'autres compagnies de chemin de fer pourraient probablement faire cela, mais le National-Canadien ne le peut pas.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): C'est la raison pour laquelle je me suis montré tout d'abord si exigeant au sujet de ces définitions. Voici ce que dit le paragraphe 2 de l'article 18:

"Les ouvrages de chaque compagnie comprise dans les chemins de fer nationaux du Canada . . .",

ce qui signifie une compagnie de chemin de fer canadienne. Il me semble qu'on pourrait organiser ces compagnies et obtenir des pouvoirs supplémentaires qu'on n'avait pas l'intention de leur accorder.

Le TÉMOIN: Je vous assure que cela n'est pas possible. Ce n'est pas ce que la loi dit. Le National-Canadien ne peut à son gré créer une compagnie et l'inclure dans le réseau des chemins de fer nationaux du Canada.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): En vertu de l'alinéa 2 (c) (iii), il semble que vous pouvez constituer en société une compagnie provinciale et la faire déclarer par décret du gouverneur en conseil partie du réseau national.

Le TÉMOIN: Eh bien, je crois que ce n'est pas aussi facile que cela. C'est là l'un des moyens de l'inclure sans être obligé de s'adresser au Parlement, mais c'est une chose qui n'est pas au pouvoir de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada. En vertu de cet article, c'est le gouverneur en conseil et non la compagnie qui agit.

*M. Johnston (Bow-River):*

D. Cela pourra se faire sans qu'il faille revenir devant le Parlement pour l'obtenir?—R. Oui.

D. Alors, une fois que la loi est adoptée, vous pouvez constituer une compagnie en société sans être obligés de revenir devant le Parlement, simplement en exerçant les pouvoirs que ce bill vous confère. Par conséquent, vous pour-

riez établir une compagnie qui jouirait de tous les droits et privilèges accordés en vertu de cette loi, nonobstant toutes dispositions des lois provinciales.

M. GREEN: En vertu de l'article 14 (2), ce pouvoir est défini comme il suit:

“Le gouverneur en conseil peut déclarer comprise dans les chemins de fer nationaux du Canada toute compagnie, au Canada, que la Compagnie du National contrôle directement ou indirectement.”

Vous pourriez donc constituer en société une compagnie ontarienne puis, si le gouverneur en conseil la déclarait comprise dans les chemins de fer nationaux du Canada, elle deviendrait automatiquement une partie de votre réseau, n'est-ce pas ?

Le TÉMOIN: Eh bien, vous avez énuméré des voies et moyens qui dépassent absolument tout ce que je savais jusqu'à présent.

M. BARNETT: Peut-être vous découvrons-nous des moyens auxquels vous n'avez jamais songé.

Le TÉMOIN: Le point intéressant, c'est qu'il n'y a dans ces dispositions aucune intention cachée. Nous n'avons absolument pas besoin de ces pouvoirs. Je n'ai jamais entendu dire qu'on ait exprimé le désir d'exploiter une entreprise à l'encontre de la juridiction provinciale. Je crois que ce serait une mauvaise affaire et de la publicité médiocre que d'agir ainsi. Nous avons des camions depuis nombre d'années et nous avons toujours reconnu et respecté la juridiction provinciale; c'est là la ligne de conduite de la compagnie.

Mais, il y a quelques instants, vous m'avez découvert un moyen qui, à votre avis, me permettra de me soustraire à la compétence d'un tribunal provincial. Je ne l'accepte pas; mais, néanmoins, c'est une trouvaille ingénieuse.

*M. Johnston (Bow-River):*

D. Naturellement, vous devez admettre qu'il n'est pas question de savoir si les compagnies de chemin de fer ou le gouvernement ont jamais exercé les pouvoirs de faire ce que vous dites qu'ils n'avaient pas l'intention de faire; mais, en vérité, ils pouvaient le faire en vertu de la présente législation. C'est la chose la plus facile du monde pour une compagnie de changer d'idée dans quelques mois ou quelques années et de dire: “Je crois qu'il est temps d'organiser une autre compagnie de camionnage.” Elle consulte donc la loi, l'étudie et découvre qu'il lui est possible de faire cela sans avoir à s'adresser au Parlement; et c'est alors qu'elle fait justement ce que nous cherchons à éviter.—

R. Vous oubliez que les chemins de fer eux-mêmes ne peuvent faire cela.

D. Qui le peut?—R. Le gouverneur en conseil.

D. Le chemin de fer peut s'adresser au ministre et lui exposer ce qu'il veut faire, et le ministre peut dire: “Très bien, nous pouvons faire cela en vertu d'un décret du conseil”, et alors on se met en frais de le faire de cette façon. En fait, c'est la même chose.

L'hon. M. MARLER: Je ne crois pas que quelqu'un soit assez idiot pour penser que nous ne respectons pas les intentions. Nous avons affaire à un texte de loi et il est évident que nous désirons que ce texte soit conforme à nos intentions.

M. FULTON: Sauf erreur, la Commission est obligée de s'assurer que la loi n'accomplit que ce qui est désiré.

L'hon. M. MARLER: Exactement.

M. FULTON: Je me demande si M. MacMillan penserait que cela embarrasserait la compagnie, soit à l'heure actuelle soit à l'avenir, si nous ajoutions le mot "maintenant" aux paragraphes 1 et 2 de l'article 18. Le texte serait celui-ci:

"chaque compagnie maintenant comprise dans les chemins de fer nationaux du Canada. . ."  
dans les deux paragraphes.

M. CARRICK: Puis-je poser une question?

M. FULTON: Je vous demande pardon, mais le texte devrait être: "à compter de la date de l'adoption de cette loi."

M. NOWLAN: Cela serait satisfaisant.

M. FULTON: Cela ne vous lierait pas trop, n'est-ce pas?

Le TÉMOIN: Non. Je demeure parfaitement libre. Je crois que c'est là une question que le ministère de la Justice serait appelé à trancher.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): En attendant, monsieur le président, ne pourrions-nous écouter la lecture du mémoire dont vous avez parlé il y a un moment?

M. CARRICK: Je voudrais d'abord poser une question. Je me demande si M. MacMillan pourrait m'expliquer la question suivante. Je sais que c'est là un point de rédaction juridique assez difficile, mais l'article 18 modifié, comme il a été proposé, déclare que certains chemins de fer et travaux seraient à l'avantage général du Canada, et cela inclut automatiquement toutes les compagnies mentionnées dans les trois parties de la Première Annexe. Puis, l'article 27, dans la nouvelle rédaction que vous en avez faite, accorde le même pouvoir à ces mêmes compagnies.

L'hon. M. MARLER: Non, pas aux mêmes compagnies; à la Compagnie du National.

M. CARRICK: D'après la définition, la Compagnie du National comprend toutes les compagnies énumérées à la Première Annexe. Le bill donne à ces compagnies le pouvoir d'exploiter des véhicules à moteur. Mais il me semble que l'amendement qui stipule que l'article 18 ne s'appliquera pas à des travaux exploités, en vertu de l'article 27, est conçu dans les termes les plus généraux que vous puissiez employer, et cela empêche automatiquement toute compagnie mentionnée dans la Première Annexe de faire ce que nous voulons interdire. Lorsque vous proposez cet amendement en disant qu'il inclut également les compagnies mentionnées dans la Partie III de la Première Annexe, il semble que vous souleviez la question du statut des compagnies mentionnées dans les Parties I et II. Il serait peut-être préférable de laisser de côté la mention de la Partie III. En d'autres termes, je crois que vous avez accompli tout ce que vous désiriez accomplir par l'article 4 (a) et vous ne faites que l'affaiblir en insérant 4 (b).

L'hon. M. MARLER: Je crois, à première vue, que l'objection à la suppression de cet alinéa (b), c'est que la *Canadian National Transportation Limited* serait par le fait même déclarée ouvrage à l'avantage général du Canada.

M. CARRICK: Mais, même sans cela, en raison de l'alinéa (a), la compagnie n'a pas le droit de contrôler, d'acheter, de vendre ou de céder à bail des véhicules à moteur en vertu de l'article 27.

M. FULTON: Elle a ce pouvoir en vertu de sa charte et n'a pas besoin de l'article 27 pour agir.

M. Green:

D. N'est-ce pas là le fond de toute la question? Pourquoi est-il nécessaire à la compagnie de chemin de fer d'exercer ce pouvoir d'exploiter des véhicules à moteur? Pourquoi cette entreprise n'est-elle pas dirigée comme elle l'est à l'heure actuelle par sa filiale, la *Canadian National Transportation Limited*?—R. Eh bien, les opérations sont tout à fait différentes. Tout d'abord, le pouvoir mentionné dans l'article 27 est limité aux compagnies de chemin de fer. L'intention n'est pas de rendre ce pouvoir comparable à celui que n'importe qui peut obtenir en ayant recours à la Loi fédérale sur les compagnies. C'est un pouvoir restreint. Lorsque cet article a été rédigé, nous avons l'impression de nous servir d'un langage restrictif. C'est simplement une partie de notre tâche ordinaire d'inclure dans cette législation les choses que notre chemin de fer doit accomplir. En soi, le chemin de fer est une créature du Parlement et alors, pour ses opérations, il doit avoir des véhicules à moteur. Nous avons des ambulances et nous avons des voitures de police. Nous avons des voitures exploitées par le Service de l'exploitation et nous avons des camions et d'autres types de véhicules à moteur. On peut fort bien alléguer que nous n'aurions pas besoin de ce pouvoir pour posséder et employer ces voitures. Je crois que c'est un fait évident que la compagnie doit employer ces choses, mais je pense aussi qu'il est opportun que ce que nous faisons soit mentionné quelque part dans la législation.

A notre avis, l'exploitation du service de voiturage qui a été mentionné fait partie de l'exploitation de l'entreprise. On n'a jamais rien fait à ce sujet dans le passé. C'est le commencement et (ou) la fin d'un service ferroviaire. Ce service a un caractère urbain. Nous n'éprouvons aucun doute au sujet du pouvoir que nous avons de l'exploiter, mais nous prétendons que ce pouvoir doit être mentionné. C'est tout ce que nous voulons à ce sujet concernant l'exploitation du chemin de fer. Il n'est pas question d'une voie publique aérienne, parce qu'une telle entreprise ne nous intéresse pas. Nous avons une compagnie revêtue de l'autorité nécessaire pour effectuer ce genre d'opération. L'autre partie de ce pouvoir—et je vous rappelle que ce pouvoir est beaucoup plus restreint s'il comporte ces deux dispositions qu'il ne le serait sans elles—vise essentiellement les lignes de chemin de fer abandonnées ainsi que les services de trains abandonnés.

Nous pouvons faire ces opérations au nom de la *Canadian National Transport Company Limited*. Mais presque toutes ces opérations n'ont pas de caractère commercial et, franchement, je n'en connais aucune à l'heure actuelle qui soit de nature commerciale. Elles ont lieu invariablement dans des parties du pays où il n'y a pas suffisamment de trafic pour justifier le maintien du chemin de fer en service. Ce sont des régions assez bien desservies par les grandes routes et les endroits où nous pourrions exercer ces pouvoirs seraient des endroits où il nous serait impossible de trouver quelqu'un pour faire le travail. Nous devons demander à la Commission des transports l'autorisation d'abandonner 10, 20 ou 30 milles de voie ferrée et, quand le service de transport peut être assuré par les grandes routes aux endroits qui doivent être privés de service par suite de l'abandon de la voie ferrée, la Commission nous autorise à abandonner ce service. C'est tout ce que signifie cette disposition.

M. Green:

D. Mais, à l'heure actuelle, vous êtes en mesure d'assurer ce service grâce à la *Canadian National Transportation Limited*, n'est-ce pas?—R. Oui.

D. Si vous vous servez de la *Canadian National Transportation Limited*, alors vous ne soulevez aucune des questions controversées en vue de déterminer si oui ou non cette compagnie est assujettie à l'autorité provinciale?—R. De toute façon, nous ne soulevons pas cette question.

D. C'est ce qui cause toute la difficulté, car vous réclamez maintenant pour les chemins de fer nationaux du Canada le pouvoir d'assurer ce service indépendamment de la *Canadian National Transportation Limited*, qui serait certainement assujettie aux règlements provinciaux.—R. Mais en même temps nous avons demandé qu'on nous accorde ce pouvoir corporatif—car il s'agit bien d'un pouvoir corporatif—qui nous permettrait de nous servir de la route et d'exploiter le service là où il n'y en a pas.

D. Mais vous pourriez exploiter ce service par l'intermédiaire de la *Canadian National Transportation Limited*?—R. Oui, mais il ne fait pas partie des entreprises de la *Canadian National Transportation Company*. Le chemin de fer est exploité par les administrateurs, qui sont chargés de l'exploitation de la propriété, et cet organisme, qui est bien connu dans tout le Canada, a pour unique fonction d'exploiter le chemin de fer proprement dit. D'autre part, la compagnie de transport est une section différente de cet organisme. Il y a des régions où le trafic ferroviaire a tellement diminué que, bien qu'il y ait de la marchandise à transporter par cette ligne, le service des voyageurs est à peu près inexistant et il n'y a à peu près personne qui voyage par le chemin de fer entre différents points de cette ligne, étant donné qu'il y a des services d'autobus pour les desservir.

Nous demandons alors la permission d'abandonner le service des voyageurs. Il appartient à la Commission de nous dire: "Vous avez établi votre point, mais vous ne nous avez pas prouvé qu'il existe un service de transport public pour les habitants de cet endroit qui désirent se rendre du point "A" au point "B". Si vous pouvez nous donner satisfaction sur ce point, nous allons vous permettre d'abandonner le service de voyageurs". Le chemin de fer demeurera avec ceux qui sont chargés de son exploitation et tout son monde; mais, si nous devons fournir ce service, bien que nous ne le désirions pas, il est plus économique pour nous d'exploiter ce petit tronçon de ligne d'autobus au nom du chemin de fer que de faire appel à la *Canadian National Transportation Company* qui serait obligée d'y transporter ses différents services de reportage, d'organisation et le reste. Dans les cas que j'ai mentionnés, nous avons souvent cherché à décider les propriétaires d'autobus à fournir le service, mais il nous a été impossible d'en décider un seul.

Notre but n'est pas de nous engager dans le commerce du transport par autobus, mais simplement dans l'exploitation d'un service nécessaire. Si un service ou un matériel de train de voyageurs ou de transport-marchandises entraîne une certaine perte, dans ce cas la perte de la clientèle sera moindre que celle qui découle de l'exploitation du service ferroviaire, et nous préférons essayer la perte qui est la moindre des deux.

D. N'est-il pas vrai que le Pacifique-Canadien exploite ses propres services de ce genre par l'intermédiaire d'une compagnie semblable à la *Canadian National Transportation Limited*?—R. Je ne puis parler avec certitude de l'organisation du Pacifique-Canadien. On m'a dit qu'il en était ainsi, mais je ne crois pas que nos services routiers puissent se comparer à ceux du Pacifique-Canadien.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Monsieur le président, je propose que nous entendions ce que les compagnies de camionnage ont à nous dire.

M. Hamilton (York-Ouest):

D. Puis-je poser une autre question. J'ai demandé au témoin ce matin, je crois, si, en opérant une fusion de toutes ces compagnies et en profitant de certaines interprétations de la Loi sur l'impôt sur le revenu, le chemin de fer ne réaliserait pas une économie dans toutes ses opérations, et je crois que sa réponse a été négative. C'est ce qu'il a dit, et cependant, en répondant à M. Green, il a déclaré qu'il y aurait une économie si la compagnie de chemin de fer pouvait fonctionner ici sans avoir recours à la *Canadian National Transportation Limited*, ce qui nécessite des rapports séparés.—R. Je crois que la différence en est une de degré ou d'importance. Vous m'avez demandé ce matin des renseignements au sujet d'une fusion définitive. Je crois que c'est là une chose tout à fait différente de la question à laquelle je viens de répondre, alors que nous parlions d'un petit tronçon de chemin de fer et (ou) de l'exploitation des autobus.

D. Mais n'avons-nous pas réuni toutes ces opérations fragmentaires en une vaste opération, celle de la *Canadian National Transportation Limited*, ce qui a entraîné des dépenses pour la rédaction des rapports et des frais d'administration que nous éviterions si vous pouviez les réunir en une seule et même compagnie ?

L'hon. M. MARLER: N'est-ce pas là un argument qui milite en faveur de l'octroi du pouvoir à la compagnie ?

M. HAMILTON (York-Ouest): Je ne sais, mais je désirerais obtenir une réponse à cette question touchant l'économie.

Le TÉMOIN: Je crois que je ne puis vous répondre que comme je l'ai fait il y a quelques instants, à savoir qu'après une fusion définitive vous obtenez un résultat bien différent de celui que vous obtenez avec des tronçons épars et distincts.

M. CARRICK: Je suis perplexe au sujet de la Partie III de la Première Annexe. En réponse à une question que j'ai posée, l'un des membres a dit que les compagnies mentionnées dans la Partie III de la Première Annexe, comme la *Canadian National Transportation Company*, sont déclarées ouvrages à l'avantage général du Canada en dehors de cette loi. Est-ce là une bonne interprétation ?

M. FULTON: Non. J'ai dit que la *Canadian National Transportation Limited* n'a pas besoin d'invoquer l'article 27 pour exploiter un service de transport routier. Elle possède ce pouvoir en vertu de son acte de constitution en société ou de sa charte.

M. CARRICK: C'est donc un ouvrage à l'avantage général du Canada.

M. FULTON: Oui.

Le TÉMOIN: Non.

M. FULTON: Alors elle obtiendrait ce pouvoir en vertu de la loi que nous discutons.

Le PRÉSIDENT: Je crois que nous allons maintenant entendre M. Coyne.

M. Coyne est l'avocat des Associations canadiennes de camionnage.

M. H. E. B. COYNE, Q.C. (Avocat des Associations canadiennes de camionnage): Après avoir écouté la lecture de l'amendement proposé par le ministre à l'article 18, nous n'entendons formuler aucune observation au sujet de cet article.

En ce qui concerne l'article 27, je désirerais tout d'abord qu'il soit bien entendu que nous n'avons aucune objection à ce que n'importe qui s'engage dans une entreprise de camionnage, à la condition que ces opérations soient assujetties à la juridiction provinciale. Nous disons cependant que l'article 27 permettra au National-Canadien d'établir et d'exploiter des services de camions et d'autobus sur les voies publiques et nous prétendons que toutes lignes de transport sur les voies publiques qui peuvent être établies par le National-Canadien en vertu de l'article 27 seront assujetties à l'alinéa 10 (a) de l'article 92 de l'acte de l'Amérique du Nord britannique et relèveront par conséquent de la juridiction fédérale et non pas de la juridiction provinciale.

L'alinéa 10 (a) en question est ainsi conçu :

“Lignes de bateaux à vapeur ou autres bâtiments, chemins de fer, canaux, télégraphes et autres travaux et entreprises reliant la province à une autre ou à d'autres provinces, ou s'étendant au delà des limites de la province.”

Le réseau des chemins de fer nationaux du Canada est formé en partie des chemins de fer de l'État, en partie des chemins de fer appartenant au National-Canadien et en partie des chemins de fer appartenant à des filiales du National-Canadien. Chacun de ces chemins de fer est une partie d'un système continu de chemins de fer exploités ensemble par la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada et reliant les provinces et, par conséquent, chacun de ces chemins de fer est assujetti à l'alinéa 10 (a) que je viens de citer.

Même une ligne de chemin de fer qui est toute entière dans une province et qui a été construite en vertu d'une législation provinciale devra, si elle est reliée au réseau du National-Canadien et si elle est exploitée par la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada, être assujettie à cet alinéa et à la juridiction fédérale. A ce sujet, j'aimerais citer un passage du jugement du conseil privé dans la cause de *Luscar Collieries v. McDonald* (1927) A. C. page 925; (1927) volume 4 D.L.R. page 86; volume 57, Causes des chemins de fer canadiens et du transport, page 399. Il s'agissait en l'occurrence de décider si une ligne de chemin de fer appelée *Luscar Branch* relevait de la juridiction fédérale. L'embranchement *Luscar* n'avait que quelques milles de longueur, il se trouvait entièrement dans la province de l'Alberta et avait été construit en vertu d'une loi provinciale. Il était relié avec le *Mountain Park Railway*, un autre petit chemin de fer provincial qui, à son tour, était relié à la voie d'une filiale de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada. En vertu d'une entente, le *Mountain Park Railway* et l'embranchement *Luscar* étaient exploités par le National-Canadien. Le conseil privé a décrété que, dans ces circonstances, l'embranchement *Luscar* était assujetti à l'alinéa 10 (a).

Voici ce qu'ont déclaré les honorables juges à la page 405 :

Leurs Seigneuries disent ceci à la page 405 (version anglaise) :

“Leurs Seigneuries partagent l'avis de M. le juge Duff, à savoir que le *Mountain Park Railway* et l'embranchement *Luscar* sont, dans les circonstances exposées ci-dessus, une partie d'un réseau continu de chemins de fer exploités ensemble par la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada et reliant la province de l'Alberta avec d'autres provinces du Canada. A leur avis, il est impossible de prétendre qu'un tronçon de ce réseau qui n'atteint pas la frontière de la province ne relie pas cette province avec une autre. S'il est relié avec une ligne qui est reliée elle-même avec une autre ligne dans une autre province, alors il est un chaînon d'une chaîne et il est à propos de dire qu'il relie la province dans laquelle il se trouve avec d'autres provinces.”

L'alinéa 10 (a) a naturellement trait à d'autres choses que les chemins de fer. Les services de transport routiers sont aussi assujettis à cet alinéa s'ils relient une province avec une autre ou d'autres provinces ou s'ils franchissent les limites d'une province. C'est ce qui ressort du jugement du conseil privé dans la cause du procureur général de l'Ontario v. Winner, (1954) A.C. page 541; volume 71, Causes des chemins de fer canadiens et du transport, page 225. Winner exploitait des autobus à moteur pour le transport des voyageurs et des marchandises de Boston à travers la province du Nouveau-Brunswick jusqu'à *Glace-Bay* en Nouvelle-Écosse. Le conseil privé a décidé que cette ligne d'autobus à moteur était assujettie à l'alinéa 10 (a) et, par conséquent, relevait de la juridiction fédérale. Le conseil privé a décrété en outre que l'entreprise en question était une et indivisible et que, en conséquence, la province du Nouveau-Brunswick ne pouvait défendre à Winner de prendre et de déposer des voyageurs exclusivement provinciaux, c'est-à-dire ceux qui accomplissaient le trajet dans les limites de la province.

Si l'article 27 du bill 351 est adopté, le National-Canadien aura le pouvoir d'établir des lignes de transport routier. Chacune de ces lignes exploitée "en liaison avec les services ferroviaires, sous leur gestion ou contrôle ou en remplacement de ces services" constituera une partie d'un réseau continu de transport exploité par la Compagnie des chemins de fer du Canada et sera un chaînon d'une chaîne comprenant en partie les chemins de fer et en partie des lignes routières et s'étendant d'un littoral à l'autre. Chacune de ces lignes routières sera, par conséquent, à proprement parler, un lien entre la province où elle est située et d'autres provinces et sera assujettie à l'alinéa 10 (a) de l'article 92 de l'acte de l'Amérique du Nord britannique. Il s'ensuit que ces lignes de transport routier seront assujetties à la juridiction du gouvernement fédéral et non à celle des provinces.

Je prétends donc que, si l'article 27 est approuvé, il aura pour effet d'accorder au National-Canadien une préférence indue à l'égard du trafic routier et de placer ses concurrents dans ce domaine dans une situation désavantageuse. Car le National-Canadien sera affranchi de tous règlements provinciaux, comme ceux qui exigent des voituriers de prouver que leur entreprise est nécessaire et en vue de la commodité publique avant d'obtenir la permission d'assurer le service de transport routier, ou des règlements régissant les droits perçus pour les services de transport. Cela ressort clairement du jugement de la Cour suprême du Canada rendu dans la cause *Beauport v. la Québec Railway* rapportée en 1948, à la page 16 du rapport de la Cour suprême et dans le volume 57, Causes des chemins de fer canadiens et du transport, à la page 245. Il ressort clairement du jugement de la Cour suprême du Canada dans cette cause que la Commission des transports du Canada n'a pas le pouvoir de statuer sur les tarifs exigés par le National-Canadien à l'égard du trafic routier.

Étant donné les effets prévus à la suite de l'approbation de l'article 27, je prétends respectueusement que cet article devrait être retranché.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Puis-je poser une question au témoin? Comme le gouvernement a proposé un amendement à l'article 27 et nous en a communiqué le texte—et je crois que M. Coyne l'a en sa possession—, considérerait-il que cet amendement présenté par le ministre ferait justice des objections qu'il a soulevées à ce sujet?

M. COYNE: Non.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): A votre avis, tout cet article devrait être retranché?

M. COYNE: C'est ce que nous prétendons.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Votre conviction que le chemin de fer jouirait d'un privilège injuste est fondée, les deux raisons que vous avez données, à savoir que le chemin de fer ne serait pas tenu d'établir que cette entreprise serait en vue de la commodité du public et que l'entreprise ne serait pas assujettie à la fixation des tarifs en vertu des règlements provinciaux ?

M. COYNE: Ce sont là deux arguments différents. Je ne m'y connais pas beaucoup en fait de règlements provinciaux, mais je sais que, dans certaines provinces, il y a des règlements de cette nature.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Cela signifie-t-il nécessairement que le public aura à en souffrir ?

M. COYNE: Il se peut que les concurrents en souffrent.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous n'avons qu'un seul sténographe aujourd'hui et, si vous n'avez pas d'objection, je crois que nous allons suspendre nos travaux jusqu'à 8 heures ce soir.

M. MONTGOMERY: Monsieur Coyne, puis-je poser une brève question ? Votre objection disparaîtrait-elle si on ajoutait l'alinéa suivant à l'article 27 :

"Tous les véhicules exploités en vertu de l'alinéa (a) seraient assujettis à la juridiction provinciale."

M. COYNE: Je crois qu'un tel alinéa serait *ultra vires*.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Comme vous avez suggéré que nous suspendions nos travaux, je suppose que M. Coyne sera encore ici à 8 heures ce soir ?

Le PRÉSIDENT: Oui.

## REPRISE DE LA SÉANCE

Le PRÉSIDENT: Nous allons nous remettre au travail. Les membres du Comité désireraient-ils poser d'autres questions à M. Coyne ?

M. JOHNSTON (*Bow-River*): M. Coyne a entendu la déposition de M. MacMillan au sujet des articles visant la sécurité que l'on voudrait ajouter au bill pour protéger les services. A la page 18 du bill, dans la Première Annexe, je note le nom "*The Canadian National Express Company*" et plus bas "*The Canadian National Transfer Company*, ainsi que les noms de plusieurs autres compagnies. Vous opposez-vous à ce que ces noms demeurent ? Croyez-vous que ces compagnies puissent exploiter un service de camionnage en vertu de cette rubrique ?

M. COYNE: Eh bien, mes instructions m'interdisent de faire des observations au sujet de l'article 18.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Je ne parle pas de l'article 18, mais de la page 17. Vous verrez que, dans la partie 1 de cette annexe, on mentionne certaines compagnies, par exemple la *Canadian National Express Company*.

M. COYNE: Oui.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Êtes-vous d'avis que les chemins de fer nationaux du Canada pourraient exploiter un service d'autobus en vertu de cette rubrique et jouir de tous les privilèges qu'ils désirent indépendamment de l'abrogation de l'article 27 ?

M. COYNE: Je ne le crois pas. L'annexe mentionne simplement les noms des compagnies. Si vous faites allusion à certains articles du bill, comme

l'article 18, alors, comme je l'ai dit dans ma déclaration d'ouverture, mes instructions m'interdisent de faire des observations au sujet de l'article 18. Nous n'entendons nous occuper que de l'article 27.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Par conséquent, vous n'avez aucun commentaire à formuler au sujet du service de cueillette que les chemins de fer assurent maintenant ?

M. COYNE: Oh, le service de cueillette et de livraison qui est mentionné ?

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Oui.

M. COYNE: Eh bien, les droits prélevés pour des services de ce genre sont considérés comme des droits de voiturage. Je ne sais si je me trompe, mais on a laissé entendre qu'il se pourrait que la National-Canadien n'ait pas le pouvoir de faire la cueillette et la livraison des marchandises. Je dois dire que c'est la première fois que j'entends soulever la question. Dans la Loi sur les chemins de fer, la définition des droits comprend les droits de voiturage et j'ajoute que, dans l'article 331 de la Loi sur les chemins de fer, il est aussi question de dispositions spéciales visant les taux de voiturage et autres droits, de sorte que, évidemment, les auteurs de la Loi sur les chemins de fer avaient l'intention de permettre aux chemins de fer de faire du voiturage, c'est-à-dire de cueillir et de livrer de la marchandise. La Commission des transports a été saisie d'un certain nombre de causes au sujet des droits de transport. On a toujours prétendu que les chemins de fer ne sont pas tenus de faire du voiturage, mais que, s'ils décident d'exercer ce commerce, ils ont droit d'exiger une rémunération pour leurs services, et cela veut dire qu'ils sont assujettis aux règlements visant les droits raisonnables et le traitement discriminatoire. Mais, au sujet de la question de savoir si un chemin de fer a le pouvoir de faire la cueillette et la livraison de marchandises, je n'ai jamais encore entendu d'observations à ce sujet. Il y a cinquante ans que les chemins de fer le font et, à ma connaissance, jamais la question n'a été soulevée.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Vous constaterez que, dans l'amendement qu'il a proposé à l'article 27, le ministre a omis les mots "peuvent exiger des redevances". Croyez-vous que cette omission a quelque importance, si les chemins de fer peuvent prélever des droits en vertu de la Loi sur les chemins de fer ? Cela ferait-il une différence quelconque si ces mots étaient retranchés de l'article 27 ?

M. COYNE: Ce ne serait pas une redevance aux termes de la Loi sur les chemins de fer, si je m'en rapporte à la décision de la Cour suprême dans la cause de Beauport. Vous ne parlez pas en ce moment du service de cueillette et de livraison ?

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Non, je parle des autres droits.

M. COYNE: A en juger par la cause de Beauport, la Commission des transports n'aurait pas le pouvoir statutaire de réglementer les droits fixés par le chemin de fer au sujet du trafic routier.

M. FULTON: Monsieur Coyne, la cause de Beauport a été décidée avant la cause de Winner, n'est-ce pas ?

M. COYNE: Oui.

M. FULTON: Je ne sais s'il s'agit de votre mémoire, mais on m'a fait tenir un mémoire rédigé par la *Canadian Trucking Associations Incorporated* et je suppose que votre mention de la cause de Beauport était un appendice à l'exposé que nous avons en ce moment.

M. COYNE: Il est question de la cause de Beauport à la dernière page, je crois.

M. FULTON: Oui, je le vois, je vous demande pardon, je n'avais pas fait attention. A titre d'avocat professionnel, auriez-vous l'obligeance de dire à un avocat amateur si, à votre avis, la décision rendue dans la cause de Beauport a été infirmée par la décision rendue dans la cause Winner?

M. COYNE: Je ne le crois pas. Je ne crois pas qu'il en soit question dans la cause Winner.

M. FULTON: Vous croyez donc pouvoir affirmer que, si l'article 27 est approuvé, le National-Canadien, en exploitant des services de camionnage et de transport par autobus, ne serait assujéti à aucun règlement?

M. COYNE: Non. Il se peut qu'en vertu de la Loi sur les véhicules à moteur qui a été adoptée à la dernière session du Parlement, certaines lignes puissent relever des pouvoirs provinciaux, mais, sauf erreur, cette loi ne s'applique présentement qu'à certaines provinces. Par exemple, elle ne s'applique pas à la province de Québec.

M. FULTON: Autant que je puisse comprendre la situation, elle n'a pas été proclamée non plus dans le Nouveau-Brunswick?

M. COYNE: Non, mais toutes les lignes que le National-Canadien projeterait d'établir en ce moment seraient-elles assujétiées à cette loi, car elles ne franchiraient pas les frontières provinciales, et, à mon avis, cette loi ne s'applique pas aux lignes qui ne franchissent pas les frontières provinciales?

M. CARRICK: Je me demande si nous pourrions entendre le représentant du ministère de la Justice sur ces points?

Le PRÉSIDENT: Pas encore; je crois que nous entendrons tout d'abord les représentants du ministère des Transports.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Les instructions qu'on vous a données de ne rien dire au sujet de l'article 18 sont-elles motivées par l'amendement dont nous avons été saisis aujourd'hui? Connaissez-vous déjà cet amendement et est-ce là la raison pour laquelle vous ne vous y opposez pas ce soir?

M. COYNE: Étant donné l'amendement qui a été proposé, mes instructions sont de ne faire aucune observation au sujet de l'article 18.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Parfait. Mais, en dépit de cet amendement et étant donné les cas que vous avez cités dans votre mémoire, l'article 27 laisse encore pleine liberté au chemin de fer.

M. COYNE: Cet article laisse sous la juridiction fédérale toutes les lignes de transport routier établies en vertu de l'article 27. C'est là mon avis, quelles que soient les autres dispositions de la loi.

L'hon. M. MARLER: Monsieur Coyne, cela est-il attribuable au fait qu'elles sont exploitées par le réseau de chemin de fer ou au fait que le pouvoir de les exploiter est accordé par le Parlement?

M. COYNE: C'est parce que ces pouvoirs sont accordés par le Parlement et que ces services routiers sont nommément en liaison avec les services ferroviaires ou en remplacement de ces services; ce qui fait que tout le réseau est exploité ensemble.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Vous prétendez, monsieur Coyne, qu'un service de cueillette et de livraison exploité en liaison avec le réseau de la *National Transportation Company* des chemins de fer nationaux ne relève pas du contrôle provincial?

M. COYNE: Je crois qu'il n'est pas assujéti à la législature provinciale. Il y a ici une précision à faire. Même un chemin de fer fédéral est assujéti dans une certaine mesure à la législation provinciale et même un service de transport routier fédéral serait assujéti aux règlements provinciaux en ce qui concerne la voie publique, par exemple, et, en ce qui concerne la vitesse des véhicules, les règlements qui exigent que les voitures roulent du côté droit de la route et le reste; mais ce sont là des questions d'importance secondaire.

L'hon. M. MARLER: Dois-je conclure de votre réponse que si les mots "En liaison avec les services ferroviaires sous leur gestion ou contrôle ou en remplacement de ces services..." étaient supprimés, votre opposition à l'article 27 disparaîtrait.

M. FULTON: Je vous demande pardon, mais l'acoustique est mauvaise et j'entends moins bien lorsque le son vient de votre direction que de l'autre direction.

L'hon. M. MARLER: Je vais parler plus fort. Monsieur Coyne, ai-je raison de déduire de ce que vous venez de dire que, si nous retranchons les mots "en liaison avec les services ferroviaires sous leur gestion ou contrôle ou en remplacement de ces services", votre opposition à l'article 27 disparaîtrait?

M. COYNE: Non monsieur. Ces mots limitent le nombre de services de camionnage et d'autobus qui peut être établi; mais, si ces mots étaient retranchés, la porte est toute grande ouverte. On pourrait désormais établir des services en liaison avec les chemins de fer ou en remplacement des chemins de fer.

L'hon. M. MARLER: Mais, il y a un moment, c'était justement ces mots essentiels qui donnaient à cet article le caractère fédéral dont vous avez parlé. En les retranchant il semble que nous revenions à notre point de départ. J'ai de la difficulté à comprendre. Il me semble que votre point de vue est qu'il est impossible, quels que soient les mots employés, de donner à la Compagnie du National ou à toute autre compagnie comprise dans le National-Canadien le pouvoir d'exploiter un service de véhicules à moteur en vertu de la juridiction provinciale.

M. COYNE: C'est ce que je prétends.

L'hon. M. MARLER: Votre attitude me paraît extrémiste. Vous prétendez en fait qu'il est impossible à un réseau de chemin de fer d'exploiter un service de véhicules à moteur sous la juridiction provinciale.

M. COYNE: Les chemins de fer détiennent un pouvoir général d'exploiter des services de véhicules à moteur n'importe où en vertu de l'article 27 et cela leur permettrait d'exploiter des services de véhicules à moteur en liaison avec le chemin de fer et de le relier avec un autre chemin de fer ou avec un tronçon du chemin de fer.

M. FULTON: Eh bien, monsieur Coyne, vous opposez-vous à ce que le Pacifique-Canadien exploite des services de véhicules à moteur?

M. COYNE: Pas le moins du monde.

M. FULTON: Alors, si le National-Canadien était en mesure d'exploiter des services de véhicules à moteur sur une base semblable à celle du Pacifique-Canadien...

M. COYNE: Il a maintenant ce pouvoir.

M. FULTON: Auriez-vous l'obligeance de préciser, car cette question m'intéresse beaucoup?

M. COYNE: Le Pacifique-Canadien possède une filiale qui exploite des véhicules à moteur sur les grandes routes et le National-Canadien en a une également. Les deux fonctionnent sur la même base.

L'hon. M. MARLER: Pourquoi la société mère ne pourrait-elle pas exploiter un service semblable ?

M. COYNE: Parce que, si la société mère possède des lignes de ce genre et les exploite en liaison avec le chemin de fer, alors elle tombe sous la juridiction fédérale et, par conséquent, ces lignes routières ne sont plus assujetties à la juridiction provinciale. Elles sont affranchies des règlements de la province, et elles ne sont pas assujetties à ceux du gouvernement fédéral.

M. FULTON: Eh bien, monsieur Coyne, voudriez-vous nous éclairer en nous expliquant la base sur laquelle le Pacifique-Canadien exploite ses services de véhicules à moteur d'une manière acceptable du point de vue des camionneurs. Pourriez-vous en même temps nous indiquer la base sur laquelle le National-Canadien pourrait faire la même chose d'une façon acceptable ?

M. COYNE: Je ne suis pas une autorité en ce qui concerne la façon dont le Pacifique-Canadien exploite ses véhicules à moteur, mais ce chemin de fer a une filiale et le National-Canadien en a une aussi. Les deux organisations font du transport par véhicules à moteur. Les pouvoirs de ces compagnies sont à peu près les mêmes. Elles sont sur le même pied à l'heure actuelle. Le présent bill modifiera cette situation du tout au tout.

M. FULTON: Est-ce là ce que vous prétendez, à savoir que, si nous retranschons l'article 27, les chemins de fer nationaux du Canada se trouveront dans la situation même qu'occupe le Pacifique-Canadien à l'heure actuelle ?

M. COYNE: Oui.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): En vertu de quelle loi le Pacifique-Canadien possède-t-il ces pouvoirs, est-ce en vertu de la Loi sur les chemins de fer ?

M. COYNE: Cette compagnie a été constituée en corporation par lettres patentes, si je suis bien renseigné.

M. NESBITT: Comment cette entreprise fonctionne-t-elle ?

M. COYNE: Je suppose qu'elle fonctionne en vertu de la Loi fédérale sur les compagnies. Je ne sais pas au juste.

M. FULTON: Puis-je vous poser une autre question ? Prétendez-vous que l'exploitation d'un service de transport par véhicules à moteur par le chemin de fer doit être assurée par une filiale plutôt que par la compagnie mère elle-même ?

M. COYNE: Tout dépend du genre de service de transport motorisé que vous établissez. Prenons, par exemple, le service de cueillette et de livraison; il y a au moins cinquante ans que le chemin de fer fait ce service. Il n'existe aucun doute au sujet du pouvoir du National-Canadien ou de tout autre chemin de fer qui exploite un tel service. Mais vous parlez de lignes de transport routier qui font un service régulier; du moins, je crois que c'est ce que vous voulez dire.

Nous ne nous opposons pas à ce qu'une filiale du Pacifique-Canadien ou du National-Canadien assure un tel service, car cette entreprise serait assujettie à la juridiction provinciale; mais nous nous opposons à ce que le National-Canadien jouisse de ce privilège spécial et unique, à savoir que la compagnie

mère effectuée elle-même directement ce service de transport routier. Nous prétendons que, si on fait cela, ce service sera assujéti à la juridiction fédérale et soustrait à celle de la province.

M. FULTON: En vertu de l'article 10 ?

M. COYNE: En vertu de l'alinéa 10 (a), article 92 de l'acte de l'Amérique du Nord britannique.

M. FULTON: Je vois.

L'hon. M. MARLER: J'ai un peu de difficulté à comprendre votre argument. Vous dites qu'en fait, en ce qui concerne le service de cueillette et de livraison, il ne fait aucun doute que les chemins de fer détiennent ce pouvoir.

M. COYNE: Personne ne l'a jamais contesté, à ma connaissance.

L'hon. M. MARLER: J'éprouve de la difficulté à comprendre pourquoi vous vous opposez à ce que nous disions qu'elle détient ce pouvoir en vertu de l'article 27.

M. COYNE: L'article 27 va beaucoup plus loin que cela. Non seulement il autoriserait les chemins de fer nationaux du Canada à exploiter un service de cueillette et de livraison, mais il leur permettrait d'établir une ligne d'autobus assurant un service régulier ou un service de camionnage. Cela est bien différent d'un service de cueillette et de livraison qui signifie que le chemin de fer prend les marchandises à l'entrepôt de l'expéditeur et les transporte à la station de chemin de fer d'où elles sont expédiées à l'entrepôt du consignataire. Mais c'est là la limite du service de cueillette et de livraison.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Pour revenir à la question de M. Fulton, vous avez déclaré, je crois, que le Parlement fédéral ne peut enlever cette autorité aux chemins de fer nationaux du Canada sans les laisser plus ou moins indépendants, c'est-à-dire sans que personne exerce une certaine juridiction sur lesdits pouvoirs. N'entrevoyez-vous pas un moyen de modifier l'article 27 de façon à permettre l'usage d'automobiles, qui pourraient assurer le service de cueillette et de livraison qu'on tolère depuis cinquante ans, dites-vous, et qui exclut cependant les pouvoirs additionnels que, d'après vous, cet article confère ?

M. COYNE: Si l'on ne vise que le service de cueillette et de livraison, pourquoi l'inclure dans cet article ? C'est inutile.

L'hon. M. MARLER: Ce n'est pas la seule chose.

M. LEBOE: N'est-il pas vrai qu'il existe un problème au sujet du service de soutien du trafic-voyageurs sur les lignes de chemin de fer, et que les compagnies de chemin de fer éprouvent de la difficulté à trouver un entrepreneur pour s'engager à voiturier des voyageurs sur les routes et que, par conséquent, lorsque les intéressés se présentent devant la Commission des transports, celle-ci leur dit: "Lorsque vous pourrez garantir un service, nous vous permettrons d'abandonner le service de voyageurs sur votre ligne de chemin de fer." Et s'il leur est impossible de trouver un entrepreneur, les chemins de fer se trouvent dans la position fâcheuse de ne pouvoir se soustraire aux lourdes pertes occasionnées par le service des voyageurs sur cette ligne particulière.

M. COYNE: Ces chemins de fer se trouvent exactement dans la même situation que tout autre chemin de fer, et ils ont leurs filiales. Ils peuvent certainement se rendre garants de ce que leurs filiales feront.

L'hon. M. MARLER: A mon sens, c'est un argument très boiteux que celui qui consiste à s'en remettre à d'autres pour faire ce qu'on doit faire soi-

même. Je ne puis m'empêcher de penser qu'il devrait être possible pour la Compagnie du National de faire elle-même ce qu'une filiale peut faire. C'est beau de dire que nous admettons que cette opération peut se faire par l'entremise d'une filiale, mais nous voulons qu'il soit admis que cela peut se faire par la compagnie mère elle-même.

M. COYNE: C'est justement cela qui, à mon avis, rangera cette opération sous la juridiction fédérale, tandis que les affaires des filiales relèvent de la juridiction provinciale. Si je comprends bien la politique du gouvernement, il ne tient pas à exercer de juridiction en ce qui concerne le trafic routier.

M. NESBITT: Je ne suis pas expert en ces matières, mais le Pacifique-Canadien, par exemple, a certainement, en vertu de sa charte, le pouvoir de détenir des intérêts dans d'autres compagnies. Par exemple, il est directement lié à la *Consolidated Mining and Smelting Company* et à d'autres compagnies du genre. Il a aussi le pouvoir de détenir des actions dans des filiales engagées dans des entreprises de camionnage et de transport. Les chemins de fer nationaux du Canada ont-ils le même pouvoir ?

M. COYNE: L'article 31 du bill leur accorde, je crois, les mêmes pouvoirs. En voici le texte: "La Compagnie du National peut, avec l'approbation du gouverneur en conseil, acquérir, détenir, garantir, nantir et aliéner des actions de capital, des obligations, billets, valeurs ou autres obligations contractuelles quelconques d'une compagnie de chemin de fer, ou d'une compagnie de transport, de navigation, de tête de ligne, de télécommunication" et le reste.

M. NESBITT: Il y a autre chose dans cet article:

"Ou d'une autre compagnie autorisée à faire des opérations se rattachant au fonctionnement d'un chemin de fer, ou des opérations qui, de l'avis du conseil d'administration, peuvent être faites dans l'intérêt de la Compagnie du National."

En d'autres termes, les chemins de fer nationaux du Canada ont seulement, en vertu de ce bill, le pouvoir de détenir des actions de capital dans des compagnies directement intéressées dans l'entreprise du transport. Cela ne nous ramène-t-il pas à l'argument selon lequel le National-Canadien pourrait ne pas avoir le moindre pouvoir de fonctionner. Cela nous ramène, au moins, à l'objection qui découle de l'alinéa 10 (a) de l'article 92 ? Si ces filiales ne peuvent être que des filiales pouvant exploiter un service d'autobus en même temps que le chemin de fer ou relativement au chemin de fer, cela n'aurait-il pas pour effet d'assujettir la filiale à l'alinéa 10 (a) ?

M. COYNE: Non.

M. NESBITT: Ou la compagnie est-elle elle-même une entité corporative ?

M. COYNE: C'est bien cela, ce sont des entités séparées.

M. LEBOE: Serait-il possible de modifier cet article, c'est-à-dire l'article 92 de l'acte de l'Amérique du Nord britannique, afin d'appliquer l'alinéa 10 (a) ?

M. COYNE: Non, je ne crois pas que cela serait possible. Je crois que ce serait une mesure *ultra vires*, si le Parlement canadien faisait cela.

M. FULTON: Que pensez-vous de l'amendement suivant ? Je ne sais si le gouvernement l'acceptera, mais c'est un amendement que je propose, puisque, si je comprends bien, les chemins de fer nationaux du Canada veulent mettre la compagnie mère en mesure d'exploiter leurs services soit par l'entremise de la compagnie mère soit par celle d'une subsidiaire, selon ce qui conviendra le mieux à leurs fins. Je comprends qu'ils ne désirent pas se trouver dans

une situation différente de celle de tout autre chemin de fer ou compagnie de transport routier. Je me demande si l'amendement suivant à l'article 27 serait acceptable :

“La Compagnie du National, par elle-même ou par l'entremise d'une filiale, sous réserve toujours des dispositions de la Loi sur le transport par véhicule à moteur, peut, en liaison avec les services ferroviaires sous sa gestion ou son contrôle, ou en remplacement de ces services, acheter, vendre ou louer des véhicules à moteur de toutes sortes et maintenir et mettre en service des véhicules à moteur sur des grandes routes au Canada ou ailleurs pour le transport du trafic.”

Les mots ajoutés ici sont les suivants : “par elle-même ou par l'entremise d'une filiale, sous réserve toujours des dispositions de la Loi sur le transport par véhicule à moteur.”

M. CAVERS: Ce service doit être assujéti à la loi en question, n'est-ce pas ?

L'hon. M. MARLER: Auriez-vous l'obligeance de me lire le texte encore une fois, monsieur Fulton ?

M. FULTON: Je vais le lire lentement. Je propose cela comme amendement. C'est une suggestion que je fais et je demande à M. Coyne s'il croit que ce serait acceptable :

“La Compagnie du National peut, par elle-même ou par l'entremise d'une subsidiaire . . .”

Je cherche à ménager la position de la Compagnie du National.

M. COYNE: Voudriez-vous en faire une filiale de chemin de fer ?

M. FULTON: Vous pouvez prendre n'importe quelle filiale que vous voudrez.

“ . . . sous réserve toujours des dispositions de la Loi sur le transport par véhicule à moteur . . .”

M. CAVERS: Avez-vous besoin de cela ? Même l'article actuel est assujéti à cette loi, n'est-ce pas ?

M. FULTON: Je n'en suis pas sûr. Voici comment je conçois le problème. L'année dernière, nous avons adopté la Loi sur le transport par véhicule à moteur et, cette année, nous édictons le présent bill et y incluons une déclaration portant que toutes les opérations de la Compagnie du National sont déclarées ouvrages à l'avantage général du Canada. Je propose, dans le but de rendre la chose plus claire, de préciser dans cet article que le droit d'exploiter un service de transport routier par véhicule à moteur est assujéti aux dispositions de la Loi sur le transport par véhicule à moteur. C'est tout. Je propose donc que l'article soit ainsi rédigé :

“La Compagnie du National peut, par elle-même ou par l'entremise d'une filiale, sous réserve toujours des dispositions de la Loi sur le transport par véhicule à moteur, et en liaison avec des services ferroviaires sous sa gestion ou son contrôle, ou en remplacement desdits services, acheter, vendre ou louer des véhicules à moteur de toutes sortes, et maintenir et mettre en service des véhicules à moteur sur des grandes routes au Canada ou ailleurs pour le transport du trafic.”

Si je comprends bien, ce n'est pas l'intention des chemins de fer nationaux du Canada d'exploiter un service routier de transport du trafic sauf sous la juridiction provinciale. M. Coyne ne s'oppose pas à ce qu'ils mettent en service

des véhicules à moteur sur les grandes routes, pourvu que ce soit aux mêmes conditions de juridiction provinciale que celles auxquelles sont assujetties les associations qu'il représente maintenant. S'il est possible d'atteindre cet objectif désiré, alors nous en sommes tous heureux.

L'hon. M. MARLER: M. Coyne a-t-il dit s'il accepte ou non cet amendement ?

M. COYNE: Cet amendement est tout aussi indésirable que l'article actuel; parce que, si la Compagnie du National établit un service de véhicule à moteur, elle sera affranchie de la juridiction provinciale.

M. FULTON: Elle ne le serait pas, si l'on spécifiait que cela doit se faire sous réserve des dispositions de la Loi sur le transport par véhicule à moteur ?

M. COYNE: Oh ! oui. Par exemple, le National-Canadien établit une ligne d'Hamilton à Brampton; cette ligne ne serait pas assujettie à la Loi sur le transport par véhicule à moteur.

L'hon. M. MARLER: C'est une opération qui se limite à une seule province. Prétendez-vous qu'elle ne serait pas assujettie à la juridiction provinciale ?

M. COYNE: Oui, je le prétends. Cette entreprise serait affranchie de la juridiction provinciale.

L'hon. M. MARLER: Je crois que nous pouvons probablement conclure que, à votre avis, il n'existe pas de méthode selon laquelle nous pouvons accorder à la Compagnie du National le pouvoir de faire ce que nous discutons en ce moment.

M. COYNE: Il n'y a aucune méthode de le faire, monsieur.

M. CARRICK: J'ai devant moi la Loi sur le transport par véhicule à moteur. L'article 3 (1) est ainsi conçu :

"3. (1) Lorsque, dans une province, la loi de la province exige un permis pour la mise en service d'une entreprise locale, nulle personne ne doit y exploiter une entreprise extra-provinciale, sauf si elle détient un permis délivré sous l'autorité de la présente loi."

Pourquoi cette disposition ne répondrait-elle pas exactement à cette situation ? Vous dites que toute correspondance routière créée par le National-Canadien est une entreprise locale et dans le sens que l'entend l'alinéa 10 de l'article 92 de l'acte de l'Amérique du Nord britannique. Cette loi, en effet, stipule qu'une telle opération nécessitera une autorisation de l'autorité locale en vertu de la Loi sur le transport par véhicule à moteur. Pourquoi ne s'appliquerait-elle pas ?

M. COYNE: Le Comité me permettrait-il de me procurer un exemplaire de la Loi sur le transport par véhicule à moteur ?

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Je crois que si cela se faisait et que si c'était la compagnie mère qui le faisait, cette dernière serait désignée comme "ouvrage à l'avantage général du Canada".

L'hon. M. MARLER: Cela est exclu spécifiquement en vertu de l'article 18. Cet article modifié spécifie que tous les ouvrages exploités en vertu de l'article 27 sont exclus de la déclaration qui les déclare à l'avantage général du Canada.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): En effet, parfaitement.

M. COYNE: A mon avis, les dispositions essentielles sur ce point se trouvent dans la Loi sur le transport par véhicule à moteur :

“Entreprise extra-provinciale” signifie un ouvrage ou une entreprise pour le transport de voyageurs ou de marchandises par véhicule à moteur, reliant une province à une autre ou à d'autres provinces, ou s'étendant au delà des limites d'une province.”

Mais je ne crois pas qu'un service routier reliant Toronto et Brampton est une entreprise pour le transport des voyageurs par véhicule à moteur reliant une province à une autre ou à d'autres provinces.

M. FULTON: Voulez-vous lire la définition d'une entreprise locale ?

M. COYNE:

“Entreprise locale” signifie un ouvrage ou une entreprise pour le transport de voyageurs ou de marchandises par véhicule à moteur, qui n'est pas une entreprise extra-provinciale.”

M. FULTON: Lisez maintenant l'article 3.

M. COYNE:

“Lorsque, dans une province, la loi de la province exige un permis pour la mise en service d'une entreprise locale, nulle personne ne doit y exploiter une entreprise extra-provinciale, sauf si elle détient un permis délivré sous l'autorité de la présente loi.”

Dois-je lire le paragraphe suivant ?

M. FULTON: Oui.

M. COYNE:

“La Commission provinciale de transport, dans chaque province, peut, à sa discrétion, délivrer à une personne un permis d'exploiter une entreprise extra-provinciale en pénétrant dans la province ou en passant à travers celle-ci, aux mêmes conditions et de la même manière que si l'entreprise extra-provinciale y exploitée était une entreprise locale.”

M. CARRICK: Si cette loi n'embrasse pas la situation que nous étudions, croyez-vous qu'il y aurait de la difficulté à amender la Loi sur le transport par véhicule à moteur afin d'y inclure une disposition visant cette situation ?

M. COYNE: Oui. Je ne crois pas qu'il serait possible de l'amender pour statuer sur cette situation.

M. GREEN: Si je comprends bien, à cause de l'alinéa (10) a) de l'article 92, un chemin de fer exploitant un service d'autobus de Toronto à Hamilton ne serait pas considéré comme une entreprise locale en vertu de la loi sur le transport par véhicule à moteur ?

M. COYNE: A mon avis, ce ne serait pas une entreprise extra-provinciale.

M. GREEN: Serait-ce une entreprise locale ? Je crois que ce sont là les mots qui sont employés.

L'hon. M. MARLER: Ce doit être l'une ou l'autre.

M. COYNE: Les entreprises locales ne sont pas visées par cette loi. Si je me souviens bien, le paragraphe 2 de l'article 3 dit ceci :

“... de la même manière que si l'entreprise extra-provinciale y exploitée était une entreprise locale.”

On pourrait ranger l'entreprise en question dans la même catégorie.

M. GREEN: Prétendez-vous qu'une province n'aurait pas l'autorité d'accorder un permis à un service de ce genre s'il était exploité par une compagnie de chemin de fer ?

M. COYNE: Je prétends que la compagnie de chemin de fer ne serait pas tenue de demander un permis.

M. FULTON: Mais, si vous accordez à la compagnie de chemin de fer l'autorisation d'exploiter une telle ligne sous réserve des dispositions de la Loi sur le transport par véhicule à moteur, il faudrait alors demander un permis, n'est-ce pas ?

M. COYNE: C'est un point assez douteux. Si vous avez un service d'autobus ou de camion qui franchit une frontière provinciale, alors il est possible que le service en question soit assujéti à cette loi. Mais, avant tout, je vois que certaines provinces, entre autres la province de Québec, ne sont pas atteintes par cette loi.

L'hon. M. MARLER: Le Nouveau-Brunswick, Terre-Neuve, l'Île du Prince-Édouard.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Vous voulez dire que, si nous assujétissons ces services à la loi en question, les dispositions de cette loi ne visent pas une situation de ce genre.

M. COYNE: Pas du tout, sauf qu'elles peuvent s'appliquer ici et là à l'un de ces services.

M. CARRICK: Il est évident que nous en sommes arrivés à un point où surgit une question de droit, et nous ne pouvons espérer la régler. Peut-être vaudrait-il mieux demander à un représentant du ministère de la Justice de nous expliquer ce point, après quoi nous nous occuperons des représentants du ministère des Transports.

L'hon. M. MARLER: En ce qui me concerne, j'aimerais à proposer que nous entendions les arguments que les associations d'autobus ou autres associations désireraient nous soumettre au sujet de cet article et, une fois que nous les aurons entendus, nous pourrions étudier les divers plaidoyers et décider si certain changement devrait ou ne devrait pas être apporté aux amendements que le Comité considère en ce moment.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Peut-être M. Coyne pourrait-il être rappelé pour nous donner une réponse.

M. CARRICK: Dans le cas que vous avez mentionné, où il s'agit d'un service d'autobus exploité entre Brampton et Hamilton, vous avez dit que ce ne serait pas une entreprise extra-provinciale au sens de la Loi sur le transport par véhicule à moteur.

M. COYNE: Oui.

M. CARRICK: Je croyais que vous aviez dit dans vos remarques d'introduction que toute ligne d'autobus dans une province qui serait reliée à un chemin de fer devient automatiquement un ouvrage ou une entreprise en vertu de l'article 92-A de l'acte de l'Amérique du Nord britannique et, partant, est assujéti à la juridiction fédérale.

M. COYNE: Oui.

M. CARRICK: Si elle n'est pas assujéti à la juridiction fédérale, pourquoi ne la considérerions-nous pas comme assujéti à la loi sur le transport par véhicule à moteur à titre d'ouvrage ou d'entreprise située dans une province ?

M. COYNE: Il y a deux lois différentes, et les termes employés pour décrire une entreprise extra-provinciale...

M. CARRICK: La rédaction n'est-elle pas la même que celle de l'acte de l'Amérique du Nord britannique ?

M. COYNE: Oui, sauf les mots "reliant une province à une autre" et le reste. C'est une entreprise pour le transport des voyageurs ou des marchandises par véhicule à moteur.

M. CARRICK: Oui.

M. COYNE: Vous ne pouvez certes pas dire qu'un service de transport entre Hamilton et Brampton relie l'Ontario et une autre province au moyen de véhicules à moteur. Même si ce service est exploité par un chemin de fer, il ne relie pas au moyen de véhicules à moteur.

M. LEBOE: A moins que la marchandise ne soit livrée d'un chemin de fer ou à un chemin de fer moyennant un seul droit de transport.

M. COYNE: Non, vous ne pouvez raisonner ainsi.

M. LEBOE: C'est un service exploité en liaison avec un chemin de fer?

M. COYNE: Pas du tout. Ce n'est pas une entreprise par véhicule à moteur reliant une province à une autre. Ce peut être, comme je l'ai laissé entendre au sujet de l'alinéa 10A, un système continu de transport formé en partie de chaînons routiers et de chaînons ferroviaires; mais ce n'est pas un service interprovincial au sens de la définition donnée dans la Loi sur le transport par véhicule à moteur.

LE PRÉSIDENT: Je crois que le moment est venu d'entendre M. Thompson, président de la *Canadian Motor Coach Association*.

M. GEORGE C. THOMPSON (*Président de la Canadian Motor Coach Association*): Monsieur le président, monsieur le ministre, messieurs les membres du Comité, la *Canadian Motor Coach Association* représente des compagnies d'autobus qui assurent le service sur les routes publiques d'un littoral à l'autre du Canada. Ces compagnies existent depuis 15 à 25 ans selon le territoire du Canada où elles sont à l'œuvre. Ces services d'autobus sont pour la plupart des opérations intra-provinciales. Ils ont aménagé des points de correspondance entre les lignes qui fournissent un service au public, non pas complètement dans les limites du Canada d'un littoral à l'autre, mais en grande partie, avec un bref détour à travers les États-Unis, de sorte qu'il est possible de voyager par autobus d'un océan à l'autre.

Ces opérations ont été organisées en vertu de l'autorité provinciale, la seule autorité existante jusqu'à ces dernières années sous laquelle les services d'autobus peuvent être organisés. Ces commissions provinciales exercent un contrôle rigoureux. Elles exigent que les services soient commodes et nécessaires avant de délivrer un certificat, des concessions ou des permis; elles exigent également que ces entreprises soient solvables. Ces entreprises sont tenues de respecter rigoureusement les tarifs établis et d'autres formalités d'ordre pratique.

Au cours de cette période, on peut dire que des opérations importantes se sont déroulées d'un littoral à l'autre. Le service régulier a fonctionné à peu près sans interruption pendant toute l'année. Telle est en résumé l'histoire de l'industrie du service d'autobus routier au Canada.

Le premier écueil réel qu'a rencontré l'industrie des autobus routiers au Canada a surgi de la décision rendue par le conseil privé dans la cause d'Israël Winner. Cette décision disait en substance que le transport routier au Canada dans les limites d'une province est une question qui relève des autorités fédérales et non des autorités provinciales. On peut dire également que la décision rendue dans la cause Winner décrétrait que le certificat détenu par un

voiturier alors en cause était invalide ou sans valeur. Du moins on peut le prétendre très sérieusement, et c'est une question qui a une certaine importance aujourd'hui dans l'ensemble du problème. Le gouvernement fédéral ne voulait pas accepter cette responsabilité et, après une longue consultation avec les provinces intéressées, la Loi sur le transport par véhicule à moteur, chapitre 59 des statuts de 1954, a été édictée. Le but de la loi, comme on l'a expliqué lorsque cette loi a été présentée sous forme du bill 474, était simplement de permettre d'exercer un contrôle et d'établir des règlements à l'égard du transport routier intra-provincial et international.

Il semblait que tout le problème des services d'autobus routiers et des opérations de transport au Canada avait été réglé. Ceux de nous qui venons des Maritimes—et je viens moi-même d'Halifax—connaissent l'histoire de ce qu'on appelle la cause Israël Winner, parce qu'en ces dernières années la *Canadian National Transport Company*, connue sous le nom de *MacKenzie Through Line*... Un événement surprenant et inattendu s'est produit au cours des trois dernières semaines lorsqu'un avis a paru dans les journaux d'Halifax du 11 mai à l'égard de la *Canadian National Transport Company* et des *MacKenzie Bus Lines*, annonçant qu'une séance publique serait tenue à Halifax le 20 mai afin de confirmer le certificat délivré à Israël Winner en juin 1948 et de faire disparaître en outre la condition mentionnée sur ledit certificat, à savoir qu'il ne pouvait prendre et laisser des voyageurs dans les limites de la province de la Nouvelle-Écosse.

Lors de l'audience on a éprouvé une certaine surprise d'entendre le représentant local de la *Canadian National Transport Company* prétendre, au sujet de ces choses, que la Commission ne pouvait refuser d'accorder un permis; que sa compagnie exploiterait simplement un service saisonnier; qu'elle n'était pas tenue de prouver qu'elle était solvable; et que la Commission ne pouvait rien faire pour supprimer la condition en question, car, en fait, c'est justement ce que la compagnie faisait et il n'y avait rien que la Commission pouvait faire pour l'empêcher d'exploiter un service de camionnage intra-provincial.

Il ressort des témoignages entendus à l'audience que, si un voyageur intra-provincial se trouve dans un autobus allant d'un point à un autre dans une province et qu'un voyageur intra-provincial prend l'autobus dans lequel il a un siège réservé, le voyageur local est obligé de descendre et de céder son siège à l'autre voyageur. Je mentionne ce cas parce que je crois qu'il met bien en lumière l'ensemble du problème que nous discutons maintenant, à savoir que le National-Canadien s'exprime d'une façon dans le bill 351 tandis qu'ici il s'exprime par l'entremise de sa filiale, la *Canadian National Transport Company*. Il fait une dernière tentative ou cherche à manœuvrer au moyen de la Loi sur le transport par véhicule à moteur. Je parle très sérieusement, car je sais que nous prenons tous ce problème au sérieux. Mais il m'est difficile de comprendre les commentaires donnés ici, qui signifient que le National-Canadien cherche à dissocier le problème d'avec la Commission des transports et de charger quelqu'un d'assurer un service lorsque nous voulons fournir une ligne.

L'industrie du transport au Canada persiste à maintenir un service déficitaire. Il est facile de prouver qu'elle a perdu au moins un demi-million de dollars dans ces dernières années en raison d'Israël Winner et de ses prédécesseurs. C'est une industrie essentiellement saisonnière et elle ne se rend à Halifax qu'en fin de semaine. Ce fut également une surprise d'entendre la *Canadian National Transport Company*, peut-être à tort, indiquer qu'elle entendait continuer à exploiter ce service cette année et que la seule raison d'être de cette séance,

c'était que la Commission des examinateurs ou Commission des services publics de la Nouvelle-Écosse agit comme commission du transport provincial, que la cause a été entendue et qu'il y a eu d'autres séances.

Aucune décision n'a encore été rendue dans cette cause, bien qu'on ait cherché à la régler au plus tôt. Je ne sais quelle sera la décision de la Commission. Nous pouvons imaginer l'effet, si elle décide qu'un nouveau certificat doit être délivré à la *Canadian National Transport Company* pour exploiter une entreprise interprovinciale, qui serait le prélude d'un service d'autobus routier d'un océan à l'autre au Canada. Nous prétendons que, si nous devons continuer d'assurer un service concurrentiel dans tout le pays avec des opérations interprovinciales, le public en souffrira; car la Commission provinciale, en accordant sagement une concession limitée, a décidé qu'il est préférable de contrôler toute cette opération que de permettre l'établissement d'un service contrôlé par plusieurs exploitants dont chacun possède des revenus limités.

La limitation du contrôle a trait au nombre de concessions ou de certificats accordés, mais il existe un contrôle en ce qui concerne le public, afin qu'on puisse compter obtenir d'eux un service régulier, contrôlé et satisfaisant.

Dans certains cas, il y a deux ou plusieurs services qui se trouvent dans une situation où, s'il leur est impossible de fournir un service efficace et bon au public, l'exploitant risque de perdre son certificat et se voir planter par quelqu'un d'autre. Au sujet du bill 351, de l'avis de la *Canadian Motor Coach Association*, c'est une bonne idée de chercher à refondre les différentes lois visant les chemins de fer nationaux du Canada, mais nous croyons qu'il n'existe pas de raison valable pour que la Compagnie du National ait la permission de faire des choses que ses filiales pourraient entreprendre. Lorsque le bill 351 a été introduit, ce point a été soulevé au sujet de l'article 92-A-10 de l'acte de l'Amérique du Nord britannique et on a cru que cela voulait dire que les chemins de fer nationaux du Canada visaient à circonvenir complètement l'intention de la loi sur le transport par véhicule à moteur en ce qui concerne l'obligation de s'adresser aux commissions provinciales. Qu'il me soit permis de dire en passant qu'il semble y avoir là une question de droit, à laquelle je me sens incapable de répondre, la question de déterminer si la loi sur le transport par véhicule à moteur délègue plein pouvoir aux provinces en ce qui concerne son administration, ou si elle prévoit simplement un arrangement qui permet aux provinces d'agir à titre de commission fédérale-provinciale du transport et d'appliquer la loi fédérale. Lorsqu'on pense à toutes ces choses en fonction de la possibilité que les chemins de fer nationaux du Canada, y compris la *Canadian National Transport Company*, puissent être des ouvrages à l'avantage général du Canada, il nous semble que toute la portée de la Loi sur le transport par véhicule à moteur serait annulée.

L'amendement qui a été proposé semble virtuellement éliminer toutes les objections que nous avons à l'égard du bill 351 modifié. Notre principale crainte est que, à moins d'ajouter quelque chose à l'article 27, il soit possible à sa filiale, la *Canadian National Transportation*, de mettre de côté les commissions provinciales et de se lancer dans une entreprise concurrentielle avec les exploitants provinciaux des services d'autobus et de détruire ainsi ce qui avait été édifié sous la surveillance des provinces à l'avantage du public aussi bien que des exploitants et des provinces. Ce double emploi est une chose que l'industrie du transport routier ne peut tolérer. L'attitude du National-Canadien, telle qu'elle a été exprimée fidèlement aujourd'hui par M. MacMillan, est une attitude que n'importe qui d'entre nous peut accepter sans aucune

inquiétude. Je crois que les opinions exprimées ici aujourd'hui, même si elles sont intéressantes et utiles, ne sont que des opinions. Une fois que la loi aura été adoptée, les intentions qui ont été exprimées ici ne seront plus le facteur le plus important. Ce qui comptera alors, ce sont les termes de la loi et les interprétations des cas en regard de l'acte de l'Amérique du Nord britannique, dont quelques-unes ont été mentionnées ici aujourd'hui.

Par conséquent, monsieur le président, en terminant mes remarques, je dois dire que, s'il existe un moyen qui permette à votre Comité de s'assurer que l'intention de la Loi sur le transport par véhicule à moteur sera respectée par tous les intéressés, nous estimons qu'il ne doit plus y avoir d'opposition de notre part.

LE PRÉSIDENT: Les membres du Comité ont-ils des questions à poser à M. Thompson.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): M. Thompson a déclaré que, s'il y avait quelque moyen qui nous permette d'appliquer l'article 27 à la *Canadian National Transportation*, il serait satisfait.

M. THOMPSON: Permettez-moi d'apporter une correction à ce que vous venez de dire, monsieur Johnston. Je n'ai jamais eu cette pensée. J'ai dit tout simplement qu'il devrait être possible d'ajouter quelque chose à l'article 27 afin de s'assurer que les actions des chemins de fer nationaux du Canada et (ou) de la *Canadian National Transportation*...

L'hon. M. MARLER: Je crois, monsieur Thompson, que nous devrions admettre cela sans discussion; car, après tout, nous parlons présentement de la Compagnie du National et de toute autre compagnie de chemin de fer qui en fait partie.

M. THOMPSON: Si vous voulez. Nous croyons que cet article devrait être limité, afin de forcer les chemins de fer nationaux de suivre les mêmes règlements que les autres compagnies et, dans le cas de celles-ci, lorsqu'il s'agit de transport intra-provincial, cela relève de la Loi sur le transport par véhicule à moteur qui a été adoptée l'année dernière. Cela signifie en fait qu'ils doivent faire exactement comme les exploitants provinciaux devant les commissions provinciales.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Croyez-vous que l'amendement que le ministre propose réglera ce problème?

M. THOMPSON: Je le crois, sous réserve de ce qui peut être fait en vertu de l'article 27 pour s'en assurer—par exemple, "sous réserve des droits des provinces" ou "sous réserve des lois provinciales" ou quelque autre disposition de ce genre.

A notre avis, il importe peu que ce soit le National-Canadien ou la *Canadian National Transportation* qui le fasse.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Je crois que vous avez entendu le ministre dire qu'il projetait d'apporter un amendement à l'article 27. Persistez-vous à prétendre que, même avec cet amendement, votre problème ne sera pas résolu, le problème que vous avez dans l'idée?

M. THOMPSON: Oui.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Il faudrait ajouter quelque chose?

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

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Avez-vous quelque suggestion à faire au sujet de ce qui pourrait être ajouté? Avez-vous quelque proposition à faire?

M. THOMPSON: La phraséologie qui nous a été proposée est, je crois, "sous réserve des lois des provinces"; mais cela n'est peut-être pas suffisant, si plus tard quelqu'un prétendait devant le tribunal que la Commission provinciale du transport, agissant sous l'empire de la Loi sur le transport par véhicule à moteur, avait agi en vertu d'un statut fédéral et que, par conséquent, la restriction ne s'appliquerait pas. Si on y ajoutait quelque disposition comme "sous réserve des droits des provinces", il se peut qu'une telle limitation ferait disparaître l'objection que j'ai mentionnée.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Vous seriez satisfaits d'un amendement qui viserait à cela ?

M. THOMPSON: Oui.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Mais vous n'avez pas de rédaction définitive que vous désireriez proposer au Comité ?

M. THOMPSON: C'est exact.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Monsieur Thompson, avez-vous une réponse à donner à l'argument de M. Coyne, à savoir que rien de moins qu'une abolition totale de l'article 27 ne donnera satisfaction ?

M. THOMPSON: J'admire M. Coyne et ses vastes connaissances dans ce domaine, mais je dois dire que je ne partage pas du tout son avis. Je ne m'oppose pas du tout à ce que le National-Canadien fasse ce que ses filiales font présentement, parce que c'est logique que le National-Canadien, vaste organisation qui possède plusieurs filiales, ait le pouvoir de faire ces choses.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Je crois que M. Green a proposé que la filiale soit assujettie aux dispositions de la loi dont nous avons parlé.

M. THOMPSON: Nous ne le croyons pas.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Vous n'êtes pas d'accord ?

M. THOMPSON: Non, nous croyons que l'article 27 se borne en quelque sorte à accorder des pouvoirs corporatifs à une société et il est raisonnable de penser qu'il devrait y avoir dans la loi visant le National-Canadien des termes et des dispositions qui lui permettent d'entreprendre ce qu'elle fait effectivement.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Basez-vous votre opinion sur un argument légal ou la basez-vous plutôt sur une question de bon sens ?

M. THOMPSON: Je base mon opinion surtout sur le bon sens et sur mes faibles connaissances juridiques.

M. FULTON: Il va de soi que le bon sens et la loi sont inséparables ?

Une voix: Pas toujours.

M. THOMPSON: Ainsi que je l'ai dit, je me base surtout sur le bon sens. Deuxièmement, à mon humble avis, une interprétation raisonnable des termes de l'acte de l'Amérique du Nord britannique donnerait à tous les pouvoirs le sens d'un droit.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Sur quoi vous basez-vous pour affirmer une telle chose ?

M. THOMPSON: Je dois dire que je ne me base sur rien. Je ne veux citer aucun cas particulier.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): J'aimerais bien que nous ayons le libellé exact de ce que vous avez dans l'idée afin de nous permettre de dissiper vos objections, car il semble que nous avons cherché en vain à nous tirer de cette

difficulté. Vous et M. Coyne ainsi que vos associations avez fait une étude approfondie de la question et vous êtes probablement mieux en mesure que la plupart d'entre nous—nous ne sommes pas des avocats—pour trouver la solution à ce problème. Même s'il vous faut quelque temps, j'aimerais lire un projet d'amendement à l'article 27 qui vous donnerait satisfaction.

M. THOMPSON: Nous voudrions bien tenter la chose, mais la difficulté pour nous vient surtout de ce que la question a deux aspects: celui du National-Canadien que nous discutons et celui de la *Canadian National Transportation* que nous ne discutons pas.

M. LEBOE: Quel effet les vues exprimées au cours de la discussion d'aujourd'hui auraient-elles sur les décisions des tribunaux?

L'hon. M. MARLER: Je crois qu'elles seraient très intéressantes, mais rien de plus.

M. GREEN: Si le National-Canadien obtient ce pouvoir, devra-t-il se présenter devant les commissions provinciales pour obtenir un permis tout comme doivent le faire à l'heure actuelle les compagnies de transport?

L'hon. M. MARLER: Exactement.

M. GREEN: Nous tendons tous vers le même objectif; il ne s'agit plus que d'une question de phraséologie.

L'hon. M. MARLER: Je le crois. Je vais vous poser une question, monsieur Green. Supposons que nous ajoutions à la fin de l'article 27 que le pouvoir accordé par cet article sera exercé sous réserve des droits des provinces, ou quelque chose comme cela. Quel serait l'effet de l'addition de ces mots à l'article 27 sans que nous les ajoutions aux articles 28 et 29 et à certains des autres articles du bill? A votre avis, en insérant ces mots dans un article et non dans l'autre, établirions-nous une différence odieuse entre les deux articles? Ne croyez-vous pas qu'en insérant dans un article les mots "à être exercé sous réserve des droits provinciaux" sans les insérer dans les autres, vous créeriez une distinction qui pourrait entraîner des difficultés?

M. GREEN: Je n'ai pas beaucoup étudié la question et j'hésite à exprimer une opinion, mais, à mon avis, en employant les mots "droits provinciaux", nous irions trop loin. Peut-être devrions-nous insérer une restriction énoncée comme suit: "Sous réserve de mesures législatives provinciales visant le contrôle du trafic motorisé et aussi sous réserve des dispositions de la loi fédérale sur le transport par véhicule à moteur". En insérant ces dispositions, vous éviteriez peut-être des difficultés.

M. FULTON: La réponse au point soulevé par le ministre n'est-elle pas que tous les autres articles du bill s'appliquent aux questions ferroviaires qui sont assujetties à la juridiction provinciale? Dans l'article 27, vous mentionnez tout à coup les voies publiques.

L'hon. M. MARLER: Les mots "voies publiques" n'y figurent pas.

M. FULTON: Mais nous autorisons la compagnie de chemin de fer à exploiter des véhicules sur les voies publiques. Or, en vertu de la Loi sur le transport par véhicule à moteur que nous avons adoptée l'année dernière, cette entreprise est assujettie à la juridiction provinciale. Par conséquent, en proposant l'addition des mots restrictifs suggérés par le ministre, il n'est pas question d'établir une distinction odieuse entre l'article 27 et les autres articles du bill. La chose est parfaitement logique, étant donné que c'est le seul article—du moins c'est le principal—où il est question de transport sur les voies publiques dans le présent bill.

L'hon. M. MARLER: J'allais proposer que, si personne ne désire formuler des observations au sujet des articles 18 et 27, nous les laissions en suspens pour le moment, en attendant que les chemins de fer étudient les opinions exprimées au cours de la séance d'aujourd'hui, et que nous passions à l'étude de l'article 19 et des autres articles du bill.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Y a-t-il d'autres opinions à entendre ?

L'hon. M. MARLER: J'ai dit que nous pourrions passer à d'autres articles si personne d'autre ne désirait parler . . .

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Cela changerait-il quelque chose à l'opinion de M. Thompson au sujet des opérations des compagnies de chemin de fer ? Il a exprimé l'opinion qu'il ne désire pas leur donner plus de pouvoirs qu'elles n'en ont maintenant, et qu'elles doivent se conformer aux lois provinciales.

M. THOMPSON: Je n'ai pas prononcé les premières paroles que vous m'attribuez, monsieur Johnston.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): J'ai dit cela parce que vous avez exprimé l'opinion que vous ne favorisez pas l'octroi de plus de pouvoirs aux chemins de fer qu'ils n'en ont présentement.

M. THOMPSON: Je n'ai pas dit cela. J'ai dit que les pouvoirs que leur accorderait l'article 27 devraient être exercés sous le contrôle de la juridiction des provinces.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Oui. Si nous laissions de côté l'article 27, atteindrions-nous l'objectif que vous avez en vue ?

M. THOMPSON: Très certainement.

M. HERRIDGE: Je crois que la proposition formulée par le ministre que nous passions à d'autres articles pendant que les chemins de fer étudient cette question est excellente.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Serait-il possible d'entendre le représentant du ministère de la Justice avant de terminer la séance ?

Le PRÉSIDENT: Il se peut qu'un autre témoin vienne déposer.

M. LEBOE: Croyez-vous que la Loi sur le transport par véhicule à moteur s'appliquerait à cette législation modifiée ?

M. THOMPSON: Je ne comprends pas ce que vous voulez dire.

M. LEBOE: Croyez-vous que la Loi sur le transport par véhicule à moteur s'appliquerait à la législation qui a été proposée avant que vous entendiez l'argument de M. Coyne ?

M. THOMPSON: Il m'est difficile de répondre parce que j'ai discuté cet argument avec un associé de M. Coyne hier soir et je différerais d'opinion avec lui à ce moment-là, de sorte que son argument ne m'a pas surpris aujourd'hui. Je respecte son opinion, mais je tire une conclusion différente.

M. LEBOE: Je vous remercie.

M. NOWLAN: Je me demande si M. Farebrother est ici.

Le PRÉSIDENT: Je l'attends; il représente M. Todd.

M. NOWLAN: M. Todd n'est pas ici, mais M. Farebrother devait venir pour le représenter.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Entendrons-nous le représentant du ministère de la Justice maintenant ?

L'hon. M. MARLER: Je crois qu'il vaudrait mieux remettre ce témoignage jusqu'à ce que nous sachions exactement quelle question nous allons aborder.

Le PRÉSIDENT: Article 19. Y a-t-il des questions à poser au sujet de l'article 19?

M. GREEN: M. MacMillan pourrait-il nous fournir une explication?

Le TÉMOIN: L'article 19 est une rédaction complètement nouvelle de l'article 18 de la loi de 1919 sur le National-Canadien. Il n'y a absolument aucun changement.

Le PRÉSIDENT: L'article 19 est-il adopté?

Adopté.

Le TÉMOIN: Il en va de même pour l'article 20. C'est la reprise de l'article 19 de la loi de 1919 sur le National-Canadien.

Le PRÉSIDENT: L'article 20 est-il adopté?

Adopté.

Article 21.

Le TÉMOIN: L'article 21 est exactement le même que l'article 14 (2) de la loi de 1933 sur le N.-C. et le P.-C.

M. NOWLAN: Je ne veux pas discuter inutilement, mais j'ai l'impression qu'il existe une légère différence entre l'article 21 du bill et l'article 14 (2) de la loi sur le N.-C. et le P.-C., parce que l'article 14 (2) de la loi sur le N.-C. et le P.-C. dit ceci:

"... ordonner, décréter et faire en sorte que..."

Pour une raison ou pour une autre, ces mots ont été laissés de côté.

L'hon. M. MARLER: Les mots "faire en sorte que".

M. NOWLAN: Oui. Je crois que les mots "faire en sorte que" sont très très importants en ce qui concerne le transport des marchandises et je me demande pourquoi on les a mis de côté dans le paragraphe 2. Celui-ci dit:

"ordonner, décréter et faire en sorte que..."

et le reste. L'expression "faire en sorte que" a été entièrement omise à l'article 21 tel qu'il figure dans le bill. N'en déplaise à M. MacMillan, je crois que ces mots ont un sens à quelque endroit qu'ils soient employés, mais surtout lorsqu'ils sont employés quand il s'agit de l'acquisition du trafic-marchandise. Je sais que quelqu'un d'autre prétendra que les mots "faire en sorte que" ont un sens douteux, mais je crois que ces mots devraient demeurer dans le texte et que nous devrions garder l'ancienne expression "ordonner, prescrire et faire en sorte que". J'aimerais aussi demander à M. MacMillan qu'est-ce qu'on fait dans le réseau du National-Canadien aujourd'hui pour ordonner et prescrire que cela se fasse; parce que, si vous consultez les chiffres fournis par le Bureau fédéral de la statistique, vous voyez que la chose a été entièrement négligée par ceux qui en ont la responsabilité. J'aimerais qu'il me fournisse un mot d'explication là-dessus.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Je note que la rédaction n'est pas la même. L'article 21 dit ceci:

"Toutes marchandises provenant du Canada, destinées à l'exportation par mer et consignées pour être transportées...", tandis que l'ancien article disait ceci:

"Toutes les marchandises destinées à l'exportation par mer, qui sont consignées en territoire canadien pour être transportées..."

Je crois qu'il y a une différence dans la signification entre "provenant" dans le premier cas et "destinées" dans le deuxième. En vertu de l'ancienne loi,

quelle que fût l'origine de ces marchandises, si elles étaient consignées dans les limites du Canada par un exportateur, elles étaient expédiées par un port canadien, tandis qu'en vertu du nouvel article, les marchandises elles-mêmes doivent provenir du Canada pour pouvoir passer par ce port canadien. Je crois qu'il y a là une restriction qui n'existait pas dans la loi originelle.

Le TÉMOIN: Puis-je répondre tout d'abord à la deuxième question. Il n'y a rien de sinistre dans la nouvelle rédaction. Nous avons cherché à exprimer le sens de l'ancien article 14 (2). A mon avis, cette rédaction convient mieux et elle décrit mieux que l'ancienne rédaction, et nous n'avons rien fait pour en changer la substance.

M. NOWLAN: Vous avez omis les mots "faire en sorte que".

Le TÉMOIN: Je vous l'accorde, et nous n'avons pas à nous excuser d'avoir omis les mots "faire en sorte que". A mon humble avis, cette expression n'ajoute rien au texte.

L'hon. M. MARLER: La construction grammaticale du texte laissait beaucoup à désirer.

Le TÉMOIN: Il s'agissait de lui donner une forme grammaticale correcte.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Que faites-vous de l'exemple que je vous ai donné?

Le TÉMOIN: Vous lui donnez un sens si restreint que l'article ne s'appliquerait plus qu'aux marchandises fabriquées seulement au Canada. Ce n'est pas là le sens que nous lui donnons. Il s'agit d'articles et de marchandises transportés en chemin de fer et dont l'expédition commence à l'intérieur du Canada. Naturellement, je dois vous faire observer que les cas où un chemin de fer—non pas seulement le National-Canadian mais tout chemin de fer—peut diriger le trafic sont rares. Le trafic-marchandises est presque entièrement acheminé par le destinataire ou le consignataire de façon à en obtenir la livraison la plus rapide.

M. NOWLAN: Voilà la raison pour laquelle je me suis opposé à l'expression "faire en sorte que". Je comprends parfaitement que le consignataire exerce un contrôle général sur la situation. Mais la loi, telle qu'elle est rédigée en ce moment, dit ce qui suit:

"Que le conseil d'administration"—ce qui est naturellement un pseudonyme—"doit ordonner et prescrire", et, comme M. MacMillan l'a déclaré, vous pouvez ordonner et l'expéditeur peut dire "Je le regrette, mais je vais l'acheminer par Portland (Maine)". Voilà la façon dont une énorme quantité de marchandises en provenance du Canada sont expédiées aujourd'hui. Je veux bien admettre que cela n'impliquerait pas un très lourd fardeau légal. Vous avez prétendu toute la journée que votre organisme est responsable envers le Parlement du Canada et je désire vous faire remarquer à vous-même ainsi qu'au ministre qu'il s'agit là d'une obligation que vous devriez assumer, et que vous ne devriez pas essayer—je ne prétends pas que vous le fassiez délibérément—de vous soustraire, à l'occasion, à cette responsabilité de chercher à diriger le trafic-marchandises vers les chemins de fer canadiens et les ports canadiens.

Je prétends que ces mots devraient être restitués à l'article. Ceci dit, je demanderais également à M. MacMillan de me dire ce que les administrateurs ont fait pour rendre justice à l'expression "ordonner et faire en sorte que", et à l'expression "ordonner et prescrire" qui se trouve dans le nouvel article. Qu'a fait le National-Canadian pour s'assurer que les marchandises

canadiennes ont été expédiées à des ports canadiens par voie des chemins de fer canadiens? Nous savons tous que le trafic a tellement diminué que la situation est devenue alarmante aux ports d'Halifax et du St-Laurent ainsi qu'à tous les ports canadiens de l'Est et de l'Ouest. Je crois que le National-Canadien devrait nous dire ce qu'il a fait pour donner suite à cet article dans le passé.

Le TÉMOIN: Je ne sais comment répondre à cette question. Je n'ai jamais été dans l'obligation d'y répondre jusqu'ici. Cette question a une portée assez générale. A mon avis, il faudrait lui consacrer une étude sérieuse pour être en mesure d'y répondre. Il s'agit d'un problème de transport-marchandises. Il me semble étrange que ce que vous avez en vue surgisse au cours d'une discussion portant sur la refonte de la législation.

M. NOWLAN: Vous l'avez exposée en toutes lettres dans l'article 21.

Le TÉMOIN: Je le regrette, mais il m'est impossible de répondre à cette question.

*M. Fulton:*

D. M. MacMillan pourrait-il nous dire s'il admet, indépendamment de ce qui a nécessité la suppression des mots "faire en sorte que", qu'il y a une différence subtile entre les mots "destinées à être exportées par mer et consignées pour être transportées par les chemins de fer nationaux" et les mots du texte originel, "destinées à être exportées par mer, qui sont consignées au Canada pour être transportées aux chemins de fer nationaux"? Il me semble que les mots "doivent provenir du Canada" diffèrent totalement des mots "doivent être consignées par l'intermédiaire des chemins de fer nationaux au Canada".

L'hon. M. MARLER: Le texte actuel est "consignées au Canada".

M. FULTON: Non.

L'hon. M. MARLER: C'est dans la loi.

M. FULTON: Vous voulez dire dans la loi actuelle?

L'hon. M. MARLER: Oui.

M. FULTON: La loi actuelle dit ceci:

"Le conseil d'administration doit ordonner et prescrire que toutes marchandises provenant du Canada, destinées à l'exportation par mer et consignées pour être transportées par les chemins de fer nationaux, du point d'origine ou entre ce point et la mer, seront, à moins que les expéditeurs de ces marchandises n'aient indiqué un autre acheminement particulier, exportées par la voie de ports maritimes canadiens."

L'hon. M. MARLER: Y a-t-il une différence entre "consignées au Canada" et "marchandises de provenance canadienne"?

M. FULTON: Je crois qu'il y a certainement une différence. Les marchandises provenant de l'extérieur du Canada pourraient être consignées au Canada pour être transportées par les chemins de fer nationaux du Canada; il faudrait alors que ces marchandises soient acheminées vers un port canadien. Mais, pour que les marchandises soient visées par les dispositions de l'article projeté, elles doivent provenir du Canada. A moins qu'on ait donné une interprétation juridique que nous ignorons au texte de l'ancien article, je suis convaincu qu'il y a une grande différence dans le sens.

L'hon. M. MARLER: Franchement, en ce qui concerne les mots "faire en sorte que", j'ai un peu de difficulté à voir comment on pourrait dire que le

conseil d'administration devra faire en sorte que toutes les marchandises fassent quelque chose. Il me semble que c'est là une façon de parler incorrecte.

Cependant, vu les observations qui ont été formulées, nous pourrions étudier cette question davantage et peut-être la réserver pour le moment.

*M. Johnston (Bow-River):*

D. Lorsque M. MacMillan a parlé de cet article et signalé qu'il était exactement le même que celui de l'ancienne loi, j'ai cru que cela voulait dire exactement ce qu'il a dit. Mais je suis un peu surpris d'entendre M. Nowlan prétendre qu'il y a une différence, et M. MacMillan hésite beaucoup à reprendre le même texte.—R. Pas du tout. Ce que j'aurais dû dire, si je ne l'ai pas dit—et je crois que je l'ai dit—, c'est que ce texte est censé être identiquement le même. Ce court article ne vise qu'à l'uniformité dans le langage employé dans toute la législation. Une demi-douzaine de juristes en ont préparé la rédaction; mais, malheureusement, il vous est présenté sous une forme que vous ne voulez pas accepter.

D. Pourquoi ne pas recourir au même texte et l'adopter tel quel?

L'hon. M. MARLER: Tout ce que nous faisons, c'est un travail de découpage et de collage.

M. GREEN: Il s'agit là d'une situation à laquelle on ne pourrait donner suite que par une mesure précise adoptée par les chemins de fer nationaux du Canada. Les Canadiens de l'Ouest s'intéressent beaucoup à cette question, quoique, d'après moi, elle présente plus d'importance pour les ports des Maritimes. M. MacMillan pourrait-il s'enquérir avant la séance de demain des mesures réelles prises par le National-Canadien pour s'assurer que cet article est appliqué? Il a dit qu'on ne pouvait rien faire pour persuader les expéditeurs à acheminer leurs marchandises par une voie particulière. . .

Le PRÉSIDENT: Pourrions-nous réserver cet article jusqu'à demain?

M. GREEN: (Un instant je vous prie). . . et que les expéditeurs acheminent leurs marchandises comme bon leur semble. Mais si partout au Canada vos agents ont reçu de la direction du National-Canadien des instructions précises "d'ordonner et de faire en sorte" et s'ils ne cessent de penser à cet article, il me semble que cet article aurait probablement quelque valeur. M. MacMillan pourrait-il nous donner son avis là-dessus demain?

Le PRÉSIDENT: Nous réserverons cet article jusqu'à demain.

L'hon. M. MARLER: M. MacMillan cherchera à se procurer ces renseignements, mais il se peut qu'il ne puisse les obtenir pour demain matin.

Le PRÉSIDENT: Article 22.

M. LEBOE: J'ai expédié des centaines de wagons de bois d'œuvre dans le passé et je prétends que l'un des plus grands avantages que nous ayons est d'indiquer par quelle voie la charge sera acheminée, qu'il s'agisse d'un long trajet ou d'une courte distance, et à quel endroit elle doit franchir la frontière. A mon avis, c'est là tout le nœud du problème et le reste n'est que peu de chose, car c'est là un avantage commercial appréciable, et je crois que M. MacMillan confirmera ce que j'avance.

Le TÉMOIN: Je ne voudrais pas avoir à répondre à cette question.

Le PRÉSIDENT: Nous réserverons l'article 21. Article 22.

*M. Green:*

D. Pourrait-on nous dire quelles mesures doivent être prises à l'heure ac-

tuelle pour la construction d'un embranchement, tout d'abord par un chemin de fer du gouvernement canadien et, en deuxième lieu, par le National-Canadien, et quelles sont les formalités requises en vertu de ce nouvel article?—R. Monsieur Green, j'espérais que la longue discussion que nous avons eue ce matin à ce sujet avait fait disparaître toutes vos difficultés sur ce point. La procédure actuelle qui s'applique à la construction d'embranchements est celle qui est prévue par l'article 20 de la Loi sur les chemins de fer nationaux du Canada et vous constaterez qu'en vertu de cet article, "avec l'approbation du gouverneur en conseil", il doit y avoir un décret du conseil et que, "sur tout tracé sanctionné par le ministre des Transports" (le ministre doit sanctionner le tracé), le chemin de fer peut "de temps à autre, construire et exploiter des lignes, embranchements et prolongements de chemins de fer de toutes sortes, à l'égard de la construction desquels, respectivement, le Parlement peut, par la suite, autoriser la dépense nécessaire ou la garantie d'une émission des valeurs de la compagnie".

Les termes sont dans la loi depuis le commencement. On a convenu que cela signifiait que les caractères et conditions essentiels sont l'aspect financier de la question. Le Parlement doit avoir autorisé soit la dépense nécessaire soit l'émission des valeurs de la compagnie et la garantie de la Couronne.

La procédure consiste à insérer dans le budget annuel un poste visant la construction projetée et ce budget est présenté au Parlement en temps opportun. Il est approuvé par la loi annuelle de financement et de garantie et les membres du Comité se rappellent que chaque année on leur présente une loi semblable.

La Loi sur le financement et la garantie accomplit deux choses. Tout d'abord elle autorise les dépenses projetées dans le premier article si ces dépenses sont conformes à l'article 20, et en second lieu, elle autorise l'émission de valeurs garanties, ce qui fait que nous réunissons effectivement les conditions différentes énoncées à la fin et maintenant en vertu du nouvel article.

D. Avant d'en finir avec la question de la procédure suivie en vertu de la loi existante, voulez-vous dire au Comité dans quel cas la compagnie de chemin de fer demande au Parlement de passer une loi spéciale? Par exemple, nous avons édicté une loi spéciale pour construire la ligne du lac Lynn et plusieurs autres. Apparemment, parfois vous procédez dans ces questions par une loi spéciale de ce genre, tandis que, dans d'autres cas, vous recourez simplement à la Loi sur le financement du National-Canadien. Quelle est la ligne de démarcation?—R. Ce sont précisément les lignes auxquelles j'ai fait allusion il y a quelques instants, les petites lignes industrielles, les lignes de peu d'étendue nécessaires pour desservir les industries. Elles appartiennent réellement à la catégorie des embranchements industriels. Là où nous projetons de construire ce qui deviendrait des embranchements, nous demandons invariablement l'adoption d'une loi spéciale autorisant ladite construction.

D. Très bien. Il n'y a pas de règle rigide.—R. Non, il n'y a pas de règle inflexible que je sache. Je dirais que la norme ordinaire est une ligne qui entre dans la catégorie de cinq ou six milles de longueur.

D. Pourriez-vous poursuivre et expliquer la procédure qui sera de rigueur en vertu du nouvel article?—R. En vertu de ce nouvel article, (Désirez-vous que j'en fasse la lecture?) à peu près les mêmes formalités sont prévues qu'en vertu de l'article 20, sauf cette exception que, si l'embranchement ou le prolongement de ligne ne dépasse pas six milles en longueur, nous ne sommes pas

tenus d'obtenir l'approbation du Parlement avant la dépense ou la garantie de valeurs.

D. Certains de ces prolongements sont très coûteux. Je crois que la ligne de Kitimat coûte environ un million de dollars le mille.

L'hon. M. MARLER: Je ne crois pas qu'il en coûte autant que cela.

M. GREEN: Non. Mais cela signifie que le chemin de fer pourrait s'engager pour plusieurs millions de dollars sans obtenir l'autorisation du Parlement.

Le TÉMOIN: Naturellement, nous parlons en ce moment des embranchements industriels, embranchements destinés à desservir l'industrie, et je dois vous dire que nous ne construisons pas d'embranchements pour desservir une industrie à moins que nous ne puissions obtenir une garantie de trafic en retour ou à moins que l'argent ne soit déposé sur la table comme cela arrive en bien des occasions. Le fait demeure qu'une construction de cinq ou six milles de voie pourrait entraîner des dépenses assez considérables, sans toutefois atteindre le chiffre dont vous avez parlé. La ligne de Kitimat a 40 milles de longueur.

*M. Green:*

D. Quarante-six milles.—R. Il ne faut pas oublier que cette ligne traverse un pays très accidenté. La situation à envisager ici n'est pas la même du tout. Il s'agit ici d'un pouvoir qui serait employé pour construire de courtes lignes en vue de desservir une usine située à peu de distance peut-être de la ligne principale ou près d'une autre ligne de chemin de fer.

D. Eh bien, pourquoi les chemins de fer nationaux du Canada ne seraient-ils pas assujettis aux dispositions de la Loi sur les chemins de fer en ce qui concerne les embranchements tout comme le sont les autres chemins de fer du Canada?—R. Nous avons longuement parlé de cela ce matin. A mon avis, la raison c'est qu'au début on a décidé qu'il ne pouvait en être ainsi. Je ne puis vous dire à quoi pensait le gouvernement d'alors, mais c'est la décision qui a été prise.

D. Le nouvel alinéa 1 b) donnerait-il aux chemins de fer le pouvoir d'inclure dans le budget qui doit être présenté au Parlement le montant qui serait nécessaire pour construire une ligne de 50 milles de longueur par exemple?—R. Peut-être, mais le Parlement ne donnerait pas son autorisation.

D. D'après la nouvelle rédaction...—R. C'est exactement la même rédaction que celle de l'ancien article.

D. Je le sais; mais, d'après cette rédaction, n'auriez-vous pas, en vertu de cet article, le pouvoir de construire n'importe quelle ligne que vous désiriez? Cet article ne se limite pas aux embranchements. La Loi sur les chemins de fer vise seulement les embranchements, mais le présent bill dit "lignes, embranchements et prolongements de chemins de fer". Si je comprends bien l'article 22, vous pourriez construire une ligne de 50 milles de longueur ou même de 100 milles ou même de 150 milles en vertu de cet article. Y a-t-il des restrictions légales?

L'hon. M. MARLER: Je crois, monsieur Green, que l'article prescrit clairement que, si les lignes, embranchements ou prolongements n'excèdent pas six milles de longueur, vous pouvez vous dispenser de l'approbation du Parlement en ce qui concerne la construction ou le financement. Mais, si la voie doit dé-

passer six milles de longueur, l'alinéa *b*) stipule que la dépense nécessaire ou l'émission des valeurs doit être autorisée par le Parlement.

M. GREEN: Oui, l'alinéa *b*) ne renferme pas de restriction, de sorte que l'on pourrait construire n'importe quelle ligne qu'on voudrait, quelle qu'en soit la longueur.

L'hon. M. MARLER: S'il en est ainsi en vertu de cet article, il en était de même en vertu de l'article 20 de la Loi sur les chemins de fer nationaux du Canada.

M. GREEN: C'est parfaitement vrai. Mais est-ce une bonne chose de laisser à la compagnie une telle latitude?

L'hon. M. MARLER: Je ne crois pas que la latitude soit aussi grande que cela. Je crois que le Parlement a un contrôle virtuel en autorisant la dépense ou en autorisant spécifiquement l'exécution d'un nouveau projet.

M. GREEN: Quoi qu'il en soit, la compagnie de chemin de fer a pour ligne de conduite de faire passer une loi spéciale du Parlement pour toutes les lignes qui sont en fait des lignes nouvelles.

L'hon. M. MARLER: Je crois qu'il en a été ainsi en ces dernières années.

*M. Green:*

D. A-t-on l'intention de changer cette ligne de conduite?—R. Nous ne la changerions pas, parce que nous tenons à trouver dans une loi un certain passage qui stipule que le Parlement a déclaré: "Vous pouvez construire une ligne du lac Loon à la rivière Loon", par exemple.

D. En vertu de cet article, c'est ce que le ministre des Transports peut dire?—R. Non, il ne le peut pas. C'est le Parlement qui doit le dire. Je ne suis pas bien au courant de la procédure parlementaire, mais je crois que, si le Parlement dit "Vous êtes par la présente autorisés à faire la dépense suivante . . ."—et cette dépense est mentionnée dans une loi officielle, ce qui constitue une façon pour le Parlement de s'exprimer—ou si le Parlement a accordé une charte autorisant une construction, c'est toujours le Parlement qui parle et c'est en vertu d'un acte du Parlement que nous construisons.

D. Oui, mais je veux parler des lois spéciales, comme la loi visant Kitimat ou la loi visant le lac Lynn. Voilà les cas dont je veux parler. En vertu de cet article,

"Avec l'approbation du gouverneur en conseil et sur tout tracé sanctionné par le ministre des Transports, la Compagnie du National peut construire, maintenir et exploiter des lignes, embranchements et prolongements de chemins de fer,

- a) si la ligne, l'embranchement ou le prolongement n'excède pas six milles de longueur, et
- b) dans tout autre cas, si le Parlement a autorisé, quant à la construction de cette ligne, de cet embranchement ou de ce prolongement, la dépense nécessaire ou la garantie d'une émission de valeurs de la Compagnie du National."

Cela donne au ministre le pouvoir de dire qu'il y aura un chemin de fer de Terrace à Kitimat.—R. Il n'aura pas ce pouvoir si le Parlement—et je souligne le mot "Parlement"—n'a pas autorisé la dépense nécessaire ou la garantie de valeurs de la Compagnie du National, et c'est ce que nous demandons au Parlement de dire dans la loi spéciale qui est passée. Cela constitue réellement une

invitation au National-Canadien de demander l'adoption d'une loi spéciale pour autoriser la construction d'une ligne allant de Loon-Lake à Loon-River, par exemple.

D. Vous n'avez pas l'intention d'abandonner la ligne de conduite suivie jusqu'ici?—R. Aucunement.

D. Quelle est la situation des chemins de fer du gouvernement canadien par rapport à celle du National-Canadien?—R. Eh bien, comme je l'ai dit, monsieur Green, le pouvoir accordé aux chemins de fer du gouvernement canadien est le pouvoir du ministre. C'est là le pouvoir du National-Canadien. La construction par le National-Canadien est visée par l'article 22. Si le ministre décidait d'entreprendre une certaine construction pour prolonger les voies des chemins de fer nationaux du Canada, il le ferait sans aucun doute en invoquant la Loi sur les chemins de fer de l'État.

D. Quelle est la ligne de conduite suivie en vertu de la Loi sur les chemins de fer de l'État pour la construction d'embranchements ou de nouvelles lignes ou prolongements?—R. Voulez-vous que je vous lise l'article pertinent de la loi? C'est l'article 8 de la Loi sur les chemins de fer de l'État. En voici le texte:

“8. (1) Avec l'autorisation du gouverneur en conseil, le Ministre peut ériger, faire, construire, exploiter et utiliser des voies latérales ou des embranchements du chemin de fer qui n'excèdent en aucun cas six milles de longueur pour

- a) relier une cité, une ville, un village, une manufacture, une mine, une carrière de pierre ou d'ardoise, un puits ou une source, à la grande ligne du chemin de fer ou à un de ses embranchements,
- b) fournir au commerce des facilités accrues, ou
- c) transporter les produits de cette manufacture, de cette mine, de cette carrière, de ce puits ou de cette source.

(2) Le Ministre et ceux qui agissent sous ses ordres possèdent et exercent, pour chacun de ces objets, tous les pouvoirs qui leur sont conférés à l'égard de la ligne principale; et toutes les dispositions de la présente loi qui peuvent s'appliquer aux prolongements, s'étendent et s'appliquent à toute voie latérale ou ligne d'embranchement de chemin de fer.

(3) Si l'embranchement ou la voie latérale n'excède pas un mille de longueur, le Ministre peut construire cet embranchement ou cette voie latérale sans arrêté en conseil; et s'il construit ainsi un embranchement ou une voie latérale qui ne dépasse pas un mille de longueur, toutes les dispositions de la présente loi qui peuvent s'appliquer aux prolongements, ainsi qu'il est ci-dessus mentionné, s'appliquent également de la façon susdite.”

D. Comment s'arrange-t-on pour faire approuver par le Parlement la dépense nécessaire dans le cas d'embranchements des chemins de fer nationaux du Canada?—R. Vous voulez parler de la construction par le ministre? Je ne puis répondre à cela, car je ne le sais pas.

L'hon. M. MARLER: Aucun pouvoir statutaire n'est accordé au ministre des Transports pour dépenser de l'argent en vertu de cette loi. L'argent doit être voté par le Parlement pour cette fin, et il faut toujours en revenir à l'autorisation du Parlement.

M. GREEN: Dans le cas des lignes dépassant six milles de longueur, a-t-on l'habitude de s'adresser à la Chambre pour obtenir une autorisation spéciale ?

L'hon. M. MARLER: Il n'y a pas assez longtemps que je suis ministre pour pouvoir répondre à cette question.

*M. Fulton:*

D. Je crois que vous nous avez dit ce matin, monsieur MacMillan, que toutes ces lignes ont été construites par les chemins de fer nationaux du Canada.—  
R. C'est ce que je crois.

D. Sauf erreur, la ligne de conduite du chemin de fer à l'avenir consistera à exploiter l'un ou l'autre de ces embranchements en vertu du nouvel article 22 ?  
—R. Parfaitement.

D. Même si ce sont des embranchements du chemin de fer du gouvernement canadien ?—R. Des embranchements, oui. Dans des régions comme celles que dessert l'*Intercolonial*, si une industrie désirait obtenir une voie latérale pour ses besoins, je ne sais pas si le fait que cette voie pourrait avoir un demi-mille, un quart de mille ou 200 verges de longueur aurait pour résultat de déterminer si elle appartient aux chemins de fer du gouvernement canadien ou aux chemins de fer nationaux du Canada. Ce problème n'a pas beaucoup d'importance à quelque endroit que ce soit. Mais il s'agit d'un service rendu à une industrie. Les embranchements qui sont reliés aux chemins de fer du gouvernement canadien ont été en fait construits en vertu de lois spéciales et l'exemple le plus récent que je puisse rappeler est le prolongement construit pour relier Barraute à Kiask-Falls. Je crois que cette voie a à peu près 60 milles de longueur et nous en avons construit 40 milles. Le projet a débuté sous le régime du Transcontinental. Ce sont les chemins de fer nationaux du Canada qui ont été autorisés à faire cette construction et c'est cette compagnie même qui a construit cette ligne.

D. Que doit faire le Pacifique-Canadien, monsieur MacMillan, pour construire une ligne excédant six milles de longueur ?—R. Comme je l'ai dit, monsieur Fulton, je n'aime pas à parler des affaires du Pacifique-Canadien. Je ne voudrais rien dire qui eût pour résultat d'engager cette compagnie, et du reste je ne suis pas au courant de ses coutumes.

D. Quelles seraient les conditions prescrites par la Loi sur les chemins de fer ou tout autre statut qui lieraient le Pacifique-Canadien sous ce rapport ?

L'hon. M. MARLER: Il est parfaitement clair qu'en vertu de la loi sur les chemins de fer, le Pacifique-Canadien peut construire des lignes allant jusqu'à six milles de longueur avec l'approbation de la Commission des transports; mais, comme je l'ai dit au Parlement l'autre jour, en ce qui concerne les embranchements de leurs lignes principales, à l'ouest de Callender en Ontario, la compagnie peut construire sans aucune autorisation.

M. FULTON: Une voie allant jusqu'à six milles de longueur ?

L'hon. M. MARLER: Non. La limite de six milles ne s'applique pas et la compagnie n'a pas besoin de la permission de la Commission des transports si elle désire construire des embranchements de sa ligne principale à l'ouest de Callender. Cela est le résultat d'un accord entre le gouvernement canadien et le chemin de fer du Pacifique-Canadien au cours du siècle dernier.

M. FULTON: Pour construire une ligne de plus de six milles à l'est de Callender, faut-il qu'ils s'adressent au Parlement ?

L'hon. M. MARLER: Non. Ils n'ont qu'à s'adresser à la Commission des transports.

M. GREEN: Il s'agit de lignes de plus de six milles, n'est-ce pas ?

M. FULTON: J'essaie d'établir la situation relative des deux compagnies.

L'hon. M. MARLER: S'il s'agit d'une ligne de plus de six milles, il faut l'approbation du Parlement.

*M. Fulton:*

Abstraction faite de la situation à l'ouest de Callender, si cet article est adopté, le Pacifique-Canadien se trouvera dans une situation plus concurrentielle, n'est-ce pas ?

L'hon. M. MARLER: Les situations respectives des deux compagnies ne seront pas identiques, mais elles seront passablement semblables.

M. FULTON: Mais le Pacifique-Canadien a besoin d'une loi spéciale, tandis que le National n'a besoin que d'un vote du Parlement.

L'hon. M. MARLER: C'est là une différence. L'autre différence, c'est que, dans un cas, il faut une approbation par décret du conseil et, dans l'autre cas, une approbation de la Commission des transports. Mais les deux chemins de fer se trouvent dans une situation passablement semblable.

M. FULTON: Examinons maintenant le paragraphe (2) de l'article 22 qui se lit comme suit:

“Un exemplaire de chaque plan et profil, concernant un chemin de fer achevé, doit être déposé au bureau de la Commission.”

Cela suppose-t-il l'approbation antérieure de la Commission ?

L'hon. M. MARLER: Non.

Le TÉMOIN: Quand une ligne projetée doit traverser une grande route, nous demandons l'approbation de la Commission. Quand la ligne est complétée, nous déposons les plans et profils en conformité du paragraphe (2), qui est une reproduction exacte de la disposition qui était en vigueur antérieurement.

M. FULTON: Le Pacifique-Canadien doit d'abord obtenir l'approbation de la Commission, tandis que le National-Canadien n'a qu'à déposer un plan de sa ligne quand le travail est complété. Est-ce exact ?

Le TÉMOIN: Avec la restriction que le ministre a mentionnée.

M. FULTON: Je parle en ce moment de lignes situées à l'est de Callender.

Le PRÉSIDENT: L'article 22 est-il adopté ?

M. FULTON: Non. Je ne comprends pas pourquoi les deux chemins de fer ne sont pas mis sur un pied d'égalité en ce qui concerne la nécessité d'obtenir l'approbation de la Commission des Transports.

L'hon. M. MARLER: Le National-Canadien est un organisme de la Couronne, tandis que le Pacifique-Canadien ne l'est pas.

M. FULTON: Très bien. Mais le National-Canadien est la propriété du public et, s'il devait s'adresser au Parlement pour obtenir une approbation ou un permis, vous pourriez dire que nous substituons l'autorité du Parlement à celle de la Commission. Mais, si je suis bien informé, le National-Canadien n'a pas à s'adresser au Parlement et n'a besoin que d'un décret du conseil, tandis que le Pacifique-Canadien doit s'adresser à la Commission des Transports et obtenir son approbation. Les deux chemins de fer ne sont donc pas sur un pied d'égalité.

L'hon. M. MARLER: Non, mais ils sont dans une situation passablement semblable.

M. FULTON: Il me semble que vous introduisez ici une nouvelle disposition légale. Cette clause de six milles est nouvelle.

L'hon. M. MARLER: Nous l'avons toujours dit.

M. FULTON: Pourquoi mettez-vous les deux chemins de fer dans une situation différente? Pourquoi ne pas obliger le National-Canadien à s'adresser à la Commission des Transports pour obtenir son approbation?

L'hon. M. MARLER: Nous ne croyons pas qu'on doive l'y obliger.

M. FULTON: Pourquoi pas?

L'hon. M. MARLER: Parce que c'est un organisme de la Couronne et je ne crois pas, pour cette raison, qu'il doive s'adresser à un autre organisme de la Couronne pour obtenir son approbation.

M. FULTON: Je n'accepte pas ce principe.

L'hon. M. MARLER: Nous sommes dans un pays libre.

Le PRÉSIDENT: L'article est-il adopté?

M. FULTON: Non.

Le PRÉSIDENT: L'article est-il adopté?

M. FULTON: Non.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous autre chose à ajouter?

M. FULTON: Je n'ai rien à ajouter. Je suis prêt pour le vote.

Le PRÉSIDENT: Que tous ceux qui sont en faveur de l'adoption de l'article 22 veuillent bien lever la main.

M. FULTON: Je demande que le vote soit enregistré.

Le PRÉSIDENT: Le vote ayant été pris à main levée, je déclare que l'article 22 est adopté à la majorité des voix.

Il est dix heures. Le Comité s'ajourne maintenant jusqu'à 10 h. 30 demain matin.

VENDREDI 3 juin 1955,  
10 h. 30 du matin.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous sommes en nombre. J'ai été prié de vous annoncer que nous suspendrons nos travaux à une heure, que la reprise de la séance aura lieu à 3 h. 30 dans la salle 368 et la séance du soir à huit heures, s'il y a lieu, dans la salle 368 également. On m'a prié aussi de suspendre la séance à cinq heures et, si nous ne pouvons pas finir nos travaux à dix heures précises, de siéger un peu plus longtemps et de finir la besogne afin que les membres qui désirent retourner chez eux demain puissent le faire.

Nous en sommes à l'article 23, mais je crois que nous pourrions peut-être terminer l'étude de l'article 21 avant de commencer celle de l'article 23.

M. GREEN: M. Nowlan est intéressé à l'étude de l'article 21 et il n'est pas encore arrivé.

L'hon. M. MARLER: Je crois que nous pourrions remettre à plus tard l'étude de l'article 21. Nous pourrions attendre d'avoir reçu l'amendement annoncé.

M. GREEN: Et l'article 18?

L'hon. M. MARLER: En effet. Et nous pourrons ensuite passer à l'autre article. Je crois que nous pourrons distribuer des copies de l'amendement dans une demi-heure.

Le PRÉSIDENT: Article 23.

M. GREEN: Monsieur le président, je désire exprimer une opinion au sujet de l'article 23. C'est l'article qui accorde aux Chemins de fer nationaux du Canada le pouvoir de faire des ententes avec d'autres chemins de fer, pour mettre des trains en commun, par exemple, ou pour faire des contrats de fusion, excepté, évidemment, avec le Pacifique-Canadien. Toute fusion avec cette Compagnie est expressément exclue. Je me demande s'il ne serait pas possible d'introduire dans cet article une disposition en faveur des employés des chemins de fer nationaux du Canada qui perdent leur emploi par suite d'une fusion. Je désire attirer l'attention sur le fait que, dans l'article 17 de la Loi sur le National-Canadien et le Pacifique-Canadien, qui traite de mesures, plans et arrangements coopératifs entre les deux chemins de fer, il y a une disposition de ce genre qui se lit comme suit: . . .

L'hon. M. MARLER: Quel est le document que vous citez en ce moment ?

M. GREEN: L'article 17.

L'hon. M. MARLER: De quelle loi ?

M. GREEN: De la Loi sur le National-Canadien et le Pacifique-Canadien. Je vais vous donner lecture du dernier tiers du premier paragraphe de cet article:

Elle leur prescrit en outre, chaque fois qu'elles en viendront ainsi à une entente, de tâcher d'inclure, au moyen de pourparlers avec les représentants des employés visés, une disposition faisant partie de leurs mesures, plans ou arrangements ou autres accords, et pourvoyant à la répartition équitable et raisonnable, entre les employés des chemins de fer nationaux et des chemins de fer du Pacifique, respectivement, des emplois qui peuvent découler de la mise en œuvre de ces mesures, plans ou arrangements.

Telle est la disposition inscrite dans la loi pour venir en aide aux employés qui auraient à souffrir d'un arrangement coopératif.

Je rappelle cette disposition parce que, au cours des deux derniers mois, il s'est produit sur la côte du Pacifique une situation qui, à mon avis, est extrêmement injuste à l'égard des employés du National-Canadien. Quand le Grand Tronc Pacifique construisit sa ligne principale, il en fixa le terminus à Prince-Rupert. C'était là un port du Grand Tronc Pacifique. Il devait faire la concurrence à Vancouver et il fut aménagé comme un port régulier du Grand Tronc quand les Chemins de fer nationaux du Canada absorbèrent le Grand Tronc Pacifique. Prince-Rupert devint automatiquement le port du National-Canadien et continua de l'être depuis cette date.

L'aménagement du port entraîna l'établissement d'une ligne de navigation faisant le service entre Prince-Rupert et Vancouver. Ce service a été en activité depuis près de cinquante ans et Prince-Rupert a toujours été considéré comme un port du National-Canadien et le service de navigation côtière à cet endroit était surtout un service du National-Canadien.

Or, cette année, pour une raison ou pour une autre, les dirigeants du National-Canadien à Montréal ont décidé de confier le service de cette ligne côtière à un vaisseau du Pacifique-Canadien. Je vous prie de noter qu'on a conclu un arrangement par lequel ce vaisseau fera le service pour les deux com-

pagnies, mais que les employés du National-Canadien qui faisaient le service sur le Prince-Rupert, qui a été mis de côté, ont été congédiés ou que, du moins, un bon nombre l'ont été et que d'autres ont dû accepter des réductions de grade. Les capitaines, par exemple, ont dû accepter des situations de deuxième ou troisième officier. Un un mot, ce service, du moins à ce qu'il me semble, est remis intégralement au Pacifique-Canadien.

Cette question a été discutée au Comité sessionnel des chemins de fer et de la marine marchande dont l'État est propriétaire. Permettez-moi de nous citer un passage qui se trouve à la page 199 des témoignages. M. Donald Gordon, interrogé par M. Fulton, déclare :

Il n'est pas juste de dire qu'il y a eu une mise de services en commun. C'est plutôt une entreprise coopérative entre le National-Canadien et le Pacifique-Canadien . . .

En d'autres termes, cet arrangement ne tombe pas sous l'article de la Loi sur le National-Canadien et le Pacifique-Canadien qui concerne la mise en commun des lignes. C'est un arrangement distinct et ces hommes ne sont pas protégés par la disposition contenue dans l'article 17 de la Loi sur le National-Canadien et le Pacifique-Canadien.

A la page 200, M. Gordon ajoute :

"Après notre entente avec le Pacifique-Canadien l'équipage du vaisseau qui fera le service commun . . ."  
qui, comme je l'ai fait remarquer, est un vaisseau du Pacifique-Canadien . . .  
. . . sera fourni par le Pacifique-Canadien". Et plus loin :

"Tout ce que je puis dire, c'est qu'il y a là des services concurrentiels où ces hommes peuvent trouver de l'ouvrage . . ."

En d'autres termes, il appartient aux hommes de se trouver eux-mêmes un emploi . . .

"C'est là une interruption de service et non une cessation d'emploi. Nous n'avons pas d'emploi semblable à donner à l'équipage du Prince-Rupert et nous avons donné à ces employés un avis raisonnable. C'est là une autre indication qu'il n'y a pas cessation d'emploi mais simplement interruption de service. Je désire vous rappeler, cependant, qu'il y a d'autres services de navigation sur la côte de la Colombie-Britannique."

Cette déclaration signifie que les hommes en question ont tout simplement été priés de se trouver une situation dans une autre compagnie.

M. Fulton: Est-ce que les bureaux de votre compagnie ont été mis à contribution pour aider ces gens à se trouver un autre emploi et y ont-ils réussi ?

M. Gordon: Non, pas d'une façon officielle."

Tout d'abord, permettez-moi de vous dire que je regrette grandement que les Chemins de fer nationaux du Canada aient jugé à propos d'abandonner ce service. Je désire vous faire remarquer que le Prince-George continue à faire du cabotage au cours des mois d'été, mais le National-Canadien a cessé de faire le service continu dans son propre port de Prince-Rupert. Je crois qu'il y a là une injustice grave envers les employés dont quelques-uns ont 35 ou 36 ans de service pour le National-Canadien. Il n'y a pas de personnes plus compétentes que ces employés pour faire le service côtier sur la côte du Pacifique. Ils ont une longue expérience de ce trajet difficile et on les force maintenant à se

trouver un nouvel emploi à bord d'un autre vaisseau ou à accepter une diminution de grade qui comporte, dans certains cas, une diminution de salaire de 100 à 200 dollars par mois. Je suis donc d'avis qu'on devrait introduire dans un article comme l'article 23 du présent bill une disposition semblable à celle que j'ai mentionnée et qui se trouve à l'article 17 de la Loi sur le National-Canadien et le Pacifique-Canadien. Autrement les employés du National-Canadien peuvent être congédiés et laissés à leurs propres ressources pour se trouver un autre emploi.

Je ne sais pas comment il faudrait rédiger cet amendement, mais j'espère que le ministre étudiera la possibilité d'introduire dans la Loi un amendement de ce genre. Vous ne pouvez pas vous attendre à maintenir le moral du personnel à un haut degré si vous ne lui accordez pas une protection de ce genre. Je le répète: Ce qui est arrivé sur la côte du Pacifique a été un choc sérieux pour les employés des vaisseaux du National-Canadien et leur a causé une grave injustice.

L'hon. M. MARLER: Monsieur le président, je suis absolument certain que les dirigeants du National-Canadien ont autant de peine à laisser partir leurs vieux employés que les membres de ce Comité en auraient s'ils étaient eux-mêmes des employeurs de main-d'œuvre. Mais je ne crois pas que l'on puisse soutenir que, par le seul fait qu'un chemin de fer est un chemin de fer de l'État, il doit garder ses employés quand la situation des affaires ne justifie pas leur emploi.

M. GREEN: Non, mais le point sur lequel je désire attirer l'attention est le suivant. Je vois par le témoignage de M. Donald Gordon que l'équipage du nouveau vaisseau est exclusivement composé d'employés du Pacifique-Canadien. Pourquoi l'entente ne contenait-elle pas une disposition selon laquelle la moitié de l'équipage se composerait d'employés du National-Canadien? Pourquoi les employés du National-Canadien ont-ils été tout simplement mis de côté pendant que les employés du Pacifique-Canadien obtenaient l'emploi?

L'hon. M. MARLER: Je suppose, monsieur Green, que c'est tout simplement parce que le vaisseau était un vaisseau du Pacifique-Canadien. Je crois qu'il est plutôt logique que ce vaisseau continue d'employer un équipage du Pacifique-Canadien. Je ne veux ni défendre le Pacifique-Canadien ni dire que cette compagnie n'avait pas le droit de garder son équipage, mais je crois que l'arrangement qui a été conclu était raisonnable, en dépit du fait qu'il semble avoir produit des résultats malheureux pour les employés du National-Canadien.

M. GREEN: Mais puis-je signaler le fait que le vaisseau du Pacifique-Canadien sera rebaptisé et exploité comme vaisseau appartenant aux deux compagnies, et cependant le personnel ne comprendra pas d'employés du National-Canadien.

L'hon. M. MARLER: Le fait que le vaisseau changera de nom ne changera pas le fait que son ancien équipage est probablement celui qui est le plus compétent pour continuer de faire le service à son bord. Je désire ajouter que je ne crois pas que ce soit un temps propice pour discuter ce sujet; car, si M. Green veut bien examiner l'article 23, il verra qu'il ne se rapporte pas à des situations analogues à celles dont il vient de parler. M. MacMillan pourrait peut-être nous expliquer la portée de l'article 23.

M. N. J. MacMillan, C.R., Vice-président et avocat général du National-Canadien, est rappelé:

La meilleure façon d'expliquer l'article 23 est peut-être de faire une com-

paraison avec les lois précédentes. Le paragraphe (1) n'a pas d'équivalent dans la loi actuelle. Jusqu'ici, pour assurer à des compagnies de chemin de fer filiales le droit de passer sur des voies ferrées d'une autre compagnie, il fallait conclure un arrangement formel de passage. En d'autres termes, le vice-président de l'exploitation d'une région devait signer un contrat deux fois: une première fois au nom d'une compagnie et une deuxième fois au nom de l'autre. Il fallait passer par cette procédure. Il s'agissait d'un seul et même train. Nous proposons donc par le paragraphe (1) que n'importe laquelle de nos filiales ait le droit de passer sur les voies d'une autre filiale et cela en vertu d'un statut. C'est là le seul élément nouveau de tout l'article 23. Le paragraphe (2) est le même que l'ancien article 23 avec, en plus, les dispositions de l'article 14 du chapitre 11 de la loi de 1928.

Les paragraphes (3) à (10) ne sont qu'une reproduction de l'article 23 de la Loi des Chemins de fer nationaux du Canada, de l'article 14 du chapitre 11 de la Loi de 1928 que j'ai mentionné plus haut et de l'article 10 du chapitre 32 de la Loi de 1929. Ces paragraphes et, en général, tout l'article 23 concernent la fusion et la coordination des divers organismes qui composent l'ensemble du National-Canadien. Cet article ne s'applique pas aux ententes qui pourraient être conclues avec d'autres compagnies, car vous constaterez que les contrats visés par cet article sont ceux qui sont mentionnés aux alinéas (a) et (b) du paragraphe 2. L'alinéa (a) spécifie qu'il s'agit des contrats entre deux ou plusieurs compagnies comprises dans les Chemins de fer nationaux et l'alinéa (b) vise les contrats entre une compagnie comprise dans les Chemins de fer nationaux et une compagnie que le gouverneur en conseil agréé ou désigne à cette fin.

Cet article ne vise pas les arrangements qui pourraient être conclus entre le Pacifique-Canadien et le National-Canadien ou d'autres compagnies du National-Canadien.

M. GREEN: Non, monsieur MacMillan, ce n'est pas là le texte de la loi. La loi se lit comme suit:

(2) (b) entre une compagnie comprise dans les Chemins de fer nationaux et une compagnie que le gouverneur en conseil agréé ou désigne à cette fin.

Or, le gouverneur en conseil peut désigner à cette fin le New York Central ou toute autre ligne de chemins de fer et, évidemment, il peut désigner aussi le Pacifique-Canadien, car, à l'article 10, il est mentionné expressément qu'il n'y aura pas de fusion avec le Pacifique-Canadien et, si cet article 10 a quelque utilité, il indique qu'en vertu de l'alinéa (b) du paragraphe 2 il est possible de conclure une entente de compromis avec le Pacifique-Canadien ou, évidemment, avec toute autre compagnie.—R. Je dois m'excuser, Monsieur Green, de ce que la réponse que j'é vous ai donnée il y a un instant était trop générale. Le genre d'entente avec le Pacifique-Canadien que j'ai à l'idée, et qui n'est pas visé dans le présent article, est une entente concernant le trafic-marchandises.

C'est une entente qui ne concerne pas les voies ferrées et il n'est pas atteint du tout par les dispositions du présent article. L'article est assez large pour comprendre le Pacifique-Canadien si c'est une compagnie désignée par le gouverneur en conseil et, pour me servir des exemples que vous avez cités, il est possible de conclure des ententes avec le Pacifique-Canadien et le New York Central sur les questions énumérées au paragraphe (3). Il n'y a que la fusion mentionnée à l'article (10) qui soit exclue.

D. Le seul chemin de fer avec lequel vous ne puissiez réaliser une fusion est le Pacifique-Canadien. Vous pouvez vous fusionner avec n'importe quel autre chemin de fer en vertu du présent article.—R. Je suppose qu'il faudrait que ces autres chemins de fer aient été désignés préalablement par le gouverneur en conseil.

D. En réalité le paragraphe (5) déclare :

“une compagnie agréée ou désignée aux termes de l'alinéa (b) du paragraphe (2) a le pouvoir et la capacité de conclure le contrat.”

En d'autres termes le bill stipule catégoriquement que, si le gouverneur en conseil désigne le New York Central, ce chemin de fer a le pouvoir de conclure un contrat en vertu du paragraphe (5), n'est-ce pas?—R. Je crois qu'il en est ainsi et que la même chose serait vraie d'un organisme créé par le Canada; mais je ne sais pas si cet article donne le même pouvoir à une compagnie provinciale ou à une compagnie américaine. Quoiqu'il en soit, c'est là une disposition de la loi et il en est ainsi depuis de nombreuses années.

D. Eh bien! l'entente avec le Pacifique-Canadien au sujet du service côtier entre Vancouver et Prince-Rupert aurait pu être conclue en vertu du présent article, n'est-ce pas? Ce serait cet article qui accorderait l'autorité de conclure une pareille entente?—R. Je ne le crois pas, monsieur Green.

D. Quelle est donc la législation qui vous accorderait le pouvoir de conclure cette entente?—R. Je crois que ce pouvoir découle des pouvoirs généraux qu'a la compagnie d'administrer ses affaires. Il ne s'agit pas ici d'une entente concernant l'emploi de voies ferrées. Je désire établir ce point d'une manière claire. En tout cas, l'entente a bel et bien été conclue.

D. Ainsi, l'alinéa d) du paragraphe (3) accorde le pouvoir de passer des contrats d'intérêt à demi. Est-ce que la portée de cet alinéa n'est pas assez vaste pour comprendre une entente au sujet de l'emploi de vaisseaux?—R. Oui, s'il s'agissait d'une opération ferroviaire, car les ententes visées dans le présent article et les articles cités à ce sujet se trouvent tous dans la Loi sur les chemins de fer et cette loi, évidemment, vise les opérations d'un chemin de fer en tant que chemin de fer.

D. Mais où est-il dit que cet article limite ce pouvoir aux opérations ferroviaires?—R. Je ne sache pas qu'il y ait une restriction en termes explicites, mais il est question des chemins de fer et des pouvoirs des chemins de fer en vertu de la Loi sur les chemins de fer.

D. Mais, outre l'alinéa d), qui autorise la passation de contrats, il y a l'alinéa b) qui autorise

l'achat, la vente ou la location du chemin de fer ou de l'entreprise, en totalité ou en partie, de l'une ou l'autre des parties au contrat.

Or, le service maritime est une partie de l'entreprise des deux compagnies. Assurément l'article en question a une portée assez grande pour autoriser la passation de contrats du genre de ceux que j'ai mentionnés.—R. Je ne crois pas que l'article ait une aussi grande portée, monsieur Green. Je ne crois pas que l'entente dont il est question pourrait être conclue en vertu de l'article 23. Mais je pense que cela ne fait aucune différence.

D. Supposons que vous passiez une entente au sujet de l'usage d'un chemin de fer. Par exemple, supposons que vous faites une entente avec le *Pacific Great Eastern Railway* en Colombie-Britannique. Cette entente tomberait sûrement sous les dispositions de l'article 23, n'est-ce pas?—R. Oui, je crois qu'il en serait ainsi.

D. Eh bien! quelle protection auraient les employés du National-Canadien dans le cas d'une exploitation commune de ce genre?—R. Je ne crois pas qu'ils aient une protection statutaire. Cette question est très générale. Il est difficile d'y répondre. Vous avez dit: "Si l'on passe une entente avec le *Pacific Great Eastern*". Je ne sais pas quel genre d'entente vous avez en vue. Si c'était une entente en vertu de laquelle le National-Canadien prendrait charge du *Pacific Great Eastern*, ce serait le *Pacific Great Eastern* qui devrait voir au bien-être de ses employés. Si, au contraire, le *Pacific Great Eastern* prenait à sa charge un secteur du National-Canadien ou une partie quelconque de son entreprise, ce serait le contraire. Il faudrait que votre exemple soit plus précis. Mais le fait est que je ne connais aucune protection statutaire pour les employés d'un chemin de fer à l'exception des dispositions de la Loi du National-Canadien et du Pacifique-Canadien.

D. Au début de mes remarques, je vous ai cité l'article de la Loi du National-Canadien et du Pacifique-Canadien qui contient des dispositions pour la protection des employés. Pourquoi ne pourrait-on pas insérer une disposition semblable dans l'article 23?

L'hon. M. MARLER: Pourquoi une telle disposition n'a-t-elle pas été introduite tout d'abord, monsieur Green? En effet, ce que nous discutons en ce moment, c'est une législation qui a été discutée à l'époque où la Loi sur le National-Canadien et le Pacifique-Canadien a été adoptée.

M. GREEN: C'est que, quand la Loi sur le National-Canadien et le Pacifique-Canadien fut adoptée, les seuls employés visés étaient les employés des deux compagnies. Je viens de citer un fait qui s'est produit cette année, une entente nouvelle de mise en commun de deux services sur la côte du Pacifique, qui a eu pour effet de mettre sur le pavé des employés du National-Canadien.

L'hon. M. MARLER: Dois-je comprendre, monsieur Green, que vous proposez d'introduire dans ce bill une disposition selon laquelle toute personne qui perdrait son emploi par suite d'une fusion serait assurée d'un emploi ou d'un salaire pendant sa période de chômage?

M. GREEN: Non, je ne demande pas cela du tout. Je dis que, lorsqu'il y a une entente pour mettre des services en commun, les employés du National-Canadien devraient être assurés d'une part raisonnable des emplois dans le nouveau système d'exploitation. C'est tout ce que je demande et je crois que cela pourrait s'obtenir en insérant dans le bill une disposition semblable à celle qui se trouve dans l'article 17 de la Loi sur le National-Canadien et le Pacifique-Canadien.

*M. Campbell:*

D. J'aimerais demander à M. MacMillan quels arrangements ont été faits entre le National-Canadien et le Pacifique-Canadien au sujet de l'emploi de leurs lignes? Par exemple, si le Pacifique-Canadien passe sur vos voies ferrées, il doit le faire en vertu d'une certaine entente. Peut-il prendre du trafic-marchandises sur vos lignes de chemin de fer et pouvez-vous en faire autant sur les siennes?—R. Ces questions sont régies par des ententes particulières dans chaque cas. Il n'y a pas de formule rigide. Certaines de ces ententes sont des contrats de passage, d'après lesquels il n'y a qu'une cession du droit d'employer la voie ferrée. Dans ces cas, l'usager n'a que le droit d'employer la voie ferrée de la compagnie propriétaire jusqu'à un certain point d'une région sans avoir aucun droit de transport dans ce secteur. Il y a d'autres contrats de passage

qui accordent à l'usager certains droits limités d'effectuer du transport et, enfin, il y a des contrats où l'usager possède les mêmes droits que le propriétaire en ce qui concerne le transport dans le secteur qui fait l'objet de l'entente.

On rencontre souvent ce dernier type d'entente dans les endroits où on a eu recours aux dispositions de la Loi sur le National-Canadien et le Pacifique-Canadien parce que les deux compagnies possédaient des lignes parallèles très rapprochées et qu'on en a abandonné une pour que les deux chemins de fer se servent de la même voie ferrée.

D. Voici ce que je veux dire. Le National-Canadien a une ligne qui, au sortir de la ville de North-Battleford, se dirige vers le nord et le Pacifique-Canadien, à un certain endroit, emprunte cette ligne pour bifurquer un peu plus loin vers le nord-est. Mais, dans ce secteur que le Pacifique-Canadien emprunte au Canadien-National, il y a une station appelée Hamlin et les employés du National-Canadien m'ont dit qu'ils n'aimaient pas que le Pacifique-Canadien prenne des pleins wagons de marchandises à cette station. Il semblerait donc que le Pacifique-Canadien le fasse en conformité d'une entente.—

R. Je regrette d'avoir à déclarer que je ne connais pas bien ce cas; mais, si nous faisons les recherches voulues, nous découvririons certainement que l'entente relative à cet emprunt de voies ferrées donne au Pacifique-Canadien des droits de transport à l'endroit que vous avez mentionné. Nous découvririons aussi que cette disposition de l'entente est basée sur une bonne raison. Il est probable que le Pacifique-Canadien avait un autre bout de route dans le voisinage et qu'il l'a abandonné pour emprunter notre voie entre deux points et que, au cours des négociations qui ont amené l'entente, on a accordé au Pacifique-Canadien des droits de transport à cet endroit seulement.

Le PRÉSIDENT: Est-ce que l'article 23 est adopté?

M. NOWLAN: Monsieur le président, avant qu'on adopte cet article, je voudrais dire que M. Green a posé une question tout à fait raisonnable. Le ministre a déclaré il y a quelques minutes que personne ne regrette plus que les autorités du National-Canadien le fait que certains hommes ont été congédiés et je suis certain que nous croyons cette affirmation. Personne d'entre nous ne croit que les autorités du National-Canadien sont des patrons sans-cœur qui prennent plaisir à congédier leurs hommes. Mais, s'ils doivent conclure d'autres ententes semblables, ils auraient entre les mains un document qui les aiderait, s'ils pouvaient dire à ceux avec qui ils négocient des ententes: "Il y a dans la Loi un article qui nous oblige à protéger nos employés autant que nous le pouvons". Cette protection consisterait, non pas à assurer un salaire aux employés privés d'emploi, mais à assurer que nos employés aient une part raisonnable des emplois. Cette disposition existe dans la Loi sur le National-Canadien et le Pacifique-Canadien et je ne vois pas pourquoi elle ne serait pas introduite dans le présent bill. S'il y a une bonne raison qui empêche l'introduction de cette disposition dans le présent bill, le ministre devrait nous la faire connaître. S'il ne le fait pas, je crois que le comité doit demander qu'une telle disposition soit introduite dans le bill.

M. GREEN: Permettez-moi de relire la disposition qui se trouve dans la Loi sur le National-Canadien et le Pacifique-Canadien. Elle se lit comme suit:

"Elle leur prescrit en outre, chaque fois qu'elles en viendront ainsi à une entente, de tâcher d'inclure, au moyen de pourparlers avec les représentants des officiers visés, une disposition faisant partie de leurs mesures, plans ou arrangements ou autres accords, et pourvoyant à la répartition équitable et raisonnable . . ."

Voilà tout ce que je demande qu'on inclue dans ce bill: une répartition équitable et raisonnable, entre les employés des Chemins de fer nationaux et des chemins de fer du Pacifique respectivement, des emplois qui peuvent découler de la mise en œuvre de ces mesures, plans ou arrangements.

Ce que l'on propose, c'est qu'on introduise dans l'article 23 une disposition selon laquelle, toutes les fois qu'il y a entente avec une autre compagnie en vue de la mise en commun de certains services ou pour la passation de contrats d'intérêt à demi, il y aura une répartition équitable et raisonnable des emplois entre les employés des deux compagnies qui peuvent être concernées dans l'entente en question.

Le ministre a demandé que deux ou trois autres articles de ce bill soient réservés pour être discutés plus tard aujourd'hui et je demande qu'on réserve aussi cet article afin de voir si on ne pourrait pas y introduire un paragraphe du genre que j'ai proposé.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Est-ce que votre proposition vise seulement les ententes que l'on pourra conclure avec le Pacifique-Canadien ?

M. GREEN: Oh! non. Elle vise les ententes avec toutes les autres lignes. A l'heure actuelle, en effet, l'entente qui a été conclue à propos des vaisseaux qui font le service côtier ne tombe pas sous le régime de la Loi sur le National-Canadien et le Pacifique-Canadien. Je prétends que cette entente devrait tomber sous le régime de l'article 23 du présent bill.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Je vous ai posé la question parce que l'article 17 de la Loi sur le National-Canadien et le Pacifique-Canadien s'applique exclusivement aux ententes entre le National-Canadien et le Pacifique-Canadien.

M. GREEN: Non, je pense que ce devrait être un principe général que, dans les cas où le National-Canadien fait avec une autre compagnie une entente de mise de service en commun, il y ait une juste répartition des emplois entre les employés des compagnies intéressées.

L'hon. M. MARLER: Eh bien! monsieur le président, je crois que nous pourrions prendre en considération les remarques de M. Green. Je suis bien consentant à ce que l'article en question soit réservé si c'est le désir du comité.

Adopté.

Le PRÉSIDENT: L'article 23 est réservé.

Article 24. L'article 24 est-il adopté ?

M. GREEN: L'article 24 est nouveau, monsieur le président, et je crois qu'il serait utile que M. MacMillan nous explique pourquoi cette nouvelle disposition légale est nécessaire.

Le TÉMOIN: Je le ferai avec plaisir. L'article 24 a pour but de fournir un moyen d'annuler les chartes qui seront devenues inutiles par suite de notre programme de simplification sans qu'il soit nécessaire de recourir au Parlement pour en obtenir une annulation formelle. Les compagnies constituées en corporation par des lois privées ou des lois spéciales continuent d'exister, d'une manière théorique, jusqu'à ce que le Parlement les ait annulées spécifiquement. Quand l'actif de ces compagnies est passé au National-Canadien ou au *Canadian Northern* au cours des opérations de fusion, nous aimerions à ce que ces compagnies disparaissent. Ce n'est là qu'un mécanisme légal pour disposer de ces compagnies. Dans le cas des compagnies constituées en corporation en vertu de lettres patentes, vous savez tous que, quand elles sont devenues inutiles, nous pouvons nous adresser à la Division des compagnies du Secrétariat d'État

et remettre la charte. Il n'y a pas de dispositions analogues pour remettre la charte des compagnies qui ont été constituées en corporation par une loi du Parlement.

Le PRÉSIDENT: Est-ce que l'article 24 est adopté?

M. GREEN: L'article 24 ne restreint pas ce pouvoir aux compagnies constituées en corporation par une loi du Parlement. J'ai compris que l'article s'appliquait aussi aux compagnies constituées en corporation en vertu de la loi des compagnies.

L'hon. M. MARLER: Pour les compagnies constituées en corporation par lettres patentes, la procédure est très simple et il n'est pas besoin de recourir à l'article en question. Si cet article n'était pas adopté, il n'y aurait pas de difficulté à abolir des compagnies constituées en corporation par lettres patentes. L'article s'applique donc surtout aux compagnies constituées en corporation par un acte du Parlement.

*M. Green:*

D. Est-ce que la procédure habituelle pour liquider les compagnies constituées en corporation par lettres patentes consiste simplement à obtenir une déclaration du Cabinet?—R. Notre pratique, monsieur Green, a toujours été de remettre la charte au Secrétaire d'État et je ne vois pas de raison de changer cette procédure. Je vous ai dit hier que nous en avons une à remettre à l'heure actuelle. C'est une procédure très simple. Franchement nous n'avons pas ce genre de compagnie en vue du tout. Il nous a toujours été facile de les liquider et nous les liquidons de cette façon. Les compagnies que j'avais en vue sont celles qui sont constituées en corporation par une loi spéciale.

Le PRÉSIDENT: L'article 24 est-il adopté?

Adopté.

Article 25?

*M. Green:*

D. Est-ce qu'on pourrait nous donner une explication de cet article?—R. Cet article est tout simplement l'article 24 de la loi de 1919 sur le National-Canadien.

D. Comment effectuez-vous actuellement vos opérations de messageries?—

R. En vertu des pouvoirs accordés par cet article.

D. Mais ces pouvoirs sont-ils exercés par le National-Canadien ou par une filiale?—R. Par le National-Canadien.

D. A quel point la compagnie de messagerie du National-Canadien entretient-elle en scène?—R. La compagnie de messagerie du National-Canadien a été créée par une loi spéciale en 1902-1903 sous le nom de Compagnie de messagerie du Canadien Nord. Le nom a été changé plus tard. Cette compagnie est actuellement inactive.

D. Vous n'effectuez plus d'opérations de messagerie à l'heure actuelle?—

R. Non. Les opérations de messagerie sont effectuées par la compagnie de chemin de fer elle-même.

*M. Montgomery:*

D. La compagnie que vous venez de mentionner serait l'une de celles que vous voudriez liquider?—R. Oui.

*M. Johnston (Bow-River):*

D. D'après la rédaction du bill, la "compagnie du National" comprend une entreprise de messagerie et, si nous examinons la première partie de l'annexe, nous voyons là la *Canadian National Express Company* et la *Canadian National Transfer Company* et l'on déclare maintenant que les opérations de ces deux compagnies sont à l'avantage du Canada en général et peuvent être effectuées partout où les opérations de la compagnie du National peuvent être effectuées.—R. Je ne connais pas l'étendue géographique exacte des pouvoirs de ces compagnies. Mais voici ce que je peux vous dire. La *Canadian National Express Company* est une compagnie constituée en corporation par une loi spéciale. Je ne connais pas la date exacte où elle a été ainsi constituée, mais c'était en 1902 ou en 1903. Cette compagnie est inactive depuis plusieurs décennies, si je suis bien renseigné. L'autre compagnie, la *Canadian National Transfer Company*, qui était à l'origine la *Canadian Northern Transfer Company*, est aussi inactive depuis au moins vingt ans. Je ne sais pas que cette compagnie ait jamais effectué d'opérations. Les deux compagnies étaient mentionnées dans la loi originelle de 1919 comme des compagnies du National-Canadien, parce qu'elles étaient toutes deux des propriétés du Canadien-Nord et étaient soumises à toutes les conditions mentionnées dans cette loi de 1919.

D. Vous dites, monsieur MacMillan, que la *Canadian National Transfer Company* n'est pas autre chose que la *Canadian Northern Transfer Company*, n'est-ce pas?—R. Oui.

D. Et est-ce que la *Canadian National Transfer Company* a assumé tous les pouvoirs accordés à la *Canadian Northern Company*?—R. Je le crois.

D. Et vous avez mentionné ensuite la *Canadian National Express Company*. Cette dernière n'était autre chose que la *Canadian Northern Express Company*, n'est-ce pas?—R. C'est exact.

D. Et cette compagnie, par conséquent, la *Canadian National Express Company*, a assumé tous les pouvoirs de l'ancienne compagnie qu'elle remplace. En d'autres termes, il n'y a eu qu'un changement de nom?—R. Oui.

D. Ces compagnies ont assumé les mêmes pouvoirs que les anciennes compagnies qu'elles remplaçaient?—R. Oui.

D. Par conséquent les opérations de l'une ou l'autre de ces compagnies peuvent être effectuées par la compagnie du National?—R. Oh! non.

D. En effet, il est dit dans la loi que "La Compagnie du National peut établir..."

L'hon. M. MARLER: La Compagnie du National signifie le National-Canadien.

Le TÉMOIN: C'est la compagnie de chemin de fer.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): "La compagnie du National peut faire les opérations qu'effectuent ordinairement les compagnies de messagerie..."

L'hon. M. MARLER: Elle avait déjà ce pouvoir, monsieur Johnston.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Elle a ce pouvoir, et c'est justement ce que j'essaie de vous faire remarquer, monsieur le ministre. Vous vous rappelez que vous avez dit l'autre jour que, dans vos amendements, vous deviez supprimer cela de la déclaration, mais je vous ai fait observer que même si cela était supprimé de la déclaration, étant donné que, dans la partie I, la *Canadian National Express Company* et la *Canadian National Transfer Company* étaient

mentionnées, le chemin de fer pourrait exploiter un commerce de transport qui avait été déclaré à l'avantage général du Canada, que nous eulevions ou non celle-ci de la partie 3.

L'hon. M. MARLER: Eh bien! monsieur Johnston, n'est-il pas évident que, si nous avions voulu faire cela, nous ne présenterions pas maintenant dans le bill les mêmes dispositions? Si nous avions voulu faire cela subrepticement, la seule chose à faire, c'était de ne pas présenter de législation du tout. Ces compagnies ont déjà été déclarées à l'avantage du Canada en général. Nous ne demandons rien de nouveau. Nous ne demandons pas des pouvoirs plus étendus que ceux que la compagnie de messagerie possédait déjà. La législation actuelle n'a pour but que de garantir des pouvoirs existants.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Je suis tout à fait de votre avis, monsieur le ministre. Ce qui me préoccupait, c'est le pouvoir que la compagnie aurait d'exploiter une entreprise de messagerie.

Si nous examinons les pouvoirs de la *Canadian Northern Transfer Company* qui n'est autre que l'ancienne *Canadian Northern Express Company*, voici ce que nous trouvons dans sa charte. Je cite actuellement l'article 7 du chapitre 49 des Statuts de 1902. Voici ce qui est dit et je pense que vous n'en disconviez pas, car vous avez déjà mentionné que la compagnie possédait ces pouvoirs:

La compagnie pourra, pour rémunération, expédier, porter et transporter, entre tous endroits du Canada ou d'ailleurs, des effets, denrées, marchandises, colis, paquets et argent, et à cette fin elle pourra passer des contrats avec toutes personnes et compagnies, et construire ou acquérir par achat, bail, nolisement et autrement, et entretenir, exploiter, vendre, louer et autrement en disposer, des bateaux, navires, chars, véhicules et autres moyens de transport, et exercer généralement l'industrie d'une compagnie de messagerie.

Et la même chose est vraie de la *Canadian National Express Company*.

J'attire de nouveau votre attention sur le fait que, même si nous excluons ces compagnies de la déclaration dans la partie III, les compagnies de chemin de fer, en vertu de la partie I de l'annexe, ont le droit d'exploiter un système de transport complet comme elles l'entendent. Mais, comme vous l'avez bien dit, elles n'ont jamais exercé ce pouvoir.

L'hon. M. MARLER: Non, je n'ai pas dit cela. Tout ce que je dis c'est que nous ne changeons pas la situation du National-Canadien en ce qui regarde les opérations de messagerie.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Mais vous avez dit, n'est-ce pas?—vous rectifierez si je me trompe—que, si vous aviez voulu introduire ces pouvoirs, vous auriez pu le faire subrepticement, et cela depuis longtemps.

L'hon. M. MARLER: Je crois que cela est exact.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Est-ce que cela sera suffisant, cependant, pour convaincre le Comité que les chemins de fer n'ont pas le pouvoir d'effectuer toutes les opérations d'une compagnie de transport?

L'hon. M. MARLER: Mais, monsieur Johnston, ce n'est pas là du tout ce que je dis. Nous parlons actuellement des compagnies de messagerie et je dis que nous ne demandons pas des pouvoirs nouveaux en ce qui concerne les opérations de messagerie. Ce que nous demandons, c'est d'incorporer dans ce bill les pouvoirs que nous possédons à l'heure actuelle. Si vous voulez parler

du transport routier, c'est une autre affaire; mais il n'est pas question de cela dans l'article du bill que nous discutons en ce moment.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): A mon avis, il n'importe aucunement que nous enlevions ou non les dispositions contenues dans la Partie III de l'annexe I, puisque la compagnie de chemin de fer peut effectuer le même genre d'opération en vertu d'un article différent.

L'hon. M. MARLER: Je crois que cela est exact, monsieur Johnston; mais je dis que les objections qui ont été soulevées à l'extérieur du Comité contre le bill ne l'ont pas été contre les dispositions qui mentionnent les pouvoirs que possède déjà le National-Canadien. C'est l'article 27 qui a suscité de l'opposition.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): J'admets avec vous que c'est là ce qui a soulevé de l'opposition de la part de certains intéressés, mais je voulais aller plus loin et vous faire remarquer que, même si on enlevait la partie III de l'annexe, les mêmes pouvoirs subsisteraient en vertu d'une autre partie de la loi.

Le PRÉSIDENT: L'article 25 est-il adopté?

Adopté.

Article 26.

*M. Montgomery:*

D. Comme cet article est nouveau, pourrait-on nous l'expliquer?—R. L'article 26 est nouveau. Ce que nous avons essayé de faire ici, c'est de donner à la compagnie mère tous les pouvoirs que possèdent actuellement les filiales sur les services de télécommunication dans tout le pays. Plusieurs des anciennes compagnies de chemin de fer possédaient de vastes pouvoirs en fait de télécommunications. Le mot lui-même n'apparaît pas dans leurs chartes, car il n'existait pas à cette époque, mais leurs pouvoirs comprennent l'exploitation de ce genre de service qu'on appelle aujourd'hui les services de télécommunication.

Comme je vous l'ai dit dans mes remarques préliminaires, presque toutes les compagnies mères possédaient des compagnies appelées compagnies de télégraphes qui possédaient de vastes pouvoirs en fait de service de télécommunication. Les pouvoirs mentionnés à l'article 26 sont une récapitulation de tous ces pouvoirs.

Si vous désirez que je vous indique les sources de ces pouvoirs, je le ferai avec plaisir. Le National-Canadien possède ces pouvoirs en vertu de sa fusion avec le Grand Tronc, lequel détenait les siens en vertu d'une fusion avec le *Canada Atlantic*.

Le *Canadian Northern* possède ses pouvoirs en vertu d'une charte. Le Grand Tronc, le *Grand Trunk Pacific Branch Lines*, et la Compagnie de télégraphe du National-Canadien détiennent leurs pouvoirs en vertu de leur fusion avec la Compagnie de télégraphe du Grand Tronc Pacifique. Il y a aussi le *Great Northwestern Telegraph Company*. Cette compagnie n'a pas encore été englobée dans la fusion, mais elle le sera prochainement, et, quand toutes ces compagnies auront été réunies en une seule, nous croyons que tous les pouvoirs des parties constituantes de la fusion seront exprimés dans l'article 26.

*M. Montgomery:*

D. L'article en question a donc pour but de remplacer les articles corres-

pondants?—R. L'article a été rédigé afin qu'il soit tout prêt lorsque les fusions auront toutes été effectuées.

Le PRÉSIDENT: L'article 26 est-il adopté?

Adopté.

L'article 27 est réservé.

Article 28.

*M. Green:*

D. Monsieur MacMillan, voudriez-vous nous expliquer l'article 28? La note marginale indique que cet article correspond à l'article 12 de l'Acte du Grand Tronc de Chemin de Fer, 1888. Cet article se lit comme suit:

La compagnie peut posséder ou louer et gérer des navires pour transporter des marchandises et des passagers en provenance ou à destination d'un port auquel son chemin de fer est rattaché.

Cet article, évidemment, s'appliquerait très bien au service entre Prince-Rupert et Vancouver. Et l'article continue:

En destination et en provenance de n'importe quel port de la Grande-Bretagne ou de l'Irlande.

C'est là apparemment l'article d'où découle l'autorité actuelle de la compagnie. Je remarque que vous avez amplifié considérablement cet article dans votre nouvel article. Voudriez-vous nous expliquer les changements que vous avez apportés?—R. Les pouvoirs énumérés à l'article 28 sont foncièrement ceux qui se trouvaient dans l'article 12 de l'Acte du Grand Tronc de chemin de fer, 1888. Ces pouvoirs ont été transférés au National-Canadien au moment de la fusion en 1923.

Mais, en plus de ces pouvoirs actuels, il y a les pouvoirs des compagnies de navigation énumérées dans la partie I et la partie II et qui sont détenus aujourd'hui par le réseau tout entier. Encore ici, ce que nous avons voulu faire, comme dans le cas du système de télécommunications, c'est de préparer les voies pour le jour où toutes les compagnies de navigation seront englobées dans la compagnie mère.

*M. Nowlan:*

D. Est-ce en vertu de cet article que vous exploitez des services de transbordement comme celui de Yarmouth-Bar-Harbour ou ceux qui sont exploités pour le gouvernement canadien?—R. La première partie de votre question était exacte, mais votre exemple ne l'était pas. Les services de transbordement du chemin de fer se feraient en vertu des pouvoirs en question pour autant qu'on peut considérer ces services comme des services de navigation. Nous savons, cependant, qu'un certain nombre de nos services de transbordement sont considérés par la loi comme des services ferroviaires. Le service de transbordement de Yarmouth-Bar-Harbour sera effectué par le National-Canadien non pas comme un service de la compagnie, mais plutôt en vertu d'un décret du conseil qui fait de la compagnie l'agent du gouvernement.

*M. Green:*

D. Est-ce que ce service ne tombe pas sous le régime de l'article en question?—R. Non, je ne le pense pas, monsieur Green. Il est difficile de répondre

à cette question. Bien qu'il s'agisse d'un service de navigation, ce n'est pas une opération de notre compagnie. C'est une opération de la Couronne. Autant que je puisse me le rappeler et pour autant que je comprenne la question, il s'agit là d'une opération relevant de l'autorité de la Nouvelle-Écosse et du gouvernement du Canada. La compagnie est le gérant, l'agent de cette exploitation, mais cette opération ne se fait pas à notre compte. Si l'opération se faisait au compte de notre compagnie de chemin de fer, elle se ferait en vertu de cet article.

M. NOWLAN: Vous devez effectuer cette opération en vertu de quelque disposition de la présente loi. Si ce n'est pas en vertu du présent article, de quelle disposition de la loi détenez-vous le pouvoir en question?

L'hon. M. MARLER: Il faut distinguer entre les opérations effectuées par le chemin de fer en qualité d'agent mandataire de la Couronne et les opérations qu'elle effectue de sa propre autorité? Si le chemin de fer effectuait cette opération de sa propre autorité, il le ferait en vertu du présent article; mais, s'il l'effectue en qualité d'agent de la Couronne, il détient son autorité d'un décret spécial.

*M. Nowlan:*

D. Mais la compagnie doit posséder dans sa charte le pouvoir d'effectuer les opérations qui lui sont confiées par décret?—R. Ce pouvoir est contenu dans l'article 19.

*M. Johnston (Bow-River):*

D. Du présent bill?—R. Oui.

*M. Green:*

D. Est-ce que l'article 19 a trait aux vaisseaux?—R. Il a trait à n'importe quelle opération. Remarquez que le texte de la loi dit:

Toute partie d'une chose dont fait mention l'alinéa a) ou tout droit ou intérêt en l'espèce . . .

D. Il a été établi que les chemins de fer du gouvernement canadien sont exploités par le National-Canadien en vertu d'une ordonnance lui confiant cette exploitation. Apparemment il y a des services de navigation qui sont exploités en vertu d'ordonnances semblables?—R. Oui, monsieur.

D. Pourrions-nous avoir une liste des services qui sont exploités de cette façon?

L'hon. M. MARLER: Est-ce que cette liste est bien nécessaire, monsieur Green?

M. GREEN: Oui, je pense que la chose est importante. C'est tout à fait comme la liste des chemins de fer du gouvernement canadien exploités par le National-Canadien qui m'a été promise hier.

L'hon. M. MARLER: Je comprends difficilement, monsieur Green, comment cette question peut se rattacher au point que nous discutons en ce moment.

M. GREEN: Voilà. Apparemment l'article 19 donne à la compagnie le pouvoir d'exploiter des entreprises de navigation qui lui seraient confiées par le gouvernement?

L'hon. M. MARLER: Oui.

M. GREEN: De la même manière que les chemins de fer du gouvernement canadien exploitent l'Intercolonial ou le chemin de fer de Terre-Neuve, le chemin de fer de la baie d'Hudson et le Transcontinental National. L'exploitation de ces chemins de fer a été confiée au National-Canadien et je pense que le comité a le droit de savoir quels sont les services de navigation qui tombent dans la même catégorie. Apparemment le National-Canadien exploite à son compte certains vaisseaux et exploite certains autres services pour le compte du gouvernement.

L'hon. M. MARLER: Je n'hésiterais pas à me ranger à votre avis, monsieur Green, si nous étions en ce moment au Comité spécial chargé d'examiner chaque année l'administration du chemin de fer. Mais cela a déjà été fait. Le comité en question a siégé. Nous avons passé deux jours à discuter les affaires du National-Canadien et du *Canadian National West Indies Steamships*. Le comité a eu toute la latitude voulue pour étudier à fond les affaires du National-Canadien et de la compagnie de navigation et je dois dire que je trouve étrange que nous discussions en ce moment dans le présent comité ces questions d'administration. S'il s'agissait d'illustrer, par exemple, quel est l'effet d'un décret qui confie à la compagnie la gestion d'une certaine entreprise, M. MacMillan pourrait en produire un comme il l'a dit au cours de la discussion. Mais je dois dire que je ne comprends pas bien pourquoi nous repasserions toutes les opérations effectuées par le National-Canadien en vertu de certaines ordonnances du gouvernement, et cela en vue d'adopter l'article 28.

M. GREEN: Je n'ai pas l'intention de repasser toutes les opérations effectuées par le chemin de fer. Je demande la liste des services de navigation confiés au National-Canadien et notre Comité est bien plus directement intéressé à cette question que le Comité chargé d'étudier la gestion des chemins de fer et des vaisseaux qui sont la propriété de l'État, car on nous demande d'étudier ici l'article qui donne effectivement à la compagnie le pouvoir d'effectuer les opérations pour le compte du gouvernement. C'est là une question qui relève directement de notre Comité.

Par exemple, l'article 28 que nous discutons amène naturellement cette question. D'après l'article 28 la compagnie n'exploite pas des services de navigation dont la gestion lui est confiée par décret, mais elle exploite ses propres services. Et on nous demande de retourner à l'article 19 pour y découvrir le pouvoir qu'a la compagnie d'effectuer des opérations qui lui sont confiées par décret. Je crois qu'il est très important que notre Comité soit renseigné le plus possible sur ce point. Le renseignement demandé pourrait nous être donné plus tard aujourd'hui.

L'hon. M. MARLER: Je verrai s'il est possible de produire la liste demandée. Je ferai connaître au Comité quelle est la situation.

M. GREEN: Et quels sont les autres genres de services ainsi effectués en vertu d'un mandat à part des services ferroviaires et des services de navigation?

L'hon. M. MARLER: Je crois, monsieur Green, que vous m'en demandez beaucoup. Je ne peux promettre d'être capable de me rendre à toutes vos demandes. Quoi qu'il en soit, nous ferons des recherches à ce sujet.

M. GREEN: Mais M. MacMillan doit être capable de répondre à cette question au pied levé.

Le TÉMOIN: Il est vrai que j'en connais un certain nombre, mais je ne suis pas sûr de pouvoir donner la liste toute entière. Prenons, par exemple, le cas des bassins de Ogden-Point à Victoria dont la gestion a été confiée à la compagnie alors que j'étais employé dans l'Ouest du Canada. Je ne sais si cette entente est encore en vigueur. Les services de télégraphe et de téléphone de Terre-Neuve sont un autre exemple. J'hésiterais à affirmer que ce sont là les seuls exemples.

Le PRÉSIDENT: L'article 28 est-il adopté?

Adopté.

Article 29.

Le TÉMOIN: L'article 29 est une refonte de l'article 3 de la Loi du Grand Tronc, adoptée en 1926.

*M. Green:*

D. C'est l'article qui a trait aux hôtels. Est-ce cet article qui vous accorde l'autorité d'exploiter tous vos hôtels?—R. Je crois que oui, monsieur Green.

D. Par exemple, l'adjoint parlementaire a déposé à la Chambre l'autre jour trois décrets du conseil relatifs à l'exploitation de trois hôtels, le *Nova Scotian* de Halifax, le *Newfoundland Hotel* de Saint-Jean et l'hôtel Charlottetown de Charlottetown. Comment ces hôtels sont-ils exploités?—R. Malheureusement, je ne connais pas les décrets du conseil que vous venez de mentionner et, conséquemment, je ne peux donner une réponse catégorique au sujet de leur contenu. Je peux dire, toutefois, que ces trois hôtels ont été exploités comme parties intégrantes du réseau d'hôtels du National-Canadien. Vous vous rappelez sans doute que l'hôtel Newfoundland était la propriété de la commission chargée de l'administration de Terre-Neuve au temps de la Confédération et qu'il a été cédé au Canada lors de la Confédération. En vertu d'un décret du conseil, la gestion de cet hôtel a été confiée au National-Canadien. Je ne puis vous dire au pied levé la situation exacte en ce qui concerne l'hôtel Charlottetown et l'hôtel Nova Scotian. Il faudrait que je m'en assure. Tous les deux sont dans des régions où le chemin de fer est la propriété de l'État et il pourrait bien se faire que le chemin de fer ait pu acheter ces hôtels. S'il en est ainsi, je suppose qu'ils sont exploités en vertu de décrets qui en confient l'administration au chemin de fer.

D. Quel est, par exemple, l'effet de ce décret relativement à l'hôtel de Charlottetown? Le décret C.P. 115 du 20 janvier 1903, modifié en 1950, retranchait des propriétés confiées au National-Canadien la propriété de Sa Majesté du chef du Canada décrite dans l'annexe et décrétait que cet hôtel, y compris le terrain, les édifices et les dépendances, soit transféré par lettres patentes pour une somme nominale à la Compagnie hôtelière.—R. Si j'avais ce décret en main, je me ferais un plaisir de vous l'expliquer. Il s'agit sans doute de la mise à exécution du plan de fusion de tous ces hôtels dont je vous ai parlé.

L'hôtel Charlottetown était évidemment une propriété confiée au National-Canadien et faisant partie de ce réseau de chemin de fer. La Compagnie des Hôtels du National-Canadien ayant été constituée, le plan de la compagnie de chemin de fer est de mettre cette nouvelle compagnie en possession de tous ses hôtels. C'est là un premier pas dans l'exécution de ce plan dont nous avons parlé, qui consiste à ranger les propriétés du chemin de fer en diverses ca-

tégories. C'est là un premier pas dans l'exécution de ce projet de mettre tous les hôtels sous la direction de la compagnie des hôtels du National-Canadien. C'est là un procédé pour clarifier les titres de propriété et organiser la gestion des différentes propriétés d'une façon logique. Les autres hôtels étaient aussi exploités d'une façon différente au début. Nous sommes en train de les grouper sous la même autorité.

D. Cette compagnie des hôtels du National-Canadien n'apparaît pas dans l'annexe au présent bill.—R. Non, monsieur, c'est une compagnie nouvelle constituée en corporation par lettres patentes.

D. L'intention de la compagnie est d'accorder à la nouvelle compagnie la propriété de tous ces hôtels?—R. Oui.

D. Le décret qui concerne l'hôtel Newfoundland contient une disposition visant à en confier la gestion au ministre des Transports. Comment se fait-il que le ministre des Transports et non la compagnie des hôtels du National-Canadien soit chargé de l'administration d'un hôtel?—R. Je ne connais pas la raison de cette disposition, mais j'imagine que cette disposition résulte de la loi relative à l'entrée de Terre-Neuve dans la Confédération canadienne.

D. Voilà le ministre des Transports qui devient un administrateur de taverne.

L'hon. M. MARLER: Je connais, monsieur Green, des occupations moins profitables.

M. GREEN: Ce décret contient trois alinéas relatifs à la gestion. Le décret 4531 du 25 septembre 1950 confie tout simplement l'hôtel Newfoundland au chemin de fer pour fins d'exploitation et de gestion.

L'hon. M. MARLER: Je comprends, monsieur Green, la raison de cette disposition. Le décret confiant l'administration de l'hôtel au chemin de fer a été révoqué pour que l'hôtel soit mis sous la direction et la gestion du ministre des Transports afin que celui-ci, à son tour, puisse recommander que l'hôtel soit vendu à la Compagnie hôtelière du National-Canadien.

M. GREEN: Le ministre des Transports a donc été congédié comme gérant d'hôtel?

L'hon. M. MARLER: Je me demande s'il ne s'est pas retiré volontairement.

Le PRÉSIDENT: L'article 29 est-il adopté?

Adopté.

Le PRÉSIDENT: Je crois, messieurs, que nous devrions suspendre la séance pendant cinq minutes pour permettre au sténographe qui a travaillé très fort de se reposer un peu.

La séance est suspendue.

Le PRÉSIDENT: Silence, messieurs. Nous allons revenir à l'article 18.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Monsieur le président, j'ai proposé hier un amendement à l'article 18. Je demande maintenant la permission au comité de retirer cet amendement et de présenter à la place l'amendement suivant. Je vais vous donner lecture de ce nouvel amendement.

Le PRÉSIDENT: Est-ce convenu?

Convenu.

L'article 18 du bill sera remplacé par le suivant:

18 (1) Sont par les présentes déclarés être à l'avantage général du Canada les ouvrages de chemin de fer ou autres ouvrages de trans-

ports au Canada de la Compagnie du National et de toutes compagnies énumérées ou mentionnées dans la partie I ou la partie II de la première annexe et de toutes compagnies formées par la réunion ou la fusion de deux ou plus de ces compagnies.

(2) Sont par les présentes continuées les compagnies constituées en corporation par le paragraphe (2) de l'article 7 de la Loi sur le National-Canadien et le Pacifique-Canadien, et ces compagnies sont assujetties à la présente loi pour toutes leurs affaires.

(3) Pour les fins du présent article l'expression "chemin de fer ou autres ouvrages de transports" ne comprend pas les ouvrages exploités en vertu de l'article 27.

L'hon. M. MARLER: Monsieur le président, je me demande si je pourrais donner quelques mots d'explications. Hier, au cours de la séance du comité, quand nous en sommes venus à l'article 18... M. Johnston est-il ici? J'aimerais particulièrement convaincre M. Johnston du bien-fondé de ce que j'ai à dire.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Excusez-moi, monsieur le président. Je croyais que vous étiez passé à l'article suivant.

L'hon. M. MARLER: J'ai cru que nous ferions bien de revenir à l'article 18 afin de libérer le plus tôt possible les représentants des compagnies de camionnage.

Eh bien ! monsieur le président, lorsque nous avons commencé l'étude de l'article 18, l'une des difficultés que nous avons rencontrées, si je me rappelle bien, c'est que l'expression "chaque compagnie comprise dans les chemins de fer nationaux du Canada" semblait comprendre des compagnies autres que celles que nous avons en vue et des compagnies autres que celles qui sont énumérées dans l'annexe, et je pense que les membres du comité, particulièrement M. Johnston, craignaient que, en se servant de l'expression "chaque compagnie comprise dans les chemins de fer nationaux du Canada", on pourrait, au moyen d'un procédé d'interprétation tel que celui qui est prévu à l'article 2, alinéa c), sous-alinéa (3) ou à l'article 14 du bill, inclure quelque autre compagnie investie de vastes pouvoirs et inclure ainsi parmi les ouvrages déclarés à l'avantage général du Canada des entreprises et des ouvrages qui ne sont pas du tout prévus à l'heure actuelle.

J'ai cru que nous pourrions restreindre la portée de la disposition en question en disant "chaque compagnie comprise dans les chemins de fer nationaux du Canada lors de l'adoption de la présente loi" et ainsi de suite. Mais j'ai cru que cela soulèverait des difficultés en raison du fait que certaines de ces compagnies pourraient être à l'avenir englobées dans une fusion et, en conséquence, perdre l'avantage de la disposition légale qui stipule que leurs ouvrages étaient à l'avantage général du Canada. En conséquence, la première chose que nous avons entreprise a été de restreindre la portée des termes de la déclaration, si je puis décrire ainsi l'objet de l'article 18, aux ouvrages de la compagnie du National et des diverses compagnies dont les noms apparaissent à la partie I ou à la partie II de l'annexe, et je suis sûr que les membres du comité comprennent tout de suite que, en mentionnant la partie I et la partie II, nous rendons par là inutile l'exclusion spécifique des compagnies mentionnées à la partie III, étant donné que la déclaration ne s'appliquera pas à ces compagnies aux termes du paragraphe (1).

Nous avons ainsi introduit une autre modification dans la proposition qui

a été soumise hier. La déclaration est maintenant contenue dans un paragraphe qui commence par les mots "sont par les présentes déclarés être à l'avantage général du Canada", au lieu de l'être dans deux paragraphes différents comme dans le bill imprimé. En d'autres termes, il est possible de comprimer la définition en disant simplement que l'expression "chemin de fer ou autres ouvrages de transport" ne comprend pas les ouvrages exploités en vertu de l'article 27, au lieu d'employer la définition à deux membres que nous avons employée hier.

Je crois que tous les membres du comité, séparément et collectivement, ont été unanimes hier à reconnaître que nous devons nous appliquer à déclarer d'une façon parfaitement claire que les opérations effectuées par la compagnie du National en vertu de l'article 27 seront assujetties à la juridiction des autorités provinciales compétentes.

En réfléchissant à la question, il m'a semblé que les opérations qui pourraient être effectuées par la compagnie du National ou par toute autre compagnie en vertu de l'article 27 tombent nécessairement dans l'une de deux catégories: les opérations essentiellement interprovinciales qui franchissent les limites d'une province ou les opérations essentiellement intra-provinciales effectuées totalement dans les limites d'une province.

Pour ce qui est des opérations interprovinciales, je ne crois pas qu'il y ait de doute sur le fait qu'elles tombent automatiquement sous le régime de la Loi concernant le transport par véhicule à moteur en vertu de laquelle, comme les honorables membres du comité le savent, toutes les provinces, ou du moins celles qui le veulent, peuvent exercer leur pouvoir en vertu de la loi qui a été passée l'année dernière.

Pour ce qui est des entreprises d'une nature purement locale il me semble qu'il n'y a pas de doute que, en vertu de l'article 92 de l'Acte de l'Amérique du Nord britannique, paragraphe 10, les entreprises effectuées dans les limites des provinces sont des entreprises locales ou "des travaux et entreprises d'une nature locale", pour employer les mots de l'Acte de l'Amérique du Nord britannique, à moins qu'elles ne soient comprises dans les exceptions énumérées aux alinéas a), b) ou c).

L'alinéa a) mentionne les exceptions suivantes:

Lignes de bateaux à vapeur ou autres bâtiments, chemins de fer, canaux, télégraphes et autres travaux et entreprises reliant la province à une autre ou à d'autres provinces, ou s'étendant au-delà les limites de la province;

Ce sont là évidemment des entreprises extra-provinciales ou interprovinciales.

b) Lignes de bateaux à vapeur entre la province et tout pays dépendant de l'empire britannique ou tout pays étranger. Ces entreprises sont clairement extra-provinciales.

Enfin—

c) Les travaux qui, bien qu'entièrement situés dans la province, seront, avant ou après leur exécution, déclarés par le parlement du Canada être pour l'avantage général du Canada, ou pour l'avantage de deux ou d'un plus grand nombre de provinces.

Si nous revenons maintenant à l'article 18, nous constatons que cet article

exclut expressément les ouvrages exploités sous l'empire de l'article 27 comme étant des ouvrages à l'avantage général du Canada.

Je crois que l'amendement que vous avez sous les yeux fait la distinction d'une façon très claire. Le seul point sur lequel il pourrait y avoir discussion est l'opinion exprimée hier soir par M. Coyne, à savoir que le fait que ces ouvrages font partie des opérations du chemin de fer les rend nécessairement des ouvrages à l'avantage général du Canada.

J'ai réfléchi à cette opinion depuis que j'ai parlé à M. Coyne hier soir et plus j'y pense plus je suis convaincu que l'opinion selon laquelle ces ouvrages sont des ouvrages à l'avantage général du Canada par le seul fait qu'ils sont des parties intégrantes du chemin de fer est insoutenable en raison de la déclaration expresse qu'ils ne sont pas des ouvrages pour l'avantage général du Canada.

Après avoir étudié la question à fond et y avoir réfléchi, je suis convaincu que, en excluant ces travaux de la liste des travaux déclarés à l'avantage général du Canada, nous en arrivons à classer les ouvrages en deux catégories distinctes. Premièrement, les entreprises interprovinciales exploitées sous l'empire de l'article 27 et régies par la loi générale qui, dans ce cas particulier, est la Loi sur le Transport par véhicule à moteur dont les provinces qui le veulent peuvent se prévaloir. Deuxièmement, les entreprises strictement provinciales qui, à mon avis, en vertu du paragraphe 10 de l'article 92 de l'Acte de l'Amérique du Nord britannique, sont des entreprises purement provinciales et sur lesquelles les provinces exercent une juridiction exclusive.

Bien que j'aie pratiqué le notariat pendant assez longtemps, j'ai cependant un goût prononcé pour le langage simple et je pense que vous auriez fait œuvre utile si vous aviez pu trouver moyen de dire: "Toutes ces entreprises seront exploitées sous l'empire de la législation provinciale" ou quelque chose d'équivalent. Mais, après avoir mûrement considéré la question, j'en suis venu à la conclusion que le meilleur moyen d'obtenir cette fin est de déclarer expressément que ces entreprises ne tombent pas dans la catégorie des ouvrages effectués pour l'avantage général du Canada et que c'est là le moyen légal approprié pour donner aux provinces la juridiction sur les entreprises projetées.

Je dois dire aux membres du comité que, depuis que j'ai fait une déclaration à la Chambre l'autre jour, je suis bien conscient d'avoir fait cette déclaration et je désire que le Comité soit bien convaincu que je veux m'en tenir à l'engagement que j'ai pris devant la Chambre l'autre jour et que je n'ai aucun désir de me soustraire à la difficulté.

Après avoir examiné cet amendement ce matin avec M. MacMillan et M. Driedger, il m'est venu à l'idée qu'il serait très utile au Comité de demander à M. Driedger, du ministère de la Justice, d'expliquer plus clairement que je ne l'ai fait le véritable effet de l'article 18 qui est soumis actuellement au Comité. Si donc les membres du Comité y consentent, je serais très heureux de demander à M. Driedger son opinion à ce sujet.

LE PRÉSIDENT: Alors il est entendu que M. Langlois peut retirer la motion qu'il a proposée hier en vue de modifier l'article 18 et qu'il peut remplacer cet amendement par celui qu'il vient de lire?

Adopté.

Nous allons entendre maintenant l'opinion du ministère de la Justice.

M. E. A. Driedger, C.R. (*Sous-ministre adjoint du ministère de la Justice*): Monsieur le président et messieurs, il y a eu beaucoup de discussion ici sur certains points de loi très compliquée, si je puis m'exprimer ainsi, et j'espère que

vous ne me considérez pas comme un Salomon. Je n'ai ni la conviction ni l'impression d'en être un. Je n'ai pas la prétention de pouvoir répondre d'une manière satisfaisante à toutes les questions légales qui ont été soulevées. J'espère seulement être capable de faire certaines observations qui peuvent être utiles au cours de ces délibérations.

Je crois qu'il faut commencer par l'observation suivante. Il s'agit ici d'une loi qui constitue une société en corporation ou qui a pour objet de maintenir une corporation en existence en conférant à cette corporation certains pouvoirs corporatifs. Il n'y a rien d'extraordinaire à cela. Beaucoup de compagnies sont constituées en corporation par une loi et cette loi définit les pouvoirs de la société en question. De plus, il est évident que les pouvoirs d'une corporation doivent être exercés conformément à la loi. Si, par exemple, une compagnie a été constituée pour exploiter une entreprise commerciale, elle doit exploiter cette entreprise conformément à la loi. Il en est ainsi de toute autre compagnie.

Quand il s'agit de savoir quelle loi est applicable dans un cas particulier, la réponse n'est pas facile, car il y a un grand nombre de lois et il y a un grand nombre d'opérations qu'une compagnie peut effectuer et chaque compagnie, comme chaque individu, est, sous certain rapport, assujettie à la loi fédérale, à la loi provinciale, à la loi municipale, au droit coutumier et le reste.

Une compagnie qui, par exemple, a été constituée en corporation en vertu de la Loi sur les compagnies pour exploiter une entreprise de camionnage, s'apercevra qu'elle est assujettie à la loi municipale en ce qui concerne le stationnement de ses véhicules. Elle doit observer la loi provinciale en ce qui concerne les permis de conduire et autres permis. Si elle achète des véhicules, elle sera probablement assujettie à la loi provinciale sur les contrats. Si elle importe des véhicules, elle sera soumise à la loi fédérale en ce qui concerne l'importation et ainsi de suite. Vous ne pouvez pas dire qu'une compagnie de ce genre n'est soumise qu'à la loi fédérale ou à la loi provinciale et qu'il n'y a qu'une loi qui s'applique dans son cas à l'exclusion des autres. Je ne crois pas que vous puissiez dire cela. Je crois qu'il faut examiner séparément chaque activité et voir quelle est l'autorité législative qui a juridiction en la matière. En d'autres termes, il s'agit de déterminer qui a juridiction en ce qui concerne telle ou telle opération.

Pour en venir à l'article 27 du présent bill, la compagnie a le pouvoir de vendre, acheter ou louer des véhicules à moteur et de les maintenir et mettre en service. Voilà un champ d'activité très considérable et, d'après ce que j'ai pu en juger par les discussions qui ont eu lieu dans ce Comité, on ne s'est pas préoccupé beaucoup des lois concernant le stationnement ou la vitesse ou autres sujets semblables. Je crois qu'il est indiscutable que la compagnie serait assujettie aux lois provinciales ou municipales et je ne crois pas que ce comité s'est préoccupé de toutes les activités possibles d'une compagnie qui exploite une entreprise de véhicules à moteur.

Il me semble que l'activité qui a été prise en considération est ce que je peux appeler la concession, c'est-à-dire l'autorité d'exploiter une entreprise de véhicules à moteur et de faire le service de transport entre certains points, et je crois que le Comité se préoccupe de l'application des lois fédérales ou provinciales relatives à cette opération. Si nous nous bornons à ce point de vue, la question est de savoir à quelles lois régissant cette opération la compagnie est soumise.

Mais ici encore, je ne crois pas que l'on puisse donner une réponse catégorique. Je ne pense pas que l'on puisse dire qu'il n'y a pas lieu d'appliquer les lois fédérales ou qu'il n'y a pas lieu d'appliquer les lois provinciales. Si, par exemple, une compagnie a été constituée pour exploiter une entreprise bancaire le Parlement a juridiction sur les banques et les affaires de banque et les lois relatives aux banques et aux affaires de banque sont évidemment des lois fédérales, mais il y a aussi des lois provinciales auxquelles les banques doivent se conformer. Dans le cas d'une compagnie de commerce, la loi des contrats à laquelle elle doit obéir serait une loi provinciale.

Quoi qu'il en soit, dans le cas que je viens de citer, il est clair que le Parlement ne possède pas juridiction par le fait que l'article 91 lui donne juridiction sur les véhicules à moteur, comme elle lui donne juridiction sur les affaires de banques, la navigation, le transport par eau et le reste. Il n'y a pas de disposition dans l'article 91 qui donne juridiction au Parlement sur l'emploi des véhicules à moteur. La juridiction du Parlement dans l'espèce ne s'appuie donc pas sur cet article.

Il y a une autre possibilité. C'est que la compagnie soit constituée par Acte du Parlement, mais cela ne donne pas au Parlement une juridiction exclusive sur toutes les opérations de la compagnie. Si, par exemple, une compagnie est constituée en corporation sous l'empire de la Loi sur les compagnies ou sous l'empire de la Loi des compagnies du Dominion, en vue d'acheter et de vendre des marchandises, la vente et l'achat des marchandises par cette compagnie est sujette à la loi provinciale. Le simple fait que la compagnie est constituée en corporation en vertu de la Loi sur les compagnies ne donne pas au Parlement une juridiction exclusive sur les opérations de la compagnie. De la même façon, dans le cas qui nous occupe, le fait que la compagnie du National est constituée en corporation par un Acte du Parlement n'accorde pas au Parlement, du moins à mon avis, une juridiction exclusive sur les opérations de cette compagnie.

Il y a encore une autre possibilité. C'est une déclaration en vertu de l'article 92, paragraphe 10, alinéa c) de l'Acte de l'Amérique du Nord Britannique. Si ces ouvrages sont déclarés à l'avantage général du Canada, ils sont alors sous la juridiction du Parlement. Cela est mentionné dans le bill, mais n'est pas destiné à supprimer la déclaration selon laquelle le Parlement n'a pas juridiction en vertu de l'article 92, paragraphe 10, alinéa c).

Il y a un autre point à prendre en considération, et ce point a été mentionné hier. C'est que, le transport routier faisant partie intégrante des entreprises du chemin de fer, si les entreprises de chemin de fer s'exercent au delà des limites d'une province ou dans deux provinces ou davantage, le transport routier tomberait dans cette catégorie et serait assujéti à la juridiction du Parlement. Je ne suis pas prêt à aller jusque là. Nous en avons eu un exemple intéressant il y a quelques années. La compagnie du Pacifique-Canadien exploite des hôtels comme partie intégrante de son réseau de chemin de fer et le Parlement a incontestablement une juridiction législative exclusive sur l'exploitation du chemin de fer. Cependant, le conseil privé a décidé que l'exploitation des hôtels est une matière relevant de la loi provinciale.

Il en est de même dans le cas qui nous occupe. Si la compagnie du National exploite un service de véhicules à moteur, le simple fait qu'elle exploite aussi un service de chemin de fer qui est sous la juridiction du Parlement ne donnera pas au Parlement, à mon avis, une juridiction exclusive sur l'exploit-

tation de ce service de véhicules à moteur. Je crois qu'il faut aller plus loin que cela; je pense que quelques-unes de ces entreprises relèveraient de la juridiction du Parlement par le fait qu'elles réunissent deux provinces ou davantage ou qu'elles débordent les limites d'une province. Mais, si ces entreprises ne s'étendent pas à l'extérieur des limites d'une province, je crois que ces opérations restent complètement assujetties à la juridiction des provinces.

Je suis donc d'avis que, en vertu de l'article 27, il y aurait des opérations qui seraient soumises à la loi fédérale et d'autres à la loi provinciale. Combien d'opérations sont soumises aux lois provinciales et combien le sont aux lois fédérales? je ne suis pas prêt à le dire, mais je crois que la compagnie serait assujettie aux deux juridictions. Le problème, en un mot, consiste à déterminer de quelle manière on peut soumettre à la juridiction provinciale ces ouvrages qui, sous l'empire de l'article 27, sont maintenant assujettis à la juridiction du gouvernement fédéral.

On pourrait croire qu'une manière simple et facile de régler la question serait de dire "cette opération est assujettie à la loi provinciale" ou "la loi provinciale s'applique dans ce cas"; mais malheureusement c'est là un de ces cas où, évidemment, ce qui est dit simplement peut devenir en réalité plutôt compliqué.

Si une loi provinciale ne peut s'appliquer à certaines opérations en vertu de la constitution du pays, il n'y a rien que la législature provinciale ou le Parlement puisse faire pour que la loi devienne applicable dans ces cas. Le texte même de la loi indique qu'une telle loi n'est pas applicable et ni le Parlement ni la Législature ne peuvent la modifier pour la rendre applicable, étant donné qu'elle ne l'est pas d'après la loi constitutionnelle du pays. Cependant, le Parlement peut, dans un domaine soumis à sa juridiction, adopter la même loi que la province a adoptée à l'égard de certaines choses qui sont de son ressort. Mais cela ne se fait pas par une simple déclaration que la loi provinciale s'applique en l'espèce.

Je peux vous en donner deux exemples. La loi des accidents du travail d'une province ne s'applique pas et ne peut pas s'appliquer à l'égard des fonctionnaires du gouvernement du Canada et, si une loi provinciale visait à cette fin, elle serait ultra vires et je ne crois pas que le Parlement pourrait dire tout simplement que la loi des accidents du travail de la province de l'Ontario s'applique aux fonctionnaires du gouvernement fédéral. Mais ce qu'il a fait par l'adoption de la Loi des accidents du travail du gouvernement, c'est de dire en réalité que, si un accident se produit dans les circonstances où une indemnité serait payable en vertu de la loi provinciale si l'employeur était une personne autre que le gouvernement du Canada, une indemnité en ce cas sera payée à même le revenu consolidé du Canada, le montant de l'indemnité devant être fixé par la même commission qui fixe les indemnités sous le régime de la loi provinciale. Le Parlement a ainsi adopté une loi fédérale rédigée dans les mêmes termes que la loi provinciale.

Il y a un autre exemple dans la législation du travail. Ici encore la Législature d'une province ne peut pas appliquer aux ouvrages du gouvernement fédéral la législation ouvrière provinciale et le Parlement ne peut pas déclarer que cette législation provinciale s'applique dans le cas mentionné. Ce qui est arrivé, c'est que les deux autorités ont adopté ce qui de fait est la même loi, mais qui, dans un cas, est une loi provinciale et, dans l'autre cas, une loi fédérale. Et il y a d'autres exemples de législation du même genre. Nous en avons un

exemple dans ce que le Parlement a fait l'année dernière. Le Parlement n'a pas accordé juridiction aux provinces et il n'a pas déclaré que la loi provinciale s'applique à des opérations que le Conseil Privé, dans la cause Winner, a déclarées assujetties à la juridiction du Parlement. Mais le Parlement a dit en substance que, dans une province où il faut un permis pour obtenir la permission d'opérer, l'exploitant devra se procurer un permis en vertu de la Loi sur le transport par véhicule à moteur et il confère aux commissions provinciales l'autorité d'émettre un permis comme elles le feraient dans le cas d'un permis provincial. En d'autres termes, le Parlement a adopté une loi fédérale applicable à certaines opérations, mais cette loi fédérale est exactement la même que la loi provinciale.

Mais revenons à l'article 27 et supposons que quelques-unes de ces opérations soient du ressort des autorités provinciales et d'autres du ressort du gouvernement fédéral. Il s'ensuit que, pour autant que les opérations sont du ressort de l'autorité provinciale, elles sont assujetties à la loi provinciale et, si elles sont du ressort fédéral, elles sont assujetties à la loi fédérale. Cette loi fédérale est la Loi sur le transport par véhicule à moteur, qui a établi la même méthode d'octroyer les permis que la loi provinciale. De telle sorte que le Parlement a en réalité, pour ainsi dire, au moyen de la Loi sur le transport par véhicule à moteur, soumis à la loi provinciale les voituriers publics qui relèvent du Parlement. C'est là l'effet de la loi fédérale et, si vous combinez les deux, la loi fédérale et la loi provinciale, le résultat c'est que vous avez une loi provinciale qui s'applique à toutes les opérations visées par l'article 27.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il des questions que vous désireriez poser ?

M. GREEN: Attachez-vous quelque importance à la disposition contenue dans l'amendement projeté à l'article 27 et qui se lit comme suit: "En liaison avec les services ferroviaires sous leur gestion ou contrôle" ?

M. DRIEDGER: Je n'y attacherais pas beaucoup d'importance.

M. GREEN: Ces paroles semblent signifier que le transport routier est une partie du réseau du chemin de fer.

M. DRIEDGER: Je ne crois pas, monsieur, que vous puissiez faire une affirmation aussi générale. Je crois qu'il faut examiner séparément chaque cas particulier. Vous pouvez supposer qu'un chemin de fer exploite un service entre les points A et B dans une province, et que, par la suite, il cesse d'exploiter ce service et le remplace par un service d'autobus entre ces deux points. Je conçois difficilement qu'on ne considérerait pas ce service comme un service local. J'admets qu'il a été établi pour remplacer un service de chemin de fer. Je crois qu'il faut examiner chaque opération séparément et bien examiner les faits dans chaque cas. Je suppose que, dans certains cas, vous trouveriez que c'est un service local et que, dans d'autres cas, ce n'est pas du tout un service local.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Même si c'est un service local qui tombe sous l'article 92, paragraphe 10, alinéa c) de l'Acté de l'Amérique du Nord Britannique, si l'opération est déclarée être un service à l'avantage général du Canada, ne serait-elle pas considérée comme un service soumis à la juridiction fédérale, qu'elle soit ou non à l'avantage du Canada.

M. DRIEDGER: Je crois que j'ai traité ce point précédemment. Si on applique l'article 92, paragraphe 10, alinéa c), c'est un service fédéral. Mais il

est proposé ici que les opérations qui tombent sous l'empire de l'article 27 soient supprimées de la déclaration en vertu de l'article 18.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): C'est ce qui arriverait en vertu de l'amendement, n'est-ce pas ?

M. DRIEDGER: Oui. Alors l'article 92.10 c) ne s'appliquerait pas.

M. GREEN: La Loi sur le transport par véhicule à moteur ne s'applique pas du tout dans le cas d'un service qui se trouve entièrement dans les limites d'une province, n'est-ce pas ?

M. DRIEDGER: Non, si c'est un service local.

M. GREEN: L'article ne s'appliquerait pas dans le cas d'un service de camionnage qui remplace une ligne de chemin de fer entre Toronto et Windsor ?

L'hon. M. MARLER: Deux points situés dans les limites d'une province, par exemple.

M. GREEN: Est-ce bien cela ?

M. DRIEDGER: Oui. La définition d'une entreprise locale dans cet article est, je crois, la suivante: toute entreprise qui n'est pas une entreprise extra-provinciale. Et une entreprise extra-provinciale est définie comme suit: un service qui réunit deux provinces ou qui s'étend au delà des limites d'une province.

M. GREEN: Pourrait-on inclure dans le bill 351 une disposition qui rendrait la Loi sur le transport par véhicule à moteur applicable à un service exploité par les chemins de fer dans les limites d'une province ?

M. DRIEDGER: C'est là le point que j'essayais d'établir, à savoir: s'il s'agit d'un service local, il est complètement soustrait à la juridiction du Parlement. Le seul moyen pour le Parlement d'exercer sa juridiction sur ce service, c'est de le déclarer à l'avantage général du Canada.

M. GREEN: Eh bien! quel mal y aurait-il à introduire dans la loi une disposition qui établirait clairement que le Parlement ne prétend pas exercer sa juridiction sur les lignes de chemin de fer pour cette raison ?

L'hon. M. MARLER: Qu'est-ce qui pourrait être plus clair que de dire que ce n'est pas un service pour l'avantage général du Canada ?

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Si je comprends bien, ce point pourrait être éclairci dans l'amendement, n'est-ce pas ?

L'hon. M. MARLER: Je le pense.

M. GREEN: Je crois que toute la question se résume à ceci: nous avons eu une consultation juridique et la question sera éventuellement portée devant les tribunaux. La Cour suprême du Canada pourra rendre une décision entièrement différente et nous avons eu la preuve hier soir que l'une des filiales de la compagnie, la *Canadian National Transportation Limited*, soutient qu'elle n'est pas assujettie à la loi provinciale. Nous ne pouvons pas avoir une indication plus claire que ce plan est suivi actuellement par la compagnie des chemins de fer et qu'on nous demande d'adopter ce bill sous sa forme actuelle en nous basant sur le fait que nous avons consulté des juristes qui prétendent que la province peut réglementer ce trafic ?

Pourquoi ne pas rendre cette chose certaine en introduisant une disposition dans la loi ? Le ministre a admis hier soir qu'il avait l'intention de soumettre les chemins de fer nationaux du Canada à des commissions provinciales

et cependant la question est laissée complètement dans la vague au moment où le chemin de fer conteste la juridiction provinciale en Nouvelle-Écosse.

L'hon. M. MARLER: Je ne crois pas, monsieur Green, que ce soit là une affirmation juste.

M. GREEN: Elle l'est, si le témoignage donné hier soir est exact.

L'hon. M. MARLER: Je ne conteste pas l'exactitude du témoignage qui a été donné, et je suis tout à fait disposé à admettre ce que M. Johnston a déclaré; mais ce que nous discutons en ce moment, c'est l'amendement à l'article 18, et cet amendement déclare expressément que tout ce qui peut être fait en vertu de l'article 27 n'est pas une entreprise à l'avantage général du Canada. Qu'est-ce qui pourrait être plus clair que cela pour démontrer que le gouvernement fédéral n'essaye pas d'exercer sa juridiction sur des matières qui sont du ressort de l'autorité provinciale et même qu'il ne veut pas exercer une telle juridiction?

M. GREEN: Si l'exposé que M. Coyne nous a fait hier soir est exact et si les services de transport par véhicule à moteur dans les limites d'une province sont considérés comme une partie du réseau général du chemin de fer, en ce cas nous n'avons pas besoin d'une déclaration par les autorités fédérales. La juridiction continue d'appartenir aux autorités fédérales et les commissions n'ont aucune compétence en la matière.

Si l'argumentation que nous avons entendue hier soir est correcte, et elle me semble passablement raisonnable, nous avons entendu une opinion divergente aujourd'hui; mais, après tout, ces deux déclarations ne sont que des opinions. Nous nous entendons tous sur le but à atteindre. J'ai pu comprendre hier soir que nous admettions tous que le chemin de fer doit s'adresser à la commission provinciale.

L'hon. M. MARLER: Tout le monde s'entend sur ce point et il me semble qu'il ne s'agit que de trouver la méthode à employer pour atteindre ce but. Tout ce que je peux dire, c'est que, après y avoir réfléchi depuis hier soir, j'aimerais à savoir s'il y a un meilleur moyen d'arriver à ce but que celui que nous proposons à l'heure actuelle.

M. DRIEDGER: Voici ce que je suggérerais, monsieur Green. Si ces entreprises, comme on l'a laissé entendre, tombent sous la juridiction du Parlement, ce ne peut être que parce qu'elles sont mentionnées à l'alinéa a), paragraphe (10) de l'article 92 de l'Acte de l'Amérique du Nord britannique. En d'autres termes, c'est seulement parce qu'elles relient deux ou plusieurs provinces ou qu'elles s'étendent au delà des limites d'une province. Mais, s'il en est ainsi, ces entreprises sont nécessairement comprises dans la définition du transport extra-provincial énoncée dans la Loi sur le transport par véhicule à moteur, parce que cette définition est formulée en des termes absolument identiques.

M. GREEN: L'alinéa a) du paragraphe 10 de l'article 92 de l'Acte de l'Amérique du Nord britannique se lit comme suit:

“Lignes de bateaux à vapeur ou autres bâtiments, chemins de fer, canaux, télégraphes et autres travaux et entreprises reliant la province à une autre ou à d'autres provinces, ou s'étendant au delà des limites de la province.”

Ce passage peut s'interpréter et, à mon avis, doit s'interpréter de manière à signifier simplement la partie d'un réseau qui s'étend au delà des limites d'une

province et ne signifie pas que chaque ouvrage du réseau des chemins de fer nationaux du Canada doit s'étendre en dehors des limites de la province. D'après M. Coyne, ce droit serait automatique et, par le fait que ces ouvrages feraient partie du système de chemin de fer, ils tomberaient automatiquement sous la juridiction du gouvernement fédéral et les provinces n'auraient aucune juridiction à leur égard.

M. DRIEDGER: Avez-vous en main un exemplaire de la Loi sur le transport par véhicule à moteur ?

M. GREEN: Oui.

M. DRIEDGER: Voudriez-vous avoir la bonté de lire la définition d'une entreprise extra-provinciale ?

*M. Green:*

"Entreprise extra-provinciale" signifie un ouvrage ou une entreprise pour le transport de voyageurs ou de marchandises par véhicule à moteur, reliant une province à une autre ou à d'autres provinces, ou s'étendant au delà des limites d'une province."

Eh bien! ce n'est pas la même définition, car le mot transport est restreint par l'expression "par véhicule à moteur". L'autre définition, celle de l'alinéa *a*) du paragraphe 10 de l'article 92 de l'Acte de l'Amérique du Nord britannique, englobait le réseau tout entier.

M. DRIEDGER: Oui, mais, comme la Loi sur le transport par véhicule à moteur ne traite que de ce genre de véhicules, la définition doit se borner à ce genre de transport.

M. GREEN: Pourquoi ne peut-on pas introduire dans la loi un article qui indiquerait clairement que la Loi sur le transport par véhicule à moteur s'applique à ces lignes ?

L'hon. M. MARLER: Monsieur Green, est-ce qu'il ne s'ensuit pas nécessairement que cette loi s'appliquera aux opérations qui tombent dans son champ d'action comme un grand nombre d'autres lois, comme, par exemple, le code pénal, s'appliqueront aux conducteurs de ces véhicules à moteur ? Il me semble que l'inclusion dans la loi de certaines choses mentionnées expressément diminuent la force de la loi au lieu de l'augmenter.

M. DRIEDGER: Si on incluait dans cet article une disposition de ce genre, cela n'aurait du sens que si on supposait que l'opinion que vous avez citée est correcte. Vous supposez, et je ne conteste pas la justesse de cette supposition, que les tribunaux soutiendraient votre manière de voir. Mais, si par hasard ils ne la soutenaient pas et jugeaient que certains de ces ouvrages sont des entreprises locales assujetties à la législation provinciale, les mots que vous voulez ajouter comporteraient des points sur lesquels le Parlement n'a pas juridiction, ce qui entacherait l'article tout entier d'un vice radical. Votre amendement est basé sur la supposition que la décision des tribunaux sera conforme à votre opinion. Mais, si les tribunaux soutenaient qu'une entreprise qui relie deux points à l'intérieur d'une province ne tombe pas sous le régime du paragraphe 10 de l'article 92, par l'amendement que vous proposez le Parlement aurait assumé des pouvoirs sur cette entreprise et aurait visé à la soumettre à la Loi sur le transport par véhicule à moteur, ce qui est une question purement provinciale sur laquelle le Parlement n'a pas d'autorité.

M. GREEN: En vertu de la présente loi le Parlement donne l'autorité à une compagnie de chemin de fer.

L'hon. M. MARLER: Elle lui donne des pouvoirs corporatifs.

M. GREEN: Oui, elle lui donne des pouvoirs corporatifs. Mais, de plus, je crois que le Parlement devrait énoncer clairement ce qu'il a en vue et, si on ajoute à l'article 27 une disposition indiquant que les pouvoirs concédés sont assujettis aux dispositions de la Loi sur le transport par véhicule à moteur, vous vous trouvez au moins à déclarer clairement que l'intention du Parlement est de soumettre ces lignes aux commissions provinciales et il en résulterait que le chemin de fer ne contesterait pas cette situation. C'est au chemin de fer que nous avons affaire et, si le Parlement inscrit dans la loi que le chemin de fer est soumis à l'autorité de ces commissions, je suis certain que les chemins de fer nationaux du Canada ne s'adresseront pas aux tribunaux pour faire invalider la loi. Ils accepteront cette situation et je pense qu'il faut faire quelque chose de ce genre pour que les chemins de fer nationaux du Canada voient clairement dans la loi qu'ils sont assujettis aux dispositions de la Loi sur le transport par véhicule à moteur. Si on ne fait pas cela, le chemin de fer peut refuser de se soumettre à la commission ou prendre une attitude comme celle qu'il prend en Nouvelle-Écosse. Il faut alors que quelqu'un prenne l'initiative de porter la cause devant les tribunaux, jusqu'à la Cour suprême du Canada, avec toutes les difficultés que cela comporte. Il me semble qu'il nous serait très facile d'établir clairement notre intention de soumettre cette entreprise de camionnage aux commissions provinciales. Nous sommes ici pour faire la loi et non pour prendre des décisions sur la validité de certaines opinions juridiques. Nous pouvons certainement introduire dans la loi les mots qui expriment clairement notre intention.

S'il en est ainsi, je crois que la Cour suprême du Canada se rendra compte que c'était là l'intention du législateur et qu'elle hésiterait à invalider une disposition que nous introduirions dans la loi. Le seul intéressé qui pourrait contester la validité de la loi et qui pourrait essayer de la faire déclarer invalide serait le National-Canadien. Mais, en présence d'un amendement comme celui-là, je crois bien que le National-Canadien ne s'adressera pas aux tribunaux pour obtenir l'invalidation de cet article.

L'hon. M. MARLER: Monsieur le président, je n'ai qu'un mot à ajouter. Il me semble que M. Fulton a fait hier soir une proposition assez intéressante. La seule raison qui m'a porté à ne pas l'accepter, c'est que j'avais l'impression que ce ne serait pas juste envers le Comité d'introduire dans le bill la mention de la Loi sur le transport par véhicule à moteur quand, d'après moi, il y a aussi d'autres lois qui s'appliqueraient.

La raison pour laquelle je n'ai pas voulu accepter la proposition de M. Coyne, c'est que je crois que la méthode que nous avons suivie en proposant cet amendement à l'article 18 est un meilleur moyen d'arriver au but que nous avons en vue.

M. GREEN: Mais cet amendement à l'article 18 subsisterait aussi.

L'hon. M. MARLER: Je ne suis pas un expert en la matière, mais dans la rédaction d'un texte de loi, je n'aime pas à mentionner un seul statut quand il y en a plusieurs qui s'appliquent au cas en question. Le Comité est bien libre, évidemment, d'énoncer ce qu'il désire, mais je ne crois pas que ce qu'on nous a proposé soit la méthode efficace de faire ce que nous avons en vue et c'est pour cela que je ne peux recommander cette manière de faire. J'ai l'im-

pression qu'en déclarant expressément que les seules compagnies qui sont déclarées compagnies à l'avantage général du Canada sont celles qui sont mentionnées nommément dans la Partie I et la Partie II et en ajoutant expressément: "Les chemins de fer ou des entreprises de transport exploités en vertu de l'article 27 ne doivent pas être considérés à l'avantage général du Canada", on ne peut déclarer plus clairement quelles sont les entreprises qui tombent sous la juridiction du gouvernement provincial en vertu de l'article 27, les entreprises interprovinciales étant assujetties à la Loi sur le transport par véhicule à moteur et les entreprises provinciales étant assujetties à la législation provinciale relative au transport.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Plus j'écoute cette discussion sur des points de loi, moins je comprends. D'un côté, il me semble que le ministre a bien exposé son point de vue et qu'il a essayé de le concrétiser dans cet amendement, qui semble répondre aux besoins de la cause. Mais, d'autre part, étant donné les procédures intentées en Nouvelle-Écosse à l'heure actuelle, je crois que M. Green a apporté un argument qui a une certaine valeur.

Monsieur le président, est-ce qu'il ne serait pas à propos maintenant d'entendre les commentaires des compagnies d'autobus et de camionnage, qui ont témoigné hier, au sujet de la proposition du ministre et au sujet des remarques de M. Green. Si les représentants des deux genres d'entreprise sont convaincus que le ministre a raison . . .

L'hon. M. MARLER: Je doute que M. Coyne ait abandonné l'idée qu'il a exprimée hier soir, à savoir que nous ne pourrions rien faire pour changer cet article.

M. COYNE: Avec tout le respect que je dois aux opinions qui ont été exprimées ce matin, je maintiens l'opinion que j'ai exprimée hier soir et, si vous laissez l'article 27 dans la loi, je ne crois pas qu'il y ait moyen d'assujettir les entreprises de transport à l'autorité provinciale.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Alors vous n'acceptez pas la proposition de M. Green ?

M. COYNE: Évidemment, si nous adoptons la proposition de M. Green, nous ne sommes pas d'accord avec l'opinion exprimée par le ministère de la Justice. Je dirais que ce serait là adopter mon interprétation de la Loi.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): En ce cas, monsieur Coyne, êtes-vous d'avis que l'amendement que M. Green voudrait introduire ne répond pas non plus à vos besoins ?

M. COYNE: Je ne connais pas exactement la portée de l'amendement que M. Green voudrait proposer ni les termes exacts de cet amendement.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Cet amendement était formulé d'une façon très simple et M. Green pourrait probablement l'expliquer lui-même. Il proposait d'introduire dans l'amendement des mots par lesquels la Loi sur le transport par véhicule à moteur . . .

M. GREEN: Ce que j'avais dans l'idée, monsieur Coyne, c'était d'ajouter à la fin du nouvel article 27 projeté un membre de phrase comme celui-ci: "subordonnément aux dispositions de la Loi sur le transport par véhicule à moteur".

M. COYNE: Je ne crois pas que cela aurait le moindre effet. Si ces entreprises sont assujetties à cette loi, on ne peut rien y faire.

Le PRÉSIDENT: Peut-être que M. Thompson pourrait nous donner son opinion à ce sujet ?

M. THOMPSON: Monsieur le président et messieurs, nous avons discuté brièvement l'amendement projeté et nous croyons qu'il est acceptable à notre point de vue. Je suis donc prêt à retirer la proposition que j'ai faite hier soir de modifier l'article 27. Je crois que l'opinion du ministère de la Justice qui nous a été communiquée ce matin est très claire et, pour autant que j'en puis juger avec mes faibles lumières, je crois que c'est une opinion saine. Si plus tard une décision judiciaire venait à renverser cette opinion, nous aurions le droit de nous adresser au gouvernement ou au ministère des Transports pour solliciter l'adoption d'un autre amendement en vue d'établir l'état de choses que le ministre des Transports dit qu'il désire établir. Par conséquent, l'amendement présenté ce matin à l'article 18 est acceptable pour notre association.

Le PRÉSIDENT: L'amendement à l'article 18 est-il adopté ?

Adopté.

Est-ce que l'article 18 modifié est adopté ?

Adopté.

L'amendement proposé à l'article 27 est-il adopté ?

M. GREEN: Monsieur le président, pour ce qui est de l'article 27, nous devons réserver notre décision. Nous ne sommes pas en mesure de dire si nous sommes pour ou contre. Nous désirons déclarer clairement que nous réservons nos droits à ce sujet.

L'hon. M. MARLER: Je dois déclarer franchement, monsieur Green, que je suis très désireux que le Comité n'ait pas l'impression que j'essaie de me soustraire à l'engagement que j'ai pris à la Chambre l'autre jour. Je pense que la seule différence d'opinion qui semble exister entre nous a trait à la manière de réaliser ce qui semble être notre but commun.

Le PRÉSIDENT: L'article 27 est-il adopté ?

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Nous aussi, nous voudrions réserver notre décision à ce sujet.

L'hon. M. MARLER: Pourriez-vous, monsieur MacMillan, donner des explications au sujet de l'article 21 ?

Le TÉMOIN: J'aimerais parler d'abord de la deuxième partie de l'exposé que vous avez fait hier soir. Vous m'avez posé une question, ou plutôt vous m'avez demandé de faire des recherches au sujet des décisions prises par le conseil d'administration en vertu de cet article. Je l'ai fait, mais je n'ai pas encore reçu la réponse. Elle viendra.

Pour ce qui est du texte de l'article 27, je vous ai dit que notre seule intention était de refondre l'ancien article pour le mettre en conformité avec la nouvelle rédaction de la loi. La compagnie ne tient pas absolument à telle ou telle formule. Nous serons très heureux de changer, s'il le faut, le langage employé dans la rédaction de cette loi. Ce n'est pas là une question à laquelle nous attachons une grande importance.

*M. Nowlan:*

D. Monsieur le président, je suis très heureux que M. MacMillan prenne cette attitude. Je crois que la question est importante, mais je n'en donnerai pas les raisons en ce moment. Je crois que l'intention du rédacteur du bill est la même que l'intention du rédacteur de la loi antérieure, c'est-à-dire qu'on

veut maintenir la situation qui existait antérieurement. J'espère donc que M. MacMillan pourra présenter un amendement qui contiendrait les mots suivants de l'ancien article: "ordonner, décréter et faire en sorte", plutôt que les simples mots "ordonner et décréter" de la nouvelle rédaction. Je pourrais vous en donner les raisons, mais je ne veux pas prendre inutilement le temps du Comité. J'espère que M. MacMillan est consentant à ce que l'article soit modifié en ce sens. S'il faut une motion pour cela, je me ferai un plaisir de la proposer.—R. Il ne m'appartient pas de présenter un amendement, mais je vous donnerai volontiers lecture de l'article tel qu'il figure actuellement dans la loi et, pour ce qui est de la compagnie, elle est tout à fait satisfaite de cette rédaction. Le texte de la loi actuelle est le suivant:

Le Conseil d'administration doit ordonner, décréter et faire en sorte que toutes les marchandises destinées à l'exportation par mer, qui sont consignées en territoire canadien pour être transportées aux Chemins de fer nationaux au point d'origine, ou entre le point d'origine et la mer, soient, à moins que les expéditeurs de ces marchandises n'aient indiqué un autre acheminement particulier, exportées par voie des ports maritimes canadiens.

M. NOWLAN: Monsieur le président, serait-il conforme au règlement de proposer en ce moment que l'article 21 du bill soit modifié par la suppression du texte actuel, qui serait remplacé par le texte du paragraphe 2 de l'article 14 de la Loi sur le National-Canadien et le Pacifique-Canadien, comme la note explicative indiquait que c'était là l'intention du rédacteur du bill? Si la chose est conforme au règlement, je propose donc cette modification.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Cela remplacerait l'article 21 du bill par les mots qui ont été lus par M. MacMillan?

Le TÉMOIN: Exactement.

*M. Johnston (Bow-River):*

D. Et, si je l'ai bien compris, M. MacMillan nous a dit que la compagnie n'a aucune objection à cela?—R. Aucune. Nous trouvons seulement que ce texte laisse à désirer au point de vue grammatical.

L'hon. M. MARLER: J'ai rédigé l'amendement pour vous, monsieur Nowlan.

M. NOWLAN: Je vous remercie beaucoup.

L'hon. M. MARLER: Vous aimeriez peut-être le lire.

M. NOWLAN: Monsieur le président, je propose que l'article 21 du bill actuel soit supprimé et remplacé par le suivant:

Le Conseil d'administration doit ordonner, décréter et faire en sorte que toutes les marchandises destinées à l'exportation par mer, qui sont consignées en territoire canadien pour être transportées aux Chemins de fer nationaux au point d'origine, ou entre le point d'origine et la mer, soient, à moins que les expéditeurs de ces marchandises n'aient indiqué un autre acheminement particulier, exportées par voie des ports maritimes canadiens.

L'hon. M. MARLER: Je vous félicite d'avoir été capable de lire mon écriture.

M. NOWLAN: J'ai déchiffré celle de M. Jim MacDonnell si longtemps qu'il m'est facile de déchiffrer la vôtre.

Le PRÉSIDENT: Est-ce que quelqu'un appuie cette proposition ?

M. GREEN: Je l'appuie. M. MacMillan allait nous donner certains renseignements sur les mesures que les chemins de fer prendraient en pratique.

Le TÉMOIN: J'en ai parlé au commencement de mes remarques.

M. GREEN: Vous n'en êtes pas encore rendu là ?

Le TÉMOIN: Non.

Le PRÉSIDENT: Est-ce que l'amendement à l'article 21 est adopté ?

Adopté.

Est-ce que l'article 21 modifié est adopté ?

Adopté.

Article 30 ?

Adopté.

Article 31 ?

*M. Green:*

D. Pourrait-on nous donner une explication de l'article 31 ?—R. L'article 31 a pour but, comme le dit la note explicative, d'exprimer ce qui était contenu dans l'article 26 de la Loi sur les chemins de fer nationaux du Canada. Le texte est identique dans les deux cas. Il s'agit du pouvoir corporatif général de la compagnie en ce qui concerne l'acquisition de valeurs et la possession de biens de certaines autres compagnies. Ce pouvoir était contenu dans la charte originelle. Nous n'avons changé qu'un mot. Le mot "télécommunication", à la ligne 29, remplace le mot "télégraphe" de l'article originel.

D. Les pouvoirs contenus dans les trois dernières lignes me semblent d'une vaste portée:

... ou des opérations qui, de l'avis du conseil d'administration, peuvent être faites dans l'intérêt de la compagnie du National.

Pourriez-vous nous donner des exemples du genre d'opération qu'on a ici en vue ?—R. Il ne m'en vient pas à l'idée en ce moment, mais je pourrais vous dire dans quelles circonstances nous avons recours à ces trois lignes. Ces circonstances découlent du langage particulier employé dans cet article. Nous n'avons rien changé au texte. J'aimerais y apporter du changement; mais, si vous lisez ce qui précède, vous remarquerez que le pouvoir d'acquérir des valeurs est assujéti en premier lieu à l'approbation du gouverneur en conseil et ce pouvoir a trait à l'acquisition d'actions de compagnies de chemin de fer ou de compagnies de transport, de navigation, de tête de ligne, de télécommunication, et le reste. Pour comprendre le point que j'essaie de vous expliquer il faut passer ensuite aux mots "compagnie autorisée à faire des opérations se rattachant au fonctionnement d'un chemin de fer..." de sorte qu'il faut comprendre que les compagnies dont nous pouvons acquérir ou garantir les actions et autres valeurs sont des compagnies autorisées à faire des opérations se rattachant au fonctionnement d'un chemin de fer. Je ne crois pas que c'était là l'intention du législateur. Je crois que l'intention était de limiter les compagnies à l'achat des valeurs de ces divers genres de compagnies énumérés dans l'article, comme des compagnies de tête de ligne. Si l'on prend ce genre de compagnie comme exemple, il faut noter qu'il est très rare qu'une compagnie d'élevateurs à grain de tête de ligne soit forcée de limiter ses opérations à l'exploitation d'une entreprise se rattachant au fonctionnement d'un chemin de

fer. Ce n'est pas là le genre d'entreprise que ces compagnies exploitent normalement.

Pour prendre un autre exemple, il est très difficile de concevoir qu'une compagnie d'énergie électrique, qu'elle détienne ses pouvoirs en vertu de lettres patentes ou d'une loi spéciale, ait déclaré, pour obtenir la charte qui la constitue en corporation, que son entreprise principale se rattacherait au fonctionnement d'un chemin de fer.

D. Mais elle le ferait, si elle fournit l'électricité à un chemin de fer.—  
R. Pour nous servir de cet exemple, supposons que nous décidions de faire fonctionner à l'électricité une section de notre chemin de fer et que nous désirions faire l'acquisition de la compagnie qui produit l'électricité. Nous ne pourrions pas faire l'acquisition de cette compagnie en vertu de la première partie de l'article que nous discutons. Il nous faudrait d'abord demander au conseil d'administration de la *Acme Power Company* de déclarer qu'elle effectue les opérations qui se rattachent au fonctionnement d'un chemin de fer et il nous faudrait ensuite nous adresser au gouverneur en conseil pour obtenir l'autorisation requise. Je ne crois pas que c'était là l'intention du législateur; car, s'il en était ainsi, cet article deviendrait très difficile à appliquer. Mais vous ne pourriez pas trouver un exemple plus approprié que celui que vous avez donné. Dans cet exemple, la procédure est la suivante. Nous avons besoin d'électricité; l'électricité est produite dans la région; la compagnie a intérêt à acheter la compagnie d'énergie électrique afin de posséder sa propre source d'énergie, mais elle ne le peut pas en raison du langage employé dans l'article jusqu'à la ligne 30. Il nous faut recourir aux trois lignes suivantes, et je voudrais bien voir disparaître la virgule qu'il y a dans la ligne 30 entre les mots électricité et énergie pour la remplacer par le mot "ou", de sorte que l'article signifiera que "la compagnie du National peut, avec l'approbation du gouverneur en conseil, acquérir . . . des obligations, des valeurs, et le reste," dans les genres de compagnies énumérées. Je crois que c'était là l'intention du législateur à l'origine. Dans sa rédaction actuelle, l'article ne veut rien dire à moins qu'on n'ait recours aux trois dernières lignes.

Le PRÉSIDENT: Adopté?

Adopté.

Nous allons maintenant suspendre la séance pour reprendre nos travaux cet après-midi à 3 h. 30 dans la salle 368.

## REPRISE DE LA SÉANCE

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous sommes en nombre.

M. N. G. MacMillan, C.R., vice-président et avocat général des Chemins de fer nationaux du Canada, est rappelé:

Le PRÉSIDENT: Revenons à l'article 31.

L'hon. M. MARLER: Après avoir discuté la question avec M. MacMillan pendant l'heure du dîner, je crois que nous devrions revenir à l'article 31 et faire le changement que le Comité semblait unanime à accepter ce matin. C'est un très léger changement de rédaction qui a pour effet, à mon avis, de rendre l'article plus clair. M. MacMillan vous l'a déjà expliqué en détail, mais il pourrait peut-être résumer brièvement l'objet de cet amendement. Je

crois que tous les membres ont un exemplaire de l'article. Il n'y a que deux mots à ajouter. Il faut ajouter le mot "ou" entre les mots "d'électricité" et "d'énergie". Peut-être que M. MacMillan pourrait expliquer la raison du changement.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Je propose, appuyé par M. MacNaught, que l'article 31 du texte actuel soit supprimé et qu'il soit remplacé par le texte suivant:

31. La Compagnie du National peut, avec l'approbation du gouverneur en conseil, acquérir, détenir, garantir, nantir et aliéner des actions de capital, des obligations, billets, valeurs ou autres obligations contractuelles quelconques d'une compagnie de chemin de fer, ou d'une compagnie de transport, de navigation, de tête de ligne, de télécommunication, de messagerie, d'hôtel, d'électricité ou d'énergie, ou d'une autre compagnie autorisée à faire des opérations se rattachant au fonctionnement d'un chemin de fer, ou des opérations, qui, de l'avis du conseil d'administration, peuvent être faites dans l'intérêt de la Compagnie du National.

L'hon. M. MARLER: Ce texte contient le changement que M. MacMillan a expliqué.

M. GREEN: En effet, je crois que c'est un excellent changement.

Le TÉMOIN: Tout ce que nous faisons, c'est de supprimer une virgule et de la remplacer par le mot "ou". Sous sa première forme, l'article était pratiquement incompréhensible.

Le PRÉSIDENT: L'article 32 est-il adopté?

Adopté.

Article 33.

Le TÉMOIN: Le texte de l'article 33 du bill est exactement le même que celui de l'article 30 de la Loi sur les Chemins de fer nationaux et se rapporte au dépôt des hypothèques. Cet article a maintenant plus d'importance au point de vue pratique.

Le PRÉSIDENT: L'article 33 est-il adopté?

Adopté.

Article 34.

Le TÉMOIN: L'article 34 est la reproduction de l'article 31 de la Loi sur les chemins de fer nationaux du Canada.

Le PRÉSIDENT: L'article 34 est-il adopté?

Adopté.

Article 35?

Le TÉMOIN: L'article 35 est nouveau dans la législation de la corporation. Il correspond à l'article 79 de la Loi sur l'administration financière à laquelle nous sommes assujettis et nous avons cru qu'il était opportun et sensé de l'inclure dans la Loi de la compagnie.

Le PRÉSIDENT: L'article 35 est-il adopté?

Adopté.

Article 36.

Le TÉMOIN: L'article 36 n'est que la reproduction de l'article 8 de la Loi sur la revision du capital des chemins de fer nationaux du Canada. Mais,

comme il s'agit ici de transport de valeurs, nous avons cru bon d'inclure ici cet article afin de rendre l'opération intelligible.

M. HERRIDGE: Monsieur MacMillan, quel est l'objet du paragraphe 2:

“Le présent article ne s'applique pas aux chemins de fer du gouvernement canadien que désigne le gouverneur en conseil” ?

Le TÉMOIN: Le service de transbordement des trains à l'Île du Prince-Édouard en est un exemple. Ce service, vous le savez, ne fait pas partie intégrante du système considéré comme entité corporative. Les recettes vont au gouvernement et le gouvernement acquitte les frais d'exploitation.

Le PRÉSIDENT: L'amendement est-il adopté ?

Adopté.

L'article 31 modifié est-il adopté ?

Adopté.

Nous en arrivons maintenant à l'article 32.

*M. Green:*

D. Cet article est une reproduction exacte, n'est-ce pas ? de l'article 29 de la Loi sur les chemins de fer nationaux du Canada ?—R. Non, pas tout à fait. Dans le texte du bill il y a une addition au texte originel. A la ligne 42 de la page 12 l'addition se lit comme suit: “chaque fois qu'il est pris des arrangements avec un fiduciaire, la Compagnie du National peut garantir le paiement du principal et de l'intérêt y afférents”. Dans l'émission de certificats pour fins de matériel, nous devons souvent recourir à une procédure selon laquelle les fiduciaires agissent comme intermédiaires entre l'emprunteur et le prêteur. Les obligations, évidemment, sont surtout celles du National-Canadien et, pour les vendre, il faut qu'elles soient garanties. La disposition en question permet à la Compagnie de garantir ces obligations. C'est toujours là la pratique qui a été suivie; mais, dans le passé, cette garantie a été donnée d'après une autorisation qui se trouvera maintenant exprimée dans l'article 31. Vous verrez là que, dans la deuxième ligne de l'article, la Compagnie du National est autorisée à garantir . . . “Les obligations . . . valeurs” et le reste, “ou des opérations qui, de l'avis du conseil d'administration, peuvent être faites dans l'intérêt de la Compagnie du National”. Il fallait que le conseil d'administration recourût à la procédure fictive de déclarer que les opérations pouvaient être faites dans l'intérêt de la Compagnie de chemin de fer, et la garantie était donnée. Cette addition à l'article 32 nous permet de faire directement ce qu'il a toujours fallu faire lors de l'émission de certificats de matériel. En d'autres termes, cet article est une refonte complète de l'article 29 de la Loi du National-Canadien.

M. GREEN: Y a-t-il d'autres opérations ferroviaires du gouvernement canadien qui sont exemptées ?

L'hon. M. MARLER: Je crois que le chemin de fer de la baie d'Hudson est un autre exemple.

Le TÉMOIN: Oui, c'est là une opération du même genre.

L'hon. M. MARLER: Je crois que dans tous les autres cas le déficit est comblé par un crédit voté par le Parlement.

*M. Green:*

D. Cela veut dire que ces opérations ne sont pas comprises dans le déficit des chemins de fer nationaux du Canada ?—R. C'est exact.

L'hon. M. MARLER: J'estime, monsieur Green, que la plupart de ces opérations sont des opérations qui, de leur nature, ne sont pas aptes à procurer des bénéfices, comme, par exemple, le service de transbordement entre l'Île du Prince-Édouard et la terre ferme. Il est exploité à perte; il l'a toujours été depuis plusieurs années parce que c'est une opération qui, de sa nature, n'est pas une entreprise de profit mais de service.

*M. Green:*

D. Est-ce que le chemin de fer de Terre-Neuve est dans ce cas?—R. Non, il ne l'est pas. Les recettes des chemins de fer de Terre-Neuve sont incluses dans le bilan de l'exploitation du réseau. Le service de transbordement de Bar-Harbour est un autre exemple. C'est un service que nous administrons, mais les recettes et les dépenses d'exploitation de ce service ne sont pas portées au compte du National-Canadien.

D. La distinction se fait-elle sur la base d'un principe ou d'une façon arbitraire?—R. Je ne pourrais pas vous le dire. Je sais seulement qu'il y a un certain nombre de services qui sont dans cette catégorie.

M. MACNAUGHT: Pour ce qui est du service de transbordement entre la terre ferme et l'Île du Prince-Édouard, la raison de la séparation est basée sur une entente qui date de la Confédération. Je crois que, en ce cas, c'est la raison pour laquelle les comptes de ce service sont tenus séparés.

L'hon. M. MARLER: Je crois que la raison probable de la distinction, c'est que certains services qui ne font pas partie intégrante du chemin de fer et qui de leur nature sont exploités à perte, sont à la charge de tous les contribuables du Canada plutôt qu'à la charge du réseau.

M. GREEN: A vrai dire, l'argent vient toujours de la même bourse.

L'hon. M. MARLER: Oui; ce n'est qu'une question de comptabilité. Mais le bilan du réseau ne se trouve pas surchargé de ces opérations qui sont exploitées à perte.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Dans le cas du service de transbordement de Bar-Harbour, l'argent ne vient pas de la même bourse. C'est là une opération exploitée conjointement par les autorités provinciales et fédérales.

Le PRÉSIDENT: L'article 36 est-il adopté?

Adopté.

Article 37.

Le TÉMOIN: Cet article est la reproduction de l'article 12 de la Loi sur le National-Canadien et le Pacifique-Canadien sauf que, au paragraphe 2, vous voyez deux ministres mentionnés: le ministre des Transports et le ministre des Finances. Nous avons ajouté le ministre des Finances, de telle sorte que le budget est soumis conjointement par les deux ministres.

*M. Green:*

D. Pourquoi cette addition a-t-elle été faite?—R. Elle a été faite à la demande du ministère des Finances.

D. Pourquoi cette disposition du paragraphe 4: "les déficits au titre du revenu des chemins de fer nationaux ne doivent pas être consolidés"?—R. C'est une disposition qui a été mise en œuvre depuis 1933 ou 1936. Elle a pour but d'empêcher qu'un déficit du chemin de fer donne lieu à une émission d'obligations. De telle sorte que, s'il y a un déficit de cinq millions de dollars, ce déficit

doit être comblé sans recourir à une émission d'obligations qui figurerait dans le bilan du réseau.

D. Cela veut-il dire, en pratique, que le déficit du revenu doit être comblé chaque année par le Parlement?—R. C'est exact.

Le PRÉSIDENT: L'article 37 est-il adopté?

Adopté.

Article 38.

*M. Green:*

D. Pourriez-vous donner certaines explications au sujet du paragraphe 5?—R. Oui. Ce paragraphe a clairement pour but d'empêcher le chemin de fer d'émettre des obligations pour fins d'immobilisation et d'employer ensuite ces fonds pour couvrir des déficits d'exploitation.

D. Il y a une disposition qui permet de recourir à cette procédure, si elle est autorisée par le Parlement?—R. Il n'y a pas de procédure établie; mais, évidemment, le Parlement peut autoriser le chemin de fer à faire n'importe quoi.

D. Il y a, dans le paragraphe, une disposition pour autoriser cette procédure. Est-ce qu'on y a déjà recouru?—R. Vous demandez si on a employé du capital d'immobilisation pour des dépenses d'exploitation?

D. Oui.—R. Non, pas à ma connaissance. Je ne puis concevoir qu'on puisse recourir à cette procédure.

D. Le Parlement n'a jamais autorisé cette manière de faire?—R. Non.

Le PRÉSIDENT: L'article 37 est-il adopté?

Adopté.

Article 38.

Le TÉMOIN: L'article 38 du bill est le même que l'article 13 de la Loi sur le National-Canadien et le Pacifique-Canadien.

*M. Green:*

D. Pourquoi ce travail n'est-il pas fait par l'auditeur général?—R. Il ne l'a jamais été, monsieur Green. C'est le Parlement qui a décidé qu'il en serait ainsi. Je crois que cela a été introduit dans la loi en 1933.

M. MACNAUGHT: La chose a été décidée plusieurs fois à la Chambre.

M. GREEN: Je sais que la question a été soulevée en Chambre à plusieurs reprises, mais quel avantage y a-t-il pour le chemin de fer que cette vérification soit faite par des vérificateurs de l'extérieur plutôt que par l'auditeur général?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Cela a été expliqué à la Chambre à plusieurs reprises et je l'ai expliqué l'année dernière lors de la discussion du bill concernant les vérificateurs. La compagnie Touche a été choisie parce que le National-Canadien exploite aussi des embranchements aux États-Unis et qu'il a des intérêts en Angleterre et en France. On a considéré qu'il était à propos de nommer des vérificateurs qui ont des relations d'affaires dans ces pays. De cette façon le travail est plus facile et moins coûteux.

M. HERRIDGE: A un certain moment, un des ministres actuels était très désireux que la vérification fût faite par l'auditeur général, n'est-ce pas?

Le PRÉSIDENT: L'article 38 est-il adopté?

Adopté.

Article 39.

Le TÉMOIN: L'article 39 est une refonte des articles 14 et 15 de la Loi de 1936 sur le National-Canadien et le Pacifique-Canadien.

*M. Green:*

D. En passant, pourrait-on me dire ce qui va rester de la Loi sur le National-Canadien et le Pacifique-Canadien?—R. La partie 2.

D. Rien que la partie 2?—R. Oui, toute la partie 2. C'est là la partie de la loi qui traite de la coopération entre le National-Canadien et le Pacifique-Canadien. La partie 1 n'a trait qu'au National-Canadien. Pourquoi ces dispositions ont été introduites dans la partie 1 et non comme amendement à la Loi de 1919, c'est là pour moi l'un des grands mystères sans solution. Quoi qu'il en soit, les choses ont été réglées de cette façon-là et nous essayons de grouper les dispositions légales qui se rapportent au même sujet. La partie 2 restera exactement comme elle est actuellement.

D. A-t-on fait des efforts pour étendre le domaine de la coopération entre les deux chemins de fer?—R. Oui, nous visons à cela continuellement. Il existe un comité conjoint composé de fonctionnaires du National-Canadien et du Pacifique-Canadien. Ce comité est actif. Il est presque continuellement occupé à étudier des projets et chaque année le résultat de ses travaux est soumis au Parlement. C'est en vertu de ce programme que nous avons élaboré les plans relatifs aux droits de passage conjoint dont je vous ai parlé ce matin.

D. La mise en commun de certains trains se fait aussi en vertu de ce programme, n'est-ce pas?—R. Oui, la mise en commun de certains trains se fait en vertu de ce programme.

Le PRÉSIDENT: L'article 39 est-il adopté?

Adopté.

Article 40.

Le TÉMOIN: L'article 40 n'est qu'une refonte de l'article 16 de la Loi sur le National-Canadien et le Pacifique-Canadien.

Le PRÉSIDENT: L'article 40 est-il adopté?

Adopté.

Article 41.

Le TÉMOIN: L'article 41 énonce un pouvoir qui a été introduit dans la Loi sur le financement et la garantie des chemins de fer nationaux du Canada il y a quelques années. A vrai dire, cette disposition a été introduite à ma demande, parce que c'était à moi qu'il incombait de signer toutes les obligations. J'étais d'avis que c'est une énorme perte de temps que de passer des heures et des heures à signer des obligations quand elles peuvent être signées au moyen de fac-similés.

Le PRÉSIDENT: L'article 41 est-il adopté?

Adopté.

Article 42.

Le TÉMOIN: L'article 42 est une disposition semblable à l'égard du représentant du ministère des Finances.

Le PRÉSIDENT: L'article 42 est-il adopté?

Adopté.

Article 43.

M. Green:

D. L'article 43 a trait à un système de pensions pour la compagnie, n'est-ce pas?—R. Oui.

D. Pourriez-vous nous expliquer cet article?—R. Oui, avec plaisir. Tout d'abord, je désirerais corriger la note marginale qui figure en regard de l'article 43. La note renvoie au chapitre 14. Il s'agit du chapitre 4 et non du chapitre 14. L'article 43 est une refonte de la Loi du système de pensions du National-Canadien, modifiée en 1929, et de certaines dispositions du chapitre 65 de la Loi de 1874, du chapitre 25 de la Loi de 1878 et du chapitre 58 de la Loi de 1888. Ces trois dernières lois visent le chemin de fer du Grand Tronc. C'est de ces trois dernières lois qu'est extraite la disposition supplémentaire contenue dans le dernier membre de phrase du premier paragraphe de l'article, à savoir "Assurance contre les accidents, la maladie ou la mort, ou pour d'autres objets". Quant au reste, le paragraphe est une reproduction des dispositions de la Loi de 1929. Au paragraphe 2, il y a une légère extension de l'application du système aux employés du chemin de fer Intercolonial qui sont membres de la Caisse de prévoyance de l'Intercolonial. Il faut noter que l'article ne dit pas expressément—et ce n'est pas, du reste, le but de l'article—que les avantages de la Caisse de pension du chemin de fer sont accessibles à ces employés. L'article leur fournit seulement un moyen de bénéficier de cette caisse, s'ils le désirent. Il faut aussi noter que les deux systèmes de pension sont différents et que les avantages du système de pension de l'Intercolonial, de l'avis de la plupart des membres de cette caisse, sont préférables aux avantages de la Caisse du National-Canadien. Toutefois, pour certaines raisons personnelles, il y a un certain nombre d'employés qui pourraient préférer être membres de cette dernière caisse. Nous croyons que, puisque ce sont des employés du National-Canadien, ils doivent avoir le loisir de devenir membres du nouveau système, s'ils le jugent à propos.

D. Est-ce qu'un employé du National-Canadien peut passer de la Caisse du National-Canadien à celle de l'Intercolonial?—R. Non. Cette caisse a cessé depuis plusieurs années d'être accessible à de nouveaux membres. Je ne pourrais pas vous dire la date exacte de cette décision, mais cela remonte à plusieurs années, vingt ans au moins.

D. Alors que veut dire le paragraphe 4, "Le système existant demeure"?—R. La raison de ce paragraphe, c'est que le système actuellement en vigueur a été établi par la Loi de 1929 et que cette loi doit être abrogée. Le paragraphe en question est introduit pour plus de sûreté. Nous ne voulons pas que le système de pension soit aboli par suite de l'abrogation de la loi sur laquelle il repose. L'article vise à maintenir en existence les dispositions de la loi de 1929 à ce sujet.

D. En raison de la diminution du pouvoir d'achat du dollar, il y a eu des plaintes au sujet du montant de certaines de ces pensions. Il y a de ces pensions, parmi les plus petites, qui sont devenues très peu utiles, et on a proposé de temps en temps de modifier le système de façon à augmenter ces pensions. Est-ce que le présent article permettrait d'introduire de telles modifications?—

R. Je ne crois pas que l'article à l'étude change quoi que ce soit sous ce rapport. Cet article n'est qu'une refonte des pouvoirs qui existaient précédemment.

D. Le paragraphe 3 se lit comme suit:

Les administrateurs peuvent édicter des règles et règlements en

vue de la gestion, de l'administration et de l'emploi appropriés et efficaces de toute caisse ou de tout système établi du présent article.

R. Vous voyez donc que le pouvoir dont vous parliez existait déjà. Les administrateurs possédaient ce pouvoir antérieurement.

D. Est-ce que ce paragraphe leur accorde le pouvoir d'augmenter ces petites pensions?—R. Je le crois. Je ne le sais pas réellement. Il faudrait que j'examine la question, mais il me semble que l'article leur accorde le pouvoir en question. Il faudrait que nous soyons plus spécifiques dans notre réponse à votre question, mais les administrateurs possèdent le pouvoir de modifier les conditions du système de pension.

D. Est-ce que ce paragraphe ne semble pas en conflit avec le paragraphe 4 qui maintient en vigueur le système actuel?—R. Non, car, d'après le système actuel, les dispositions et les conditions du système de pensions peuvent être modifiées par le conseil d'administration.

D. C'est-à-dire le conseil d'administration des chemins de fer nationaux du Canada?—R. Oui.

D. De sorte que les administrateurs du chemin de fer peuvent augmenter ces pensions s'ils le jugent à propos?—R. Il n'y a pas de doute qu'ils peuvent modifier le système. Évidemment, quand on modifie un système, il est possible, dans certains cas, de faire des augmentations. Toutefois, dans d'autres cas, il serait possible de faire le contraire. Les règles sont basées sur des principes généraux, mais leur application à des cas individuels dépend des circonstances. La longueur du service d'un employé et sa situation au moment de sa retraite sont les facteurs qui déterminent le montant de la pension, qu'il ait contribué ou non à la cause de retraite.

D. Est-ce que les employés sont représentés dans le groupe de personnes qui établit les règlements concernant l'administration de la caisse?—R. Ils ne sont pas représentés dans l'organisme qui établit les règlements, mais ils le sont dans la Commission des pensions, qui est l'organisme chargé de l'application des règlements et, à ma connaissance, ils ont été consultés depuis plusieurs années au sujet des modifications à apporter aux règlements. Nous avons siégé avec les représentants des employés et nous avons discuté avec eux les modifications aux règlements.

*M. Herridge:*

D. Est-ce que certaines modifications ont été apportées aux règlements par suite des demandes présentées par les employés?—R. Je n'aimerais pas formuler ma réponse de cette façon. Je préfère déclarer que les règlements ont été modifiés après discussion entre les fonctionnaires et les employés de la compagnie.

D. De sorte que les demandes des employés ont eu un certain effet sur la modification des règlements?—R. Certainement. Nous ne tenons pas les employés à distance. Ils font partie du personnel eux aussi.

*M. Green:*

D. L'article 43 ne contient pas de disposition relative à une commission des pensions?—R. Non. Cette question est déterminée par les règlements.

D. C'est une question déterminée par les règlements?—R. Oui.

Le PRÉSIDENT: L'article 43 est-il adopté?

Adopté.

## Article 44.

Le TÉMOIN: L'article 44 est une simple reproduction de l'article 32 de l'ancienne loi, qui permet d'intenter des poursuites contre la compagnie.

Le PRÉSIDENT: L'article 44 est-il adopté?

Adopté.

## Article 45.

*M. Green:*

D. L'article 45 est-il une reproduction exacte d'un article de la Loi sur les chemins de fer nationaux du Canada?—R. C'est la reproduction de la substance de l'ancien article. Je ne sais si le langage employé est identique dans les deux cas. Il faudrait que je vérifie la chose.

D. Je remarque que l'article 33 de la Loi sur les chemins de fer du Canada contient un passage qui se rapporte à l'administration de la compagnie. Il se lit comme suit:

Le ministre des Transports peut désigner une personne pour faire, ou lui ordonner de faire, une enquête ou un rapport sur toutes questions ou choses concernant ou intéressant la compagnie, ses ouvrages et entreprises, y compris sa gestion et l'exploitation des chemins de fer de l'État. . .

Or, ces mots ne se trouvent pas dans le nouvel article. Et l'article 33 continue comme suit:

. . . ou concernant ou intéressant toute autre compagnie, ses ouvrages et entreprises, possédés, contrôlés ou exploités par la Compagnie. . .

Or, ces mots aussi semblent avoir été omis dans le nouvel article, n'est-ce pas?—R. Oui. Mais, au lieu de ces mots on en a inséré d'autres, qui sont le texte même de l'article 71 de la Loi sur les chemins de fer, qui se trouvent mentionnés à la fin de l'article 45 en question. Voici ce texte:

Le Ministre, la Commission, l'ingénieur-inspecteur ou la personne chargée, sous l'autorité de la présente loi, d'instruire une enquête ou de faire un rapport, peut

- a) pénétrer dans les terrains, les lieux, les bâtiments ou les ouvrages appartenant à une compagnie ou sous son contrôle, et en faire l'inspection, si la chose lui paraît nécessaire;
- b) inspecter les ouvrages, les constructions, le matériel roulant ou les autres biens de la compagnie;
- c) requérir la présence des personnes qu'il lui paraît utile d'assigner et d'interroger, et exiger des réponses ou des rapports pour satisfaire aux investigations qu'il lui paraît nécessaire de poursuivre;
- d) exiger la production de tous livres, pièces, plans, devis, dessins et documents importants; et
- e) faire prêter serment et recevoir des affirmations ou des déclarations; et, pour assigner des témoins et pour les contraindre à comparaître, à rendre témoignage et à produire les livres, pièces ou choses qu'il leur est enjoint de produire, le Ministre, la Commission, l'ingénieur-inspecteur ou la personne ainsi constituée en autorité possède les mêmes pouvoirs que ceux que possède toute cour en matières civiles.

Je suppose qu'on a cru que cela donnerait à l'article une portée plus grande.

D. Ces mots n'incluent pas les pouvoirs compris dans l'expression "y compris sa gestion et l'exploitation des chemins de fer de l'État", n'est-ce pas?—

R. Si, ils les incluent, si l'on se reporte à l'article 15 de la loi; car l'article 71 de la Loi sur les chemins de fer dont je viens de vous donner lecture n'est pas un de ces articles qui ne doivent pas s'appliquer aux chemins de fer de l'État.

M. HERRIDGE: Combien souvent le ministre serait-il appelé à exercer ce pouvoir?

L'hon. M. MARLER: Le ministre actuel n'a jamais eu l'occasion de l'exercer.

*M. Green:*

D. Est-ce que ce pouvoir a déjà été exercé?—R. Je ne puis répondre à cette question, monsieur Green. A ma connaissance ce pouvoir n'a jamais été exercé.

Le PRÉSIDENT: L'article 45 est-il adopté?

Adopté.

L'article 46 est-il adopté?

Le TÉMOIN: L'article 46 est nouveau. Cet article a simplement pour but d'assurer que ce qui a été fait en vertu de lois qui ont été abrogées continuera d'être valable et valide. Nous ne voudrions pas qu'un acte qui a été posé légalement en vertu de l'ancienne loi devienne illégal par le fait que la loi sur laquelle il s'appuie a été abrogée.

*M. Green:*

D. N'y a-t-il pas là un danger de conflit? A moins que vous ne preniez bien soin d'abroger tous les anciens règlements et ordonnances à mesure que vous en faites de nouveaux, est-ce qu'il ne surgira pas des difficultés?—R. Le seul risque est d'avoir oublié quelque chose; nous pourrions alors nous trouver dans de grands embarras. En ce cas, je solliciterais de vous l'indulgence de vouloir bien m'écouter de nouveau en une autre occasion. Mais nous croyons avoir prévu tout ce qu'il fallait prévoir.

Le PRÉSIDENT: L'article 46 est-il adopté?

Adopté.

Article 47?

Adopté.

Le PRÉSIDENT: Nous allons maintenant revenir à l'article 23.

L'hon. M. MARLER: Vous pourriez peut-être disposer des annexes.

Le PRÉSIDENT: La première annexe est-elle adoptée?

*M. Green:*

D. Il y a un point qui m'intrigue. Qu'est-ce que cette Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (France)?—R. C'est une compagnie qui a été organisée en France parce que nous avons là un bureau qui s'occupe du trafic et que nous possédons encore en ce pays l'hôtel Scribe. Or, il y a en France une loi qui exige qu'une compagnie qui fait affaires en France ait une

filiale française. Je crois que toutes les personnes qui font affaires en France ont ainsi organisé une compagnie française. Voilà toute l'explication.

D. Que sont ces deux compagnies: la *Prince George Limited* et la *Prince Rupert Limited*?—R. La compagnie du Grand Tronc et la compagnie du Canadian Nord avaient l'habitude autrefois de faire constituer en corporation une compagnie distincte pour chaque vaisseau qu'elles possédaient et qui était en service. Ainsi le *Prince William* était la propriété de la compagnie *Prince William Limited*, le *Prince David* était la propriété de la *Prince David Limited*. Il y en avait des douzaines et des douzaines. Nous avons remis ces chartes de compagnie l'une après l'autre et il ne nous reste que ces deux-là. C'est là le résidu des compagnies de navigation qui étaient la propriété du Grand Tronc Pacifique sur la côte du Pacifique et elles disparaîtront à leur tour, parce que ce n'est plus la méthode moderne de procéder.

D. Mais le Prince George a été construit tout récemment?—R. C'était la vieille compagnie. Nous avons seulement remplacé l'ancien nom par Prince George. Nous avons un Prince George il y a quelques années, si vous vous rappelez bien.

D. Le Prince George actuel est-il la propriété de cette compagnie?—R. J'en doute beaucoup, mais je ne pourrais pas me prononcer catégoriquement.

Le PRÉSIDENT: La première annexe est-elle adoptée?

Adoptée.

La seconde annexe est-elle adoptée?

Adoptée.

L'hon. M. MARLER: Je crois que M. MacMillan désire faire quelques observations au sujet de la seconde annexe à propos de certaines lois abrogées.

Le TÉMOIN: Je voulais plutôt vous faire remarquer que, dans la refonte, il y a quelques petits articles qui ont été supprimés. J'ai cru qu'il était à propos de vous faire remarquer la chose et de repasser rapidement cette liste avec vous. Je ne voudrais pas que l'on pense que nous avons omis ces articles sans prendre le soin de vous en avertir.

Je suppose que vous ne tenez pas à entendre un exposé détaillé, mais je puis vous dire, par exemple, que nous avons supprimé l'alinéa c) de l'article 2 de la Loi sur les chemins de fer nationaux du Canada, qui définit le *Canadian Northern*, alors que le *Canadian Northern* n'apparaît nulle part dans la législation. L'alinéa en question est donc absolument superflu.

Nous avons pareillement supprimé la définition du réseau du *Canadian Northern*, définition qui figurait à l'alinéa d) de l'article 2, parce que nulle part ailleurs dans la loi actuelle il n'est fait mention du réseau du *Canadian Northern*.

A l'article 3, paragraphe 1 de la Loi sur le National-Canadien, il y avait une disposition au sujet du nombre des administrateurs; mais, étant donné que cette disposition est devenue absolument désuète à la suite des dispositions de la Loi de constitution en corporation adoptée en 1936, nous l'avons aussi supprimée. Le texte de ce paragraphe est d'une portée trop générale pour être incorporé dans ce bill.

L'article 4, paragraphe 4, de la Loi sur les chemins de fer nationaux du Canada décréait la tenue d'une assemblée annuelle, mais cette disposition, évidemment, n'a plus de valeur pratique, étant donné les dispositions de la Loi sur le National-Canadien et le Pacifique-Canadien et la procédure selon laquelle la compagnie présente chaque année un rapport à un comité parlementaire.

L'article 14 contenait des dispositions relatives aux finances des chemins de fer du gouvernement canadien, qui ont été remplacées par les dispositions de la Loi de 1952 sur la revision du capital des chemins de fer nationaux du Canada. Ces dispositions ont été conservées dans l'article 37 du bill.

L'article 21 a trait aux croisements des rues d'une municipalité par le chemin de fer et c'est là une question régie par l'article 258 de la Loi sur les chemins de fer et appliqué par la Commission des Transports.

*M. Green:*

D. Pourquoi cette disposition se trouvait-elle dans l'ancienne loi, monsieur MacMillan?—R. Je ne le sais vraiment pas, monsieur Green. J'ignore pourquoi plusieurs de ces dispositions se trouvaient dans l'ancienne loi.

D. Quel est l'article de la Loi sur les chemins de fer qui se rapporte à cette question?—R. L'article 258.

D. L'article 21, évidemment, est destiné à la protection des municipalités. Les droits garantis sont-ils aussi amples dans l'article 258 de la Loi sur les chemins de fer?—R. Je crois qu'ils le sont. Je crois que, sur ce point, la Commission est surtout intéressée à protéger les droits de la population aux passages à niveau. Cet article, à ma connaissance, n'a jamais été appliqué. Les réclamations et les procédures ont toujours été basées sur l'autre article, c'est-à-dire l'article de la Loi sur les chemins de fer.

D. En vertu de l'article 21 de la Loi sur les chemins de fer nationaux du Canada, un chemin de fer ne peut longer un chemin municipal sans le consentement de la municipalité, n'est-ce pas?—R. C'est exact.

D. Mais, en vertu de la Loi sur les chemins de fer, la Commission des transports peut forcer la municipalité à permettre aux chemins de fer de construire une traverse, n'est-ce pas?—R. Il se peut que vous ayez raison. Auriez-vous, par hasard, l'article en question sous la main?

D. Oui.—R. Vous remarquez, n'est-ce pas, que l'article traite de l'indemnité et du consentement et poursuit:

Avant que consentement à cet effet n'ait d'abord été obtenu par la compagnie dans un règlement de l'autorité municipale de cette cité ou ville constituée en corporation.

D. La municipalité avait donc une certaine protection, en vertu de l'article 21 de la Loi sur les chemins de fer nationaux du Canada, car cette loi contient une défense formelle à un chemin de fer de construire une voie dans une municipalité sans le consentement de cette municipalité. En vertu de la Loi sur les chemins de fer, la Commission des transports peut forcer la municipalité à permettre à un chemin de fer de construire une voie.

M. HERRIDGE: Pourquoi une corporation municipale ne serait-elle pas soumise aux mêmes inconvénients que les particuliers?

L'hon. M. MARLER: Il m'est difficile de voir, monsieur Green, comment l'article 258 permet à un chemin de fer "sans le consentement de la municipalité, de construire une voie sur une route publique ou le long de cette route ou à travers cette route", car, après avoir dit que le chemin de fer peut faire cela s'il en a obtenu la permission de la Commission, la Loi continue en ces termes: "La commission n'accordera pas la permission à une compagnie... avant que consentement à cet effet n'ait d'abord été obtenu par la compagnie dans un règlement de l'autorité municipale de cette cité ou ville constituée en corporation".

Je puis dire que, lorsqu'on a attiré mon attention sur le fait que cet article n'avait pas été inclus dans la refonte, j'ai pris la peine de consulter la Loi sur les chemins de fer et j'ai cru que le cas était prévu par l'article 258.

*M. Green:*

D. Si le cas est bien prévu par cet article, alors il n'y a pas d'objection.—  
R. En tous cas, cet article 258 est celui qui s'applique à tous les chemins de fer du Canada.

D. C'est là l'article dont on se sert en pratique?—R. En pratique, c'est là l'article dont on se sert pour régler le cas des passages à niveau. Il s'applique à tous les chemins de fer du pays.

Le PRÉSIDENT: Adopté.

Le TÉMOIN: Nous avons supprimé l'article 22, parce que nous avons cru qu'il est abrogé implicitement par le paragraphe 3 de l'article 2 de la Loi sur le National-Canadien et le Pacifique-Canadien. Il s'agit du droit d'abandonner certaines lignes. Ce pouvoir est clairement exprimé dans la loi.

*M. Green:*

D. De quelle façon peut-on abandonner des lignes à l'heure actuelle?—  
R. En s'adressant à la Commission des Transports. Après une demande de ce genre, les parties intéressées peuvent exprimer leurs vues. Il y a des avis et des audiences. C'est une longue procédure.

D. Mais en vertu de quelle loi cela se fait-il?—R. En vertu de la Loi sur les chemins de fer. La chose est défendue catégoriquement par la Loi sur les chemins de fer. Il existe une défense semblable dans la Loi sur le National-Canadien et le Pacifique-Canadien. Elle est formulée à l'article 2, paragraphe 3, dans les termes suivants:

Nonobstant toute disposition de la présente loi ou de toute autre loi, une compagnie de chemin de fer peut abandonner l'exploitation d'une ligne ferroviaire avec l'autorisation de la Commission des Transports du Canada, mais aucune compagnie de chemin de fer ne peut abandonner l'exploitation d'une ligne ferroviaire sans cette autorisation.

C'est cette disposition qui demeure en vigueur.

*M. Herridge:*

D. Et c'est cette même disposition qui s'applique aux lignes télégraphiques.—R. Non, cette disposition s'applique aux chemins de fer. Pour ce qui est des lignes télégraphiques, il faudrait que je consulte la loi pour vous répondre.

*M. Green:*

D. C'est la Loi sur les chemins de fer que vous venez de citer?—R. Non, c'est la Loi sur le National-Canadien et le Pacifique-Canadien, paragraphe 3 de l'article 2.

D. Alors l'article 22 de la Loi sur les chemins de fer nationaux du Canada pourvoit à la protection des détenteurs de valeurs. Est-ce que cette disposition est contenue dans les autres lois? Je suppose qu'elle n'est applicable à l'heure actuelle qu'aux lignes des chemins de fer nationaux du Canada?—  
R. Il y a à l'heure actuelle six demandes en instance dont j'ai parlé et auxquelles la disposition en question pourrait s'appliquer; mais, c'est là une question différente, car cela touche à la source même de la structure corporative

du chemin de fer. L'autre point est l'abandon pur et simple de l'exploitation d'une ligne. Or, nous ne pouvons abandonner l'exploitation d'une ligne de chemin de fer, quel que soit le désir des actionnaires, sans le consentement préalable de la Commission des Transports.

En conséquence, de la Loi sur le National-Canadien et le Pacifique-Canadien, première partie, nous avons supprimé le paragraphe 2 de l'article 4, qui a trait à la nomination des directeurs, et nous avons incorporé dans la refonte les dispositions de la Loi sur le National-Canadien de 1919.

L'article 6, paragraphes 1, 2 et 3 avait trait à la nomination des premiers directeurs et, évidemment, ces paragraphes sont devenus inapplicables à l'expiration des trois premières années d'existence de la compagnie. Il n'y avait donc pas nécessité de les conserver.

Vient ensuite l'article 8, paragraphe 2, qui traite des pouvoirs du conseil d'administration qui a été désigné immédiatement après la sanction de la loi. Ce paragraphe se rapportait à ces personnes nommées en 1936 et, évidemment, le paragraphe est devenu désuet par suite du temps écoulé et de la refonte de la loi.

Vient ensuite le paragraphe 5 de l'article 10 statuant que le principal fonctionnaire de la compagnie était alors le président en exercice. Évidemment avec le temps ce paragraphe est devenu désuet.

Puis, dans l'article 11 (3) il y a une disposition visant le Conseil d'administration délibérant par voie d'une minute écrite, et l'on a jugé qu'il n'était pas nécessaire de donner suite à cette disposition à cause de l'autorisation qui a toujours existé de nommer un comité exécutif.

Voilà toutes les dispositions qui sont supprimées.

LE PRÉSIDENT: Allons-nous revenir à l'article 23 ?

L'hon. M. MARLER: Eh bien, monsieur le président, en ce qui me concerne, je vois difficilement comment l'on pourrait ajouter à l'article 23 une disposition comme celle dont M. Green a parlé ce matin et qui, en fait... Il faudrait sans doute que l'article soit amendé, afin de stipuler clairement qu'advenant une fusion ou un achat, une vente ou une prise à bail d'un chemin de fer ou d'une entreprise, ou de la conclusion d'ententes visant la moitié des intérêts ou l'octroi de privilèges pour l'exploitation conjointe ou la propriété conjointe de toute entreprise, il y ait une juste répartition des employés entre les deux entreprises.

Je ne crois pas que cela signifie plus qu'une ligne de conduite. J'estime que cette disposition n'est pas applicable et qu'elle n'ajoutera rien au bill si nous l'y incluons.

Évidemment, M. Green pourrait avoir d'autres vues à ce sujet, mais je ne crois pas que nous devrions prendre l'amendement à cet article dans ce sens. Je ne veux pas dire que jamais je ne changerai d'idée à ce sujet, car je ne crois pas dans les gens qui ne changent jamais d'idée; et, si M. Green peut me fournir quelque chose d'un peu plus précis que cela, je l'étudierai avec plaisir.

M. GREEN: Ce sont les mêmes mots que dans l'article 17 de la Loi sur le National-Canadien et le Pacifique-Canadien.

L'hon. M. MARLER: Je ne puis m'empêcher de croire que ces dispositions tendent tout au plus à exprimer un naïf espoir.

M. GREEN: Eh bien, l'article visant l'expédition par voie des ports canadiens appartient à cette catégorie également.

L'hon. M. MARLER: Oui, je le crois bien. Je suppose que nous avons tous légiféré assez longtemps dans un domaine ou dans un autre pour savoir que les législateurs incluent dans les statuts ou les autres mesures législatives des choses qui n'ont rien de commun avec la réalité, parce qu'elles ne sont pas applicables. Personnellement, je ne crois pas à la nécessité d'employer des termes inefficaces ou trop vagues, à moins que nous n'établissions une ligne de conduite bien tranchée. Il m'est arrivé de rédiger des règlements de cette façon. Je vous assure que je n'en étais pas très fier. Je ne crois pas qu'on puisse régler définitivement un problème ou changer grand'chose à ce qui se passe réellement. Je préférerais laisser aux administrateurs du chemin de fer le soin de diriger l'entreprise et d'effectuer toutes les fusions qu'ils jugent opportunes dans les intérêts de la compagnie, et je crois sincèrement que les administrateurs désirent bien traiter leurs employés et leur assurer des emplois aussi permanents que possible.

*M. Johnston (Bow-River):*

D. Y a-t-il eu un cas de fusion où une compagnie a congédié tous les employés de l'autre compagnie?—R. Je n'en connais pas. Je ne puis vous en dire davantage. Je connais des cas où nous avons repris la direction d'entreprises et avons gardé leurs employés.

D. C'est la coutume générale, n'est-ce pas?—R. Oui, nous avons acquis le chemin de fer de Témiscouata. En général, ces employés ont gardé leur emploi comme les nôtres. Il surgit parfois des difficultés en raison des termes et conditions de l'organisation, parfois aussi la direction se trouve dans une situation difficile, mais en général les difficultés sont abolies.

Lorsque nous avons acquis la ligne allant de Québec jusqu'à Sainte-Anne-de-Beaupré, c'est-à-dire la *Quebec Railway*, les employés de la *Quebec Railway* ont été fusionnés aux nôtres.

La même chose est arrivée lorsque le chemin de fer de la Commission du port de Vancouver est passé aux mains du National-Canadien. En règle générale, les employés de l'autre compagnie sont retenus par la nôtre, et je pourrais vous mentionner d'autres cas. La ligne de conduite de notre compagnie consiste à essayer de garder ses employés, car nous connaissons aussi bien que n'importe qui les mauvais effets du chômage.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Je pense à un cas comme celui qui a été mentionné il y a quelques instants, où, deux compagnies étant fusionnées, il a été impossible de trouver des emplois pour tous. Il peut arriver parfois que l'on soit obligé de congédier quelques employés. On voudrait bien les garder, mais c'est absolument impossible.

L'hon. M. MARLER: Je pense souvent que c'est là l'une des conséquences désastreuses de certaines de nos améliorations modernes. Personne ne voudrait retarder les progrès des chemins de fer ou autres entreprises, mais parfois le progrès signifie le chômage pour certaines catégories de gens. Nous en connaissons tous beaucoup d'exemples, où les ouvriers ont perdu leurs emplois parce qu'on n'avait plus besoin d'eux.

M. GREEN: Ce n'est pas le cas que j'ai mentionné. Dans ce cas-là, le National-Canadien a conclu l'entente avec le Pacifique-Canadien en vertu de laquelle le navire du Pacifique reprenait un service jusque-là assuré par le

National-Canadien. Ce dernier n'a pas protégé son propre équipage qui était remplacé en vertu de cette entente.

L'hon. M. MARLER: Mais, si nous poussons les choses un peu plus loin, la question se résumait à déterminer si la moitié de l'équipage devrait être enlevé du National-Canadien ou du Pacifique-Canadien. On ne pouvait engager plus d'employés qu'il n'en fallait pour conduire le navire, que celui-ci fût exploité par le National-Canadien ou le Pacifique-Canadien ou conjointement par les deux.

M. BYRNE: Mais, dans la plupart des fusions, est-ce que ce n'est pas le contraire qui se produit? Le National-Canadien résulte d'une fusion de plusieurs compagnies différentes et il a absorbé graduellement les employés de ces compagnies fusionnées. On ne peut pas s'imaginer une opération où l'on ne pourra pas soulever une discussion d'envergure internationale.

M. GREEN: Personne ne soulève une discussion d'envergure internationale; mais il n'y a pas de raison pour que le National-Canadien ne puisse pas continuer d'exploiter le vaisseau en question; et pourtant c'est le Pacifique-Canadien qui a pris charge de ce service.

M. BYRNE: Il ne nous appartient pas de discuter cette question.

M. GREEN: Nous traitons seulement de la situation du National-Canadien. Cette compagnie n'avait que deux vaisseaux et elle en a retiré un. Le Pacifique-Canadien en a peut-être une douzaine. Ses employés ont beaucoup plus de chance de trouver de l'emploi.

M. BYRNE: Nous représentons tout le peuple canadien et nous devons sympathiser autant avec les employés du Pacifique-Canadien qu'avec ceux du National-Canadien.

M. GREEN: Mais la moitié des employés du National-Canadien auraient dû avoir la chance d'être engagés sur le vaisseau faisant le service en commun, et ils ont été congédiés.

L'hon. M. MARLER: Il serait intéressant de savoir ce que l'équipage actuel penserait de cet arrangement.

M. GREEN: Cela ne me concerne pas. Mais le National-Canadien doit avoir soin de ses employés.

L'hon. M. MARLER: Je ne voudrais pas laisser aux membres du Comité l'impression que le National-Canadien ne s'occupe pas de ses employés, mais je désire faire remarquer que nous n'avons considéré jusqu'ici qu'un seul côté de la question. Je ne suis pas prêt à me prononcer avant de connaître tous les faits.

M. GREEN: Le Canadien-National n'aurait pas dû abandonner ce service. Il aurait dû le garder pour lui . . .

L'hon. M. MARLER: et continuer à perdre de l'argent.

M. GREEN: Non. Le Nord de la Colombie-Britannique se développe continuellement. La situation économique de cette région est meilleure qu'elle ne l'a jamais été.

L'hon. M. MARLER: Je vous conseillerais, monsieur Green, d'être là quand on discutera la question des subventions à la navigation. Vous aurez alors l'occasion d'apprendre quelles sont les vues des exploitants des services de navigation.

M. GREEN: Voici le député de Caribou qui arrive. Il peut vous dire ce qu'il en pense.

M. LEBOE: Je crois que le développement du nord du pays va continuer.

L'hon. M. MARLER: Je crois que, si nous arrêtons des services d'avions entre Vancouver et Victoria, les vaisseaux en profiteraient.

M. GREEN: Vous avez déclaré hier que vous accordez une subvention pour la construction d'un nouveau chemin de fer dans le nord de la Colombie-Britannique. Nous donnons d'une main et de l'autre nous retirons des vaisseaux.

L'hon. M. MARLER: Il est clair, je crois, que personne ne perdra d'argent sur le *Pacific Great Eastern*.

Le PRÉSIDENT: L'article 23 est-il adopté?

L'hon. M. MARLER: Je crois que M. Mac Millan doit donner une réponse à une couple de questions que certains membres du Comité lui ont posées.

Le TÉMOIN: M. Fuiton m'a demandé de vous fournir une copie d'un décret du conseil qui accorde des pouvoirs au National-Canadien. Je vous présente donc une copie du décret C.P. 115 du 20 janvier 1923. C'est le premier décret du conseil du genre et tous les autres ont été rédigés sur ce modèle.

L'hon. M. MARLER: Je crois qu'il serait bon que ce décret soit inscrit au procès-verbal.

M. LANGLOIS: J'en fais la proposition, monsieur le président.

#### C.P. 115

Copie conforme d'un rapport du Comité du Conseil Privé approuvé par son Excellence le Gouverneur général le 20 janvier 1923.

Le Comité du Conseil Privé a pris connaissance d'un rapport en date du 18 janvier 1923 présenté par le ministre intérimaire des chemins de fer et canaux établissant que, en vertu de la Loi ayant pour objet de constituer en corporation la *Canadian National Railway Company* et concernant les chemins de fer nationaux du Canada (chapitre 13 des Statuts de 1919) ci-après appelé ladite loi, l'autorité a été accordée, en vertu de l'article 11,

à la compagnie des Chemins de fer du Canada par Ordre-en-Conseil—

Le Gouverneur en conseil peut, de temps à autre, par décret du Conseil confier à la Compagnie l'administration et l'exploitation de toutes lignes de chemins de fer ou de leurs parties, et de tous biens ou ouvrages, de quelque nature que ce soit, ou intérêts dans les susdits, et de tous pouvoirs, droits ou privilèges sur, ou à l'égard de, tous chemins de fer, biens ou ouvrages, ou intérêts dans les susdits, qui peuvent, de temps à autre, être attribués à, ou être possédés, contrôlés ou occupés par Sa Majesté, ou telles ou telles parties des susdits, ou tels droits ou intérêts en les susdits, qui peuvent être désignés en tout décret du Conseil, aux termes et subordonnement aux règlements et conditions que le Gouverneur en conseil peut, de temps à autre, décider; pareilles administration et exploitation devant se continuer suivant le bon plaisir du Gouverneur en conseil et être assujetties à cessation ou modification, de temps à autre, en totalité ou en partie, par le Gouverneur en conseil.

Que la compagnie des chemins de fer nationaux du Canada, ci-après appelée la Compagnie, a été créée par un décret du Conseil adopté le 4 octobre 1922 et par lequel certaines personnes furent nommées administrateurs de la Compagnie conformément aux dispositions du premier article de ladite loi.

Que les pouvoirs de gérant général à l'égard des chemins de fer du gouvernement canadien étaient jusqu'ici confiés par un décret du Conseil en date du

20 novembre 1918 à certaines personnes qui de temps en temps constituaient le Conseil de l'administration de la Compagnie du *Canadian Northern Railway* et que les pouvoirs de gérant général à l'égard du chemin de fer du gouvernement canadien ainsi confiés sont maintenant exercés par les personnes qui constituent le Conseil d'Administration de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada.

Qu'il est à propos de mettre fin à l'autorité desdites personnes d'agir en qualité de gérant général des chemins de fer du gouvernement canadien et de confier l'administration et l'exploitation desdits chemins de fer à la Compagnie en vertu des dispositions de l'article 11 de ladite Loi, comme il est mentionné partiellement plus haut. L'effet dudit changement sera de rendre applicable à l'administration et à l'exploitation desdits chemins de fer plusieurs des dispositions de ladite Loi et atteindre l'objet principal de ladite Loi tel qu'il est exprimé dans l'exposé des motifs de ladite Loi, à savoir—

de pourvoir à la constitution en corporation d'une compagnie sous la direction de laquelle les chemins de fer, ouvrages et entreprises des compagnies comprises dans le réseau du *Canadian Northern* peuvent être consolidés et conjointement exploités avec les chemins de fer du gouvernement canadien comme un réseau national de chemins de fer.

En conséquence le ministre recommande que les chemins de fer du gouvernement canadien, qui, pour les fins de l'article 10 de la présente Loi, prendront les lignes suivantes désignées nommément, à savoir

Le chemin de fer Intercolonial,

Le chemin de fer Transcontinental national,

L'embranchement du lac Supérieur loué de la Compagnie de chemin de fer du Grand Tronc Pacifique,

Le chemin de fer de l'Île du Prince-Édouard,

Le chemin de fer de la baie d'Hudson,

et, en général, tous les autres chemins de fer et embranchements dont le titre de propriété ainsi que le titre de propriété des terrains et immeubles sur lesquels ils sont situés, appartiennent à Sa Majesté, soient, par décret du Conseil, chargés de l'administration et de l'exploitation desdits chemins de fer aux conditions exprimées spécifiquement dans ladite Loi, à savoir que cette administration et cette exploitation continueront durant le bon plaisir du gouverneur en conseil et pourront se terminer ou être modifiées de temps en temps en totalité ou en partie par le gouverneur en conseil.

Le ministre recommande aussi que la pleine possession de tous les pouvoirs, droits, privilèges et intérêts dévolus à Sa Majesté en vertu d'une entente intervenue en vue d'une exploitation commune de certains services ou de l'usage commun de certaines voies avec une autre corporation à l'égard de l'exploitation d'un des chemins de fer du gouvernement canadien, soient aussi, en ce qui concerne cette administration et exploitation confiées à la Compagnie aux conditions mentionnées ci-dessus.

Que le décret du Conseil en date du 20 novembre 1918 mentionné ci-dessus soit abrogé.

Le Comité approuve les recommandations ci-dessus et les soumet à l'approbation du Conseil.

RODOLPHE BOUDREAU,

*Greffier du Conseil Privé.*

Le TÉMOIN: Je ne sais plus qui m'a posé une question au sujet des réserves pour dépréciation.

L'hon. M. MARLER: Je crois que c'est M. Hamilton.

Le TÉMOIN: C'est M. Hamilton ou le monsieur qui était ici au bout de la table en face de M. Fulton.

Le PRÉSIDENT: M. Nesbitt.

Le TÉMOIN: En tous cas, ce monsieur a posé une question au sujet d'une rubrique inscrite au bilan du 31 décembre 1954 et intitulée "Réserve pour dépréciation, \$230,188,287". Cette rubrique se trouve à la page 3 de la section vert pâle de notre rapport annuel pour 1954. On m'a demandé s'il y a une réserve en caisse pour faire face à cette dépréciation.

La réponse, c'est qu'il n'y a pas de réserve consolidée. Le montant de quelque 230 millions représente l'accumulation des réserves annuelles, lesquelles sont absorbées de nouveau dans l'entreprise du chemin de fer, comme l'autorise la Loi sur le financement et la garantie des chemins de fer nationaux du Canada.

M. Green a demandé hier la liste des lignes des chemins de fer du gouvernement canadien avec la longueur des voies ferrées de chacune. J'ai ces renseignements sous une certaine forme. Je ne sais si cela répond exactement à ce que M. Green avait en vue, mais il se peut que ce tableau lui donne satisfaction.

Chemin de fer Transcontinental canadien.....	2038.53 milles
Chemin de fer de Terre-Neuve.....	774.76 milles
Chemin de fer de la baie d'Hudson.....	777.8 milles
Chemin de fer de Témiscouata.....	106.96 milles
Embranchement du lac Supérieur.....	185.41 milles
Intercolonial, chemin de fer de l'Île du Prince-Édouard et autres lignes des Maritimes.....	3669.18 milles
Total.....	7352.46 milles

Je dois faire remarquer que c'est là le total du parcours de ces lignes et que ce total comprend les premières voies, les secondes voies, s'il y en a, ainsi que les éperons et voies d'évitement. Afin que vous ayez un point de comparaison, je vous dirai que la longueur de tout le réseau est de 33,668.46 milles. Le détail se trouve à la page 14 des Tableaux statistiques du rapport annuel.

Je pourrais vous fournir une décomposition de ces parcours, si vous le désirez; mais j'espère que ce tableau pourra suffire.

*M. Green:*

D. Ce tableau suffit.—R. On nous a posé une autre question ce matin et, malheureusement, nous n'avons pas eu assez de temps pour préparer une réponse complète à cette question. On nous a demandé une liste des entreprises de navigation qui nous ont été confiées. Nous n'avons pu en retracer que trois: les services de navigation de Terre-Neuve, le service de transbordement de la terre-ferme à l'Île du Prince-Édouard et le service de Yarmouth à Bar-Harbour qui ne fonctionne pas à l'heure actuelle. Nous continuerons nos recherches et, s'il existe d'autres services de ce genre, nous vous ferons parvenir un rapport supplémentaire.

D. Vous deviez aussi nous dire quelles mesures vous avez prises pour sti-

muler l'emploi des ports canadiens.—R. Oui, malheureusement je n'ai pas eu le temps de préparer cette réponse. Elle sera déposée plus tard.

D. Nous pourrions l'obtenir plus tard, n'est-ce pas ?

L'hon. M. MARLER: Je le pense. Je n'y vois pas d'objection. J' imagine que M. MacMillan pourrait faire parvenir au secrétaire du Comité une lettre qui serait publiée en annexe.

Entendu.

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

Adopté.

Est-ce que l'article d'interprétation est adopté ?

Adopté.

Est-ce que le titre est adopté ?

Adopté.

Est-ce que le bill modifié est adopté ?

Adopté.

Vais-je faire rapport du bill modifié ?

Adopté.

M. MACNAUGHT: Je désire proposer avant l'ajournement que le Comité exprime ses sincères remerciements à M. MacMillan, vice-président et avocat général du National-Canadien, à M. Côté, à M. Taschereau et à M. Macdougall et aux autres fonctionnaires de la compagnie qui nous ont aidés aujourd'hui de leurs lumières.

Le PRÉSIDENT: Nous devons aussi inclure dans ces remerciements les sténographes qui ont travaillé fort pour sténographier nos délibérations.

L'hon. M. MARLER: Monsieur le président, je désire aussi remercier le Comité de son accueil cordial et de la sympathie qu'il m'a manifestée même dans la discussion des points difficiles.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Vous vous êtes montré très aimable, vous aussi.

Le PRÉSIDENT: Le Comité s'ajourne pour se réunir de nouveau sur la convocation du président.

---

## APPENDICE

### CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

#### Service du contentieux

MONTRÉAL 1, le 7 juin 1955.

M. Eric H. Jones,  
Secrétaire du Comité,  
Service des Comités,  
Chambre des communes,  
Ottawa, Canada.  
Monsieur,

Au cours des réunions du Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques, qui ont eu lieu la semaine dernière, MM. Green et

Nowlan, dans la discussion du bill 351, ont demandé un exposé des mesures prises en vue de mettre en pratique la prescription statutaire contenue dans le paragraphe 2 de l'article 4 de la Loi sur le National-Canadien et le Pacifique-Canadien au sujet de l'acheminement des marchandises d'exportation *via* les ports maritimes canadiens.

Même avant l'adoption de cette loi, le National-Canadien a toujours eu pour pratique de s'efforcer d'encourager les exportateurs à se servir des ports canadiens chaque fois que la chose est possible. L'organisme qui travaille le plus activement à encourager l'exportation par la voie des ports canadiens est le Comité des ports canadiens, dont sont membres actifs le National-Canadien, le Pacifique-Canadien, la Commission des ports nationaux, l'Association des exportateurs canadiens, l'Association des manufacturiers canadiens, l'Association des importateurs et négociants canadiens, la Commission du Transport Maritime, la Commission Maritime du Canada, la Fédération canadienne de la navigation, la *Canada Steamships Lines*, le ministère du Commerce et autres. Ce comité se réunit fréquemment et son seul but est de travailler à influencer et à encourager l'industrie canadienne à se servir des ports canadiens.

D'après les coutumes commerciales d'exportation qui existent à l'heure actuelle, l'acheminement des marchandises est toujours déterminé quand celles-ci parviennent au chemin de fer. A ce moment, le port vers lequel elles doivent être acheminées et le vaisseau sur lequel elles doivent être chargées pour la traversée sont déjà déterminés, l'exportateur ayant dû faire ces arrangements préalables afin de pouvoir réserver l'espace nécessaire sur un vaisseau. Par conséquent, tout ce que le National-Canadien peut faire pour encourager l'emploi des ports canadiens pour le trafic d'exportation, c'est d'offrir au public des taux de transport intéressants pour le transport de ses marchandises aux ports canadiens et de faire une campagne de publicité appropriée.

Afin d'encourager l'acheminement des marchandises vers les ports canadiens, le National-Canadien maintient ses taux d'exportation *via* les ports canadiens de l'Atlantique au même niveau que les tarifs de transport *via* les ports de l'Atlantique des États-Unis, bien que le parcours soit beaucoup plus long pour se rendre à nos ports que pour se rendre aux ports américains. Notre campagne de sollicitations du trafic ne se limite pas au Canada. Nous maintenons aux États-Unis des agents qui s'efforcent d'acheminer les marchandises d'exportation vers nos ports de l'Atlantique et du Saint-Laurent chaque fois qu'il y a de la place pour ce trafic sur nos océaniques. Nos efforts en ce sens ont été couronnés de succès car une quantité considérable de marchandises d'exportation venant du Centre-Ouest des États-Unis a été acheminée vers nos ports canadiens.

Votre tout dévoué,

(Signé) N. J. MACMILLAN,

*Vice-président et avocat général.*



CHAMBRE DES COMMUNES

Deuxième session de la vingt-deuxième Législature

1955

---

COMITÉ PERMANENT

des

# CHEMINS DE FER, CANAUX ET LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES

*Président:* M. H. B. McCULLOCH

---

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule 8

---

Bill 406 (T-12 du Sénat) intitulé: "Loi constituant en corporation la *Stammount Pipe Line Company*."

Bill 408 (Z-12 du Sénat) intitulé: "Loi constituant en corporation la *Trans-Border Pipeline Company Ltd.*"

Bill 414 (B-14 du Sénat) intitulé: "Loi concernant la *Westcoast Transmission Company Limited*."

---

Séance du mardi 7 juin 1955

---

TÉMOINS:

MM. R. C. Merriam, avocat à Ottawa; C. R. J. Smith, agent exécutif de York-Nord; Hugh Plaxton, avocat à Toronto; et S. Donald Moore, agent exécutif d'Edmonton.

COMITÉ PERMANENT  
DES  
CHEMINS DE FER, CANAUX ET LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES

*Président:* M. H. B. McCULLOCH

et MM.

Balcom	Gourd ( <i>Chapleau</i> )	MacNaught
Barnett	Green	McIvor
Batten	Habel	McWilliam
Bonnier	Hahn	Meunier
Boucher ( <i>Châteauguay- Huntingdon-Laprairie</i> )	Hamilton ( <i>Notre-Dame- de-Grâce</i> )	Montgomery
Buchanan	Hamilton ( <i>York-Ouest</i> )	Murphy ( <i>Lambton-Ouest</i> )
Byrne	Hanna	Nesbitt
Campbell	Harrison	Nicholson
Carter	Healy	Nickle
Cauchon	Herridge	Nixon
Clark	Holowach	Nowlan
Deschatelets	Hosking	Purdy
Dupuis	Howe ( <i>Wellington-Huron</i> )	Ross
Ellis	Johnston ( <i>Bow-River</i> )	Small
Follwell	Kichham	Stanton
Fulton	Lafontaine	Viau
Gagnon	Langlois ( <i>Gaspé</i> )	Villeneuve
Gauthier ( <i>Lac-Saint- Jean</i> )	Lavigne	Vincent
Goode	Lebœ	Weselak

*Secrétaire du Comité,*  
ERIC H. JONES.

ORDRES DE RENVOI

CHAMBRE DES COMMUNES

VENDREDI 27 mai 1955.

*Il est ordonné:* Que le bill 406 (T-12 du Sénat) intitulé: "Loi constituant en corporation la *Stanmount Pipe Line Company*", soit renvoyé audit Comité.

MARDI 31 mai 1955.

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

Bill 408 (Z-12 du Sénat) intitulé: "Loi constituant en Corporation la *Trans-Border Pipeline Company Ltd*".

Bill 414 (B-14 du Sénat) intitulé: "Loi concernant la *Westcoast Transmission Company Limited*".

VENDREDI 3 juin 1955.

*Il est ordonné:* Que sur la liste des membres dudit Comité le nom de M. Balcom soit substitué à celui de M. James;

Que le nom de M. MacNaught soit substitué à celui de M. Carrick;

Que le nom de M. McWilliam soit substitué à celui de M. Cavers; et

Que le nom de M. Hanna soit substitué à celui de M. Decore.

Certifié conforme.

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

## RAPPORTS A LA CHAMBRE

MARDI 7 juin 1955.

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

## QUATORZIÈME RAPPORT

Votre Comité a étudié les bills suivants:

N° 406 (T-12 du Sénat) intitulé: "Loi constituant en corporation la *Stannmount Pipe Line Company*", et

N° 414 (B-14 du Sénat) intitulé: "Loi concernant la *Westcoast Transmission Company Limited*"; et il a décidé de faire rapport desdits bills sans modifications.

Votre Comité a également étudié le bill 408 (Z-12 du Sénat) intitulé: "Loi constituant en corporation la *Trans-Border Pipeline Company Ltd.*", et il a décidé de faire rapport de ce bill avec une seule modification qui est la suivante:

*Article 6*

Page 2, 36<sup>e</sup> ligne, après le mot "pipe-lines" ajouter:

"pourvu que le pipe-line ou les pipe-lines principaux servant à la transmission du gaz et d'hydrocarbures gazeux soient situés entièrement à l'intérieur du Canada".

Un exemplaire des témoignages entendus relativement aux bills 406, 408 et 414 est annexé au présent rapport.

Le tout respectueusement soumis.

*Le président,*

H. B. McCULLOCH.

MARDI 7 juin 1955.

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

## QUINZIÈME RAPPORT

Selon les dispositions de l'article 3 du bill 406 (T-12 du Sénat) intitulé: "Loi constituant en corporation la *Stannmount Pipe Line Company*", dont le Comité fait rapport aujourd'hui par son quatorzième rapport, le capital-actions de ladite compagnie sera d'un million d'actions sans valeur nominale ou au pair.

Votre Comité recommande qu'aux fins du prélèvement des droits en vertu de l'article 93 (3) du Règlement, la valeur globale desdites actions soit établie à \$5,000,000.

Le tout respectueusement soumis.

*Le président,*

H. B. McCULLOCH.

## PROCÈS-VERBAL

MARDI 7 juin 1955.

Le Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques se réunit à 10 h. 30 du matin, sous la présidence de M. H. B. McCulloch.

*Présents:* MM. Balcom, Batten, Campbell, Carter, Green, Hahn, Hanna, Healy, Herridge, Kickham, Lafontaine, MacNaught, McCulloch (*Pictou*), McIvor, McWilliam, Montgomery, Villeneuve et Weselak.

*Aussi présents:* MM. R. F. Hanna, M.P., remplaçant M. John Decore, M.P., parrain du bill 408; F. T. Fairey, M.P., parrain du bill 414; R. C. Merriam, avocat-conseil agissant au nom de M. D. K. MacTavish, C.R., agent parlementaire; C. R. J. Smith de York-Nord, agent exécutif; Hugh Plaxton de Toronto, avocat-conseil et S. Donald Moore d'Edmonton, agent exécutif.

Sur la proposition de M. McWilliam,

*Il est résolu:* Que le Comité fasse imprimer 750 exemplaires en anglais et 200 exemplaires en français de ses Procès-verbaux et Témoignages relatifs aux trois bills à l'ordre du jour, soit les numéros 406, 408 et 414.

Le Comité entreprend l'étude du bill 406 (T-12 du Sénat) intitulé: "Loi constituant en corporation la *Stannmount Pipe Line Company*."

M. Plaxton est appelé; il explique l'intention du bill, répond aux questions puis se retire.

M. Smith est appelé; il explique les opérations que la compagnie propose d'effectuer, répond aux questions puis se retire.

Chaque article ayant été considéré, le préambule et les articles 1 et 2 sont adoptés.

### *Article 3*

Une déclaration est soumise au nom des organisateurs selon laquelle la compagnie, lors de l'émission d'un million d'actions sans valeur nominale ou au pair recevrait une somme globale de cinq millions de dollars, ladite somme devant constituer le capital social de la compagnie.

Sur la proposition de M. Lafontaine,

*Il est résolu:* Qu'aux fins du prélèvement des droits sur ledit capital qui se compose d'un million d'actions sans valeur nominale ou au pair, à effectuer en vertu de l'article 93 (3) du Règlement, le Comité recommande que ce prélèvement se fasse sur un montant de \$5,000,000.

L'article 3 est adopté.

Chacun des articles de 4 à 11, de même que le titre, sont adoptés; le bill est adopté.

*Il est ordonné:* Que le président fasse rapport du bill 406 sans modification et demande à la Chambre d'approuver la recommandation du Comité en ce qui concerne le prélèvement d'impôts sur le capital-actions.

Le Comité étudie ensuite le bill 408 (Z-12 du Sénat) intitulé: "Loi constituant en corporation la *Trans-Border Pipeline Company Ltd.*"

M. Hanna, au nom du parrain, explique brièvement le bill; M. Merriam en donne d'autres explications; M. Moore est appelé, répond aux questions, puis se retire.

Le préambule, et chacun des articles de 1 à 5 inclus, sont adoptés.

*Article 6*

Après délibérations, sur la proposition de M. Hanna,

*Il est résolu:* Que l'article 6 soit modifié en ajoutant après le mot "pipe-lines", page 2, 36<sup>e</sup> ligne, ce qui suit:

"pourvu que le pipe-line ou les pipe-lines principaux servant à la transmission du gaz ou d'hydrocarbures gazeux soient situés entièrement à l'intérieur du Canada."

L'article 6, modifié, est adopté; chacun des articles de 7 à 11 inclus, de même que le titre, sont adoptés; le bill, modifié, est adopté.

*Il est ordonné:* Que le président fasse rapport à la Chambre du bill 408 modifié.

Le Comité étudie ensuite le bill 414 (B-14 du Sénat) intitulé: "Loi concernant la *Westcoast Transmission Company Limited.*"

Le parrain, M. Fairey, explique l'intention du bill et répond aux questions posées à ce sujet.

Le préambule, l'article 1 ainsi que le titre, sont adoptés; le bill est adopté.

*Il est ordonné:* Que le président fasse rapport à la Chambre du bill 414 sans modification.

A 11 h. 40 du matin, le Comité s'ajourne pour se réunir de nouveau sur la convocation du président.

*Le secrétaire du Comité,*  
ERIC H. JONES.

## TÉMOIGNAGES

MARDI 7 juin 1955,  
10 h. 30 du matin.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous sommes en nombre. Nous avons devant nous ce matin trois bills sur les pipe-lines, mais avant de nous mettre à les étudier je voudrais savoir si le Comité est d'avis que le compte rendu des délibérations relatif à ces trois bills privés soit imprimé. Le cas échéant, quelqu'un devrait proposer une motion à cet effet.

M. LAFONTAINE: Nous n'en avons pas besoin.

M. GREEN: Tous les autres comptes rendus ont été imprimés, monsieur le président.

M. LAFONTAINE: Nous éviterions ainsi une dépense.

M. GREEN: Oui, mais pour bien faire nous devrions avoir un registre imprimé de tous nos comptes rendus.

M. McWILLIAM: Combien d'exemplaires fait-on imprimer d'habitude?

Le PRÉSIDENT: La proposition habituelle est celle-ci: que le Comité fasse imprimer 750 exemplaires en anglais et 200 exemplaires en français des procès-verbaux et témoignages relatifs aux trois bills qui sont à l'ordre du jour, c'est-à-dire les numéros 406, 408 et 414. Qui veut proposer cette motion?

M. LAFONTAINE: Moi.

Adopté.

Le PRÉSIDENT: Le bill 406, T-12 du Sénat. Nous allons aborder le préambule. Monsieur Hellyer, voulez-vous, en votre qualité de parrain, nous présenter le bill; ensuite nous pourrions entendre M. Merriam. M. Hellyer est absent? Alors entendons M. Merriam.

M. R. C. MERRIAM: Monsieur le président, messieurs; comme M. Hugh Plaxton, l'avocat de la compagnie qu'il est proposé de constituer, est ici et qu'il connaît à fond les questions de constitution en corporation et les opérations de ladite compagnie je propose, pour éviter de perdre du temps, de lui demander de vous expliquer le bill et de répondre aux questions que vous aurez à lui poser.

Le PRÉSIDENT: Veuillez prendre place, monsieur Plaxton.

M. Hugh PLAXTON: Monsieur le président, messieurs, à part M. Merriam je suis accompagné également par M. Smith qui dirige la section canadienne de l'entreprise en question.

Ce bill a pour objet de permettre la construction d'un pipe-line de dix pouces pour la transmission du pétrole qui reliera les champs pétrolifères de Kioga et de Beaver-Lodge du bassin de Williston, situé dans le nord-ouest de la province de Dakota-Nord, au pipe-line de l'*Interprovincial* qui se trouve à Cromer. Ce pipe-line aura un parcours d'environ 140 milles et sera construit moitié aux États-Unis par les soins d'une filiale appartenant entièrement à la compagnie proposée, et moitié au Canada; il appartiendra à ladite compagnie, soit la *Stannmount Pipe Line Company*, et sera exploité par elle.

La *Interprovincial Pipeline Company* a fait savoir qu'elle était d'accord pour charger le pétrole dans son pipe-line de Cromer et de le retourner aux États-Unis par celui de la nouvelle compagnie canadienne et la filiale américaine dont celle-ci est entièrement propriétaire, soit la *Lakehead Pipeline Company*. Le bill proposé et les opérations envisagées par cette compagnie prévoient donc un service en sens inverse de celui effectué par la *Interprovincial* qui, elle, conduit le pétrole canadien à travers les provinces de l'Ouest jusqu'à l'intérieur des États-Unis par sa filiale américaine, et le fait entrer au Canada par Sarnia. Le service que nous proposons s'effectuera donc en sens inverse, puisque nous prendrons le pétrole des champs pétrolifères que je viens de citer pour le ramener via le Canada aux États-Unis où il sera livré dans la région de Minneapolis-Saint-Paul. Il se pourrait qu'au fur et à mesure que l'affaire se développe, des pipe-lines secondaires soient également construits; il y en aura peut-être un à l'endroit qui s'appelle Sheboygan et autre part également.

Cette entreprise appelle une mise de fonds initiale d'environ \$6 millions dont une moitié sera dépensée au Canada et l'autre aux États-Unis.

Il y a une indication qui me semble digne de remarque par rapport à ce bill: c'est que, selon l'opinion d'ingénieurs faisant autorité, le bassin de Williston, qui est situé en partie dans le Nord-Dakota et en partie dans le Montana, renferme des gisements qui, ayant été éprouvés ou semi-éprouvés, peuvent fournir environ 600 millions ou 700 millions de barils de pétrole. A l'heure actuelle, ce pétrole ne pouvant être transporté que par chemin de fer ou par camion, des moyens de transport très coûteux lorsqu'il s'agit de pétrole, est quasi immobilisé; il n'y a pas moyen de l'amener facilement et économiquement aux marchés américains qui se trouvent à l'est des États-Unis. Par conséquent, tenant compte de l'opinion d'ingénieurs spécialisés qui ont été consultés en cette matière... Il s'agit des ingénieurs des services *Bascule* de New-York, laquelle compagnie s'identifie à l'*Interprovincial* et à d'autres pipe-lines qui opèrent présentement dans l'ouest du Canada, et de M. Morgan Walker qui est considéré comme étant l'un des meilleurs ingénieurs de pipe-lines au monde... On estime que le pipe-line proposé non seulement offrirait un moyen de transport économique mais comblerait une très grande lacune. J'ajouterai à cet égard que si nous vivons en ce moment dans une ère qu'on peut appeler quasi paisible il n'est pas dit que des événements critiques ne surgiront pas et dans ce cas ce pipe-line, s'il est permis de le construire, sera d'une très grande utilité autant pour les États-Unis que pour le Canada du fait qu'il facilitera le déplacement de cette vaste quantité de pétrole qui est à présent immobilisée dans le bassin de Williston.

Comme je l'ai dit, M. Smith, de Toronto, qui est responsable pour le côté canadien de l'entreprise proposée, est ici avec moi, et s'il y a des questions de détail que MM. les membres du Comité aimeraient lui poser, je sais qu'il se fera un plaisir d'y répondre.

M. McIVOR: J'aimerais poser une question. Il est écrit ici "dans les provinces d'Ontario, du Manitoba et de Saskatchewan". Est-ce que ceci veut dire que le pipe-line passerait par Fort-William et Port-Arthur?

M. PLAXTON: Non. J'aurais sans doute dû vous l'expliquer. Voulez-vous consulter la carte. Ce pipe-line partira des champs pétrolifères de Kioga et de Beaver-Lodge, passera par la pointe sud-ouest du Saskatchewan pour rejoindre celui de l'*Interprovincial* à Cromer jusqu'à son retour aux États-Unis. Une fois rendu aux États-Unis le pétrole sera transporté par le pipe-line de l'*Interprovincial*

et ceux de la tête des Lacs. Il n'est pas question de faire passer ce pipe-line par la circonscription de M. le membre du Comité. S'il est fait mention de la province d'Ontario c'est simplement parce qu'il a été proposé que le bureau principal de la compagnie soit établi à Toronto.

M. WESELAK: Faut-il obtenir l'autorisation de la Commission fédérale des forces hydrauliques pour construire ce pipe-line aux États-Unis? Et cela a-t-il déjà été fait?

M. PLAXTON: D'après ce que je comprends, tout ce qu'il est nécessaire d'obtenir aux États-Unis, c'est ce qu'ils appellent un certificat de nécessité lequel permet d'accélérer l'amortissement des frais du pipe-line. Autrement rien n'empêche de procéder à la construction. Je suis informé par M. Smith que l'émission de ce certificat est sujet à l'approbation des taux proposés.

M. WESELAK: Est-ce que la constitution formelle de cette compagnie doit être faite selon les lois américaines également?

M. PLAXTON: Oui, d'ailleurs une filiale, la compagnie *Stammount Pipe Line* à Delaware, a déjà été constituée.

M. HAHN: Ce pipe-line ne servira sans doute qu'à transporter du pétrole?

M. PLAXTON: Oui, du pétrole uniquement.

M. HAHN: Et ce pétrole viendra des champs de Saskatchewan et du Manitoba?

M. PLAXTON: Oui, mais évidemment si le pipe-line peut contenir davantage et que dans une région ou une autre où il passe on nous demande de transporter du pétrole additionnel nous serons très heureux de le faire. D'ailleurs, puisque nous servirons de transporteurs communs il nous faudra prendre tout le pétrole que l'on nous demande de transporter.

M. WESELAK: Si je comprends bien ce pipe-line a son point d'arrivée et de départ aux États-Unis?

M. PLAXTON: Non, notre pipe-line partira de Kioga, se dirigera vers le nord-est en traversant la frontière nationale et se terminera à Cromer dans le Manitoba; c'est là tout son parcours. Nous avons fait un arrangement en commun avec l'*Interprovincial* et, comme ils ont assez de place dans leur pipe-line, ils pourront transporter le pétrole aux États-Unis. De cette manière, il sera possible de se servir d'un pipe-line qui existe déjà plutôt que d'en construire un qui irait jusqu'aux États-Unis, ce qui serait très coûteux.

M. HAHN: Vous avez déjà négocié avec l'*Interprovincial* mais sans doute à condition que votre arrangement soit autorisé?

M. PLAXTON: Oui.

M. WESELAK: Donc vous transporterez le pétrole d'un endroit à un autre aux États-Unis?

M. PLAXTON: Exactement. Le pétrole pendant son transport au Canada sera considéré comme marchandise en transit.

LE PRÉSIDENT: Messieurs, relativement à l'article 3 de ce bill, il faudra proposer une motion en ce qui concerne le prélèvement de droits sur le capital-actions. Le préambule est-il adopté?

Adopté.

L'article 1 est-il adopté?

Adopté.

L'article 2 est-il adopté?

Adopté.

Relativement à l'article 3, le secrétaire du Comité va maintenant vous lire une déclaration au sujet des actions sans valeur au pair.

Le SECRÉTAIRE DU COMITÉ. Cette déclaration, qui est signée par M. Plaxton, est ainsi conçue:

"En la province d'Ontario  
Comté de Carleton  
A savoir:

{ EN CE QUI CONCERNE la requête formulée  
par CLIFFORD RICHARD JOHN SMITH et  
autres pour l'établissement d'une loi du  
Parlement constituant en corporation  
la *Stammount Pipe Line Company*

Je soussigné, Hugh PLAXTON, avocat de Toronto dans le comté de York, fait serment et déclare ce qui suit:

1. En ma capacité d'avocat des requérants ici mentionnés j'ai connaissance des faits ici témoignés.

2. Il est proposé que la Compagnie reçoive une provision globale de cinq millions de dollars (\$5,000,000) lors de l'émission de un million (1,000,000) d'actions sans valeur nominale ou au pair qui constituent le capital autorisé de la Compagnie.

ASSERMENTÉ devant moi en la ville  
d'Ottawa dans le comté de Carleton,  
ce 7 juin 1955.

'Ronald C. Merriam'  
Officier ministériel etc.

HUGH PLAXTON"

M. LAFONTAINE: Appuyé par M. Balcom, je propose la motion suivante:

"Qu'aux fins d'effectuer un prélèvement de droits sur le capital-actions qui se compose de un million d'actions sans valeur nominale ou au pair selon les dispositions de l'article 93 (3), le Comité recommande que ledit prélèvement soit effectué sur un montant de \$5,000,000."

Le PRÉSIDENT: Tout le monde a entendu la motion? Est-elle adoptée?

Adoptée.

L'article 3 est-il adopté?

Adopté.

L'article 4 est-il adopté?

Adopté.

L'article 5 est-il adopté?

Adopté.

L'article 6 est-il adopté?

Adopté.

L'article 7 est-il adopté?

Adopté.

L'article 8 est-il adopté?

Adopté.

L'article 9 est-il adopté?

Adopté.

L'article 10 est-il adopté?

Adopté.

L'article 11 est-il adopté?

Adopté.

Le titre est-il adopté?

Adopté.

Le bill est-il adopté sans modification?

Adopté.

Dois-je présenter le bill à la Chambre sans modification?

Convenu.

M. LAFONTAINE: Mais pourtant, une modification y a été faite.

Le PRÉSIDENT: Non, il n'y a eu qu'une recommandation. Dois-je faire rapport à la Chambre de la modification en conformité avec la résolution concernant le prélèvement de droits sur le capital-actions?

Convenu.

Le bill 408, Z-12 du Sénat, "Loi constituant en corporation la *Trans-Border Pipeline Company Ltd.*" M. Hanna, voulez-vous prendre la parole au nom de M. Decore, le parrain de ce bill?

M. HANNA: Ce bill a pour objet de constituer en corporation une compagnie qui va tenter d'acquérir un pipe-line déjà construit, connu sous le nom de *Canol Pipeline*, qui se trouve entre Skagway, en Alaska, et Whitehorse, dans le Yukon.

MM. Merriam, l'avocat-conseil de l'agent parlementaire pour cette compagnie, et S. Donald Moore, d'Edmonton, un des principaux agents de la compagnie, sont ici. Messieurs les membres du Comité aimeront peut-être interroger ces messieurs afin que ce bill et la constitution en corporation dont il est question leur soient expliqués.

Le PRÉSIDENT: M. Merriam est ici afin de répondre à toutes les questions qui pourront être posées. Y a-t-il des questions?

Voudriez-vous nous exposer la situation, monsieur Merriam?

M. R. C. MERRIAM: Monsieur le président, messieurs. M. Hanna vous aura certainement donné une idée des fins générales de ce bill. Tout ce qu'il y a lieu d'ajouter c'est que les requérants sont venus pour demander au Gouvernement de les doter des pouvoirs nécessaires pour négocier la reprise et l'exploitation du pipe-line que M. Hanna a mentionné. Le pipe-line en question, qui faisait partie du réseau *Canol* construit pendant la guerre, ayant cessé d'être

utile en ce qui concerne les besoins des gouvernements des États-Unis et du Canada est maintenant, d'après ce que je comprends, à la disposition de particuliers qui voudraient l'exploiter.

D'après ce que nous comprenons, on désire, sur le plan international, que ce pipe-line soit maintenu surtout afin d'avoir un pipe-line de secours en cas de besoin. Le gouvernement des États-Unis a lui-même fait construire un pipe-line de remplacement qui commencera à fonctionner un peu plus tard dans l'année, mais on a, je crois, exprimé le désir que s'il y a possibilité le pipe-line en question soit maintenu au moins pour la raison que j'ai indiquée.

C'est afin de pouvoir effectuer les négociations requises, ou tout au moins pour en obtenir le pouvoir, que les requérants sont venus demander au Gouvernement que la compagnie soit constituée en corporation, ce qui leur donnerait les pouvoirs voulus.

M. CAMPBELL: S'agit-il d'un pipe-line de quatre pouces?

M. MERRIAM: Je crois qu'il a six ou dix pouces.

M. CAMPBELL: Est-ce le même pipe-line que celui qui fait l'objet du bill du Yukon?

M. MERRIAM: Oui, le même exactement.

M. GREEN: Il a été question à la Chambre d'apporter une modification à ce bill. M. Decore a fait savoir que lorsque le bill serait présenté au Comité il proposerait une motion pour apporter une modification à l'article 6. Est-ce qu'il en est toujours question?

M. MERRIAM: Oui. Nous ne nous opposons pas à cette modification qui a déjà été discutée. D'après ce que je comprends il est question d'ajouter à un endroit approprié de l'article 6 les mots "pourvu que le pipe-line ou les pipe-lines principaux devant servir à la transmission du gaz ou d'hydrocarbures gazeux soient situés entièrement à l'intérieur du Canada,"; je crois que c'est à cette modification-là que vous faites allusion. Les promoteurs de la compagnie n'ont aucune objection à ce que cette modification soit apportée au bill si le Comité le désire.

M. GREEN: Votre compagnie paraît être en concurrence directe avec la *Yukon Pipe Lines Limited*.

M. MERRIAM: C'est exact.

M. GREEN: Ce pipe-line est-il posé là où la compagnie des chemins de fer de White-Pass et Yukon a le droit de passage?

M. MERRIAM: En grande partie, oui.

M. GREEN: Et la *Yukon Pipe Lines Limited* est une filiale de cette compagnie?

M. MERRIAM: Je ne suis pas sûr mais je crois bien que c'est le cas.

M. GREEN: Vos clients vont donc essayer d'obtenir ce pipe-line qui est posé là où leurs concurrents ont le droit de passage? Est-ce que cette façon d'agir est correcte?

M. MERRIAM: De même que nous ils vont négocier avec les propriétaires actuels en vue de maintenir et exploiter ce pipe-line.

M. GREEN: A qui appartient ce pipe-line à l'heure actuelle?

M. MERRIAM: Je crois comprendre que le gouvernement canadien et celui des États-Unis en sont les propriétaires étant donné qu'il fait partie du projet *Canol* conçu pendant la guerre.

M. GREEN: Le gouvernement canadien a une participation dans ce pipe-line?

M. MERRIAM: Oui.

M. GREEN: Une participation à demi?

M. MERRIAM: Je ne sais pas exactement quelle est la participation de chaque gouvernement mais je crois que les négociations devront se faire avec eux.

M. GREEN: A combien évalue-t-on ce pipe-line?

M. S. DONALD MOORE: Si nous sommes autorisés à négocier l'achat de ce pipe-line, qui a été construit il y a environ onze ans, devant le conseil de la Commission des transports, une évaluation devra en être faite par des ingénieurs faisant autorité. A mon avis il doit valoir aux environs de \$500,000. Nous ne savons pas exactement si le pipe-line a été bien entretenu et s'il est en bon état à l'heure actuelle mais il y a environ deux ans il était en assez bon état et, pour un achat à forfait, valait à peu près la somme que je viens de citer.

M. GREEN: Pouvez-vous nous donner quelques renseignements sur les personnes qui demandent la constitution en corporation de cette compagnie?

M. MOORE: Ces requérants sont pour la plupart des agents, directeurs et associés de la compagnie *Developments Limited* qui s'occupe de la mise en valeur et de l'exploitation des ressources minières, minérales, pétrolifères et de gaz qui se trouvent dans l'ouest du Canada ainsi que dans le Yukon et le nord de la Colombie-Britannique.

M. GREEN: Sont-ils des promoteurs?

M. MOORE: Je ne sais pas exactement comment répondre à cette question; tout ce que je puis dire c'est que la compagnie dispose maintenant des finances voulues et qu'elle s'occupe activement de divers projets d'exploration dans l'ouest du Canada.

M. GREEN: Est-ce que ces requérants s'occupent de pétrole à l'heure actuelle?

M. MOORE: Oui. Ils détiennent en Alberta et dans la Saskatchewan, environ 175,000 acres de concessions de pétrole et de gaz dans lesquelles ils ont des participations, des réservations et des intérêts tréfonciers.

M. GREEN: Mais s'occupent-ils de la production proprement dite du pétrole?

M. MOORE: Non, pas pour le moment.

M. GREEN: S'occupent-ils d'autres affaires de pipe-lines?

M. MOORE: Pas pour le moment.

M. GREEN: En somme que font les gens qui demandent cette charte?

M. MOORE: Le groupe comprend des ingénieurs, des géologues, un distributeur de combustible liquide de la province d'Alberta et un comptable qui était en contact direct avec les services chargés de l'exploitation de ce pipe-line lorsqu'il était sous le contrôle de l'armée américaine.

M. GREEN: Qui est ce comptable?

M. MOORE: Il s'appelle Thomas W. Connell et il a été au service de l'armée américaine pendant deux ou trois ans à Whitehorse où il a travaillé dans les services du pipe-line.

M. GREEN: Et que fait le Lt-col. Colquhoun?

M. MOORE: Il est gérant de la *R. S. Weston Company Limited*, une agence de valeurs de Vancouver (C.-B.).

M. GREEN: Que fait M. McIntyre?

M. MOORE: Il est agent de finance à Edmonton.

M. GREEN: Et M. Plotke?

M. MOORE: M. Plotke fait partie d'une des plus grandes entreprises de distribution de combustibles liquides de l'Alberta, notamment, la *Canada West Distributors*.

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

M. MONTGOMERY: Quelle est la longueur de ce pipe-line?

M. MOORE: 110 milles.

M. MONTGOMERY: Si ce pipe-line devait être construit aujourd'hui avez-vous une idée de combien cela pourrait coûter?

M. MOORE: Ma foi, non. Il a été construit pour les besoins urgents de la guerre et il y a sans doute un décalage entre les frais de construction pratiqués en de telles circonstances et ceux qui s'appliquent en temps ordinaire.

M. MONTGOMERY: Vous avez dit que ce pipe-line pouvait valoir aux environs de \$500,000 à l'heure actuelle.

M. MOORE: Approximativement.

M. MONTGOMERY: Croyez-vous qu'il faudrait compter au moins deux fois autant s'il s'agissait de le remplacer?

M. MOORE: Un peu plus du double, je pense.

M. MONTGOMERY: Si je comprends bien, ce pipe-line est inactif en ce moment?

M. MOORE: Non, il est toujours en service et n'a cessé de l'être depuis son inauguration. Il est très utile à la ville de Whitehorse étant donné que c'est par ce pipe-line que cette ville, et d'ailleurs presque tout le territoire du Yukon, sont approvisionnés en combustible liquide.

M. MONTGOMERY: Qui exploite le pipe-line actuellement?

M. MOORE: C'est l'armée américaine.

M. MONTGOMERY: Ils ont sans doute un bail?

M. MOORE: La situation est la suivante: à l'heure actuelle le pipe-line appartient exclusivement au gouvernement américain, mais en vertu des accords *Canol*, conclus en 1942, 1943 et 1944, ce gouvernement, s'il voulait se départir du pipe-line, était tenu d'en avertir le gouvernement canadien et, selon d'autres accords établis, je crois, en 1947, il doit remettre gratuitement au gouvernement canadien la partie du pipe-line qui se trouve au Canada ou en disposer selon les directives de ce gouvernement. D'autre part le gouvernement américain est tenu de faire un arrangement raisonnable en ce qui concerne la partie du pipe-line qui se trouve en Alaska. Telle est la situation à l'heure actuelle.

Maintenant, vers le 20 avril de cette année les bureaux militaires américains qui avaient le contrôle direct du pipe-line, et qui l'ont d'ailleurs encore, ont fait savoir au bureau du génie à Anchorage en Alaska, que ces derniers devaient entamer des négociations avec les autorités canadiennes compétentes dans l'esprit desdits accords, dans le but de se défaire du pipe-line sur lequel est branché la *Haines-Fairbanks Pipe Line*.

M. GREEN: Comment pouvez-vous obtenir l'autorisation d'exploiter ce pipe-line qui est posé là où la ligne *White-Pass Yukon* a le droit de passage?

M. MOORE: L'armée américaine verse à la *White-Pass Yukon* environ \$31,000 par an pour le droit de passage; c'est à peu près le même arrangement que pour les pipe-lines qui traversent des propriétés agricoles. Les fermiers n'ont pas de droits acquis dans les pipe-lines qui passent par leurs propriétés, mais des arrangements sont faits avec eux. Pour des raisons d'ordre topographique il a fallu poser le pipe-line le long, ou à peu de distance du passage de la compagnie des chemins de fer *White-Pass* et *Yukon*.

M. MONTGOMERY: Autrement dit le pipe-line est posé selon le droit d'usage?

M. MOORE: Je ne sais pas exactement quel arrangement a été fait, mais c'est équivalent au droit d'usage.

M. GREEN: Est-ce que des membres de l'armée américaine s'intéressent à la formation de cette compagnie?

M. MOORE: Non monsieur.

Le PRÉSIDENT: Le préambule est-il adopté?

Adopté.

L'article 1 est-il adopté?

Adopté.

L'article 2 est-il adopté?

Adopté.

L'article 3 est-il adopté?

Adopté.

L'article 4 est-il adopté?

Adopté.

L'article 5 est-il adopté?

Adopté.

Il y a une modification à apporter à l'article 6. Vous avez une modification à apporter à cet article, monsieur Hanna?

M. HANNA: D'après ce que je comprends, monsieur le président, les principaux intéressés ne demandent pas que cette modification soit faite; ils m'ont simplement demandé de proposer le bill. Je ne vois pas très bien si messieurs les membres du Comité souhaitent que cette modification soit apportée ou s'ils insistent pour que ce soit fait. Je n'ai pas tout à fait compris de quoi il s'agit et je serais reconnaissant si ceux qui proposent cette modification pouvaient l'expliquer davantage. Autrement dit, je ne veux pas proposer de modification sans savoir exactement de quoi il s'agit. Je remplace à l'improviste M. Decore

qui n'a pas pu être présent ce matin et par conséquent avant de proposer la modification en question j'aimerais en avoir une explication un peu plus détaillée.

M. GREEN: Je me permets de signaler, monsieur le président, que M. Decore a dit ceci à la Chambre:

On m'a autorisé de dire que lorsque ce bill sera étudié en comité l'agent qui est le porte-parole de la compagnie proposée n'aura aucune objection à ce que l'article 6 soit modifié de façon à prévoir que le pipe-line principal devant servir à la transmission du gaz, du pétrole et d'autres hydrocarbures liquides et gazeux, soit situé entièrement à l'intérieur du Canada.

Ensuite, un autre jour, il a modifié sa phrase de la façon suivante:

Les membres de la compagnie qu'il est proposé de constituer n'auront aucune objection à ce que l'article 6 du bill soit modifié de façon à prévoir que le pipe-line principal devant servir à la transmission du gaz et d'hydrocarbures gazeux soit situé entièrement à l'intérieur du Canada.

Autrement dit, il a supprimé le mot pétrole. Je vous ferai remarquer que cette compagnie est en concurrence directe avec la *Yukon Pipe Lines Limited*, dont la constitution en corporation a été proposée ici même par M. McIlraith. Ces personnes s'efforcent d'obtenir un pipe-line qui est posé là où les requérants représentés par M. McIlraith ont le droit de passage. Une modification semblable à celle dont il est question en ce moment a été apportée au bill proposé par M. McIlraith et il n'y a pas de raison que ces personnes soient plus favorisées que la *Yukon Pipe Lines Limited*. Vous remarquerez que ces compagnies demandent l'autorisation de construire des pipe-lines pour le gaz et ne se limitent pas au Yukon. La compagnie *Trans-Border* demande les pouvoirs pour la Colombie-Britannique, l'Alberta, le Yukon et pour l'extérieur du Canada, et la *Yukon Pipe Lines Limited* a demandé les mêmes pouvoirs pour le Yukon, la Colombie-Britannique et en dehors du Canada également. Étant donné que ces requérants semblent faire partie d'un groupe de promoteurs qui s'efforcent d'obtenir ce pipe-line en dépit du fait qu'il soit posé là où la compagnie des chemins de fer de White-Pass et Yukon ont le droit de passage, il est à se demander si nous devrions même nous montrer favorables à cette demande de constitution en corporation. En tous les cas il n'y a aucune raison qu'ils soient plus favorisés que leurs concurrents, la *Yukon Pipe Lines Limited*. J'estime, d'ailleurs, que les paroles de M. Decore à la Chambre laissaient entendre que lorsque le bill serait présenté au Comité il y apporterait la modification indiquée.

M. MERRIAM: En vue de ce que M. Green vient de dire et étant donné son impression, qui est sans doute partagée par d'autres membres du Comité, je crois que ce serait le moment pour M. Hanna de proposer la modification mentionnée par M. Decore.

M. HANNA: Comme je l'ai dit, monsieur le président, je n'étais pas présent quand le bill a été étudié en premier lieu; je n'étais pas là non plus quand M. Decore a fait la déclaration que M. Green vient de citer. Mais puisque cette modification paraît être désirable je propose qu'à la 36<sup>e</sup> ligne de la page deux, après les mots "pipe-lines" il soit inséré ce qui suit:

pourvu que le pipe-line ou les pipe-lines principaux devant servir à la transmission du gaz et d'hydrocarbures gazeux, soient situés entièrement à l'intérieur du Canada.

Le PRÉSIDENT: Motion de M. Hanna secondée par M. Lafontaine. Est-ce que vous êtes tous en faveur de cette modification?

Adopté.

M. CAMPBELL: Ce pipe-line doit servir principalement à la transmission du gaz et d'hydrocarbures gazeux et pourtant vous dites maintenant que vous voulez acquérir un pipe-line pour le pétrole?

M. MERRIAM: Le pipe-line en question est un pipe-line pour le pétrole.

M. CAMPBELL: Et c'est un pipe-line pour le pétrole que vous voulez?

M. MERRIAM: Oui. Pour autant que je sache le genre de limitation imposé n'est pas habituel pour les pipe-lines mais s'il a été proposé de l'insérer à présent c'est parce que les dispositions de l'article 6, qui est conforme à tous les articles 6 des bills sur les pipe-lines, sont d'une assez grande portée pour englober la construction et l'exploitation d'un pipe-line pour le gaz. Ceci n'a rien à voir avec le pipe-line qui a retenu notre attention ce matin mais il se pourrait qu'un beau jour la compagnie veuille construire un pipe-line pour le gaz et c'est alors que la restriction en question entrerait en jeu.

Le PRÉSIDENT: Est-ce que vous êtes tous en faveur de cette modification?

Adopté.

Est-ce que l'article 6 tel que modifié est adopté?

Adopté.

L'article 7 est-il adopté?

Adopté.

L'article 8 est-il adopté?

Adopté.

L'article 9 est-il adopté?

Adopté.

L'article 10 est-il adopté?

Adopté.

L'article 11 est-il adopté?

Adopté.

Le titre est-il adopté?

Adopté.

Est-ce que le bill, tel que modifié, est adopté?

M. HAHN: Avant que le bill soit adopté j'aimerais savoir comment la vente d'actions de compagnies telles que celles-ci, qui s'occupent d'un même pipe-line, affecte le public. Les deux compagnies s'efforcent d'obtenir le même pipe-line et en dépit du fait que l'une d'elles seulement pourra l'acquérir elles émettent toutes deux des actions; quelle sauvegarde y aura-t-il donc pour le public contre l'achat d'actions de celle des deux compagnies qui sera inexistante?

M. MERRIAM: Je crois que la réponse à cette question est d'ordre pratique. Pour mettre en vente des actions d'une valeur aussi considérable que 5 millions, ou le montant qui a été indiqué, il faut d'abord avoir recours aux services d'un

soumissionnaire. La compagnie doit ensuite soumettre aux autorités provinciales et fédérales un prospectus indiquant de manière très détaillée sur quelles bases l'émission des parts doit être faite, les nantissements de la compagnie, son statut légal, etc. Or, si la compagnie n'a pas les avoirs voulus, dans le cas présent il s'agirait de l'autorisation d'exploiter le pipe-line, ni le soumissionnaire ni les autorités provinciales ou fédérales ne consentiraient à l'émission de ces actions. Premièrement, le soumissionnaire se refuserait à les couvrir, et deuxièmement, les autorités provinciales qui sont tenues de veiller à ce que des actions sans valeur ne soient pas mises en vente, n'accepteraient jamais le prospectus.

M. HAHN: Il se pourrait donc que certaines compagnies de ce genre ne viennent jamais à être constituées et que des actions en leur nom ne soient jamais vendues au public?

M. MERRIAM: Il faut qu'une compagnie puisse parvenir à la Commission des transports et leur fournir des preuves de ses possibilités de gain. Ceci fait elle est à même de soumettre aux financiers et aux soumissionnaires les avoirs qu'elle a en main et les consulter au sujet de ses actions.

M. HAHN: Faut-il qu'une compagnie ait un permis avant de pouvoir émettre des actions? Pouvons-nous dire qu'un permis est absolument indispensable?

M. MERRIAM: Non, ils n'ont pas absolument besoin d'avoir un permis.

M. HAHN: Dans ce cas quelle garantie y a-t-il pour le public avant que la compagnie soit à même de transporter du gaz, des hydrocarbures ou du pétrole? Il faut tout de même que la compagnie obtienne un permis de la Commission des transports?

M. MERRIAM: Oui.

M. HAHN: Et quand est-ce que le public est informé que la compagnie a reçu un permis? Si elle peut émettre des actions avant d'avoir un permis quelle garantie y a-t-il que les gens placent leur argent dans une compagnie solidement établie?

M. MERRIAM: Les compagnies qui sont constituées par bill privé sont soumises aux mêmes lois provinciales sur les émissions d'actions et d'obligations que celles qui sont constituées en corporation en vertu de la Loi fédérale sur les compagnies, la Loi provinciale sur les compagnies ou une constitution en corporation extra-provinciale, ces lois sont appliquées très strictement par les Commissions pour l'échange des valeurs de chaque province. Avant qu'une compagnie ou un soumissionnaire puisse mettre des actions en vente il faut que la Commission pour l'échange des valeurs de la province soit convaincue que les actions en question ont une certaine valeur. En ce qui concerne les compagnies constituées par bill privé, le public est aussi protégé que lorsqu'il s'agit de quelqu'autre compagnie.

M. HAHN: Vous avez parlé chaque fois des provinces, mais qu'est-ce qui se passe dans le cas des territoires du Yukon?

M. MERRIAM: Je ne suis pas sûr. Je n'ai jamais eu à m'occuper d'un prospectus ou de financement pour les territoires du Yukon, mais je ne crois pas qu'une compagnie puisse effectuer beaucoup de financement dans le Yukon. De manière générale, ces compagnies doivent commanditer des entreprises dans les grands centres industriels. La compagnie en question travaille dans le Yukon mais cela ne veut pas dire que c'est là qu'elle peut trouver ses capitaux.

M. GREEN: Donc, l'une ou l'autre de ces deux compagnies devra faire affaire avec le gouvernement canadien pour la partie du pipe-line qui se trouve au Canada, et avec le gouvernement américain pour celle qui est en Alaska. C'est bien ce qui va se passer, n'est-ce pas?

M. MERRIAM: Généralement parlant je crois que c'est ainsi que les négociations devront être effectuées.

M. GREEN: Il faudra donc que quelqu'un négocie avec les deux gouvernements?

M. MERRIAM: Oui.

M. HAHN: Et qu'arrivera-t-il si l'une des compagnies fait affaire avec le gouvernement canadien et l'autre avec celui des États-Unis?

M. MERRIAM: Je crois que M. Moore est mieux qualifié que moi pour répondre à cette question.

M. MOORE: Je vous ferais remarquer tout d'abord que, de même que nos concurrents, nous ne sommes ici que pour obtenir l'autorisation de constituer une compagnie afin de pouvoir nous adresser à la Commission des transports pour que l'on nous permette d'exploiter le pipe-line en vertu de la Loi sur les pipe-lines telle qu'elle a été modifiée.

Comme je l'ai déjà dit à ce même sujet des droits de chacune de ces compagnies, à la lumière des accords entre les deux gouvernements, il est entendu que le gouvernement canadien reprendra toute la partie du pipe-line qui se trouve entre Skagway et Whitehorse parce qu'elle n'a d'importance que pour le Canada et le Yukon. La partie qui est située en Alaska ne constitue qu'une petite partie du pipe-line entier dont la longueur totale n'est d'ailleurs que de 110 milles. Selon lesdits accords, le gouvernement canadien va donc reprendre sans frais aucuns la partie du pipe-line qui se trouve en Colombie-Britannique et dans le Yukon; il négociera ensuite avec le gouvernement américain pour l'autre partie et pour les réservoirs servant au chargement à Skagway, de façon à reprendre le pipe-line tout entier. Les deux compagnies n'auront donc qu'à négocier avec le gouvernement canadien pour acquérir ce pipe-line.

M. HAHN: Voici ce que dit l'article 6:

Surbordonnément aux dispositions de toute législation générale adoptée par le Parlement et se rapportant aux pipe-lines pour le transport et la transmission du gaz et du pétrole, ainsi que d'autres hydrocarbures liquides et gazeux la Compagnie peut:

a) dans les provinces de Colombie-Britannique et d'Alberta et dans les territoires du Yukon...

J'en reviens à la question des territoires du Yukon. En somme, ce que vous allez obtenir ici c'est le droit de construire un pipe-line dans le Yukon. Or, n'est-il pas vrai que vous pourriez également construire d'autres pipe-lines dans les territoires du Yukon si nous adoptons ce bill?

M. MOORE: Effectivement.

M. HAHN: Il se pourrait que vos espoirs d'obtenir ce pipe-line ne se réalisent pas, mais si la Commission des transports vous accorde un permis vous serez sans doute prêts à entreprendre la construction d'un autre pipe-line dans le Yukon?

M. MOORE: Oui.

M. SHAW: Et si, après avoir formulé une telle demande, le permis vous est refusé et l'affaire que vous envisagez pour le Yukon ne se réalise pas quelle garantie y a-t-il pour le public au Canada? L'émission d'actions n'est pas soumise à une juridiction provinciale, donc quel contrôle y a-t-il en ce qui concerne ce pipe-line?

M. MOORE: Voilà la question.

M. HAHN: Voilà la question.

M. MOORE: C'est un corps fédéral qui gère les affaires des territoires du Yukon. Je ne puis dire définitivement qu'ils étudient le prospectus ou le projet d'émission d'actions d'une compagnie du Yukon, mais supposons qu'une compagnie projette de construire un pipe-line dans cette région et mettons, à titre d'exemple, que sans trop bien connaître les territoires du Yukon elle se propose de constituer un capital de \$5 millions. Je doute que la compagnie puisse trouver cet argent dans le Yukon et par conséquent le financement de telles compagnies doit se faire par les grands centres de New-York, de Montréal et de Toronto. Jusqu'à présent c'est ce qui s'est passé pour tous les pipe-lines étant donné les fortes sommes requises pour monter de telles affaires. Or, lorsque les intéressés font leurs démarches dans ces grands centres ils doivent tout d'abord s'adresser à des maisons importantes ou à des syndicats de garantie. Ces derniers ne veulent pas même considérer de telles propositions, c'est à peine s'ils remettent une lettre indiquant leur intention de s'intéresser à l'affaire en question, avant que les intéressés aient leurs licences, leurs droits d'usage et que la provenance exacte des revenus leur soit démontrée noir sur blanc. Ils doivent également voir les licences qui ont été accordées par la Commission des transports et la Commission fédérale des forces hydrauliques. Quand toutes ces conditions ont été remplies les intéressés doivent s'adresser aux autorités de la province dans laquelle ils comptent trouver leurs capitaux. Je répète, si une compagnie a besoin de \$25 millions ce n'est pas dans les territoires du Yukon qu'elle ira les chercher. Il se pourrait qu'elle vende ses actions à Vancouver, à Calgary, à Edmonton et à Winnipeg et ailleurs, et il va sans dire que tous ces marchés sont étroitement surveillés par la Commission provinciale pour l'échange des valeurs. Il me semble donc que le public est amplement protégé tout au long de ces transactions.

Le PRÉSIDENT: Le bill est-il adopté tel que modifié?

M. MONTGOMERY: D'après ce que le témoin a dit, la compagnie aurait à s'adresser à la Commission pour l'échange des valeurs de chaque province avant de pouvoir vendre ses actions.

M. MOORE: Il faut soumettre un prospectus à la Commission provinciale pour l'échange des valeurs?

M. MONTGOMERY: Oui, mais si votre bureau central est en Alberta et que votre propriété se trouve dans les territoires du Yukon est-il vrai que pour vendre vos actions vous devez obtenir l'autorisation de la Commission pour l'échange des valeurs du Québec?

M. MOORE: Oui si nous voulons vendre des actions dans la province de Québec.

M. MONTGOMERY: Et la même chose se passe pour l'Ontario?

M. MOORE: Oui.

M. MONTGOMERY: Et pour la Nouvelle-Écosse?

M. MOORE: Oui.

Le PRÉSIDENT: Le bill est-il adopté tel qu'il a été modifié?

Adopté.

Dois-je rapporter le bill tel qu'il a été modifié?

Convenu.

Le PRÉSIDENT: Le bill 414, Loi concernant la *West Coast Transmission Company Limited*.

M. FAIREY: Monsieur le président, messieurs, ce bill se rapporte à la *West Coast Transmission Company Limited* qui, comme vous le savez sans doute, est en train de construire un pipe-line dans le nord de la Colombie-Britannique et en Alberta, en passant par la région de Vancouver, qui doit servir à transmettre du gaz national. D'autre part, la *Pacific Northwest Pipe Line System* aux États-Unis a demandé à la Commission fédérale des forces hydrauliques des États-Unis l'autorisation d'importer 200 millions de pieds cubes par jour de gaz qui doit être vendu aux États-Unis. Ce pipe-line, qui devait être de 24 pouces, ne peut être solidement établi du point de vue de l'économie que si le gaz qu'il transmet est vendu non seulement à Vancouver et dans le bas de la Colombie-Britannique mais également dans le nord-ouest des États-Unis. Cette vente semble assurée et par conséquent la compagnie estime qu'il est nécessaire d'augmenter la dimension du conduit, très probablement jusqu'à 30 pouces, et peut-être même de construire un pipe-line supplémentaire. Afin que la compagnie ait un peu plus de latitude du côté de ses capitaux, il est proposé par ce bill qu'elle soit autorisée à augmenter son capital de 5 à 25 millions d'actions. Cette augmentation aura pour effet de donner à la compagnie un peu plus de liberté pour le transfert de ses actions. Il n'est pas proposé que le capital global soit accru.

S'il y a d'autres questions à ce sujet, je crois que M. Merriam est à même d'y répondre.

M. MERRIAM: Je puis assurer messieurs les membres du Comité que la valeur globale attribuée aux 5 millions d'actions sans valeur au pair au moment de la constitution en corporation de la compagnie en 1949, reste inchangée. Nous avons à ce moment-là soumis une déclaration faite sous serment indiquant que le capital global de la compagnie était de \$50 millions; ce montant reste le même.

M. MONTGOMERY: Ceci permettrait une distribution plus étendue?

M. MERRIAM: Oui.

Le PRÉSIDENT: Le préambule est-il adopté?

Adopté.

L'article 1 est-il adopté?

Adopté.

Le titre est-il adopté?

Adopté.

Le bill est-il adopté sans modification?

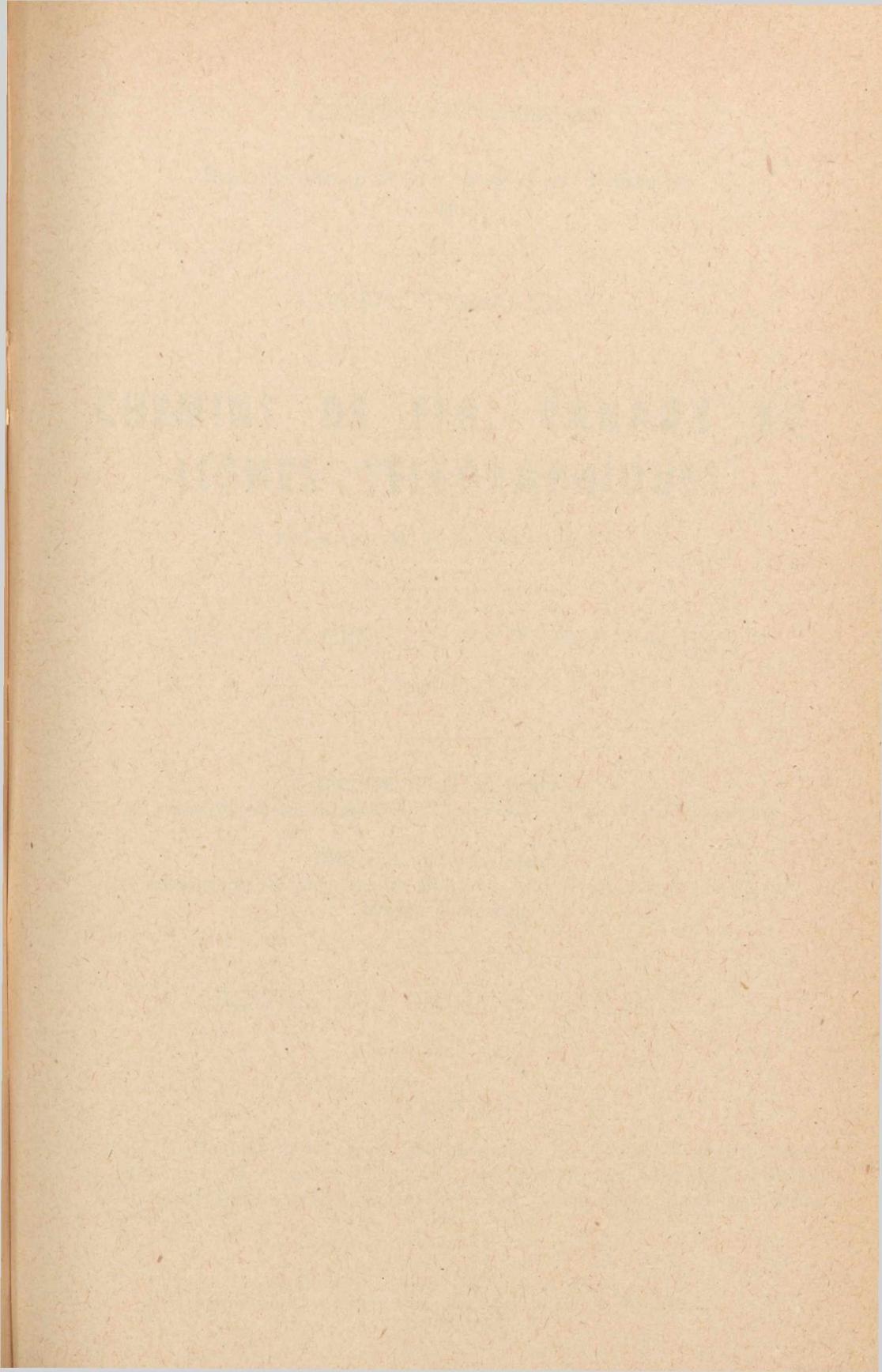
Adopté.

Dois-je rapporter le bill à la Chambre sans modification?

Adopté.

Le PRÉSIDENT: Le Comité s'ajourne pour se réunir de nouveau sur la convocation du président.







CHAMBRE DES COMMUNES

Deuxième session de la vingt-deuxième Législature  
1955

---

COMITÉ PERMANENT  
DES

# CHEMINS DE FER, CANAUX ET LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES

*Président:* M. H. B. McCULLOCH

---

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule 9

---

Bill 416 (C-14 du Sénat),  
Loi constituant en corporation *Consolidated Pipe Lines Company*.

Bill 453 (I-15 du Sénat),  
Loi constituant en corporation *Baudette and Rainy River Municipal  
Bridge Company*.

---

SÉANCE DU JEUDI 16 JUIN 1955

---

TÉMOINS:

Me Hugh O'Donnell, Q.C., agent parlementaire de *Consolidated Pipe Lines Company*; et M. Gregory J. Gorman, représentant Me Alastair Macdonald, Q.C., agent parlementaire de *Baudette and Rainy River Municipal Bridge Company*.

COMITÉ PERMANENT  
DES  
CHEMINS DE FER, CANAUX ET LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES

*Président*: M. H. B. McCulloch

et MM:

Balcom	Habel	MacNaught
Barnett	Hahn	McIvor
Batten	Hamilton ( <i>Notre-Dame</i>	McWilliam
Bonnier	<i>de Grâce</i> )	Meunier
Boucher ( <i>Châteauguay-</i>	Hamilton ( <i>York-Ouest</i> )	Montgomery
<i>Huntingdon-Laprairie</i> )	Hanna	Murphy ( <i>Lambton-Ouest</i> )
Buchanan	Harrison	Murphy ( <i>Westmorland</i> )
Byrne	Healy	Nesbitt
Campbell	Herridge	Nicholson
Carter	Hodgson	Nickle
Cauchon	Holowach	Nixon
Clark	Hosking	Nowlan
Deschatelets	Howe ( <i>Wellington-</i>	Purdy
Dupuis	<i>Huron</i> )	Röss
Ellis	Johnston ( <i>Bow River</i> )	Small
Follwell	Kickham	Stanton
Gagnon	Lafontaine	Viau
Gauthier ( <i>Lac-Saint-Jean</i> )	Langlois ( <i>Gaspé</i> )	Villeneuve
Goode	Lavigne	Vincent
Gourd ( <i>Chapleau</i> )	Leboe	Weselak
Green		

*Secrétaire du Comité*:

E. W. Innes.

## RAPPORT À LA CHAMBRE

VENDREDI 17 juin 1955.

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

### SEIZIÈME RAPPORT

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

Bill 416 (C-14 du Sénat), intitulé: Loi constituant en corporation *Consolidated Pipe Lines Company*.

Bill 453 (I-15 du Sénat), intitulé: Loi constituant en corporation *Baudette and Rainy River Municipal Bridge Company*.

Un exemplaire des témoignages recueillis à l'égard desdits bills est annexé au présent rapport.

Le tout respectueusement soumis.

*Le président,*

H. B. McCULLOCH.

## PROCÈS-VERBAL

JEUDI 16 juin 1955.

Le Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques se réunit à 11 h. 30 du matin sous la présidence de M. H. B. McCulloch.

*Présents:* MM. Balcom, Barnett, Bonnier, Buchanan, Campbell, Gourd (*Chapleau*), Green, Habel, Hamilton (*Notre-Dame de Grâce*), Healy, Herridge, Holowach, Kickham, Lafontaine, Leboe, McCulloch (*Pictou*), Meunier, Murphy (*Westmorland*), Nixon, Purdy, Small, Viau et Weselak.

*Aussi présents:* MM. H. P. Cavers et William Benidickson, députés; MM. Hugh O'Donnell, Q.C., agent parlementaire, et Charles Stanley Robinson, directeur et gérant général de *Consolidated Gathering Systems, Alberta*, représentant *Consolidated Pipe Lines Company*. M. Gregory J. Gorman, conseil de M. Alastair Macdonald, Q.C., agent parlementaire, représentant *Baudette and Rainy River Municipal Bridge Company*.

*Il est résolu,* — Que le Comité fasse imprimer 600 exemplaires en anglais et 200 exemplaires en français de ses délibérations sur les bills 416 et 453.

Le Comité commence l'étude du bill 416 (C-14 du Sénat), intitulé: Loi constituant en corporation *Consolidated Pipe Lines Company*.

M. Cavers, proposant du bill, dit quelques mots et présente Me O'Donnell qui, à son tour, donne un aperçu des objets du bill.

Le préambule, les articles 1 à 11 inclusivement, le titre et le bill sont adoptés.

Le président reçoit instruction de faire rapport du bill sans modification.

Le Comité étudie ensuite le bill 453 (I-15 du Sénat), intitulé: Loi constituant en corporation *Baudette and Rainy River Municipal Bridge Company*.

M. Benidickson, proposant du bill, en explique l'objet et, assisté de M. Gorman, il répond aux questions qui lui sont posées à cet égard.

Le préambule, les articles 1 à 23 inclusivement, le titre et le bill sont adoptés.

Le président reçoit instruction de faire rapport du bill sans modification.

À midi et 15, le Comité s'ajourne pour se réunir de nouveau sur la convocation du président.

*Le secrétaire du Comité,*

E. W. Innes.

## TÉMOIGNAGES

JEUDI 16 juin 1955.

11 h. 30 du matin.

M. VIAU : Monsieur le président, je propose que le Comité fasse imprimer 600 exemplaires en anglais et 200 exemplaires en français du compte rendu de ses délibérations.

Le PRÉSIDENT : Le Comité y consent-il ?

Adopté.

Le premier bill à étudier est le bill 416 (C-14 du Sénat), intitulé : Loi constituant en corporation *Consolidated Pipe Lines Company*. Monsieur Cavers ?

M. CAVERS : Monsieur le président et messieurs, le présent bill est inscrit à mon nom. J'en ai donné une explication générale lors de la deuxième lecture mais, aujourd'hui, je désire vous présenter Me Hugh O'Donnell, Q.C., de Montréal, l'agent parlementaire, qui vous donnera de plus amples renseignements.

Le PRÉSIDENT : Veuillez vous approcher, maître O'Donnell.

Me HUGH O'DONNELL, Q.C. : Monsieur le président et messieurs, le présent bill est en pratique le même que trois ou quatre autres que le Comité a étudiés récemment, comme ceux de *Westpur Pipe Lines*, de *S & M Pipeline* et de *Petroleum Transmission Company*. Le présent bill, est rédigé dans les mêmes termes et les pétitionnaires sollicitent l'autorisation facultative de demander des permis pour construire et exploiter, selon le cas, dans la Colombie-Britannique, l'Alberta, la Saskatchewan, le Manitoba et les territoires du Nord-Ouest. Le reste du bill est tout comme les autres bills. Toutefois, je désire vous faire observer que l'article 6 contient une disposition sur laquelle le Comité a insisté depuis plusieurs années. Je crois que c'est M. Green qui, le premier, a demandé qu'elle fût incorporée. De la sorte, nous trouvons dans le présent bill, comme dans quelques autres que j'ai ici d'ailleurs, une disposition prescrivait que le pipe-line principal ou les pipe-lines principaux pour la transmission ou le transport du gaz et du pétrole ou de tout produit ou sous-produit liquide ou gazeux du gaz ou du pétrole doivent être situés entièrement à l'intérieur du Canada.

Les autres dispositions sont exactement dans les mêmes termes que les autres bills que j'ai mentionnés. Le but des pétitionnaires est d'obtenir l'autorisation de construire et d'exploiter des pipe-lines collecteurs. Ils n'ont aucunement l'intention de faire concurrence à la *Trans Canada* ni à d'autres exploitants de pipe-lines principaux.

Les pétitionnaires croient qu'avec les années, il faudra de nombreux pipe-lines courts conduisant d'un champ pétrolifère à une raffinerie déjà construite ou devant l'être, ou pour amener le gaz ou le pétrole à un pipe-line principal de transmission.

Dans le présent, on est actuellement à construire une raffinerie à Dawson-Creek en Colombie-Britannique, et il y a un champ pétrolifère au lac Sturgeon en Alberta; les pétitionnaires se sont mis en communication avec ceux qui construisent la raffinerie en vue d'aménager un pipe-line à partir du champ pétrolifère. Je ne mentionne ce fait que comme un exemple du genre de travail qu'ils espèrent pouvoir accomplir au cours des années.

Celui qui examine une carte des pipe-lines aux États-Unis y voit un véritable entre-croisement de pipe-lines de diverses longueurs et dimensions.

C'est à peu près tout ce que j'ai à dire, à moins que le Comité ne désire des explications sur un point en particulier.

Il peut être intéressant de noter que les pétitionnaires sont tous des Canadiens. Norman Alexander Dutton, dont le nom est mentionné dans le bill, est plus familièrement connu par le Comité sous le nom de "Red" Dutton. Cet ancien joueur de hockey célèbre, est un entrepreneur d'une compétence très considérable qui, au cours des années, a exécuté des travaux d'une valeur de plusieurs millions de dollars. Il est tout à fait capable et compétent. Avec lui se trouve M. Ralph Will qui, soit dit en passant, est le président de l'*Alberta Gas Trunk Line Company Limited*, la compagnie qui doit rassembler en Alberta le gaz qui, à la fin, sera transmis par le pipe-line de la *Trans Canada*. La compagnie transportera le gaz de la frontière séparant l'Alberta de la Saskatchewan et le remettra à la *Trans Canada*.

M. William S. Knode est un ingénieur et le gérant de l'*Alberta Gas Trunk Line Company*; M. Charles Stanley Robinson est directeur et gérant d'une compagnie albertaine appelée la *Consolidated Gathering Systems Limited*, enregistrée pour faire affaires dans toutes les provinces de l'Ouest.

En vertu de l'article 10A de la Loi sur les pipe-lines, si une canalisation doit traverser une frontière provinciale ou internationale, que ce soit en vertu d'une charte fédérale.

M. Robinson est aussi administrateur de la *Calnorth Oil Limited*, mais il n'y a pas de conflit entre cette compagnie et la *Trans Canada*. En fait, les deux coopèrent très étroitement. Comme le président et le gérant général de l'*Alberta Gas Trunk Line Company*, MM. Will et Knode sont du nombre des pétitionnaires, il est évident qu'il n'y aura pas de conflit.

L'autre pétitionnaire est M. Patrick Morgan Mahoney, avocat et procureur. Associés aux pétitionnaires proprement dits se trouvent M. C. R. Walker, président de *Merrill Petroleum*, et M. Max Bell, président de la *Calvan Consolidated Oil Company* qui vient d'être vendue à la *Canadian Petrofina*. On dit de la *Calvan* qu'elle est la plus importante propriétaire de gaz à Provost. Comme M. Cavers l'a dit à la Chambre, ces gens forment une équipe bien équilibrée d'ingénieurs, d'entrepreneurs et d'hommes d'expérience dans les affaires de gaz et de pétrole et, comme je l'ai fait remarquer, tous sont Cana-

diens. Par conséquent, vu les développements très considérables qui se produisent dans cette industrie et qui sont sous le contrôle ou entre les mains d'étrangers, les intéressés, comme Canadiens, considèrent qu'ils devraient avoir une certaine part de ces affaires. En faisant une comparaison avec le volume qui existe aux États-Unis, ils en auront en quantité à leur disposition. M. Rosinson faisait autrefois partie de la société financière bien connue Osler, Hammond et Nanton et il est parfaitement au courant du financement des affaires de gaz et de pétrole, de sorte que, d'après mes instructions, il n'y aura pas de difficulté à obtenir les fonds requis pour mettre à exécution n'importe lequel des projets envisagés. C'est tout ce que j'ai à dire, à moins que le Comité ne désire avoir quelques commentaires supplémentaires.

Le PRÉSIDENT: Les membres désireraient peut-être vous poser quelques questions.

M. LAFONTAINE: Vous avez tout expliqué!

Le PRÉSIDENT: Le préambule est-il adopté?

Adopté.

L'article 1 est-il adopté?

Adopté.

L'article 2 est-il adopté?

Adopté.

L'article 3 est-il adopté?

Adopté.

L'article 4 est-il adopté?

Adopté.

L'article 5 est-il adopté?

Adopté.

L'article 6 est-il adopté?

Adopté.

L'article 7 est-il adopté?

Adopté.

L'article 8 est-il adopté?

Adopté.

L'article 9 est-il adopté?

Adopté.

L'article 10 est-il adopté?

Adopté.

L'article 11 est-il adopté?

Adopté.

Le titre est-il adopté?

Adopté.

Le bill est-il adopté?

Adopté.

Le bill est-il adopté?

Adopté.

Dois-je faire rapport du bill sans modification?

Adopté.

Me O'DONNELL: Messieurs, je vous remercie.

Le PRÉSIDENT: Le bill suivant à étudier est le bill 453 (I-15 du Sénat), intitulé: Loi constituant corporation *Baudette and Rainy River Municipal Bridge Company*. M. Benidickson est la proposant du bill et je lui demanderai de prendre la parole.

M. BENIDICKSON, député: Monsieur le président et messieurs, j'ai le privilège de proposer le présent bill, parce que mes électeurs du côté canadien de la rivière Rainy espèrent depuis longtemps la réalisation du projet en cause. Au cours de mes dix années comme représentant de la région au Parlement, j'ai essayé à maintes reprises de voir s'il était possible d'obtenir des deniers publics pour construire un pont libre de péage et je sais que ces démarches semblables ont été faites dans l'espoir que le gouvernement provincial pourrait juger opportun à l'entreprise en tant qu'élément de son réseau routier. Ces efforts n'ont pas réussi et, comme résultat, il a semblé que le meilleur moyen de promouvoir le projet était de suivre les formalités déjà observées à l'égard de plusieurs autres ponts internationaux: des obligations municipales portant intérêt sont vendues aux États-Unis et lorsqu'elles sont retirées du marché comme résultat des recettes provenant des péages, le pont devient propriété publique canadienne et américaine.

Messieurs, vous êtes bien au courant du bill que vous avez adopté au cours de la présente session pour relier Sault-Sainte-Marie (Michigan), à Sault-Sainte-Marie (Canada). Bien que je n'ai pas rédigé le présent bill, je suis assuré qu'il est semblable à celui que je viens de mentionner. Le financement sera analogue, et les conditions de l'émission des obligations de même que les dispositions concernant l'intérêt et le reste seront les mêmes. Bien qu'aucun placement canadien ne sera fait dans ce pont, je crois que la région avoisinant Rainy-River en profitera autant ou probablement plus que la région avoisinant la municipalité de Baudette; bien que celle-ci ait réellement pris charge du bill et s'occupe du financement au moyen de la vente d'obligations.

Le pont international le plus rapproché se trouve à Fort-Francis, soit à environ 65 milles à l'est de Rainy River, et le port d'entrée international le plus rapproché est à environ 100 milles à l'ouest dans le Manitoba.

Comme vous pouvez le voir sur la carte pendue au mur, Rainy-River est sur le Lac des Bois dans le coin sud-ouest d'Ontario, et les membres du Comité conviendront que nous avons là une position bien stratégique sur la frontière internationale; il y a grande affluence de touristes venant du centre et de l'ouest des États-Unis.

Actuellement, celui qui désire aller de Rainy-River à Winnipeg doit faire 65 milles vers l'est jusqu'à Fort-Francis et Kenora à Winnipeg. Ou bien il peut prendre la même route vers l'est jusqu'à Fort-Francis, franchir le pont international et revenir vers l'ouest par la route américaine qui longe la fron-

tière. Pendant six mois de l'année, il y a aussi un petit bateau passeur pouvant transporter six automobiles. On me dit que nombre de gens craignent d'utiliser le petit bateau.

Les intentions concernant ce pont ont été annoncées de la manière ordinaire, pendant plusieurs semaines, dans les journaux locaux de même que dans la *Gazette du Canada*, et, dans cette période de publicité donnée au projet, je n'ai pas reçu de commentaires ou de lettres défavorables et je ne connais personne à qui on aurait formulé des objections.

M. GREEN: Quelle est la largeur de la rivière?

M. BENIDICKSON: Environ 1,000 pieds à l'endroit où il est proposé de construire le pont; avec les abords, le pont aurait une longueur d'environ 1,200 pieds. On me dit que le coût estimatif est d'environ \$600,000. Il y a un pont de chemin de fer près de l'emplacement proposé, mais l'un ne nuira pas à l'autre. Le National-Canadien n'a jamais consenti à élargir son pont pour la circulation des véhicules et il voit même d'un mauvais œil les piétons qui l'utilisent.

M. VIAU: Quelle sera la hauteur du Pont?

M. BENIDICKSON: Je regrette de ne pouvoir répondre à cette question. Je sais cependant que la plus grande profondeur de l'eau à cet endroit est de 30 pieds environ.

M. GREEN: La rivière est-elle navigable?

M. BENIDICKSON: On l'utilisait autrefois pour le commerce des fourrures entre Port-Arthur et Kenora, la rivière Winnipeg et ainsi de suite, mais il y a à Fort-Francis l'usine d'énergie électrique de la compagnie de papier Ontario-Manitoba. Il n'y a plus de circulation commerciale à cause des commodités actuelles des grandes routes.

M. HAMILTON (*Notre-Dame Grâce*): Le témoin peut-il me dire si M. Vennes, le maître de poste, ou M. Olynyk, le receveur des douanes, sont des employés du gouvernement canadien?

M. BENIDICKSON: Oui, tous deux. L'industrie principale de la ville de Rainy-River est le National-Canadien et, comme c'est un port d'entrée, nous avons là des fonctionnaires des douanes et de l'immigration. Il y a aussi quelques marchands qui desservent la région agricole, mais la population n'est que d'environ 1,300. M. Olynyk est maire de Rainy-River et M. Vennes — un des MM. Vennes — est conseiller municipal. Un des pétitionnaires, M. Ramage, est président de la Chambre de commerce, et M. McQuarrie a été pendant de nombreuses années président du comité du pont de la rivière Rainy qui s'est efforcé de mettre le présent projet à exécution. C'est l'intention de faire en sorte, si vous le voulez bien, que la corporation canadienne soit pour 90 p. 100 la propriété de la ville de Rainy-River. Les pétitionnaires que vous avez ici n'agissent qu'en leur capacité officielle et il n'auront aucun intérêt financier personnel dans la compagnie du pont.

M. HAMILTON: C'est réellement un point intéressant; nous voyons en effet ici des membres du service civil du Canada qui demandent la constitution

en corporation d'une compagnie de pont et qui deviennent administrateurs d'une compagnie constituée.

M. HABEL: Ce sont des citoyens du pays, je crois.....

M. HAMILTON: Je n'implique pas de critique. J'ai dit que c'est un point intéressant. Il peut y avoir de la critique plus tard, mais n'en parlons pas maintenant; attendons qu'elle vienne.

Le point qui pourrait être soulevé à cet égard est le suivant: je suppose que ces gens pourraient toucher une rémunération comme administrateurs de la corporation?

M. BENIDICKSON: Je crois que ce serait possible, monsieur Hamilton, mais le même point a été soulevé au sujet du pont de Sault-Sainte-Marie et on a assuré alors que ce n'était pas l'intention qu'il en fût ainsi. On s'attend que dès que le capital-actions ne sera plus entre les mains des pétitionnaires provisoires, la municipalité, qui en possèdera 90 p. 100, aura le pouvoir de se prononcer sur la rémunération. Ce sera le conseil municipal qui décidera et la coutume établie à l'égard d'autres ponts veut qu'aucun salaire ne soit payé excepté à ceux réellement chargés de l'exploitation du pont, de la perception des péages et le reste.

M. HAMILTON: Existe-t-il une disposition quelconque en vertu de laquelle les membres du service civil du Canada ne peuvent accepter un autre emploi? Est-ce ainsi que vous l'entendez?

M. BENIDICKSON: C'est un sujet qui ne m'est pas très familier. Je me souviens cependant que le point a été soulevé lors de l'élection municipale ici. Je crois que c'était dû au fait que l'on s'est demandé si, dans le cas d'une élection, le candidat possible à la fonction publique de maire ne devrait pas abandonner son emploi, parce que l'autre charge prendrait une bonne partie de son temps. Je ne crois pas que la question ait jamais été soulevée dans ces petites municipalités. Il s'agit simplement de services gratuits rendus par des membres de la Chambre de commerce ou du conseil municipal de la ville de Rainy-River. Je ne crois pas que les conseillers de Rainy-River soient payés. Ils peuvent recevoir une somme nominale pour leurs dépenses.

M. HAMILTON: Je ne sais pas s'il existe un précédent à cette situation particulière. Il me semble — et si l'hon. député cherche une critique de la situation, la voici — il me semble, dis-je, que nous contribuons à une chose qui, en premier lieu, est contraire aux exigences de la Loi sur le service civil et qui, en second lieu, crée un précédent fort discuté. Je n'ai que de l'admiration pour les fonctionnaires publics ou autres qui consacrent une partie de leurs loisirs au service de leur municipalité ou à s'occuper d'œuvres sociales ou autres, mais je crois que nous sommes rendus à un point où, lorsqu'un fonctionnaire public, probablement en mesure de s'acquitter de ses fonctions sans partie pris aucun, se présente à nous comme pétitionnaire dans une loi demandant la constitution en corporation d'une compagnie, ce fonctionnaire se place dans une situation discuté.

Par exemple, il est évident que si un autre fonctionnaire, le sous-ministre des Transports, mettons, nous demandait de constituer en corporation une

compagnie de pipe-line, nous envisagerions la situation avec certaines réserves. Du moins, c'est ce que je ferais; je pense aussi à bien d'autres exemples de cette nature. C'est exactement la même chose en pratique, bien qu'à un degré différent. Un receveur des douanes qui devra probablement surveiller les entrées au pont, puisque c'est un pont qui relie les États-Unis au Canada . . . .

LE PRÉSIDENT: Monsieur Hamilton, n'est-il pas vrai que si un fonctionnaire public occupe un emploi rémunérateur aux termes du présent bill, il lui faudra abandonner son emploi?

M. HAMILTON: C'est ce que je comprendrais. Cependant, voici qu'on nous demande d'autoriser la constitution en corporation d'une compagnie dont un des administrateurs est un fonctionnaire public qui le déclare ouvertement.

M. HABEL: C'est une association préliminaire.

M. BENEDICKSON: Ici, un fonctionnaire public est pétitionnaire parce qu'il est maire de sa ville. Lorsque cette ville doit devenir propriétaire de 90 p. 100 des actions, il serait étonnant de voir qu'un citoyen en vue comme le maire ne fût pas un des pétitionnaires.

LE PRÉSIDENT: Il n'est pas tenu de démissionner s'il ne touche pas de salaire?

M. BENEDICKSON: Non. M. Gorman, l'agent parlementaire qui a rédigé le bill, me fait remarquer qu'il est évident que ces fonctionnaires publics ne peuvent retirer un profit de l'entreprise. Le paragraphe 2 de l'article 4 se lit comme suit:

Aucun dividende ou profit ne sera payé auxdits actionnaires ou à l'un d'entre eux, directement ou indirectement, ou ne sera reçu par eux; et tous les profits d'exploitation ou autres profits, après paiement des frais généraux, seront affectés au remboursement et au retrait de toutes obligations, créances garanties ou autres garanties de la Compagnie.

Je crois que le caractère honoraire de leur association au projet est expliqué dans ce paragraphe.

M. NIXON: Si je ne m'abuse, le présent bill est rédigé presque exactement comme celui du pont de Sault-Sainte-Marie, que j'ai proposé moi-même à la Chambre et que le Comité a étudié à fond. Les personnes nommées dans l'article 1 ne reçoivent aucune rémunération; c'est simplement un arrangement préliminaire voulu par la loi pour fins d'impôts, etc. C'est pourquoi il a été préparé de cette manière. J'appuie le présent bill. Comme je l'ai déjà dit, le bill du pont de Sault-Sainte-Marie était semblable, sinon identique, et il a été étudié soigneusement. Je ne vois pas pourquoi prolonger le débat sur le présent bill.

M. MURPHY (*Lambton-Ouest*): Nous ne savons même pas si le maître de poste est un fonctionnaire public. La population de la ville n'est que de 1,300, et je doute que le maître de poste soit un fonctionnaire public.

M. HAMILTON: Le receveur des douanes en est un, j'espère.

M. HERRIDGE: Je ne crois pas que le point soulevé par M. Hamilton soit à propos, parce que je connais plusieurs fonctionnaires fédéraux et provinciaux qui sont administrateurs de compagnies, tout comme je connais des conseillers, des maires et des échevins qui occupent les mêmes postes. C'est une coutume bien générale en Colombie-Britannique et je ne crois pas qu'on l'ait déjà mise en doute.

Le PRÉSIDENT: Vous aimeriez peut-être entendre M. Gorman.

M. GREGORY J. GORMAN (*Conseil de Me Alastair Macdonald, Q.C., agent parlementaire*): Monsieur le président et messieurs, je n'ai que très peu à ajouter aux paroles de M. Benidickson au sujet du présent bill. Toutefois, je me ferai un plaisir d'essayer de répondre aux questions que l'on voudra bien me poser relativement aux dispositions du bill. Je dois dire que la formule employée ici est exactement la même que celle employée pour le bill du pont de la Rivière Sainte-Marie, à l'exception d'un article qui se trouvait dans ce dernier projet de loi et qui ne se trouve pas ici. Cet article se rapportait à un pont de chemin de fer appartenant à ce qu'on appelle la *St. Mary's River Company*, une filiale du Pacifique-Canadien, et à la Compagnie de la traverse. Il s'agissait de deux dispositions spéciales contenues dans le bill et subséquemment adoptées. Il y avait là un problème qui n'existe pas ici.

Les ponts sont financés de la même manière et le bill est sous la même forme que celle déjà approuvée par les institutions financières qui vont souscrire les obligations. Ces institutions ont leur bureau principal à New-York. La forme du bill qui est soumis à notre Parlement et qui a été adopté par le Congrès des États-Unis est conforme à ce que l'on croit nécessaire pour la protection des détenteurs d'obligations. Il y a eu plusieurs autres bills semblables, notamment celui qui avait pour objet de constituer en corporation la compagnie chargée de construire le pont d'Ogdensburg. C'était aussi une loi adoptée par le Parlement il y a deux ou trois sessions.

M. WESELAK: J'ai une ou deux questions à poser. Je constate que le capital social est de \$1,500. Cela me paraît guère suffisant pour construire un pont.

M. GORMAN: C'est le capital social. Le financement du pont lui-même sera fait entièrement au moyen de l'émission d'obligations, de sorte que le montant établi comme étant la valeur du capital est purement nominal. Comme M. Benidickson l'a expliqué, je crois, on s'attend que le coût global du pont sera d'environ \$600,000 et qu'il sera couvert par l'émission d'obligations.

M. PURDY: Si le pont doit coûter \$600,000, pourquoi émettre des obligations pour un montant de deux millions?

M. GORMAN: Ce montant est arbitraire, monsieur. Il a été inséré dans le projet du bill avant que la société d'ingénieurs chargée de faire une expertise préliminaire de l'emplacement et du coût ne nous eût fourni un état estimatif réel du coût du pont. On a cru devoir insérer un montant élevé plutôt que trop bas. Je puis vous assurer, messieurs, que l'émission des obligations ne sera pas plus élevée que le montant réellement nécessaire pour la construction.

M. HOLOWACH: Vous attendez-vous de recevoir une subvention du gouvernement fédéral?

M. GORMAN: Non, monsieur; le projet doit être financé au moyen de la vente d'obligations, et il n'y aura aucune subvention du gouvernement fédéral ou de tout autre organisme provincial, excepté du petit village de Baudette, au Minnesota, dont la population est aussi de 1,300, je crois. Sa contribution au projet a été de commanditer le coût préliminaire des relevés de la circulation, des rapports des ingénieurs et autres choses de cette nature. Il a pris lui-même l'initiative et ce fut et ce sera la seule contribution publique au coût du pont.

M. LEBOE: Pensez-vous qu'à la suite de la construction du pont, il y ait danger d'exode d'un endroit canadien à un endroit des États-Unis? Croyez-vous que des Canadiens iraient s'installer aux États-Unis à cause du fait qu'ils peuvent traverser la rivière avec beaucoup plus de facilité?

M. GORMAN: M. Benidickson qui connaît mieux les lieux pourrait peut-être répondre à cette question.

M. LEBOE: Cela ne se rattache réellement pas au sujet à l'étude; la question m'est simplement venue à l'idée.

M. BENIDICKSON: Actuellement, la circulation est très dense, mais fort peu commode, entre Rainy-River et Winnipeg par voie des États-Unis. Les pares à bétail sont à Winnipeg et Rainy-River est le centre d'une région agricole. Les éleveurs expédient leurs animaux à Winnipeg et ceci aura pour résultat de réduire considérablement la longueur du voyage s'ils utilisent les grandes routes. Pareillement, s'ils prenaient une vacance vers le sud, il leur faudrait maintenant aller vers l'est, même si leur destination définitive est du côté de l'ouest.

Le PRÉSIDENT: D'autres questions, messieurs? Le préambule est-il adopté?

M. GREEN: Article par article, n'est-ce pas?

Le PRÉSIDENT: Article 1.

Adopté.

Article 2.

Adopté.

Article 3.

Adopté.

Article 4.

Adopté.

Article 5.

Adopté.

Article 6.

Adopté.

Article 7.

Adopté.

8. La Compagnie peut, subordonnement aux dispositions de la présente loi,

- a) construire, entretenir et exploiter un pont sur la rivière Rainy, en la province d'Ontario, pour le passage de piétons, véhicules, voitures et pour toute autre fin semblable, avec tous les abords nécessaires, d'un endroit en ou près le village de Baudette, État de Minnesota, jusqu'à un endroit en ou près de la ville de Rainy-River, province d'Ontario; et acheter, acquérir et détenir dès biens immeubles, y compris des terrains pour voies d'évitement et têtes de pont, ainsi que tout autre équipement requis pour faciliter effectivement la circulation depuis ou sur le pont et que la Compagnie estime nécessaires pour l'une quelconque des fins susdites; mais la Compagnie ne doit pas commencer à construire ledit pont ni à exercer aucun des pouvoirs ci-dessous mentionnés avant qu'une loi du Congrès des États-Unis d'Amérique ou d'une autre autorité compétente des États-Unis d'Amérique n'ait été adoptée, autorisant ou approuvant la construction de ce pont sur ladite rivière;
- b) acquérir, entretenir et exploiter, subordonnément aux lois et exigences concernant la circulation sur les grandes routes dans la province d'Ontario, des autobus traversant ce pont pour le transport de passagers ainsi que d'effets et bagages personnels, depuis et jusqu'à un endroit terminal en ladite ville de Rainy-River jusqu'à un endroit terminal dudit village de Baudette, et depuis cet endroit; toutefois, ces autobus ne devront prendre aucun voyageur en aucun endroit en la ville de Rainy-River, Canada, et le transporter à un autre endroit dans la même ville.

M. GREEN: Monsieur le président, il est mentionné, vers la fin du premier paragraphe de la clause, que la construction du pont ne pourra être commencée avant qu'une loi du Congrès des États-Unis n'ait été adoptée.

M. BENEDICKSON: Depuis nombre d'années, il existe une législation facultative suspendue du Congrès.

J'ai ici un nombre considérable d'exemplaires de bills américains. Si je comprends bien, il existe au Congrès des États-Unis un bill de base qui autorise le présent projet comme projet international mais, dans ce bill, il y a une disposition qui met fin à cette autorisation si la construction n'est pas commencée dans un certain nombre d'années. Il est arrivé à différentes reprises que la date de l'expiration ait été dépassée. La dernière fois, c'était dû à la guerre de Corée; il était impossible de commencer la construction à cause de la difficulté de se procurer de l'acier. On a déjà obtenu un renouvellement, et il sera peut-être nécessaire d'en obtenir un autre. Il s'agit simplement d'un bill très bref du Congrès qui remet en pleine vigueur une loi adoptée il y a quelques années. Je crois que l'on a fait une autre demande dans ce sens à la présente session du Congrès et les gens de Baudette nous assurent qu'ils n'éprouveront pas de difficulté à obtenir ce qu'ils désirent.

Le PRÉSIDENT: L'article 8 est-il adopté?

Adopté.

## Article 9.

## 9. La Compagnie peut :

- a) exproprier et prendre tous terrains réellement requis pour la construction, l'entretien et l'exploitation du pont, ou elle peut exproprier et prendre une servitude sur, sous ou à travers pareils terrains, sans qu'il lui soit nécessaire d'y acquérir un titre de propriété libre après que le gouverneur en conseil aura approuvé le plan de ces terrains; et toutes les dispositions de la *Loi sur les chemins de fer* applicables à cette prise et acquisition s'appliqueront tout comme si elles étaient incluses dans la présente loi; et toutes les dispositions de la *Loi sur les chemins de fer* qui sont applicables s'appliquent de la même façon à la certification et au paiement de l'indemnité à l'égard de terrains, ou à l'égard de dommages causés à des terrains, provenant de pareille prise et acquisition, ou à la construction ou à l'entretien des ouvrages de la Compagnie;
- b) en réduction du dommage ou du tort causé à quelque terrain pris ou affecté par pareils ouvrages autorisés, céder ou accorder au propriétaire ou à la partie y intéressée, toute portion de ces terrains, ou toute servitude ou intérêt dans cette servitude, ou ériger des structures, ou exécuter des travaux ou changements dans ces ouvrages pour cette fin; et si la Compagnie, par son avis d'expropriation ou par quelque avis subséquent, antérieurement à la première assemblée des arbitres, déclare sa décision de prendre seulement les servitudes ou s'engager à abandonner ou accorder les terrains ou les servitudes ou les intérêts dans les terrains, ou ériger les structures ou exécuter les travaux ou changements, les dommages (y compris les dommages, s'il en est, résultant du changement dans l'avis d'expropriation), sont évalués par l'arbitre ou les arbitres nommés conformément aux dispositions de la *Loi sur les chemins de fer*, aux fins de pareilles décisions ou de pareils engagements spécifiques; et l'arbitre ou les arbitres doivent en conséquence, déclarer sur quoi est fondée leur adjudication; et cette adjudication, aussi bien que cette décision ou cet engagement spécifique de la Compagnie, peut être mis à exécution par la Commission des transports du Canada;
- c) pénétrer sur tous terrains et dans tous immeubles ou toutes constructions près dudit pont afin de s'assurer de l'état d'entretien de cesdits terrains, immeubles ou constructions et afin de déterminer les meilleurs moyens d'éviter tout dommage possible que pourrait y causer l'exécution des travaux autorisés, et y exécuter ou faire exécuter relativement à ces terrains, immeubles ou constructions, tous travaux, toutes réparations ou tous renouvellements afin de prévenir ou d'amoindrir tout pareil dommage; et la Compagnie doit indemniser, de la manière prévue à la

*Loi sur les chemins de fer*, toutes personnes intéressées aux dommages, s'il en est, qu'elles ont pu subir à la suite de l'exercice des pouvoirs contenus au présent alinéa; et l'article 242 de la *Loi sur les chemins de fer* s'applique à l'exercice des pouvoirs qu'accorde le présent alinéa dans la mesure où ils sont nécessaires pour permettre à la Compagnie de les rendre effectifs.

M. HERRIDGE: Aux termes de l'alinéa c), pouvez-vous nous dire dans quelle mesure les intérêts privés pourraient être lésés? Quelle serait l'étendue de l'expropriation du côté canadien du pont?

M. BENEDICKSON: Pour autant qu'il s'agit du Canada, on m'informe que la ville de Rainy-River a acquis il y a plusieurs années tout le terrain requis pour les abords du pont du côté canadien. Toutefois, c'est la coutume d'insérer une clause comme celle-ci dans le bill au cas où, plus tard, on s'apercevrait que des profanes n'ont pas fourni tout le terrain que les ingénieurs jugent nécessaires.

Le PRÉSIDENT: L'article 9 est-il adopté?

Adopté.

Article 10.

10. Subordonnément aux dispositions de la *Loi sur les chemins de fer*, la Compagnie peut exiger des péages pour l'utilisation dudit pont, ou desdits abords et desdites commodités, et elle peut fixer les péages à exiger, et les taux de péage seront déterminés et fixés de façon à constituer un fonds qui suffira à payer le coût raisonnable de l'entretien, des réparations et de l'exploitation de ce pont, des abords et commodités, et à créer un fonds suffisant pour amortir le coût de ce pont, des abords et commodités, comprenant des intérêts raisonnables ainsi que les frais de financement, dès que possible en pratiquant des charges équitables, mais durant une période qui ne devra pas dépasser quatre années après leur achèvement.

M. GREEN: L'article 10 prévoit l'imposition de péages. La Commission des transports a-t-elle son mot à dire sur ces péages?

M. GORMAN: Oui. L'article 42 de la *Loi sur les chemins de fer* s'applique. La Commission des transports doit approuver les taux de péage qui seront exigés.

Le PRÉSIDENT: L'article 10 est-il adopté?

Adopté.

Article 11.

Adopté.

Article 12.

Adopté.

Article 13.

Adopté.

## Article 14.

14. La Compagnie peut conclure des ententes avec toute compagnie, corps ou commission, constitués ou créés en vertu des lois du Canada ou des lois des États-Unis d'Amérique, ou de l'État de Minnesota, concernant le financement, le contrôle, la construction, l'entretien et l'utilisation dudit pont et de ses appartenances, et concernant l'acquisition des abords et des terrains à cette fin dans l'État de Minnesota, aussi bien qu'au Canada; et elle peut, subordonnement aux dispositions de la présente loi, se joindre à toute pareille compagnie, à tout pareil corps ou à toute pareille commission en vue de financer, contrôler, construire, mettre en service, gérer, entretenir et utiliser ledit pont, lesdits terminus et abords, et elle peut se fusionner à toute pareille compagnie, tout pareil corps ou toute pareille commission aux termes et conditions qui peuvent être convenus subordonnement aux restrictions que les administrateurs jugeront convenables; et elle peut céder, transférer et transporter à toute compagnie, tout pareil corps ou toute pareille commission, à tout moment avant qu'il soit complété ledit pont, la partie, s'il en est, dudit pont qui aura pu alors avoir été construite, ainsi que tous les droits et pouvoirs acquis par la Compagnie, y compris les droits et pouvoirs acquis en vertu de la présente loi, ainsi que toutes les concessions, tous les relevés, plans, ouvrages, usine, machines et autres biens qui lui appartenaient, aux termes et conditions dont peuvent convenir les administrateurs. Toutefois, cette entente ou ces ententes, cette fusion, union, cession, transfert ou transport doit au préalable avoir été approuvé par les détenteurs des deux tiers des actions à une assemblée générale extraordinaire des actionnaires, régulièrement convoquée aux fins d'en délibérer, et à laquelle assemblée des actionnaires représentant au moins les deux tiers en nombre des actions souscrites de la Compagnie seront présents ou représentés par fondés de pouvoirs; et le gouverneur en conseil devra également avoir sanctionné cette entente ou ces ententes, cette fusion, union, cession, transfert ou transport; et il devra en être immédiatement déposé de copies certifiées au bureau du Secrétaire d'État du Canada.

M. GREEN: Pouvez-vous nous dire la raison d'être de l'article 14? Il semble prévoir une sorte d'entente avec les Américains.

M. GORMAN: L'arrangement en vertu duquel le financement est effectué exige qu'une autorité américaine dans le cas présent c'est la ville de Baudette, au Minnesota, émette les obligations. En vertu d'une loi du Minnesota que je puis vous montrer dans un instant, la ville de Baudette est autorisée à émettre des obligations et à exiger des péages; elle détient une autorisation semblable à celle accordée à la compagnie en vertu du présent bill. La ville de Baudette est aussi autorisée à se joindre à l'administration qui sera établie du côté canadien et qui est prévue dans le présent bill, ou à conclure des ententes avec elle.

L'article dont vous parlez permet à la compagnie de conclure une entente avec la ville de Baudette en vue de l'exploitation du pont. Il y avait une disposition semblable dans le cas du pont de la rivière Sainte-Marie mais, en l'occurrence l'administration américaine était l'*International Bridge Authority of Michigan* qui est un organisme spécial établi pour la construction et l'exploitation de ponts internationaux.

M. HOLOWACH : Quelle assurance y a-t-il qu'une part d'intérêt dans la compagnie sera détenue par des Canadiens pour le plus grand avantage du Canada? D'après l'article 14, la compagnie peut "céder, transférer et transporter à toute pareille compagnie, tout pareil corps ou toute pareille commission, à tout moment avant que soit complété ledit pont, la partie, s'il en est, dudit pont qui aura pu alors avoir été construite, ainsi que tous les droits et pouvoirs acquis par la compagnie." La présente compagnie a le droit de céder tous ses pouvoirs à une autre compagnie si elle le désire. N'y a-t-il pas de certitude qu'une part d'intérêt de la compagnie demeurera entre les mains de Canadiens?

M. GORMAN : M'est avis qu'il faudra y pourvoir dans l'entente qui sera conclue entre l'administration américaine et la compagnie canadienne. La protection finale, il va sans dire, est que lorsque les obligations auront été remboursées, cette partie du pont qui se trouve au Canada retournera à la Couronne du droit du Canada ou à toute autre organisme désigné par la Couronne pour en prendre titre.

M. HOLOWACH : Autrement, il n'y a pas de certitude absolue que la présente compagnie restera entre des mains canadiennes. Elle pourrait par la suite être transférée à des intérêts américains. Est-ce exact?

M. GORMAN : C'est sans doute possible. La garantie consisterait dans le fait que la ville de Rainy-River doit conserver 90 p. 100 du capital-actions; elle verrait à protéger ses intérêts à cet égard.

Le PRÉSIDENT : L'article 14 est-il adopté?

Adopté.

Article 15.

Adopté.

Article 16.

Adopté.

Article 17.

Adopté.

Article 18.

Adopté.

Article 19.

19. Lorsque les obligations et le capital corporatif de la Compagnie et l'une des compagnies ou l'un des corps mentionnés aux articles 14, 15, 16 et 17, avec lesquels la Compagnie peut se joindre ou s'unir aux fins de construire ledit pont, auront été retirés, de la manière prescrite dans leurs règlements, alors ce pont, ainsi que les abords et toutes constructions, tous biens, droits de propriété et concessions, y appartenant, en tant qu'ils sont situés à l'intérieur des États-Unis d'Amérique, seront transférés par la Compagnie, ses successeurs et ayants droit, sans frais ou dépenses, à l'État de Minnesota ou à telle municipalité ou agence de l'État de Minnesota que pourra désigner la Législature dudit État; et en tant qu'ils sont situés au Canada, ils seront transférés, sans frais ou dé-

penses, au Canada ou à la province, municipalité ou agence du Canada que pourra désigner le gouverneur en conseil; et alors cesseront et prendront fin tous les droits, titres et intérêts de la Compagnie, de ses successeurs et ayants droit, en ce pont, ainsi qu'en ces abords et constructions, biens, droits de propriété et concessions y appartenant, en tant qu'ils sont situés au Canada.

M. GREEN: L'article 19 a-t-il pour résultat d'amener le transfert de la partie du pont située au Canada, soit au gouvernement fédéral, soit au gouvernement provincial ou à une certaine municipalité après le retrait des obligations?

M. GORMAN: Oui, monsieur; cet article le prévoit.

M. GREEN: Alors, le pont, comme tout autre pont international, deviendra la propriété des deux gouvernements?

M. GORMAN: Oui.

Le PRÉSIDENT: L'article 19 est-il adopté?

Adopté.

Article 20.

Adopté.

Article 21.

Adopté.

Article 22.

22. (1) S'ils sont disponibles au Canada, la main-d'œuvre et les matériaux canadiens, dans une proportion d'au moins cinquante pour cent de leur coût, devront être utilisés dans la construction dudit pont, et la Compagnie, ou ses agents, à la fin de chaque mois de calendrier, devra fournir au ministère du Travail du Canada, durant la construction, une déclaration certifiée attestant que cette exigence a été remplie.

(2) La *Loi sur les justes salaires et les heures de travail* s'applique à la main-d'œuvre employée par la Compagnie et fournie au Canada.

M. HERRIDGE: La loi sur les justes salaires et les heures de travail est-elle une loi de la législature d'Ontario?

M. BENEDICKSON: Comme il s'agit d'un pont international, je crois qu'il tombe sous la juridiction fédérale. Une note marginale renvoie au chapitre 108 des statuts révisés de 1952. Je crois que c'est une loi fédérale, parce qu'il s'agit d'une entreprise internationale.

Le PRÉSIDENT: L'article 22 est-il adopté?

Adopté.

Article 23.

Adopté.

Le titre est-il adopté?

Adopté.

Le bill est-il adopté?

Adopté.

Dois-je faire rapport du bill sans modification?

Adopté.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, je vous remercie. Le Comité s'ajourne pour se réunir de nouveau sur la convocation du président.

CHAMBRE DES COMMUNES

Deuxième session de la vingt-deuxième Législature

1955

---

COMITÉ PERMANENT

DES

CHEMINS DE FER,  
CANAUX ET LIGNES  
TÉLÉGRAPHIQUES

*Président:* M. H. B. McCulloch

---

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule 10

---

Bill 449

Loi modifiant la Loi sur les transports

---

SÉANCE DU MARDI 28 JUIN 1955

---

TÉMOINS:

- M. John A. D. Magee, secrétaire exécutif de l'Association canadienne du camionnage; M. Hugh E. O'Donnell, Q.C., avocat des Chemins de fer nationaux du Canada; M. John L. O'Brien, Q.C., avocat du chemin de fer Pacifique-Canadien; M. D. H. Jones, avocat du chemin de fer Great Northern; M. H. E. B. Coyne, Q.C., avocat de la Irish Shipping Limited et de la Saguenay Terminals Limited.

COMITÉ PERMANENT  
DES  
CHEMINS DE FER, CANAUX ET LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES

*Président:* M. H. B. McCulloch

et

Messieurs

Barnett	Goode	Langlois ( <i>Gaspé</i> )
Batten	Gourd ( <i>Chapleau</i> )	Lavigne
Bonnier	Green	McIvor
Boucher ( <i>Châteauguay- Huntingdon-Laprairie</i> )	Habel	Meunier
Buchanan	Hahn	Montgomery
Byrne	Hamilton ( <i>Notre-Dame- de-Grâce</i> )	Murphy ( <i>Lambton-Ouest</i> )
Campbell	Hamilton ( <i>York-Ouest</i> )	Murphy ( <i>Westmorland</i> )
Carrick	Hanna	Nesbitt
Carter	Harrison	Nicholson
Cauchon	Hansell	Nickle
Cavers	Healy	Nixon
Clark	Herridge	Nowlan
Deschatelets	Holowach	Purdy
Dupuis	Hosking	Ross
Ellis	Howe ( <i>Wellington- Huron</i> )	Small
Follwell	James	Stanton
Fulton	Johnston ( <i>Bow-River</i> )	Viau
Gagnon	Kickham	Villeneuve
Gauthier ( <i>Lac-Saint- Jean</i> )	Lafontaine	Vincent
		Weselak

*Secrétaire du Comité,*  
E. W. INNES.

## ORDRES DE RENVOI

MERCREDI 22 juin 1955.

*Il est ordonné*—Que le bill suivant soit renvoyé audit Comité:  
Bill 449, “Loi modifiant la Loi sur les transports”.

JEUDI 23 juin 1955.

*Il est ordonné*—Que le nom de M. Carrick soit substitué à celui de M. Mac-Naught; et  
Que le nom de M. James soit substitué à celui de M. Balcom; et  
Que le nom de M. Cavers soit substitué à celui de M. McWilliam; et  
Que le nom de M. Hansell soit substitué à celui de M. Leboe sur la liste des membres dudit Comité.

MARDI 28 juin 1955.

*Il est ordonné*—Que le nom de M. Cameron (*Nanaïmo*) soit substitué à celui de M. Campbell sur la liste des membres dudit Comité.

*Certifié conforme.*

*Le greffier de la Chambre,*

LÉON-J. RAYMOND.



## PROCÈS-VERBAUX

MARDI 28 juin 1955.

Le Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques se réunit aujourd'hui à 11 h. 30 du matin, sous la présidence de M. H. B. McCulloch.

*Présents:* MM. Barnett, Batten, Bonnier, Byrne, Cameron (*Nanaimo*), Carrick, Carter, Cavers, Deschatelets, Gourd (*Chapleau*), Green, Habel, Hahn, Hamilton (*Notre-Dame-de-Grâce*), Hamilton (*York-Ouest*), Harrison, Hansell, Healy, Herridge, Hosking, Howe (*Wellington-Huron*), Kickhan, Lafontaine, Langlois (*Gaspé*), Lavigne, McCulloch (*Pictou*), Montgomery, Murphy (*Lambton-Ouest*), Nicholson, Purdy et Stanton.

*Aussi présents:* Représentant le ministère des Transports: L'honorable George C. Marler, ministre des Transports; M. F. T. Collins, contrôleur et secrétaire, et M. G. A. Scott, directeur de l'économie.

Représentant l'Association canadienne du camionnage: M. John A. D. Magee, secrétaire exécutif, et M. William C. Norris, président, tous deux de l'Association canadienne du camionnage; M. Camille Archambault, président du comité chargé d'étudier les taxes convenues; M. J. O. Goodman, secrétaire général de l'*Automotive Transport Association of Ontario*.

Représentant la province du Manitoba: M. C. D. Shepard, Q.C., avocat, accompagné de M. V. M. Stechishin, directeur, de la Commission de transport du Manitoba.

Représentant le National-Canadien: M. Hugh E. O'Donnell, Q.C., avocat, et M. A. H. Hart.

Représentant le Pacifique-Canadien: M. John L. O'Brien, Q.C., avocat, et M. Gordon Miller.

Représentant la compagnie de chemin de fer *Great Northern*: M. D. H. Jones, avocat.

Représentant les *Canada Steamship Lines Ltd.*: M. D. K. Mactavish, Q.C., avocat, et M. R.-S. Paquin, directeur adjoint du trafic-marchandises.

Représentant la *Irish Shipping Limited* et la *Saguenay Terminals Limited*: M. H. E. B. Coyne, Q.C., avocat, et M. Jean Brisset, C.R., avocat.

Le Comité commence l'étude du bill 449, Loi modifiant la Loi sur les transports.

Sur la proposition de M. Lafontaine,

*Il est résolu*—Que le Comité fasse imprimer 750 exemplaires en anglais et 250 exemplaires en français des Procès-verbaux et Témoignages relatifs au bill 449.

M. Magee, au nom de l'Association canadienne du camionnage, commence la lecture de son mémoire sur les taxes convenues.

A 1 h. 10 de l'après-midi, la séance est suspendue jusqu'à 2 h. et demie du même jour.

## SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

La séance est reprise à 2 h. et demie de l'après-midi sous la présidence de M. H. B. McCulloch.

*Présents:* MM. Barnett, Batten, Bonnier, Byrne, Cameron (*Nanaimo*), Carrick, Carter, Cavers, Deschatelets, Ellis, Gauthier (*Lac-Saint-Jean*), Gourd (*Chapleau*), Green, Habel, Hahn, Hamilton (*York-Ouest*), Harrison, Hansell, Healy, Herridge, Hosking, Howe (*Wellington-Huron*), James, Kickham, Lafontaine, Langlois (*Gaspé*), Lavigne, McCulloch (*Pictou*), McIvor, Meunier, Montgomery, Nicholson, Purdy, Ross, Stanton, Viau et Villeneuve.

*Aussi présents:* Les mêmes que ce matin.

M. Magee complète son exposé; il est interrogé puis il se retire.

Sur la proposition de M. Hahn,

*Il est résolu*—Que les appendices au mémoire de l'Association canadienne du camionnage soient annexés au compte rendu. (*Voir les appendices aux témoignages d'aujourd'hui.*)

M. Hugh O'Donnell expose l'attitude du National-Canadien sur les taxes convenues; il est interrogé puis il se retire.

A 5 h. 50 de l'après-midi, la séance est suspendue jusqu'à 8 heures le même jour.

## SÉANCE DU SOIR

La séance est reprise à 8 heures du soir sous la présidence de M. H. B. McCulloch.

*Présents:* MM. Barnett, Bonnier, Byrne, Cameron (*Nanaimo*), Carrick, Carter, Cavers, Deschatelets, Gauthier (*Lac-Saint-Jean*), Gourd (*Chapleau*), Green, Habel, Hahn, Hansell, Healy, Herridge, Hosking, Howe (*Wellington-Huron*), James, Kickham, Lafontaine, Langlois (*Gaspé*), Lavigne, McCulloch (*Pictou*), McIvor, Meunier, Montgomery, Nicholson, Small, Stanton, Villeneuve et Weselak.

*Aussi présents:* Les mêmes que ce matin.

M. O'Brien expose l'attitude du Pacifique-Canadien à l'égard des taxes convenues; il est interrogé puis il se retire.

M. O'Donnell est appelé de nouveau; il est interrogé brièvement et se retire.

M. Jones expose l'attitude de la compagnie de chemin de fer Great Northern au sujet du bill 449; il est interrogé puis se retire.

M. Coyne, au nom de la Irish Shipping Limited et de la Saguenay Terminals Limited, commence la lecture de son mémoire relatif au bill à l'étude.

A 9 h. 50 du soir, le Comité s'ajourne jusqu'au mercredi 29 juin, à 11 h. et demie du matin.

*Le secrétaire du Comité,*  
E. W. INNES.

## TÉMOIGNAGES

28 juin 1955,  
11 heures du matin.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous sommes en nombre. Nous avons à étudier le bill 449, intitulé Loi modifiant la loi sur les transports. Le ministre, son adjoint parlementaire et M. Scott, aussi du Ministère, sont ici pour nous aider dans nos travaux. Le ministre a peut-être quelque chose à nous dire? A tout événement, il faut que quelqu'un propose de faire imprimer nos procès-verbaux.

M. LAFONTAINE: Monsieur le président, je propose de faire imprimer 750 exemplaires en anglais et 250 exemplaires en français des procès-verbaux relatifs au bill 449.

Le PRÉSIDENT: Quels sont ceux qui sont en faveur de la motion?  
Adopté.

L'hon. M. MARLER: Vous m'avez demandé, monsieur le président, si j'avais quelque chose à dire à propos du présent bill. Tout ce que je puis dire à cet égard c'est que j'ai proposé de renvoyer le bill au Comité, afin que l'Association canadienne du camionnage et un ou deux autres organismes intéressés puissent se présenter devant le Comité et exposer leurs vues. Je ne crois pas qu'il me soit nécessaire de répéter ce que j'ai déjà dit à la Chambre au sujet des fins du bill. Le Comité serait peut-être plus renseigné s'il entendait les représentants des associations canadiennes du camionnage.

M. CAVERS: Monsieur le président et messieurs, nous avons ici aujourd'hui M. John Magee, secrétaire exécutif, et M. William C. Norris, président, de l'Association canadienne du camionnage. M. Camille Archambault, président du comité des taxes convenues, et M. Goodman, directeur général de l'*Automotive Transport Association of Ontario*, sont aussi présents. Je crois que M. Magee désire vous présenter un mémoire.

**M. John Magee, secrétaire exécutif de l'Association canadienne du camionnage, est appelé:**

Le TÉMOIN: Dois-je commencer, monsieur?

Le PRÉSIDENT: Oui.

Le TÉMOIN: Monsieur le président, monsieur le ministre et messieurs les membres du Comité. . .

M. GREEN: Nous ne pourrons pas vous entendre dans ce coin-ci.

Le TÉMOIN: Je vais essayer de parler plus fort.

Monsieur le président, monsieur le ministre et messieurs les membres du Comité, le groupe représentant l'Association canadienne du camionnage qui est ici aujourd'hui est dirigé par M. William C. Norris, qui est à la fois président du conseil d'administration et de l'Association. Il est désirable que tous les membres du Comité aient un exemplaire de l'exposé que mes associés et moi-même allons faire. C'est un document d'apparence plutôt formidable dont la lecture prendra environ deux heures, mais pas plus, je l'espère.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Le témoin a-t-il des exemplaires à distribuer ?

M. BARNETT: Y a-t-il des exemplaires de l'exposé à la disposition des membres du Comité ?

M. CAVERS: Je n'en ai pas vu.

Le TÉMOIN: Nous en avons des exemplaires ici, monsieur le président.

M. BARNETT: Je vois que certains membres en ont; pour ma part, je n'en ai pas.

Le TÉMOIN: Si vous le permettez, je vais en faire distribuer des exemplaires dès maintenant. Dans la présentation de ce mémoire je suis appuyé par deux officiers d'associations de camionnage qui m'accompagnent: M. Camille Archambault, directeur de l'Association canadienne du camionnage, président de notre comité des taxes convenues, adjoint du président et directeur des relations extérieures de l'Association de camionnage du Québec; et M. J. O. Goodman, membre à vie honoraire de notre conseil d'administration, membre du comité des taxes convenues et directeur général de l'*Automotive Transport Association of Ontario*.

A titre d'introduction, monsieur le président, je dois expliquer que l'Association canadienne du camionnage est la fédération nationale de toutes les associations de camionnage provinciales du Canada: l'*Automotive Transport Association of B.C.*, l'*Alberta Motor Transport Association*, la *Saskatchewan Motor Transport Association*, la *Manitoba Trucking Association*, l'*Automotive Transport Association of Ontario*, l'Association de camionnage du Québec et la *Maritime Motor Transport Association*. Toutes ces associations sont solidaires dans la présentation du présent mémoire.

Monsieur le président, environ 7,000 compagnies de camionnage sont membres des sept associations que je viens de mentionner.

L'Association Canadienne du Camionnage est heureuse de l'occasion qui lui est offerte de soumettre à ce Comité le présent exposé au sujet du bill 449. Cette législation est presque identique à l'esquisse de la législation projetée qui apparaît aux pages 82 à 85 du rapport de la Commission royale des taxes convenues publié en 1955. Le rapport, déposé à la Chambre des communes le 23 mars, a été soigneusement étudié par l'Association. Le 31 mars, notre président, M. William C. Norris, adressait une lettre au ministre des Transports sur le sujet. Cette lettre déclarait en partie ce qui suit:

"Les chemins de fer sont importants pour le Canada, et nous sommes les premiers à l'admettre. Leur bon fonctionnement est une considération qui doit être une préoccupation primordiale pour le gouvernement fédéral. Mais ce n'est pas la seule considération. Les services du transport routier au Canada sont une force constituante indispensable à notre système de transport. Ils sont essentiels à l'agriculture, au commerce, à l'industrie et à la défense nationale. Ces services de transport routier essentiels se trouvent maintenant sous la menace d'une crise sans précédent à cause des recommandations de la Commission royale. Au nom de tous ceux que je représente, je dois vous donner bien respectueusement l'avertissement, à vous et à vos collègues du Cabinet, que l'industrie du camionnage, telle que nous la connaissons aujourd'hui, est en péril plus que jamais à cause de ces recommandations de la Commission."

Le gouvernement a décidé de donner suite aux recommandations de la Commission. En prenant cette décision, le gouvernement a vraisemblablement jugé que la Commission royale avait raison, quand elle a conclu que les

chemins de fer avaient besoin de cette législation, et qu'elle avait encore raison quand elle déclarait que ces nouvelles lois ne sauraient causer de dommage vital à l'industrie du camionnage.

Il est certain que l'industrie du camionnage subira des dommages comme résultat d'une plus grande liberté dans l'établissement des taxes convenues préconisé par la législation qui est soumise à votre Comité. L'établissement des taxes convenues est un stratagème dirigé contre l'industrie du camionnage. Ce stratagème ne produirait pas son effet s'il n'avait pas pour résultat de faire disparaître de la circulation le commerce du transport routier, alors que ce commerce du transport est normalement accessible aux voituriers de la route comme à ceux du rail.

La question qui se pose, c'est l'intensité des dommages que l'industrie du camionnage aura à souffrir, et la limite où ces dommages cesseront de n'être qu'une concurrence malheureuse pour l'opérateur de camions pour devenir une décimation dans plusieurs secteurs de l'industrie.

N'importe qui parmi les expéditeurs, — et parmi eux, on compte les plus vastes entreprises du Canada, — peut être facilement persuadé de venir devant le Comité pour expliquer en détails pourquoi il lui est impossible d'exécuter le transport de sa marchandise exclusivement par le système ferroviaire. Étant donné ce fait, cela deviendrait une source d'inquiétude pour le public en général si les effets néfastes des taxes convenues des chemins de fer sur les opérations de camionnage entre les villes en venaient à restreindre considérablement ou même éliminer les services de transport routier.

On peut difficilement accuser la Commission royale des transports, présidée par l'hon. W.-F.-A. Turgeon, de considérer la position de l'industrie du camionnage en fonction de toutes sortes de facteurs, sauf l'intérêt public. Cette Commission d'enquête, à la page 105 de son rapport en date du 9 février 1951, s'exprimait ainsi :

Si elle était largement employée, la taxe convenue pourrait lier les expéditeurs aux compagnies ferroviaires durant des périodes illimitées par le moyen de conventions qui excluraient les routiers de toute participation au trafic fourni par ces expéditeurs.

Cette mesure pourrait bien étouffer l'expansion d'un mode de transport qui peut être d'une grande valeur pour le commerce du pays. A deux reprises le transport routier a démontré sa valeur au pays en ces dernières années : d'abord au cours de la dernière guerre, puis durant la récente grève des chemins de fer. Toute arme susceptible de menacer gravement l'industrie routière ou d'en provoquer l'élimination doit faire l'objet de fortes restrictions.

Il ne faut jamais oublier qu'en dépit de la réglementation de leurs tarifs, les chemins de fer jouissent d'une grande liberté en ce qui regarde les tarifs de concurrence, et il ne faut pas trop porter atteinte à cette liberté. Le but à atteindre est de permettre au rail de parer à la concurrence, non pas de la détruire ni de l'éliminer.

Les taxes convenues ont été mises en vigueur par la Loi sur les transports de 1938 comme un moyen de permettre aux chemins de fer de supporter la concurrence "non réglementée" de l'industrie du camionnage. La phraséologie de la Commission royale des transports, en décrivant cette arme qu'est l'établissement de taxes convenues, peut s'appliquer ici mieux qu'en tout autre domaine où l'Association canadienne du camionnage peut être intéressée. La Commission royale déclarait, à la page 103 de son rapport de 1951 :

La méthode d'établissement de la taxe convenue, même telle qu'elle est employée actuellement, est contraire aux principes bien établis de la fixation des taux sous le régime de la Loi des chemins de fer. Par convention elle engage l'expéditeur à expédier la totalité ou une partie convenue de ses marchandises par l'intermédiaire des voituriers avec lesquels il signe un accord à longue échéance, d'ordinaire pour une période minimum d'un an, et cela accorde à l'expéditeur un taux inférieur à celui indiqué dans les tarifs publiés sous le régime de la Loi des chemins de fer. Cette procédure extraordinaire doit être accompagnée de la publicité et des garanties requises par la Loi des transports. Il ne faut pas oublier que la Loi des chemins de fer accorde aux compagnies ferroviaires la faculté de parer à la concurrence par la publication de tarifs concurrentiels dans un bref délai. La Loi des transports ajoute à ce pouvoir et autorise les chemins de fer à arrêter des taxes convenues lorsque la publication des tarifs concurrentiels ou spéciaux n'atteindra pas le but visé par la taxe convenue. Cette faculté ne devrait pas s'exercer sans une surveillance étroite. Il n'est pas nécessaire de simplifier ici les formalités.

L'Association canadienne du camionnage entretient de sérieuses craintes au sujet des conséquences pour l'industrie du camionnage de la législation actuellement soumise au Comité. Ces craintes sont fondées non seulement sur notre estimation de ce qui peut se produire, mais sur les vues bien claires de la Commission royale Turgeon des transports qui nous prévenait en 1951 contre une législation presque identique à celle qui est actuellement soumise au Comité.

En dépit de ces craintes, nous n'avons pas l'intention d'attaquer le principe des recommandations de la Commission royale des taxes convenues. Le principe fondamental, de la façon que nous le comprenons, est, tel qu'énoncé à la page 57 du rapport, que: "... le but à atteindre, autant que possible, me paraît être d'accorder la liberté aux chemins de fer tout en prenant certaines précautions pour protéger les droits des autres intéressés."

Bien que nous n'ayons pas l'intention d'attaquer le principe des recommandations de la Commission, nous ne pouvons pas accepter certaines parties des conclusions contenues dans ces recommandations. Ces conclusions sont les suivantes:

1. La Commission a exposé que le transport routier était "relativement exempt de toute réglementation" de la part des provinces. Il est difficile de comprendre cette conclusion. En plus du volume et du poids des véhicules, ainsi que des règlements concernant la sécurité, presque toute l'industrie du camionnage, comme les chemins de fer, est réglementée relativement aux routes sur lesquelles elle peut circuler, et la plus grande partie de l'industrie est soumise au contrôle des taux. Une étude détaillée du contrôle et de la réglementation de l'industrie est exposée dans la IIe Partie du présent mémoire (pp. 8 à 13 inclusivement).

2. La Commission royale des taxes convenues a déclaré que le transport routier éludait la réglementation rigoureuse et a soumis que la présente réglementation plaçait les chemins de fer dans une situation injuste parce qu'elle les lie aussi étroitement qu'au temps où ils avaient le monopole. Encore une fois, nous n'avons pu accepter cette conclusion. La preuve faite devant la Commission a démontré que la liberté des chemins de fer de rivaliser avec l'industrie du camionnage est si grande qu'ils peuvent établir des taux de concurrence par

téléphone. L'expéditeur peut effectivement recevoir des taux de concurrence des chemins de fer avant même que la Commission des transports puisse en prendre connaissance.

Et il ne peut y avoir aucun doute que les chemins de fer sont libres de ne pas s'en faire, service pour service, avec la concurrence de l'industrie du camionnage—et que les services de camionnage, selon les études faites par les chemins de fer, sont leur principal problème de concurrence. La réglementation des chemins de fer, en ce qui concerne la concurrence, est étudiée dans la partie III du présent mémoire (pp. 14 à 37 incl.).

3. La Commission royale des taxes convenues rapporte que les chemins de fer se trouvent dans une situation financière très défavorable et soutient que la concurrence de l'industrie du camionnage est à la racine de cette situation. Notre analyse des statistiques pertinentes nous a convaincus que la Commission avait par erreur accepté la prétention des chemins de fer que l'industrie du camionnage était à la racine de leurs problèmes financiers. Le déclin dans le tonnage des chemins de fer s'est manifesté presque entièrement dans les zones de leur trafic où la concurrence n'existe pas. L'étude de la statistique du trafic ferroviaire se trouve à la partie IV du présent mémoire (pp. 28 à 47 incl.).

4. La Commission royale des taxes convenues a soumis que l'industrie du camionnage était une industrie prospère—"plus prospère que l'industrie ferroviaire". Cette importante conclusion a sans doute influencé la manière de voir de la Commission qui a décidé de ne pas tenir compte de la mise en garde de la Commission royale Turgeon de 1951 qui condamnait une législation semblable en substance à celle qui est actuellement à l'étude par le Comité. Du point de vue de l'industrie du camionnage, la source d'information pour étudier la prospérité de l'industrie du camionnage se trouvait dans le rapport de 1951 sur le transport motorisé publié par le bureau fédéral de la Statistique. Le rapport, au moment des auditions de la Commission royale de l'an dernier, contenant les renseignements les plus récents à ce sujet, a été déposé à la Commission royale par l'Association canadienne du camionnage. On ne nous a pas demandé d'analyser la prospérité de l'industrie du camionnage ni celle des chemins de fer, et nous ne l'avons pas fait. Peut-être aurions-nous dû prévoir que la Commission en tiendrait compte même s'il n'en a pas été question au cours des témoignages. Selon notre analyse, ce rapport, comprenant des comparaisons avec les chiffres des chemins de fer, démontrait que les chemins de fer étaient plus prospères que l'industrie du camionnage, et, conséquemment, que la capacité de l'industrie du camionnage de faire face aux attaques des taxes convenues était en jeu. Le rapport de 1952 sur le transport motorisé, publié après la fin des auditions de la Commission, contenant les renseignements les plus récents et contenant aussi des statistiques sur les chemins de fer, démontrait également que les chemins de fer étaient plus prospères que l'industrie du camionnage.

La comparaison entre la situation financière de l'industrie du camionnage et celle des chemins de fer est établie à la V<sup>e</sup> Partie du présent mémoire (pp. 48 à 56).

5. La Commission royale des taxes convenues a soutenu que la législation qu'elle recommandait ne causerait aucun dommage irrémédiable à l'industrie du camionnage. En face du sérieux avertissement contenu dans le rapport de 1951 de la Commission royale des transports, et sur la foi des témoignages fournis par les chemins de fer à la Commission royale des taxes convenues, nous

refusons respectueusement d'admettre cette conclusion. C'est notre opinion bien arrêtée que beaucoup de dommage serait causé à l'industrie du camionnage. Cette question est étudiée à la IV<sup>e</sup> Partie de notre mémoire.

Nous prétendons que, sans violer le principe d'accorder la liberté aux chemins de fer dans l'établissement de taxes convenues, la législation qui vous est soumise devrait être amendée pour prévoir, selon les termes mêmes du rapport de la Commission Royale de 1951, "certaines précautions pour protéger les droits des autres intéressés". Puisqu'il a été jugé nécessaire de protéger les voituriers par eau,—concurrents de l'industrie du rail et de la route,—à l'aide de certaines mesures de précaution dans la mesure législative qui vous a été soumise, nous soumettons qu'il est essentiel pour notre industrie qu'elle reçoive un traitement juste et équitable en jouissant des mêmes garanties que celles que vous êtes en train de donner aux voituriers par eau.

Nous allons proposer un amendement selon lequel on garantirait certaines mesures de précaution à l'industrie du camionnage. L'amendement proposé est expliqué à la VII<sup>e</sup> Partie de notre mémoire (pp. 66 à 74 incl.).

## II<sup>e</sup> PARTIE

### L'INDUSTRIE DU CAMIONNAGE RÉGLEMENTÉE

La raison que le gouvernement a donnée lorsqu'il a introduit la loi concernant les taxes convenues en 1938, c'était qu'il fallait mettre les chemins de fer en état de faire face à la concurrence "non réglementée" de l'industrie du camionnage. Dans la période intermédiaire de seize ans, de grands changements se sont opérés, au point de vue réglementation, dans la position de l'industrie du camionnage, rivale de celle des chemins de fer. L'argument s'appliquant au camionnage "non réglementé" en 1938 a bien peu de rapport, s'il en a, avec les conditions d'aujourd'hui.

Il est vrai que l'industrie du camionnage demeure non réglementée, sauf en ce qui concerne le volume, le poids et la sécurité des camions en opération, dans cinq provinces—l'Alberta, le Nouveau-Brunswick, la Nouvelle-Écosse, l'Île du Prince-Édouard et Terre-Neuve. Dans ces cinq provinces, l'industrie canadienne du camionnage réalise un total de 7 p. 100 de ses revenus bruts, selon le rapport sur le transport par automobile publié par le bureau fédéral de la Statistique. Dans les provinces où l'industrie du camionnage réalise 93 p. 100 de ses revenus bruts,—le Québec, l'Ontario, le Manitoba, la Saskatchewan et la Colombie-Britannique,—elle fonctionne dans les cadres d'une réglementation complète qui dépasse de beaucoup la question du volume, du poids ou de la sécurité.

En tenant compte des différences qui existent entre les modalités du transport par rail et par route, le contrôle et la réglementation de l'industrie du camionnage dans ces provinces où elle réalise 93 p. 100 de ses revenus ont une ressemblance marquée avec la réglementation courante des chemins de fer au Canada. Les grands traits de cette réglementation sont d'abord la manière dont l'admission dans le domaine du camionnage est contrôlée par les commissions provinciales de transport selon les besoins du public (de la même façon que les chemins de fer qui doivent, pour obtenir la permission de prolonger une ligne ou d'en construire une nouvelle, prouver à la Commission des transports que le public en a besoin); et deuxièmement le contrôle des taux de camionnage. Nous avons fourni au Comité un aperçu des principaux aspects de la réglementation provinciale sur le camionnage (*voir Appendice B*).

Les entrepreneurs de camionnage dans le Québec, l'Ontario, le Manitoba, la Saskatchewan et la Colombie-Britannique sont régis quant aux routes sur lesquelles ils peuvent circuler. Quand un entrepreneur désire inaugurer une nouvelle entreprise de camionnage ou en prolonger une qui existe déjà, il doit se présenter devant la régie provinciale de transport afin de prouver qu'il existe un besoin réel de ce nouveau service. A moins que le besoin ne soit prouvé, le service demandé n'est pas autorisé. Ceci n'a pas eu pour effet de créer des monopoles, comme peut en témoigner avec éloquence l'existence de 15,000 entreprises de transport routier. La plupart des demandes pour des nouveaux permis ou pour des prolongations de permis ont été accordées.

Les régies provinciales de transport ont rejeté un certain nombre de demandes, ce qui a contribué à réduire le nombre des exploitants instables qui sont attirés vers notre industrie par la possibilité d'y être admis à l'aide d'un modique capital. Nous rivalisons avec une industrie ferroviaire composée, au Canada, de deux puissantes compagnies et quelques autres de moindre importance, et on ne peut certainement pas mettre en doute la stabilité de leur méthode d'exploitation et de leurs transactions avec les expéditeurs. Il est donc nécessaire, pour assurer la concurrence, que l'industrie du camionnage, si elle veut maintenir les bonnes relations avec les expéditeurs, exclue les exploitants irresponsables ou d'occasion. La stabilité et le bon renom de l'industrie du camionnage ont été rehaussés par la réglementation établie dans les deux provinces centrales ainsi que dans le Manitoba, la Saskatchewan et la Colombie-Britannique. Les expéditeurs ont été protégés contre certaines expériences malheureuses.

La régie des taux du camionnage a été depuis longtemps une caractéristique de la réglementation dans l'industrie du transport routier au Québec, au Manitoba, en Saskatchewan et en Colombie-Britannique. Au Québec et en Colombie-Britannique, les tarifs sont déposés aux régies provinciales de transport de la même façon que les tarifs des chemins de fer sont déposés à la Commission des transports. Au Manitoba et en Saskatchewan, les taux de camionnage sont fixés par les régies provinciales de transport, et ces taux sont ceux que les entrepreneurs de camions doivent exiger. Dans ces quatre provinces, les expéditeurs ont à leur disposition deux façons de protester contre les taux de chemins de fer auprès de la Commission des transports, s'ils estiment que ces taux sont injustes ou trop élevés. Il existe aussi une disposition permettant aux expéditeurs de protester de la même façon auprès des régies provinciales de transport qui règlent les taux de camionnage. Les commissions peuvent ordonner et tenir des auditions publiques pour entendre les protestations contre les augmentations projetées des taux du camionnage, et plusieurs de ces auditions ont eu lieu depuis la deuxième Guerre Mondiale.

La réglementation des exploitations de camionnage en Ontario diffère, dans sa forme, de celle du Québec, du Manitoba, de la Saskatchewan et de la Colombie-Britannique. Les demandes de permis pour transport par camions en Ontario sont reçues par la Commission des affaires municipales d'Ontario qui fait ses recommandations au ministère de la Voirie de l'Ontario concernant l'octroi des permis d'exploitation. Ce ministère est en Ontario l'organisme de réglementation. La réglementation de l'Ontario diffère de celle du Québec, du Manitoba, de la Saskatchewan et de la Colombie-Britannique, où elle est directement appliquée par les commissions provinciales de transport. Cependant, bien que jusqu'à maintenant les taux du camionnage n'aient pas été réglementés en Ontario, une réorganisation est actuellement en voie de se réaliser, et les demandes de permis d'exploitation seront sous peu la responsabilité

d'une nouvelle Commission de transport routier de l'Ontario qu'on est en train d'organiser en vue de régir l'industrie du camionnage. La Commission des affaires municipales n'aura plus cette responsabilité. La Loi sur la régie du transport routier de l'Ontario prévoit que la commission peut réglementer les taux des entreprises de camionnage, et il se peut que la commission, qui doit être dotée d'un personnel suffisant, finira par prendre en mains la réglementation des taux de l'industrie du camionnage en Ontario.

La déclaration contenue à la page 33 du rapport de 1955 de la Commission royale portant qu'une des caractéristiques du transport routier, savoir, qu'il est relativement exempt de toute réglementation, n'est certainement pas en accord avec les faits. Il est très difficile de comprendre le but de cette déclaration, étant donné qu'elle est suivie à la page 34 d'un paragraphe qui donne les précisions suivantes:

A l'heure actuelle, il existe une réglementation tarifaire et routière qui régit le trafic interne dans les provinces de Manitoba, Saskatchewan, Colombie-Britannique et Québec, mais non dans l'Alberta ni les provinces Maritimes. L'Ontario réglemente les routes que peuvent utiliser les camionneurs mais non leurs taux.

Puisque c'est dans ces provinces que l'industrie du camionnage réalise 93 p. 100 de ses revenus bruts, cette "exemption relative de toute réglementation" du transport routier est, qu'il nous soit permis de le dire, incorrecte. D'après nous, il est heureux qu'il en soit ainsi. Nous préconisons et approuvons la réglementation provinciale de notre industrie. Quand la Commission royale affirme, à la page 34 de son rapport, "qu'il est impossible en pratique d'établir une réglementation tarifaire complète et efficace", elle contredit en fait ce qui a été réalisé dans quatre provinces où une partie très substantielle des revenus de l'industrie du camionnage a été réalisée. Cette réglementation n'est pas un mince succès, si l'on considère que le gouvernement fédéral, avec les maux de tête incontestables que lui cause la législation des chemins de fer, doit réglementer quelque 30 sociétés ferroviaires, par comparaison au problème de réglementation provinciale que peut présenter l'existence de 15,000 entreprises de camionnage.

On peut constater combien la Commission royale s'est éloignée de la tendance vers la réglementation de l'industrie du camionnage et des taux de transport, si l'on considère l'introduction, cette année, par le gouvernement du Nouveau-Brunswick, d'une nouvelle Loi sur le transport motorisé qui établit une réglementation et une régie des routes et des taux de l'industrie du camionnage dans cette province. Le bill complet qui autorisera cette régie se trouve à l'Appendice C du présent mémoire.

On peut voir, en examinant cette loi, qu'en décidant si un permis doit être émis à un entrepreneur de camionnage, la régie provinciale de transport devra s'enquérir s'il existe un service de camion suffisant pour répondre aux besoins présents et futurs; elle examinera aussi la situation financière, les aptitudes et la détermination du requérant de donner le service qu'il sera appelé à rendre.

La législation projetée du Nouveau-Brunswick est ainsi conçue:

"En délivrant un permis ou en approuvant le transfert d'un permis, la Commission peut déterminer les routes à utiliser ou les régions à desservir et insérer dans le permis les conditions qu'elle estime nécessaires ou opportunes dans l'intérêt public, et, sans limiter la généralité de ce

qui précède, elle peut imposer des conditions en ce qui a trait aux horaires, aux points d'arrêt, au transport de marchandises et à l'assurance."

Au sujet de la réglementation des taux concernant les exploitants de camions du Nouveau-Brunswick, on notera que la loi prévoit que le lieutenant-gouverneur en conseil, sur la recommandation de la commission provinciale du transport, peut établir des règlements sur les tarifs et péages, et prévoyant l'annulation ou la suspension de tout tarif ou péage. L'application et la portée des tarifs et des taux peuvent aussi faire l'objet d'un règlement de la commission.

Cette loi a été déposée à la législature du Nouveau-Brunswick afin de hâter la prorogation d'avant Pâques. La *Maritime Motor Transport Association*, affiliée à l'Association canadienne du camionnage, appuie fortement cette loi dont l'adoption aura pour effet de mettre de l'ordre dans l'industrie non réglementée du camionnage au Nouveau-Brunswick. Nous croyons savoir que les autorités provinciales de la Nouvelle-Écosse et de l'Île du Prince-Édouard sont vivement intéressées à cette loi du Nouveau-Brunswick, y voyant un modèle en vue d'améliorer leurs propres lois provinciales.

### III<sup>e</sup> PARTIE

#### NOS CHEMINS DE FER "ENTRAVÉS" ?

Au cours des deux dernières années, nous avons assisté, au Canada, à une campagne de propagande devenant de plus en plus intense, conduite par les chemins de fer dans le but de convaincre le public qu'en faisant face à la concurrence de l'industrie du camionnage, ils se trouvaient sous l'effet d'une rigoureuse réglementation, à un tel point qu'ils sont forcés d'exercer leur propre concurrence avec le camionnage comme s'ils avaient une main liée derrière le dos.

On trouve un exemple typique des remarques faites au cours de cette campagne dans l'extrait suivant de l'allocution que prononçait M. Donald Gordon, président et directeur général des Chemins de Fer Nationaux du Canada, le 31 août 1953, devant le *Board of Trade* de Vancouver.

Les règlements qui concernent la fixation des taux de concurrence sont dignes d'une attention toute particulière, parce que, dans mon opinion, la façon dont les organisations commerciales réagissent devant la concurrence constitue une épreuve efficace de leur vitalité et de leur pouvoir de survivance. Je pense à la rapidité avec laquelle ils évoluent, leurs ressources capables d'apporter des idées nouvelles qui auront un effet, à la souplesse de leurs procédures, et à toutes ces choses qui sont en jeu quand ils doivent s'adapter à un nouveau milieu. Mais si c'est une épreuve équitable, alors l'observateur indépendant qui étudie la Loi sur les chemins de fer ne sera probablement pas très impressionné par les perspectives d'avenir de l'industrie ferroviaire.

On n'a qu'à lire les accablantes pages éditoriales de certains journaux comme la *Gazette* de Montréal pour réaliser à quel point cette propagande des chemins de fer a "mordu". Prenez, par exemple, l'éditorial de ce journal, en date du 25 mai 1955, intitulé: "C'est dû depuis longtemps." C'est un long éditorial, mais le point crucial se trouve dans les conclusions suivantes:

Il est important que les Canadiens obtiennent le plus possible pour l'argent qu'ils dépensent pour le transport. Le malheur, c'est qu'ils

ne reçoivent pas assez. Et ils ne recevront jamais plus aussi longtemps qu'il n'existera pas une réelle concurrence entre les moyens de transport au Canada. Seule une concurrence illimitée nous donnera le meilleur service au plus bas prix.

Actuellement, il existe assurément une certaine concurrence. Mais le principal moyen de transport, les chemins de fer, n'a pas l'occasion de prouver ce qu'il peut faire pour soutenir la concurrence des autres moyens de transport. Les règlements lents et difficiles à mettre en œuvre du gouvernement retardent les chemins de fer dans leurs décisions ou les empêchent d'en prendre.

Comme résultat, les chemins de fer sont acculés à des difficultés économiques plus ou moins chroniques, alors qu'ils n'ont pas la liberté de rendre les services qu'ils pourraient rendre normalement. En réglementant les chemins de fer d'une façon si rigoureuse, l'intérêt public n'est pas servi: au contraire, il est considérablement frustré.

... Les chemins de fer subissent une forte concurrence de la part des camions, des navires, des avions et des pipe-lines. Et cependant, alors que ces autres modes de transport sont pratiquement exempts de toute réglementation, les chemins de fer sont soumis à un réseau de restrictions.

Quel en est le résultat? Chose assez ironique, alors que le gouvernement prétend protéger l'expéditeur et le consommateur, sa réglementation en somme travaille contre leurs meilleurs intérêts. Ceci se produit parce que les chemins de fer, en tant que voituriers essentiels, doivent faire face à leurs compétiteurs avec une main liée derrière le dos. Il leur est impossible d'offrir au public les services basés sur une saine concurrence qui seraient du meilleur intérêt pour le public.

La *Gazette* continue en appuyant ses commentaires sur la citation suivante d'une allocution prononcée par M. Norris R. Crump, président du chemin de fer Pacifique-Canadien. L'éditorial ajoute:

M. N. R. Crump, président du chemin de fer Pacifique-Canadien, a expliqué la situation comme suit: "Ce qu'il nous faut dans l'industrie ferroviaire, c'est plus de liberté et moins de réglementation. Ceci est vrai, car le transport est devenu une industrie où existe une concurrence effrénée. Une réglementation qui ne tient pas compte des données essentielles de l'économie finira par produire un effet néfaste sur l'économie générale et sur l'intérêt national."

Que faut-il penser de ces entraves, de ces restrictions embarrassantes qui empêchent les chemins de fer de faire face à la concurrence?

Le fait est que, jusqu'à la fameuse réduction des taux du mois de septembre 1954, sur le trajet Montréal-Toronto, la grande majorité des Canadiens ignoraient que les chemins de fer, qu'on croyait entravés par une législation fédérale vide de réalisme, se sont évertués à mener une guerre des prix dans le domaine des taux de transport contre l'industrie du camionnage. De l'autre côté de la ligne de feu, plusieurs entrepreneurs de camionnage se sont engagés dans cette guerre, soit de leur propre gré soit sans provocation de la part des chemins de fer, soit encore parce qu'ils avaient été forcés d'y entrer à cause des réductions des taux du rail. Ce que ce Comité doit considérer, à notre humble avis, c'est qu'une telle guerre des prix n'a pas cessé d'exister, que les chemins de fer s'y sont engagés librement, et qu'ils ont agi ainsi avec l'assen-

timent, sinon l'encouragement de la Commission des transports. On a laissé aux administrateurs des chemins de fer la liberté d'agir conformément aux principes du système de la libre entreprise en matière de concurrence.

La Commission des transports, comme nous allons le démontrer à ce Comité, a prouvé qu'elle n'était pas un obstacle à la réduction des prix par les chemins de fer là et quand l'administration de l'industrie ferroviaire le jugerait à propos. En disant cela, nous ne voulons pas critiquer la Commission des transports, mais tout simplement faire ressortir les faits tels qu'ils sont. La guerre des prix a fait rage sur un vaste front qui embrassait toutes les formes de tarification concurrentielle, y compris la fixation des taxes convenues.

Si les chemins de fer se trouvaient sous le coup d'une réglementation rigoureuse qui les forçait à imposer des taxes convenues comme moyen de faire face à la compétition de l'industrie du camionnage, ils auraient droit qu'on fasse bon accueil à leur campagne à long terme pour organiser un système de taxes convenues en toute liberté. Mais une telle réglementation rigoureuse n'existe pas dans le transport ferroviaire canadien.

Quelle est la vraie situation ?

A la suite de la deuxième guerre mondiale, les chemins de fer, à cause d'une grosse augmentation des frais d'exploitation,—situation à laquelle aucune industrie, y compris celle du camionnage, n'a échappé,—ont demandé l'augmentation des tarifs de transport sur plusieurs articles.

Lorsque la lutte pour l'augmentation des taux de transport s'est engagée en 1947, les chemins de fer se sont trouvés inopinément acculés au mur par l'opposition concertée de sept provinces, celles de l'Ouest et celles des Maritimes. Il devint évident que la lutte serait longue et dure.

La situation des taux du rail et de la route garda une partie de sa stabilité du temps de guerre pendant les phases initiales de cette lutte des prix. Les chemins de fer abolirent plusieurs taux ridiculement bas qu'ils avaient établis pour faire concurrence au transport motorisé dans l'Ontario et le Québec. Ces taux constituaient un retour à la guerre des taux des dernières années de la période 1930 à 1940, alors que l'industrie du transport traversa une forte dépression. Ces taux restèrent "gelés" dans la structure des barèmes, lorsque la Commission des prix et du commerce en temps de guerre fut établie en 1942, et ils le demeurèrent jusqu'à ce que la régie fût levée au mois de septembre 1947. L'empressement des chemins de fer à faire sortir ces taux peu élevés de la structure des taux de fret a été le résultat de leur susceptibilité à la prétention souvent énoncée dans les provinces Maritimes et de l'Ouest que l'existence d'activité considérable de camionnage dans l'Ontario et le Québec rendait impossible l'augmentation uniforme totale des taux dans ces deux provinces. L'augmentation uniforme des taux de fret retomberait ainsi plus lourdement sur les provinces Maritimes et de l'Ouest, selon la prétention de leur avocat.

Pendant que les chemins de fer étaient aux prises avec le problème de l'augmentation des taux, le coût du transport par camion augmentait continuellement. Des augmentations de taux nécessaires à l'industrie du camionnage étaient bloquées, car les entrepreneurs attendaient la hausse des taux de leurs devanciers, qui serviraient de parapluie pour ainsi dire à toutes les entreprises de transport. Ce parapluie s'ouvrit en trois différentes occasions: en avril 1948, quand une augmentation des taux de chemins de fer de 21% fut accordée par la Commission des transports; en juin 1950, quand elle accorda une augmentation de 20%; et en février 1952, lorsqu'une nouvelle augmentation de 17% fut consentie. A des degrés divers, l'industrie du camionnage,

à moins d'en être empêchée par la réglementation provinciale des taux, appliqua ces augmentations aux taux du camionnage. Les augmentations des taux du camionnage furent mises en vigueur dans toutes les provinces, mais certaines régions provinciales de transport les gardèrent en dessous des taux du rail.

Il y eut une période initiale dans la lutte sur les augmentations des taux, au cours de laquelle l'adage "le malheur rapproche les malheureux" vint tout près de s'appliquer aux industries du rail et de la route. Ce fut à peu près la seule période où les autorités des chemins de fer et de l'industrie du camionnage auraient pu sympathiser ensemble sur les problèmes des systèmes du transport au Canada.

La trêve tacite ne dura pas longtemps. En dépit de l'augmentation générale du pourcentage des taux des chemins de fer, on commença à constater une tendance à la baisse des taux des chemins de fer dans le trafic de concurrence. Il y avait des réductions de taux de concurrence et des taxes convenues. D'autres réductions furent effectuées par le moyen de changements dans la classification de la marchandise transportée par chemins de fer. Par exemple, les chargements d'automobiles passèrent de la première classe à l'équivalent de la deuxième classe dans une grande partie du pays. Le beurre transporté par wagon complet passa de la troisième à la quatrième classe. Le transport des conserves en wagon complet fut soumis à une réduction de la cinquième à la sixième classe. Les brasseries furent apparemment favorisées d'une façon spéciale—la bière passa de la cinquième classe à la classe des "produits désignés" dans certains cas à l'équivalent de la dixième classe.

Un tableau reproduit à la page 9 du rapport de la Commission royale des taxes convenues démontre que le pourcentage des recettes provenant des taxes convenues, proportionnellement au revenu brut total des chemins de fer, est passé de 2.4 p. 100 en 1949 à 6.2 p. 100 en 1954. Le revenu prévu des taxes convenues en 1954 représentait une augmentation de plus de 25 p. 100 sur les chiffres de 1953, bien que la totalité des revenus des chemins de fer canadiens accusait un déclin appréciable en 1954, comparativement à 1953, résultant de la baisse du niveau de l'activité économique.

Au cours de la période de 1949 à 1953, il y eut une augmentation de 38 p. 100 dans le transport ferroviaire grâce aux taux de concurrence établis pour lutter contre l'industrie du camionnage, d'après un relevé des bordereaux d'expédition effectué par la Commission des transports.

En 1954, environ 80,000 nouveaux taux de concurrence, destinés à lutter contre le transport motorisé, furent établis par le Pacifique-Canadien et par le National-Canadien. Le total de tous les taux de concurrence du Pacifique-Canadien en vigueur en 1954 s'élevait à environ 1,200,000. C'est un chiffre approximatif, monsieur le président, et l'avocat du Pacifique-Canadien peut me corriger s'il y a lieu.

Sur le trajet Montréal-Toronto, où circule le trafic de fret le plus considérable au Canada, les entrepreneurs de camionnage ont été avisés, au mois de mai 1954, de la première réduction abrupte des taux des chemins de fer. Suit une deuxième réduction au mois de septembre 1954—ce qu'il conviendrait peut-être d'appeler la bombe atomique de toutes les réductions de taux du transport jamais encore effectuées au Canada.

Certains entrepreneurs de camionnage sur le trajet Montréal-Toronto, selon notre enquête, avaient eux-mêmes réduit les prix au-dessous des taux des chemins de fer avant la réduction du mois de mai 1954. Ils récoltaient là le fruit de leur geste. Plusieurs personnes bien renseignées sur l'industrie du

camionnage pensaient que si les entrepreneurs de camionnage exigeaient des taux sensiblement égaux à ceux des chemins de fer, ceux-ci, de leur côté, dans le but d'éviter une guerre de destruction mutuelle, maintiendraient leurs propres taux. Cette opinion n'a pas été justifiée par la tendance prolongée, tendance évidente selon les faits qui sont examinés dans le présent mémoire. L'augmentation des taxes convenues, la hausse de 38 p. 100 dans le transport ferroviaire à cause des taux de concurrence établis contre le transport motorisé durant les années de 1949 à 1953, voilà une preuve évidente et suffisante que la guerre des taux battait son plein longtemps avant que les chemins de fer eussent posé leur geste du mois de septembre 1954, qui mettait en pleine lumière la guerre des taux sur le trajet Montréal-Toronto.

Nous avons eu la franchise d'admettre qu'il y avait eu provocation pour justifier les réductions de taux sur le trajet Montréal-Toronto au mois de mai 1954. Toutes les déclarations et tous les bulletins de l'Association ont admis ce fait. La réduction des taux du chemin de fer du mois de septembre 1954,—la deuxième sur le trajet Montréal-Toronto,—ne comportait aucune relation directe avec le niveau des taux de camionnage, mais elle abaissait tous les taux au-dessous de ceux qui étaient maintenus en vigueur par l'industrie du camionnage, et ce par une marge aussi grande que possible. Elle constituait une offensive destinée, par cette réduction, à faire disparaître totalement le transport motorisé du trajet Montréal-Toronto. Le total des réductions se chiffrait à environ 35 p. 100 au mois de septembre 1954, mais dans plusieurs cas elles atteignirent jusqu'à 50 p. 100 en dessous du niveau des taux du camionnage.

Selon des rapports que nous avons reçus des exploitants, la perte en revenus bruts pour les entreprises de transport par camions sur la route Toronto-Montréal,—en clientèle perdue là où les camionneurs ne pouvaient rivaliser avec le rail, et en diminutions des taux pour tâcher de rivaliser avec une bonne partie de ces réductions des taux du rail,—s'est élevée à 40 p. 100. Notre revenu brut sur le trajet Toronto-Montréal a baissé d'autant depuis le mois de septembre 1954, d'après les rapports que les camionneurs nous ont fait parvenir.

Permettez-nous de souligner qu'en rapportant tout ce qui précède, au sujet de cette guerre des prix entre le rail et la route, nous ne nous plaignons pas du fait que le prix soit un facteur de concurrence. Nous n'espérons pas, et nous n'affirmons pas que les taux du rail et ceux de la route devraient être fixés au même niveau. Nous ne cherchons aucunement à atteindre cette fin, soit au moyen de la législation, soit encore par une coalition illégale entre les chemins de fer et le camionnage qui aurait pour but de fixer les prix. L'Association canadienne du camionnage a toujours soutenu que les chemins de fer devraient conserver le droit d'établir des taux pour faire concurrence au camionnage, tel que prescrit par les dispositions actuelles de la Loi sur les chemins de fer. Notre attitude à ce sujet a été très clairement expliquée au cours des dernières auditions de la Commission royale sur les transports, au mois de novembre 1949, et le rapport de février 1951 de cette Commission énonce à la page 95 :

Les taux de concurrence sont un facteur important de l'armature tarifaire. Aucun de ceux qui ont comparu devant la Commission n'en a préconisé l'abolition.

Et encore, à la page 101 de son rapport de 1951, la Commission royale déclare :

L'Association canadienne du transport-automobile, (maintenant l'Association canadienne du camionnage) traitant des taxes convenues,

prétend qu'elles "favorisent les gros intérêts", que la proposition du National-Canadien signifie un retour à la "loi de la jungle" et que les chemins de fer, tout en étant autorisés à se servir des tarifs de concurrence, ne devraient pas pouvoir recourir à la taxe convenue.

Dans son témoignage rendu à Ottawa au cours des dernières auditions de la Commission royale des taxes convenues, M. G. M. Parke, dernier ex-président de l'Association canadienne du camionnage, déclara à la Commission, le 17 novembre 1954 (pages 1861 et 1862 des témoignages) :

Je voudrais dire ceci, que le camion a des caractéristiques qui recommandent son usage au public expéditeur tout comme les chemins de fer ont aussi leurs traits particuliers qui recommandent leur utilisation aux expéditeurs. Si le taux est la seule ou la principale considération, alors le moyen de transport qui exige les prix les plus bas l'emportera sur l'autre. Si les camions peuvent transporter la marchandise à plus bas prix que les chemins de fer, les camions monopoliseront alors tout le transport; si le rail peut le faire à meilleur marché, c'est invariablement celui-ci qui obtiendra la clientèle.

Les taux seront fixés par des facteurs économiques; et nous de l'industrie du transport par camions, nous ne demandons pas de faveurs en ce qui concerne les taux. Nous sommes prêts à rivaliser quant au service aussi bien que quant aux prix. Je tiens à répéter, pour être bien clair, que nous ne cherchons pas à obtenir de concessions de la part des chemins de fer en matière de taux. Les chemins de fer doivent être libres de faire face à la concurrence au moyen de taux de concurrence.

L'exposé du Pacifique-Canadien présenté à la Commission royale des taxes convenues fait allusion au "contrôle sévère des taux de transport imposé par la Loi sur les chemins de fer". La validité de cette allusion au sujet de l'établissement de taux de concurrence a été soigneusement étudiée lors des auditions de la Commission royale de 1954.

L'article pertinent de la Loi sur les chemins de fer est l'article 334, paragraphe (1) qui se lit comme suit :

334. (1) Il est loisible à la Commission de stipuler qu'un taux de concurrence peut être appliqué et mis en vigueur dès son émission, avant son dépôt à la Commission, ou de permettre que ce taux entre en application selon que la Commission prescrit.

La Commission a établi des règlements au sujet de la mise en vigueur des taux de concurrence. Ces règlements sont contenus dans l'ordonnance de la Commission concernant ce sujet, dans les termes suivants :

Les taux de concurrence comportant des réductions des taux publiés en vigueur qui, en raison des exigences de la concurrence des services de transport non soumis à la juridiction de la Commission, doivent nécessairement être mises en vigueur sans avis préalable à la Commission, peuvent être appliqués avant d'être déposés à la Commission, mais le voiturier en cause, ou son représentant dûment nommé, doit sans tarder publier ces taux et les déposer à la Commission, en les déclarant applicables à compter de la date précise du transport de la marchandise. L'avis de dépôt de ce tarif sera accompagné d'une déclaration explicative donnant les raisons de cette publication, le nom de l'expéditeur pour lequel le taux a été établi, le nom du voiturier concurrent et le taux

qu'il exige, le taux qui s'appliquerait en l'absence d'une telle publication, et tout autre renseignement qui pourra convaincre la Commission de la bonne foi du voiturier en cause.

Le témoignage rendu devant la Commission royale des taxes convenues par M. Charles Edsforth, directeur général adjoint du trafic du Pacifique-Canadien, démontre jusqu'où peut aller la liberté des chemins de fer en matière de taux dans leur concurrence avec l'industrie du camionnage. Au cours des dernières séances de la Commission, à Ottawa, il fut interrogé, le 8 novembre 1954, par M. F. R. Hume, Q.C., avocat de l'Association canadienne du camionnage, et ses réponses apparaissent à la page 975 des témoignages (version anglaise), de la façon suivante:

M. HUME: D. N'est-il pas vrai que les chemins de fer peuvent fixer un taux de concurrence et rejoindre le niveau d'un taux de camionnage du jour au lendemain?

Le TÉMOIN: R. Ils peuvent en fixer un en très peu de temps, c'est vrai.

D. Ainsi les chemins de fer sont libres de fixer un prix de concurrence pour rivaliser avec l'industrie du camionnage, tout comme celle-ci peut le faire pour concurrencer les chemins de fer?—R. Nous sommes libres de fixer des taux tout comme le sont les camionneurs.

Aussi, aux pages 984 et 985 des témoignages (version anglaise) rendus le 8 novembre, on trouve les renseignements suivants:

M. HUME: D. Le point que je voudrais établir est le suivant: N'avez-vous pas la même liberté que les camionneurs, vos rivaux, d'établir des taux de concurrence?

Le TÉMOIN: R. Oui, monsieur Hume, nous avons cette liberté.

D. De fait, monsieur Edsforth, j'ai pu obtenir quelques chiffres au cours de la fin de semaine, et vous pourrez les confirmer, si vous voulez. On me dit que, en tant que votre compagnie de chemins de fer est concernée, au cours de la période du 1<sup>er</sup> janvier au 30 avril 1954, vous avez dans l'Est du Canada fixé un total de 11,828 taux de concurrence pour faire face à l'industrie du camionnage?—R. Où cela, monsieur Hume, dans quelle partie du pays?

D. C'est le tarif E. 1355-E.

Le COMMISSAIRE: Quelle période avez-vous dit?

M. HUME: Du 1<sup>er</sup> janvier au 30 avril 1954, une période de quatre mois.

Le TÉMOIN: Eh bien, je vais vous expliquer. Plusieurs de ces taux, monsieur Hume, seraient des taux pour concurrencer le transport par eau; ces taux expirent à la fin de novembre de chaque année et sont remis en vigueur vers le 15 ou le 30 avril quand la navigation recommence. Il s'agirait d'un assez grand nombre de ces taux.

D. Non, j'ai souligné que mes renseignements indiquent que vous désignez ces taux dans votre tarif comme des taux de concurrence dirigés contre le transport motorisé. Ils n'ont rien à voir avec la navigation.—R. C'est bien possible, monsieur Hume, je ne veux pas du tout contester vos chiffres. Cela démontre que nous fixons des taux en tout temps afin de faire face à la concurrence; nous ne pouvons pas régler tous les cas au moyen des taxes convenues.

D. Et l'on m'informe qu'il y a actuellement en vigueur plus de 1,200,000 taux de concurrence établis par le Pacifique-Canadien dans l'Est et dans l'Ouest du Canada?—R. C'est bien possible, je ne sais pas.

D. Ainsi, vous êtes entièrement libres de fixer ces taux pour faire face à la concurrence de qui que ce soit tout simplement sur une base tarifaire?—R. Oui, nous sommes complètement libres. Évidemment, nous devons les déposer à la Commission des transports. Ils doivent remplir toutes les conditions requises par l'article 334; en d'autres termes, ils doivent être de cette catégorie.

Aux pages 990 à 992 des témoignages (version anglaise) rendus devant la Commission royale, en novembre, on trouve le témoignage suivant:

M. HUME: La deuxième phrase de ce paragraphe (de l'exposé du Pacifique-Canadien) traitant de la Loi sur les transports, M. Edsforth, s'énonce ainsi:

"Ce fut la première mesure législative d'application générale qui comportait une dérogation à la réglementation rigoureuse des taux de transport imposée par la Loi sur les chemins de fer."—R. Oui.

D. Quand j'ai lu cela, j'ai pensé que vous vouliez créer l'impression que jusqu'à ce moment-là, vous étiez soumis à une réglementation rigoureuse des taux?—R. En vertu de la Loi sur les chemins de fer?

D. Oui.—R. Oui.

D. Et je voulais justement vous demander si depuis 1904 vous avez eu cette liberté de fixer les taux de concurrence que vous et moi avons discutés ce matin?—R. Nous avons toujours été libres de fixer des taux de concurrence quand c'était nécessaire, depuis 1904, c'est parfaitement vrai.

D. Ainsi, la Loi sur les transports n'est pas la première loi d'application générale qui déroge à la réglementation rigoureuse, n'est-ce pas?—R. Vraiment, monsieur Hume, je ne sais pas très bien comment répondre à cette question, sauf que la Loi sur les transports était une dérogation à toutes les dispositions de la Loi sur les chemins de fer. En d'autres termes, elle énonçait de nouvelles conditions en vertu desquelles vous pouviez établir des taux de transport sans toutes les restrictions contenues dans la Loi sur les chemins de fer. C'est là, je crois, ce que nous essayions de faire comprendre dans notre mémoire.

D. Oui, je comprends.

Le COMMISSAIRE: Voulez-vous dire, ou votre exposé veut-il affirmer que les restrictions maintenues en vertu de la Loi sur les transports, sont moins sévères, est-ce là ce que vous voulez dire?—R. Eh bien, Votre Honneur, de cette façon. . .

D. Vous parlez d'une dérogation à la rigoureuse réglementation des taux de transport imposée par la Loi sur les chemins de fer?—R. Oui, Votre Honneur.

D. Le contrôle n'a pas été supprimé, il existe encore un contrôle en vertu de la Loi sur les transports?—R. Oui, assurément, Votre Honneur, il existe encore un contrôle.

D. Ce que vous voulez dire, c'est qu'il est maintenant moins rigoureux?—R. Oui, c'est vrai, ce n'est pas le même contrôle que celui que la Loi sur les chemins de fer impose.

D. Voulez-vous tout simplement dire ceci: que maintenant vous pouvez établir des taxes convenues et qu'auparavant vous ne le pouviez pas?—R. C'est exact, Votre Honneur.

D. C'est là toute l'affaire?—R. Oui, c'est cela.

*M. Hume:*

D. De sorte que le contrôle rigoureux, la réglementation des taux de transport à laquelle vous faites allusion, a toujours comporté une liberté presque totale de faire face à la concurrence au moyen des taux?—R. Évidemment, nous avons toujours été libres de faire face à la concurrence.

Le pouvoir des chemins de fer de fixer des taux de concurrence sans autre formalité que celle d'une conversation téléphonique avec l'expéditeur a été admis par le témoin du Pacifique-Canadien. Aux pages 1002 et 1003 (version anglaise) des témoignages, en date du 8 novembre, on peut lire ceci:

*M. Hume:*

D. Alors, exactement au haut de la page 5 (version anglaise), nous avons peut-être déjà discuté de ce point et je n'ai pas à m'y étendre longuement, vous mentionnez que les entrepreneurs du transport routier fixent des taux par téléphone ou chez l'expéditeur. En ce qui concerne les chemins de fer, et disons aussi les plus importantes compagnies de camionnage, les deux situations sont presque comparables.—R. Je sais cela en ce qui concerne les chemins de fer, mais je ne suis pas aussi bien renseigné au sujet des entreprises de camionnage, les grandes compagnies; j'ignore comment elles s'y prennent. Je ne crois pas qu'elles soient, à cause de leur organisation, dans la même situation que les chemins de fer. Je crois qu'elles peuvent fixer des taux plus rapidement que nous le pouvons.

D. Ne pouvez-vous pas fixer des taux par téléphone?—R. Certainement, nous pouvons établir des taux par téléphone.

D. Mais, vous ne pouvez pas les fixer chez l'expéditeur?—R. Bien, ce ne serait pas une chose très facile.

D. Êtes-vous d'accord avec moi que, sauf dans le cas d'un camionneur qui conduit son propre camion, l'entrepreneur ne peut non plus fixer des taux chez l'expéditeur?—R. A moins qu'il ne donne à ses chauffeurs le droit de le faire.

*Le commissaire:*

D. Qui peut fixer des taux par téléphone au nom des chemins de fer?—R. Le fonctionnaire responsable de fixer les taux peut le faire au cours d'une conversation téléphonique avec l'expéditeur.

D. Le fonctionnaire responsable, où est-il?—R. A Montréal, monsieur, au siège social, évidemment; et nous avons nos fonctionnaires à Toronto qui peuvent faire la même chose, ainsi qu'à Winnipeg et à Vancouver.

M. Edsforth continua son témoignage en disant que la fixation des taux des chemins de fer par téléphone "n'était pas la façon habituelle de procéder".

Dans le discours que prononçait M. Gordon à Vancouver, que nous avons cité au commencement de cette partie de notre exposé, son commentaire quelque peu aigre-doux sur la réglementation des chemins de fer avait trait surtout à

l'article 334 (2) de la Loi sur les chemins de fer. Il cita cet article en entier dans son discours. On peut convenir avec le président des chemins de fer Nationaux du Canada que l'article 334 (2) pourrait, s'il était invoqué par la Commission des transports, presque mettre les chemins de fer dans la condition de servitude dont les fonctionnaires des chemins de fer canadiens ont tenté de prouver l'existence au public. L'article 334 (2) a été inséré dans la Loi sur les chemins de fer sur la recommandation de la Commission royale des transports. Le Parlement a adopté l'amendement en 1951. L'article se lit comme suit:

334. (2) La Commission peut exiger qu'une compagnie qui émet un tarif de taux de concurrence fournisse lors de la production du tarif, ou à une date quelconque, tout renseignement que requiert la Commission pour établir

- a) que la concurrence existe;
- b) que les taux sont compensatoires; et
- c) que les taux ne sont pas plus bas qu'il n'est nécessaire pour faire face à la concurrence; et ces renseignements doivent, si dans un cas quelconque la Commission le juge pratique et désirable, comprendre la totalité ou l'un quelconque des détails suivants:
  - (i) le nom du voiturier ou des voituriers concurrents,
  - (ii) le parcours qu'exploitent les voituriers concurrents,
  - (iii) les taux qu'imposent les voituriers concurrents, avec preuve de ces taux dans la mesure où ils peuvent être constatés,
  - (iv) le tonnage normalement transporté par le chemin de fer entre les points d'origine et de destination,
  - (v) le montant estimatif du tonnage qui est détourné du chemin de fer où qui le sera si le taux n'est pas rendu effectif,
  - (vi) la mesure dans laquelle le revenu net de la compagnie sera amélioré du fait des changements projetés,
  - (vii) le revenu par tonne-mille et par wagon-mille au taux proposé et les moyennes correspondantes du réseau de la compagnie ou de la région où le trafic doit s'effectuer, et
  - (viii) tous autres renseignements que requiert la Commission à l'égard du mouvement projeté.

Comme il a déjà été mentionné, cet article a une grande importance pour les fonctionnaires des chemins de fer canadiens quand ils parlent de leur manque de liberté dans le domaine de la concurrence. Examinons la manière dont la Commission des Transports traite les chemins de fer sous le régime des dispositions de l'article 334 (2).

Bien qu'il fut inséré dans la Loi sur les chemins de fer sur la recommandation de la Commission royale sur les transports, l'article 334 (2) diffère grandement de la phraséologie employée par la Commission royale. Le Parlement a traité les chemins de fer avec plus d'indulgence que ne l'avait recommandé la Commission. La Commission, à la page 96 du rapport de 1951, recommande que "chaque fois qu'un chemin de fer demande un tarif de concurrence ou une modification s'y rapportant, il devra en même temps fournir à la Commission des renseignements semblables à ceux maintenant déposés avec les demandes d'approbation des taxes convenues". Le rapport précise alors les

renseignements qui “devront” être fournis. Ces renseignements sont exactement ceux qui sont mentionnés dans l’amendement adopté par le Parlement en 1951, soit l’article 334 (2) de la Loi sur les chemins de fer.

Le Parlement, apparemment sous l’impression que les recommandations de la Commission royale ne doivent pas être considérées comme sacro-saintes, employa le mot “pourra” au lieu de “devra” en donnant force de loi aux recommandations de la Commission royale de 1951. De cette façon, la Commission des Transports n’est pas tenue par la loi de prendre une décision à l’égard des dispositions de l’article 334 (2). Nous ne nous sommes pas plaints de cela. L’Association n’a pas comparu en 1951 devant le Comité spécial de la loi sur les chemins de fer pour s’opposer à la loi qui modifiait les recommandations de la Commission royale au sujet de ce qui devait se faire. L’Association n’a jamais fait à la Commission des Transports des observations qui, si elles eussent été agréées, auraient eu pour effet de faire appliquer les dispositions de l’article 334 (2).

Le nombre de fois que cet article a été invoqué par la Commission des Transports depuis 1951 est, de fait, une fraction infinitésimale de 1 p. 100. Quand un relevé a été fait par l’Association au mois de novembre dernier, le Pacifique-Canadien avait en vigueur 1,200,000 taux de concurrence. A cet égard, la preuve soumise dans le contre-interrogatoire de M. Edsforth aux séances de la Commission royale de l’an dernier est révélatrice. Aux pages 995 et 996 (version anglaise) des témoignages du 8 novembre 1954, il a déclaré:

M. EDSFORTH: . . . Nous devons aussi être prêts, si la Commission nous le demande, conformément à l’article 334, à prouver certaines choses concernant nos taux, c’est-à-dire la nature de la concurrence, où elle est exercée, et prouver aussi que le taux n’est pas inférieur à ce qu’il doit être pour faire face à la concurrence, qu’il est compensatoire, qu’il augmentera le revenu net, etc. Ce sont toutes là des choses qu’il faut être prêts à . . .

Le COMMISSAIRE: D. Monsieur Edsforth, est-ce qu’on vous demande ces choses-là souvent de fournir de tels renseignements?—R. Pas très souvent jusqu’à maintenant, Votre Honneur, mais les exigences sont encore là et il ne faut pas les oublier quand nous fixons des taux.

M. HUME: D. Est-ce que je peux vous demander, dans cet ordre d’idées, si, des 11,828 taux de concurrence mis en vigueur au cours des quatre premiers mois de cette année, vous vous souvenez d’avoir eu à remplir ces exigences au sujet de l’un d’eux?—R. Je ne pourrais me souvenir d’un exemple particulier, monsieur Hume, sauf que je crois que la Commission nous a demandé dans un ou deux cas de lui fournir certains renseignements sur nos taux.

D. Et comme vous avez 1,200,000 taux, un ou deux cas ne constituent pas une réglementation bien sévère?—R. Non, mais elle est toujours là et elle peut être appliquée n’importe quand.

D. Mais elle n’est pas si rigoureuse?—R. Non.

Lors des auditions de la Commission royale, le 15 novembre 1954, M. Charles L. McCoy, directeur du transport de la marchandise aux chemins de fer Nationaux du Canada, fut prié par l’avocat de l’Association de dire à la Commission royale le nombre de fois que la Commission des Transports avait invoqué l’article 334 (2) à l’égard des taux que les chemins de fer Nationaux du

Canada avaient fixés pour concurrencer le transport motorisé. Il répondit, comme il est indiqué à la page 1621 (version anglaise) des témoignages, que durant la période s'échelonnant du 1<sup>er</sup> janvier 1953 jusqu'à la date de son témoignage, le 15 novembre 1954, que les chemins de fer Nationaux du Canada ont reçu de la Commission des Transports 17 demandes de renseignements en vertu de l'article 334 (2), dont 12 en 1954.

M. McCoy n'a pas pu dire combien de taux destinés à concurrencer le transport motorisé les chemins de fer Nationaux du Canada avaient fixés en 1954, bien qu'il crût que pour les quatre premiers mois de l'année "nous en avons peut-être un peu plus" que le Pacifique-Canadien. Durant la même période de quatre mois, le Pacifique-Canadien avait établi environ 11,828 taux pour concurrencer le camionnage.

Ce serait une bien grave erreur d'évaluer l'habileté des chemins de fer à faire face librement à la concurrence seulement en se basant sur leur pouvoir de le faire au moyen des taux. Le taux est le prix du produit. Que faut-il dire du produit lui-même? Les industries du rail et de la route vendent un produit pour le transport de la marchandise,—le service. Quel est le problème de la concurrence des chemins de fer à l'égard du service? Jusqu'où va leur liberté de régler ce problème?

Il y a près de trente ans que quelques entrepreneurs de camions de louage ont commencé à parcourir de longues distances en offrant un service interurbain et rural. Alors que le camion était considéré comme un moyen de transport de peu d'importance par rapport au train de marchandises, le besoin d'un service de camionnage existait quand même. Le transport en grosses quantités a subi un changement relativement aux exigences de l'expédition un peu après 1920. L'industrie canadienne, au cours de la période d'après-guerre, a appris à acheter au jour le jour, à remplacer fréquemment la marchandise, et à réduire les inventaires. Les marchands cessèrent de commander de gros approvisionnements qu'ils avaient l'habitude de garder sur les tablettes de leurs entrepôts durant des mois. Ceci créa chez les expéditeurs une forte demande pour un transport fréquent et rapide de la marchandise. Le camion sut satisfaire à ces besoins tout comme le chemin de fer répondait au besoin du transport en grandes quantités.

Il est intéressant de noter que, sauf pendant plusieurs des pires années de la dépression, l'immatriculation des camions, le tonnage et les revenus bruts n'ont cessé d'augmenter chaque année alors que les traitements et les salaires se maintenaient à un bas niveau, au cours des années 1930 à 1939. La dépression accéléra les changements qui se produisaient dans l'industrie au Canada. Ceux qui avaient été lents à observer ces changements étaient maintenant forcés de s'y adapter. Grâce au transport de la marchandise en petites quantités, les marchands pouvaient réaliser des économies importantes dans leur commerce et la nécessité d'obtenir du crédit des banques fut totalement éliminée. Le transport ferroviaire céda graduellement la place au transport routier, car les expéditeurs étaient contraints de changer les habitudes d'expédier en grosses quantités qui se rencontraient au début du 19<sup>e</sup> siècle.

En utilisant les camions, les marchands ont épargné des centaines de millions de dollars en réduisant la quantité de marchandises à inventorier. L'industrie du camionnage était réellement en voie de formation au cours des années vingt, mais c'est la dépression qui a "fait" l'industrie que nous connaissons aujourd'hui.

Si l'on peut attribuer une certaine signification aux raisons que les expéditeurs invoquent eux-mêmes pour justifier l'emploi du transport routier, il est apparent et manifeste que l'industrie du camionnage a atteint sa situation actuelle grâce au service qu'elle a rendu au public.

Nous citons ce fait au Comité tout simplement parce que, bien souvent, on s'imagine que l'industrie du camionnage a pris son importance actuelle en diminuant les taux.

Nos rivaux ont la preuve que le public a accepté le transport motorisé. On peut trouver cette preuve dans une étude intéressante faite à la fin de la deuxième Guerre Mondiale par l'Association des chemins de fer américains, dont font partie le chemin de fer Pacifique-Canadien et les chemins de fer Nationaux du Canada. C'est une étude entreprise pour fournir plus de renseignements sur la situation de la concurrence après la guerre. L'Association des chemins de fer américains a envoyé un questionnaire aux expéditeurs leur demandant de donner leurs principales raisons d'utiliser les services de camionnage commun, privé ou à forfait. Le questionnaire concernait le transport de la marchandise, et les réponses étaient données séparément pour la marchandise expédiée et la marchandise reçue. Un rapport complet des résultats obtenus par ce questionnaire se trouve à l'appendice D de notre mémoire.

En ce qui a trait au transport reçu, 78 p. 100 des expéditeurs donnèrent comme raison la rapidité du voyage pour leur emploi du camion. D'autres expliquèrent que les frais étaient moins élevés, dans une proportion de 12 p. 100. On donna aussi un certain nombre d'autres raisons, et notamment moins de manutention, moins de marquage et d'emballage, et moins de perte et de dommages; ces raisons furent données par 10 p. 100 des expéditeurs.

L'étude de l'Association des chemins de fer fit ressortir une semblable préférence pour le transport sortant. Là aussi, la rapidité du parcours fut la raison qui fut le plus invoquée par les expéditeurs; 73 p. 100 donnèrent cette raison pour l'emploi du camion. 12 p. 100 ont donné comme raison des frais moins élevés et 15 p. 100 donnèrent un certain nombre d'autres raisons telles que le transport à la cueillette, moins de manutention et un service plus personnel.

Il n'y a aucune restriction dans la réglementation des chemins de fer qui les empêche d'améliorer leurs services de transport en faveur de l'expéditeur. Ils connaissent le problème. Ils ont découvert d'eux-mêmes où se trouvent les difficultés du service. Ils sont libres de régler le problème.

Sur le plan de la tarification, la vraie situation n'est pas celle de géants terrassés et enchaînés, ayant chacun une main liée derrière le dos et essayant de lutter contre la concurrence du camion. La vraie situation est celle d'une industrie, possédant des ressources économiques beaucoup plus grandes que l'industrie du camionnage, et libre de taillader à sa volonté les taux actuels de l'industrie du camionnage.

C'est une industrie,—l'industrie ferroviaire du Canada,—qui, dans les réductions des taux de concurrence, n'a pas eu à subir de protestation de la part de l'Association canadienne du camionnage auprès du gouvernement ou de ses organismes. Quelque rigoureux que soit le contrôle des taux de fret imposé par la Loi sur les chemins de fer, il a été clairement établi que les procédés de fixation des taux de concurrence des chemins de fer,—il y en a entre 2,000,000 et 3,000,000 actuellement en vigueur,—doivent disparaître de la ronflante phraséologie qui est devenue si familière aux porte-parole des chemins de fer canadiens.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Monsieur le président, n'est-ce pas le temps d'avoir un répit ?

Le PRÉSIDENT: Venons-en à la partie IV.

Le TÉMOIN:

#### PARTIE IV

#### LE DÉCLIN DU TRAFIC FERROVIAIRE

#### L'INDUSTRIE DU CAMIONNAGE EN EST-ELLE RESPONSABLE?

L'industrie du camionnage est-elle responsable du déclin du transport de marchandises par chemins de fer ?

Les recommandations de la Commission royale des taxes convenues (1955) se fondent sur les postulats suivants:

- (a) que l'industrie du chemin de fer au Canada est une industrie malade;
- (b) que cette maladie peut être attribuée à la force grandissante de l'industrie du camionnage— qu'on accuse de transporter de plus en plus la marchandise autrefois transportée par les chemins de fer;
- (c) que si l'on accordait aux chemins de fer entière liberté de négocier des taxes convenues, ils pourraient reprendre le marché perdu qu'ils prétendent essentiel au bien-être de l'industrie en général.

On prétend en effet que la diminution du trafic-marchandise par rail, du trafic qui est sujet à la concurrence du transport motorisé, est la principale cause du malaise actuel de l'industrie du chemin de fer.

Cependant, il peut être démontré d'une façon concluante que ces marchandises qui, de fait, sont transportées concurremment par le rail et la route ne forment qu'une bien petite proportion du trafic des chemins de fer. On peut aussi démontrer que le malaise financier des chemins de fer a été causé par des éléments qui n'ont peu ou rien à voir à la concurrence du camionnage.

Le tableau de l'Appendice E contient une compilation du tonnage payant des chemins de fer Nationaux du Canada et du Pacifique-Canadien, pour les années 1950 à 1954 inclusivement, établie par groupes de produits. Dans les rapports des deux sociétés ferroviaires, les définitions de ces grandes classes de produits sont identiques; on peut donc additionner le tonnage payant de ces deux réseaux pour en arriver à la somme totale.

L'importance relative des groupes de produits par rapport au total du transport ferroviaire est indiquée au tableau suivant par pourcentage:

Volume du transport par groupes de produits  
Source: Rapports annuels du N.-C. et du P.-C.

Groupes de produits	Pourcentage du transport
	Moyenne pour 1950-1954
(1) Produits agricoles . . . . .	21.4
(2) Produits du bétail . . . . .	1.2
(3) Produits miniers . . . . .	34.7
(4) Produits forestiers . . . . .	12.2
(5) Produits manufacturés et divers . . . . .	30.5
Total . . . . .	100.0

L'industrie du camionnage, généralement parlant, ne fait pas de concurrence aux chemins de fer pour le transport des groupes 1, 3 et 4. Ces marchandises transportées en vrac ne se prêtent pas au transport sur longues distances dans des camions, sauf pour certains services spéciaux relatifs au transport frigorifique de produits agricoles périssables et à l'exploitation de nos forêts canadiennes.

Les produits les plus importants des nombreuses marchandises transportées en vrac sont les suivants:

Groupe 1: tous les grains, farines et autres produits de minoterie;

Groupe 3: tous les charbons, minerais et concentrés, la pierre, le sable et le gravier;

Groupe 4: le bois de pulpe, le bois de construction et de charpente.

Si ces produits sont transportés en quantités appréciables dans des camions, ce n'est que sur de courtes distances et de certains endroits difficiles d'accès pour le consommateur ou le fabricant, là où il n'y a pas d'autre mode de transport. Et alternativement, le camionneur accomplit un service de transport entre la ferme, la mine, la carrière ou la forêt et la gare de chemin de fer voisine. Dans ces cas, il apporte des affaires aux chemins de fer au lieu de lui en enlever. Au plus fort de la discussion, on devrait se rappeler que dans plusieurs sphères de leur exploitation, le rail et la route se complètent l'un l'autre au lieu de se faire concurrence, chacun accomplissant les fonctions pour lesquelles il est le mieux équipé au point de vue technique. Les marchandises transportées en vrac qui ne sont pas sujettes à la concurrence s'élèvent à 68.3 p. 100, ou à plus des deux tiers, de toutes les marchandises transportées par chemin de fer.

Le groupe 2, celui des produits du bétail, est plutôt négligeable à cause de son peu d'importance relative (1.2 p. 100 du volume total).

Il nous faut chercher dans le groupe 5, celui des produits manufacturés et divers, ce transport de fret, parfois appelé la crème du trafic, assujéti à une concurrence intense, qui aurait apparemment causé des embarras financiers aux chemins de fer.

M. C. D. Edsforth, directeur général adjoint du trafic du Pacifique-Canadien, s'est exprimé ainsi dans son témoignage devant la Commission royale des taxes convenues, le 3 novembre 1954 (rapport de la Commission royale, page 12):

M. SPENCE: Y a-t-il eu une diminution de recettes importante relativement à une catégorie particulière du trafic ferroviaire?

M. EDSFORTH: Oui. Il y a eu une diminution de recettes passablement importante sur le transport des grains et de leurs produits dans tout le Canada, tant dans l'Est que dans l'Ouest. Nos recettes provenant du transport des objets manufacturés ont aussi subi une diminution très sensible.

M. SPENCE: En effet, mais les produits manufacturés sont-ils une catégorie sujette à la concurrence?

M. EDSFORTH: A un très haut point. Je dirais peut-être que c'est la catégorie la plus sujette à concurrence. C'est ce que nous avons constaté jusqu'ici.

Le groupe 5, tel que défini par les deux chemins de fer, embrasse une grande variété de produits. On peut distinguer dans le groupe certains produits qui définitivement ne sont pas transportés par camions dans une large mesure pour les mêmes raisons qui s'appliquent aux produits des groupes 1, 3 et 4.

On trouve, entre autres, des produits typiques qui sont transportés par chemins de fer, comme le fer (gueuse ou bloom); rails et des attaches; des barres, des feuilles ou des tuyaux de fer ou d'acier; du ciment; de la brique et de la pierre artificielle; de la chaux et du plâtre; du bois de pulpe, etc. Ces produits représentent à eux seuls environ un cinquième du tonnage payant du groupe 5.

Il y a aussi l'essence, le pétrole et les produits pétroliers qui représentent un autre cinquième du tonnage payant du groupe 5. Les entreprises de camionnage dans l'Ouest transportent une certaine partie du pétrole des raffineries, mais elles servent surtout les consommateurs ou les distributeurs des environs. De cette façon, en somme, elles ne concurrencent pas les chemins de fer sur de très longs parcours. Le volume des produits pétroliers transportés par camions est insignifiant par rapport à l'énorme quantité expédiée par les vrais compétiteurs des chemins de fer dans ce domaine particulier: les pipe-lines. Ce point a été clairement établi dans les témoignages rendus par les chemins de fer.\* De plus, les compagnies de pétrole transportent elles-mêmes leurs produits dans une large proportion au moyen de flottes de camions-citernes.

On peut donc conclure que le tonnage payant des chemins de fer qui peut être atteint dans une certaine mesure par la concurrence de l'industrie du camionnage ne forme qu'une petite proportion de l'ensemble du transport par rail. C'est une partie considérablement plus petite que les 30.5 p. 100 du transport total des chemins de fer qui représentent le groupe "Produits manufacturés et divers", vu que ce pourcentage est le total de tout le groupe, dont il faut éliminer le transport non concurrencé par les camionneurs.

Nous sommes d'avis qu'un calcul assez juste indiquerait que les camionneurs canadiens font concurrence aux chemins de fer dans une proportion de 15 à 20 p. 100 de tout le volume de tonnage payant. Par contre, les chemins de fer font concurrence à l'industrie du camionnage dans presque tous les domaines de son activité . . . non seulement sur une base de transport "rail vs route", mais aussi au moyen d'entreprises de transport routier appartenant aux chemins de fer.

Même en admettant que la concurrence du camion varie entre 15 p. 100 et 20 p. 100 du transport par chemin de fer, cela a-t-il réellement eu un effet préjudiciable? L'expérience des quelques dernières années justifie-t-elle l'opinion des chemins de fer à l'effet que la concurrence de l'industrie du camionnage a été responsable de leur impasse financière?

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Il est une heure, monsieur le président.

Le PRÉSIDENT: Nous avons décidé d'aller jusqu'à la fin de la partie IV. Le témoin n'a plus que trois pages à lire. Veuillez continuer, monsieur Magee.

Le TÉMOIN: Nous rappelant que la concurrence du camion est limitée à une très petite partie du domaine du transport des chemins de fer, examinons les différentes sphères d'exploitation des chemins de fer de 1950 à 1954 inclusivement. Toutes les données employées et les déclarations citées ci-après sont puisées dans les rapports annuels des chemins de fer Nationaux du Canada et du Pacifique-Canadien pour ces années. En plus, on a employé une classification des tendances de la production du grain publiée par le bureau fédéral de la Statistique.

\*Le rapport annuel du N.-C. de 1951 déclare: "Une diminution importante dans le tonnage de la houille grasse des niveaux extraordinaires de 1950 était en partie attribuable à une tendance continue vers son remplacement par l'huile de chauffage pour fins industrielles. Les seules autres diminutions importantes de tonnage se sont produites dans le cas du pétrole brut . . . par suite de son transport par les pipe-lines."

Le maintien de cette tendance se manifeste dans le rapport annuel du N.-C. de 1953: "Les envois de charbon ont été atteints par . . . la tendance continue, chez les consommateurs industriels et domestiques, de le remplacer par le pétrole et l'essence."

Revenons à l'Appendice E qui montre le tonnage payant par marchandises du N.-C. et du P.-C. de 1950 à 1954. Regardant d'abord les totaux de trafic année par année, nous voyons que le volume transporté a grimpé rapidement de 135 millions de tonnes en 1950 à 150 millions de tonnes en 1951. Il a alors continué de monter lentement jusqu'à un sommet de 152 millions de tonnes en 1952, ce qui représente un maximum unique pour les articles transportés par les deux sociétés ferroviaires canadiennes. De 1952 à 1953, le volume du trafic a considérablement diminué à 133.5 millions de tonnes. Ainsi, durant une période de prospérité, de progrès et d'augmentation de production dans tout le Canada, les chemins de fer ont transporté un tonnage moins élevé à la fin qu'au début de cette période quinquennale.

Mais quelles étaient les vraies raisons de ces variations et du déclin éventuel du trafic? D'après les chiffres donnés à l'Appendice E, des moyennes annuelles pour la période ont été établies. Basées sur ces moyennes, les tendances du volume du transport pour les groupes de marchandises sont indiquées en pourcentage dans le tableau suivant:

*Tendances du volume du transport N.-C. et P.-C., 1950-1954*

Pourcentages de tonnage payant par marchandises

(Source: Rapports annuels du N.-C. et du P.-C.)

Groupes	1950	1951	1952	1953	1954	Moyennes
						annuelles 1950-1954 %
(1) Produits agricoles. . . . .	77.4	99.8	119.7	115.5	87.7	100
(2) Produits du bétail . . . . .	114.1	106.3	93.3	94.3	92.1	100
(3) Produits miniers	103.7	102.5	100.1	97.2	96.4	100
(4) Produits forestiers. . . . .	91.0	121.6	109.2	90.4	87.8	100
(5) Produits manuf. & div. . . . .	95.8	104.2	101.7	102.3	96.0	100
Total, toutes marchandises	94.4	104.9	108.1	101.7	93.2	100

Il saute aux yeux que les produits agricoles indiquent les plus grandes variations, s'élevant jusqu'à 42 p. 100 de la pire année, 1950, à un sommet en 1952, pour retomber à 12 p. 100 au-dessous de la moyenne en 1954. Les produits forestiers manifestent une tendance semblable, bien qu'ici la meilleure année soit 1951 et que le minimum soit atteint en 1954. Les produits miniers, d'un autre côté, accusent une diminution constante et lente, à partir d'un sommet de 3.7 p. 100 au-dessus de la moyenne en 1950 à 3.6 p. 100 au-dessous de la moyenne en 1954. Tel qu'il a été souligné auparavant, c'est la chute dans la consommation du charbon qui a atteint le transport des produits miniers.

Ces quatre groupes de marchandises représentent environ 70 p. 100 de tout le tonnage des chemins de fer. Ce n'est donc pas surprenant si la tendance du transport de toutes ces marchandises prises ensemble est modelée et déterminée par ces groupes de marchandises, plutôt que par le groupe 5. En fait, le volume des produits manufacturés et divers transporté par les chemins de fer ne varie que très peu au cours de ces années. Cela est particulièrement remarquable,

vu les grandes variations dans le volume du fer et de l'acier qui forme une partie importante du groupe 5. Ces variations marquées,—le transport du fer et de l'acier s'est écarté de la ligne moyenne de la tendance par plus de 30 p. 100 pendant la période à l'étude,—n'ont rien de surprenant, car l'industrie du fer et de l'acier a été souvent marquée de périodes d'abondance et de disette. N'importe quel statisticien trouverait difficile d'admettre l'argument à l'effet qu'une concurrence intense du camionnage a progressivement ruiné les chemins de fer, quand on constate ces faibles variations de 4 p. 100, plus ou moins. C'est malheureusement pour la cause des chemins de fer que la tendance du tonnage comprenant les produits manufacturés n'a pas conduit,—quoique lentement,—directement et avec persistance à un désastre, mais qu'elle ait plutôt manifesté des variations au-dessus de la moyenne en 1951, 1952 et 1953, juste au moment où la concurrence du camionnage faisait, prétend-on, tant de tort aux chemins de fer en ce qui a trait à cette partie du transport au pays.

Si les produits du groupe 5 avaient accusé la même diminution constante pendant toute la période, comme par exemple les produits miniers, il y aurait peut-être eu alors raison de croire que les camionneurs empiétaient considérablement sur le transport par chemins de fer.

Prenant tous les facteurs en considération, il est plus que probable que les variations dans les récoltes de grain et la situation du marché mondial, qui déterminent en grande partie l'emploi des services des chemins de fer, soient principalement responsables des fluctuations du volume de transport. Cette opinion peut être appuyée aussi par une comparaison des indices de la production du grain et du transport de toutes marchandises, indiquée au tableau suivant.

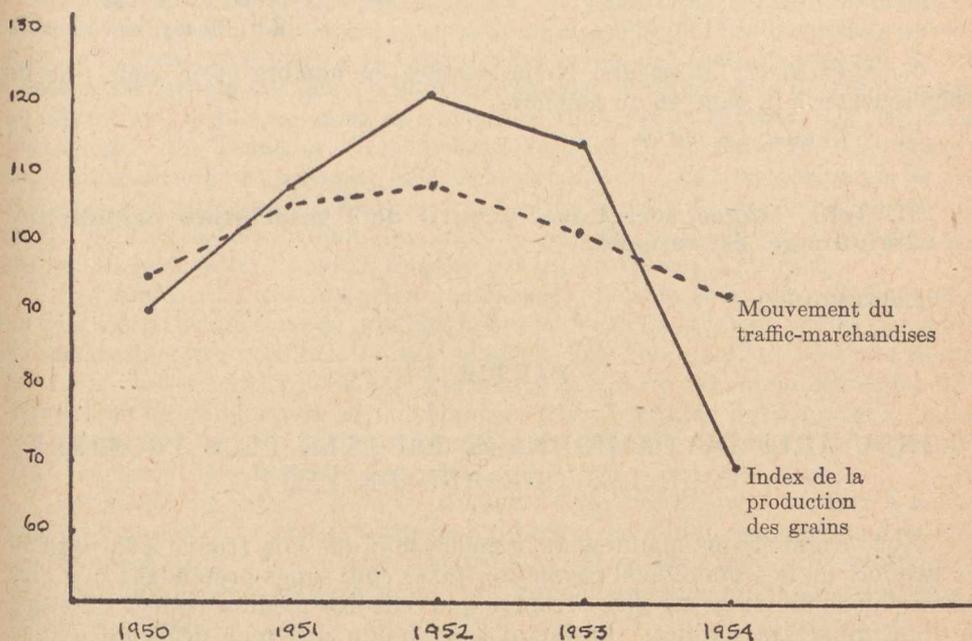
## TENDANCES DE LA PRODUCTION—GRAINS

Canada 1950-1954

Sources: Bureau fédéral de la Statistique; Rapports annuels du N.-C. et du P.-C.

Année	Production des grains millions de boisseaux	Production du grain		Transport (toutes marchandises)
		Indice	Moyenne annuelle 1950-1954—100	
1950.....	1,163	90.4		94.4
1951.....	1,401	108.9		104.9
1952.....	1,567	121.9		108.1
1953.....	1,408	109.5		101.7
1954.....	893	69.4		93.2
Total 1950-1954.	6,432			
Moyenne annuelle (1950-1954)...	1,286	100.0		100.0

Le rapport entre la production du grain et la tendance du volume annuel du trafic ferroviaire est illustré dans le graphique suivant :



Le PRÉSIDENT: Nous continuerons à 2 h. 30 cet après-midi, dans cette salle.

M. BARNETT: A quelle heure, dites-vous? Nous ne comprenons rien dans ce coin-ci.

Le PRÉSIDENT: A deux heures trente.

## SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

le 28 JUIN 1955,  
2 h. 30 de l'après-midi.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, Nous sommes en nombre et je vous prie de vous reporter à la page 48 du mémoire.

M. CAVERS: La partie V.

**M. John Magee, secrétaire exécutif de l'Association canadienne du camionnage, est rappelé:**

Le TÉMOIN:

## PARTIE V

L'INDUSTRIE DU CAMIONNAGE EST-ELLE PLUS PROSPÈRE  
QUE LES CHEMINS DE FER ?

Nous examinerons maintenant la conclusion que l'on trouve à la page 36 du rapport de la Commission royale des taxes convenues prétendant que l'industrie du camionnage est plus prospère que celle des chemins de fer. Il s'agit là d'un important verdict. Le fait d'avoir rendu une telle décision indique que la Commission y attachait de l'importance. Nous croyons que cette conclusion est importante parce qu'elle a très probablement influé sur l'opinion de la Commission quant à la façon radicale de modifier l'armature des taxes convenues en faveur des chemins de fer.

Nous croyons que la conclusion de la Commission à l'effet que l'industrie du camionnage est plus prospère que l'industrie des chemins de fer est fausse.

Remarquons que, bien que presque toute la marchandise transportée par les entrepreneurs de camionnage soit sujette à la concurrence des chemins de fer, une proportion beaucoup plus petite du trafic des chemins de fer fait l'objet de la compétition de l'industrie du camionnage, il en résulte pour cette dernière une situation désavantageuse. Même si la ligne de conduite des chemins de fer en matière de taux de concurrence ne sert pas à améliorer leur situation financière, même si elle n'apporte que des pertes, ces pertes ne forment qu'une partie de toutes leurs opérations financières, et elles pourraient être compensées par les revenus provenant d'un autre trafic.

Pour déterminer le pouvoir de l'industrie du camionnage de résister au régime de taxes convenues proposé dans la mesure législative qui est maintenant devant ce Comité, les éléments suivants doivent être considérés:

- (i) L'importance de l'entreprise de camionnage;
- (ii) La marge de profit actuelle d'une entreprise de camionnage moyenne;
- (iii) La situation de l'industrie du camionnage par comparaison aux chemins de fer concernant les sources de capital.

Une analyse économique de l'industrie du camionnage est rendue difficile à cause du peu de données et du fait que les statistiques de l'industrie du

camionnage ne sont publiées qu'à des intervalles de deux ans. Par exemple, les derniers chiffres publiés par le bureau fédéral de la Statistique datent de 1952.\*

Avant de faire cette analyse, nous devrions mentionner que les seules autres données statistiques relatives à la situation financière de l'industrie du camionnage qui furent présentées à la Commission royale des taxes convenues, ce fut l'aperçu statistique des deux premières enquêtes sur l'industrie du camionnage au Manitoba, publié au mois de novembre 1954 par la division des Finances publiques et du Transport, du bureau fédéral de la Statistique. Cet aperçu est annexé au présent mémoire comme appendice F. La majeure partie de ces statistiques représente les résultats de l'enquête relative aux mouvements de sortie et d'entrée des camions pendant la période de l'enquête. Malgré leur utilité, elles ne jettent aucune lumière sur les problèmes à l'étude.

Les seules données financières contenues dans le sommaire de l'enquête au Manitoba, et qui ont été publiées jusqu'ici, sont les recettes brutes par mille d'exploitation, par véhicule et par semaine, par tonne-mille. Comme ni les données relatives aux frais d'exploitation ni la valeur des immobilisations des entreprises de camionnage sont comprises dans l'enquête du Manitoba, il est impossible de tirer des conclusions concernant le profit que ces exploitants peuvent réaliser et leur capacité financière.

Le Manitoba fut choisi par le Bureau à titre d'essai, sous une forme modifiée, en vue d'établir des statistiques nationales sur l'industrie du camionnage. Les données de l'enquête, étant limitées au Manitoba, sont trop restreintes dans leur application géographique pour donner une idée de la situation générale au Canada.

Nous nous sommes un peu attardés sur ce point, monsieur le président, parce que c'était un document que l'Association avait soumis à la Commission royale au sujet des résultats d'exploitation de l'industrie du camionnage.

Les statistiques employées ici sont basées sur la publication du bureau fédéral de la Statistique "Voiturage motorisé—marchandises et voyageurs" pour l'année 1952. Elles n'ont été publiées qu'à la fin d'avril 1955.

Je désire maintenant faire remarquer, monsieur le président, qu'aucun de ces commentaires concernant le retard du Bureau à fournir des chiffres n'a pour but de le critiquer. Le problème d'obtenir des rapports de 15,000 entrepreneurs de camionnage est fort difficile et, en fait, le Bureau inaugure actuellement un nouveau système d'échantillonnage statistique à la suite de la réussite de cette enquête du Manitoba que nous avons mentionnée, et l'Association canadienne du camionnage de même que toutes les associations de camionnage provinciales collaborent avec le Bureau en vue de faire un succès du nouveau système et de fournir à des auditions comme celle-ci des statistiques nationales complètes sur l'industrie du camionnage, statistiques qui, malheureusement, ne sont pas disponibles aujourd'hui. Au moment où les auditions de la Commission royale des taxes convenues furent tenues, le rapport sur le transport motorisé de 1951 était le plus récent qui existât. Le rapport de 1952 est à l'appendice G du présent mémoire. A l'appendice H, les chiffres du Bureau sur le camionnage de louage, pour les trois ans de 1950 à 1952 inclusivement, sont employés pour faciliter les comparaisons.

\*La division des finances publiques et du transport du bureau de la Statistique, de concert avec l'Association canadienne du camionnage et les associations provinciales de transport, est à organiser un programme national de données statistiques à l'intention de l'industrie du camionnage. Ceci aura pour effet d'établir des statistiques complètes sur le camionnage au Canada et de les communiquer au public plus rapidement.

L'entreprise moyenne de camionnage est relativement petite. Selon les chiffres de l'Appendice I, publiés par le bureau fédéral de la Statistique, le revenu brut moyen d'une entreprise de camionnage était de \$44,327 en 1952 ou, pour le groupe I des voituriers,—une désignation du B.F.S. couvrant les voituriers réalisant des revenus bruts de \$20,000 ou plus,—le revenu brut moyen en 1952 était de \$156,393, tandis que les chemins de fer réalisaient un revenu brut moyen de \$38,925,223. Les revenus bruts du N.-C. pour le trafic-marchandise seulement étaient de \$528,128,689 en 1952; ceux du P.-C. pour la même année s'élevaient à la somme de \$378,283,779.

La moyenne du revenu net d'une entreprise de camionnage en 1952 était de \$1,945 (*voir Appendice I*). Ce chiffre tient compte de la rémunération des propriétaires qui travaillent, i.e. leurs traitements pour remplir la fonction de gérant, et dans plusieurs cas leurs salaires pour conduire les camions. Pour évaluer cette rémunération, nous nous fondons sur les chiffres de \$2,279 du B.F.S. comme moyenne, ce qui est loin d'être exagéré. Nous avons divisé la rémunération globale par le nombre d'entrepreneurs.

Pour obtenir un indice des profits réels des deux industries, les revenus nets d'exploitation sont comparés aux profits bruts, façon de procéder beaucoup plus logique que les profits comparés au capital investi.

En voici les raisons:

1. Selon la théorie économique généralement acceptée, les profits constituent une rémunération pour les risques encourus dans les différentes sphères de la production. Le chiffre d'affaires ou les profits bruts constituent un bien meilleur indice de l'ampleur des risques d'affaires encourus que les placements effectués.

2. Les structures des capitaux des deux industries ne sont pas comparables. Les placements actuels des chemins de fer sont dans une large mesure un héritage du passé, représentant des exploits et des erreurs. Il n'y a pas de doute que si les chemins de fer recommençaient aujourd'hui à neuf, la structure de leur capital, le volume et le sens de leurs placements seraient différents.

3. La seule valeur réelle d'un placement est son aptitude à produire un revenu. Tout placement effectué dans un passé historique et qui ne rapporte aucun profit, selon le principe qui dit que ce qui est passé ne revient plus, ne peut pas être considéré comme une cause déterminante du pouvoir actuel d'une industrie de réaliser des profits. Comparer les revenus nets d'exploitation aux profits bruts sert à éviter cette erreur.

Le revenu net d'exploitation des chemins de fer en 1952 était de \$81,299,375, soit 7.3 p. 100 de leurs profits bruts. Cette évaluation est quelque peu conservatrice, car elle assigne toutes les dépenses de frais généraux des compagnies de chemins de fer à l'exploitation du rail seulement. Ce profit de 7.3 p. 100 calculé sur les recettes brutes contraste avec le profit de 4.4 p. 100 pour l'industrie du camionnage. (Les chiffres complets sont donnés à l'Appendice I et l'Appendice J.)

Le taux de rendement des chemins de fer a diminué depuis 1952; il n'y a aucune raison de supposer, toutefois, que l'industrie du camionnage, qui aujourd'hui est soumise aux mêmes conditions économiques générales, a pu maintenir en 1954 le même taux de rendement qu'en 1952.

Aucune statistique d'ordre financier sur l'industrie du camionnage n'a été publiée depuis 1952, ainsi que nous l'avons déjà souligné. Cependant, si

on accepte les ventes privées de nouveaux camions commerciaux comme un indice de la prospérité de l'industrie du camionnage, la situation s'est considérablement aggravée.

Les chiffres suivants relatifs aux ventes de détail des nouveaux véhicules commerciaux sont fournis par les statistiques de la Banque du Canada en mars 1953 (p. 86):

Année	Ventes de véhicules commerciaux	
		Ventes de détail en milliers
1952.....		108.7
1953.....		103.4
1954.....		72.0

Il est à noter que la diminution dans les ventes de détail des nouveaux véhicules commerciaux depuis 1952 s'élève à 33 p. 100.

Dans une étude intitulée: Une analyse du marché des véhicules commerciaux et des tracteurs de ferme, 1954-1960\* le bureau de l'économie de la *Du Pont Company of Canada Ltd.* adopte la conclusion suivante:

Cependant, il y a des signes que la concurrence commence à se stabiliser dans l'industrie du transport. De récents rapports à l'effet que les chemins de fer réduisent leurs taux sur certains produits afin de reprendre les clients qui leur ont été enlevés par l'industrie du camionnage, et la nouvelle technique au moyen de laquelle les chargements de remorques sont transportés par rail sur de longues distances laisse prévoir que la concurrence unilatérale est sur le point d'avoir vécu. De plus, le matériel roulant dans notre pays se modernise rapidement, les voitures à traction animale ont pratiquement disparu de nos routes, et l'industrie du camionnage semble avoir pénétré dans presque toutes les catégories de marchandises qu'elle peut transporter économiquement. Il appert donc que l'infiltration qui a été un facteur dynamique qui a contribué au progrès de l'industrie du camionnage perdra de son importance au cours des prochaines années.

L'analyse précitée indique que les deux facteurs qui ont grandement contribué à l'augmentation rapide du nombre de propriétaires de véhicules commerciaux au cours de la dernière décennie, savoir le progrès de l'économie et de l'infiltration sur le marché, ne se manifesteront pas au même degré pendant le reste de la présente décennie.

On peut juger de l'aptitude d'une industrie à faire face à une forte concurrence d'après la structure de sa dette. A cet égard, l'industrie du camionnage est extrêmement vulnérable. La Banque du Canada\*\* fournit les chiffres suivants sur le pourcentage des ventes de véhicules commerciaux financées par les établissements de crédit:

Année.	Pourcentage des ventes financées
1952.....	43.9
1953.....	42.2
1954.....	38.9

\*Publiée au mois d'octobre 1954.

\*\*Aperçu statistique du mois de mars 1955, p. 86.

Le pourcentage réel du matériel financé à court terme, à des taux d'intérêt élevés, est probablement beaucoup plus haut. Les chiffres cités ci-dessus ne comprennent pas les prêts des banques, les prêts consentis par les établissements de prêts, les prêts personnels, les hypothèques sur biens meubles, etc. De cette façon, on peut voir qu'un fléchissement, ou un sérieux revers, dans les affaires de l'industrie du camionnage, non seulement nuirait à la solvabilité des petits entrepreneurs, mais aussi atteindrait fortement les institutions de crédit, et, dans une large mesure, les fabricants de véhicules-moteurs. De même que certains industriels (par exemple, la *International Harvester Company of Canada Limited*) ont subi des revers à cause de la diminution dans la demande de matériel agricole, ainsi les conséquences de la diminution des entrepreneurs dans l'industrie du camionnage dépasseront l'industrie elle-même.

Cette vulnérabilité financière de l'industrie du camionnage causée par le taux élevé de l'intérêt sur les prêts à court terme contraste avec la position enviable des chemins de fer en ce qui concerne le financement des dettes. Pour donner un exemple: le 31 mars 1955, la dette des chemins de fer Nationaux du Canada garantie par le gouvernement s'élevait à 910.5 millions de dollars, dette entièrement à long terme et à un taux d'intérêt relativement bas. Toutes les valeurs émises à compter de 1950 pour financer l'achat de nouveau matériel et l'amélioration portent un taux d'intérêt inférieur à 3 p. 100.\*

Les conclusions suivantes découlent naturellement de l'examen de la situation respective de l'industrie du camionnage et des chemins de fer:

1. Vu leur importance moins grande et le volume moins élevé de leurs recettes, les entreprises de camionnage n'auraient pu avoir qu'une occasion limitée d'accumuler les réserves qui auraient pu les aider à traverser facilement les périodes forcées de rajustements.

2. La marge de profit de l'industrie du camionnage par rapport au chiffre d'affaires n'est pas plus grande, mais plus petite que celle des chemins de fer.

3. A cause de la structure de ses obligations, l'industrie du camionnage est une industrie très vulnérable. L'intérêt payé sur les capitaux empruntés pour financer l'achat et l'amélioration du matériel est plus élevé que dans la plupart des autres industries, alors que les chemins de fer, à cause de leur importance, et aussi dans le cas des chemins de fer Nationaux du Canada, vu les garanties du gouvernement, peuvent obtenir des prêts à long terme et à intérêt peu élevé.

4. Un pourcentage élevé du nouveau matériel est financé par des prêts.\*\* Le paiement de ces prêts et de l'intérêt tombe donc dans la catégorie des frais généraux. Les frais généraux, quand ils sont élevés, à cause de la structure financière défavorable de l'industrie, donnent toujours le même résultat: une diminution du trafic amène une diminution plus que disproportionnée des revenus.\*\*\*

Les chemins de fer ont constamment employé l'argument que leurs frais généraux forment une grande proportion de leurs dépenses totales.

Malheureusement pour notre industrie, cet argument s'applique aussi aux entrepreneurs de camionnage.

\*Source: Aperçu statistique de la Banque du Canada pour le mois de mars 1955.

\*\*Le remplacement du matériel (camions, etc.) à des intervalles relativement courts constitue une caractéristique de l'industrie.

\*\*\*On peut noter dans ce contexte que l'industrie du camionnage n'a encore profité d'aucune aide du gouvernement pour obtenir du capital à des termes plus avantageux, aide fournie au moyen de prêts garantis aux chemins de fer Nationaux du Canada, et au moyen de la Société centrale d'hypothèques et de logement à l'égard de l'habitation, etc.

## PARTIE VI

LES EFFETS SUR L'INDUSTRIE DU CAMIONNAGE DE LA LIBERTÉ  
ABSOLUE D'ÉTABLIR DES TAXES CONVENUES

Notre examen de la situation financière de l'industrie du camionnage en regard de celle des chemins de fer, qui apparaît dans la partie précédente de ce mémoire, ne laisse aucun doute que la position financière de chaque entrepreneur individuel de camionnage est moins bonne que celle des chemins de fer. L'entrepreneur individuel de camionnage n'est pas plus prospère que les chemins de fer, mais plutôt il l'est moins.

Et maintenant, examinons soigneusement les effets possibles, sur l'industrie du camionnage, de la liberté absolue d'établir des taxes convenues. Demandons-nous si l'établissement illimité de taxes convenues libres porterait atteinte à des camionneurs individuels, dont le sort n'aurait aucun rapport avec l'intérêt public, ou s'il atteindrait de vastes groupements de camionneurs au détriment de l'intérêt public.

Comme on peut le constater en étudiant le rapport de la Commission royale des taxes convenues, celle-ci a attaché beaucoup d'importance au témoignage de M. S. W. Fairweather, vice-président des Recherches et du Développement des chemins de fer Nationaux du Canada. Dans son témoignage, M. Fairweather a souligné un aspect important de l'établissement d'un plus grand nombre de taxes convenues que celles qui sont présentement en vigueur. Son témoignage, que l'on peut trouver aux pages 1430 et 1431 (version anglaise) des témoignages de la Commission royale, était ainsi conçu :

Le COMMISSAIRE: Alors, vous semblez prévoir un très grand nombre de ces taxes convenues, si on vous accorde ce que vous demandez ?

M. FAIRWEATHER: Oui.

Le COMMISSAIRE: On nous a dit que le nombre de taxes convenues actuellement en vigueur au Royaume-Uni est considérable. J'ai oublié le nombre exact. Vous en souvenez-vous, monsieur O'Donnell ?

M. O'DONNELL: De 3,000 à 4,000, nous a dit M. Blee.

Le COMMISSAIRE: Vous prévoyez quelque chose de semblable, je suppose ?

M. FAIRWEATHER: Dans la situation qui existe au Canada, je prévois même un nombre probablement plus élevé.

Maintenant que ce point est établi,—“probablement plus” de 3,000 à 4,000 taxes convenues seront imposées si le projet de loi à l'étude est adopté,—examinons l'évolution de l'établissement des taxes convenues depuis 1938 jusqu'à maintenant. Cet examen est nécessaire pour déterminer si la nouvelle évolution,—“probablement plus” de 3,000 à 4,000 taxes convenues,—aura de grandes conséquences par comparaison à la situation actuelle.

Vers la fin de 1954, le nombre total de taxes convenues imposées par les chemins de fer depuis l'adoption de la Loi sur les transports en 1938 était de 80,—80 taxes convenues comparativement à “peut-être” plus de 3,000 à 4,000. C'est à se demander comment la Commission royale a pu déclarer (p. 37) “... qu'aucune loi ayant trait aux chemins de fer, et spécialement aucune loi du genre de celle actuellement à l'étude, ne peuvent lui causer des dommages irrémédiables (à l'industrie du camionnage)”.

Des 80 taxes convenues établies depuis 1938, 51 étaient en vigueur le 31 décembre 1954. Il y avait 202 expéditeurs intéressés et les revenus bruts des chemins de fer provenant de ces taxes convenues s'élevèrent à \$20,627,820. Un certain nombre de ces taxes convenues étaient transcontinentales, afin de faire face à la concurrence des navires transportant des produits d'autres pays à Vancouver. De cette façon, il n'y a qu'une partie de cette somme de \$20,627,820, qui fut perdue en revenus par l'industrie du camionnage. Il n'y a pas de relevé disponible relatif à la division des revenus touchant le transport de la marchandise par navire ou par camion. Une partie substantielle de cette somme de \$20,627,820, était évidemment constituée de revenus provenant du transport qui avait été enlevé au camionnage.

L'évaluation la plus élevée que nous ayons jamais vue des revenus bruts annuels de l'industrie du camionnage est celle qu'a fournie l'Association des chemins de fer du Canada. Elle fixe les revenus bruts de l'industrie du camionnage à 316 millions de dollars, soit un chiffre dépassant de plus du tiers l'évaluation annuelle de 200 millions de dollars fournie par l'Association canadienne du camionnage.

Remplacez 51 taxes convenues, ce qui procure déjà aux chemins de fer un revenu brut de \$20,627,820, par "peut-être plus" de 3,000 à 4,000 taxes convenues, et comparez ces chiffres,—selon les prédictions de M. Fairweather,—au revenu brut actuel de l'industrie du camionnage évalué à 316 millions de dollars par année, ce qui explique la présence de l'Association canadienne du camionnage devant le présent Comité pour exprimer ses craintes les plus sérieuses concernant les conséquences de cette loi.

Dans notre lettre du 31 mars adressée au ministre des Transports, William C. Norris, président de l'Association canadienne du camionnage, estimait qu'un tiers ou la moitié de l'industrie du camionnage ferait faillite à la suite de l'adoption du projet de loi—si les renseignements fournis à la Commission sont exacts. Le témoignage auquel nous songeons est celui du vice-président des Recherches et du Développement du CNR. D'après lui, la prédiction de M. Norris n'est pas exagérée; au contraire, elle constitue une estimation plutôt modérée.

Quiconque a lu le chapitre sur les taxes convenues dans le rapport de 1951 de la Commission royale Turgeon des Transports (pp. 97 à 105) a pu constater que cette prédiction de M. Norris était loin d'être exagérée.

Ce rapport est le fruit du travail de trois éminents Canadiens qui ont dirigé l'enquête la plus complète sur le problème du transport dans toute l'histoire canadienne. La Commission royale des transports a tenu des auditions pendant 138 jours, comprenant des séances régionales dans chaque province du Canada; elle a produit plus de 24,000 pages de témoignages et d'arguments; elle a reçu 143 exposés officiels; et elle a entendu 214 témoins. Le rapport de la Commission contient une analyse minutieuse et approfondie des raisons pour lesquelles la mesure législative qui, en substance, était la même que celle qui est actuellement devant ce Comité, ne devrait pas et ne pourrait pas être recommandée au gouvernement du Canada. Nous avons l'intention d'examiner en détail ces conclusions de la Commission royale Turgeon des transports. Nous croyons que la vie de l'industrie canadienne du camionnage étant en jeu, ce Comité manifesterait non seulement de l'indulgence mais aussi de l'intérêt à l'étude convenable de l'analyse que la Commission royale Turgeon des transports a conduite au sujet des conséquences, sur l'industrie du camionnage, de l'établissement d'un plus grand nombre de taxes convenues.

Qu'il soit bien compris que nous ne nous servons pas du rapport de la Commission royale Turgeon des transports pour attaquer le rapport de la Commission royale Turgeon sur des taxes convenues. Bien qu'il semble y avoir une incompatibilité fondamentale dans les conclusions, ce n'est pas là l'aspect de la situation qui nous intéresse. Nous avons déjà déclaré dans notre exposé que nous ne sommes pas ici pour attaquer le principe de la loi qui a été recommandée par la Commission royale des taxes convenues. Ce n'est qu'en vue de savoir si la protection de l'intérêt public exige des amendements dont la portée ne nuira pas au but envisagé,—“donner liberté aux chemins de fer”,— que nous poursuivons notre étude de certaines conclusions de la Commission royale des transports. En somme, quelles seront les conséquences de ce projet de loi sur l'industrie du camionnage? Quelles étaient les conclusions de la Commission royale Turgeon des transports à ce sujet?

Le rapport de la Commission royale des transports, déposé le 9 février 1951, résumait l'attitude des chemins de fer Nationaux du Canada concernant l'amendement à la loi que les chemins de fer avaient cherché à obtenir de la Commission, —amendement qui, en substance, était le même que celui qui est maintenant devant ce Comité,—dans les termes suivants (p. 101):

En conséquence, les Chemins de fer Nationaux estiment (1) qu'un contrôle rationnel et raisonnable du recours à la taxe convenue s'impose et (2) que la modification réclamée par les chemins de fer ne manquerait pas de donner à ceux-ci une arme efficace, capable d'obliger les routiers à fermer leurs portes dans ce qu'on appelle la zone de “concurrency”.

A la page 105 du rapport de la Commission royale des transports, les vues de la Commission sont résumées comme il suit:

La question qui se pose à la Commission royale est simplement celle-ci: convient-il de munir les chemins de fer d'une arme redoutable qui pourrait exercer sur le transport routier un effet d'une gravité dépassant de beaucoup le souci de “parer” à la concurrence?

Si elle était largement employée, la taxe convenue pourrait lier les expéditeurs aux compagnies ferroviaires durant des périodes illimitées par le moyen de conventions qui excluraient les routiers de toute participation au trafic fourni par ces expéditeurs.

Cette mesure pourrait bien étouffer l'expansion d'un mode de transport qui peut être d'une grande valeur pour le commerce du pays. A deux reprises le transport routier a démontré sa valeur au pays en ces dernières années: d'abord au cours de la dernière guerre, puis durant la récente grève des chemins de fer. Toute arme susceptible de menacer gravement l'industrie routière ou d'en provoquer l'élimination doit faire l'objet de fortes restrictions.

Il ne faut jamais oublier qu'en dépit de la réglementation de leurs tarifs, les chemins de fer jouissent d'une grande liberté en ce qui regarde les tarifs de concurrence, et il ne faut pas trop porter atteinte à cette liberté. Le but à atteindre est de permettre au rail de parer à la concurrence, non pas de la détruire ni de l'éliminer.

Le danger que présente la modification projetée réside dans le pouvoir qu'elle accorde d'étouffer la concurrence. Dans sa forme actuelle, la loi accorde aux sociétés ferroviaires un pouvoir extraordinaire (pouvoir qui n'a pas été conféré aux chemins de fer américains), et c'est là une prérogative qu'il ne faut pas étendre davantage.

Vient ensuite le paragraphe des "Conclusions" à la page 105 du rapport de 1951. La conclusion n° 3 est reproduite à la page 35 du rapport de la Commission royale des taxes convenues. Cette conclusion est, en effet, la seule qui soit citée dans le rapport de 1955. Elle se lit comme suit:

La loi actuelle n'a pas encore été sérieusement mise à l'épreuve. Le projet de loi a été présenté en 1937 et adopté en 1938, alors que les conditions économiques étaient bien différentes de ce qu'elles sont aujourd'hui. Vinrent ensuite la guerre et la "fixation" des tarifs jusqu'au 15 septembre 1947. Depuis lors, le pays a joui d'une période de prospérité économique relative qui a peut-être rendu inutile un emploi étendu de la taxe convenue.

Mais les conclusions n° 1 et 2 du rapport de 1951 ne doivent pas tomber dans l'oubli, car elles sont d'une extrême importance pour l'étude de ce que pense la Commission royale des transports des conséquences des taxes convenues sur les concurrents des chemins de fer. Jetons un coup d'œil sur ces conclusions. La conclusion n° 1 se lit comme suit:

L'un des grands principes régissant l'établissement des tarifs ferroviaires est qu'une compagnie de chemins de fer doit exiger les mêmes taxes pour services égaux. En autorisant l'adoption d'une taxe convenue, le Parlement a fait exception à ce principe afin de permettre aux chemins de fer de parer à la concurrence non réglementée des camions. Néanmoins, lors de l'adoption des dispositions de la Partie V de la Loi des transports, les législateurs ont pris grand soin d'entourer ce pouvoir extraordinaire de restrictions visant à empêcher un mauvais usage des taxes convenues.

La conclusion numéro 2 se lit comme suit:

Il semble évident que le Parlement n'entendait pas donner aux taxes convenues la force d'une arme capable de détruire ou d'éliminer la concurrence, mais plutôt de permettre aux chemins de fer de parer à cette concurrence. Cette intention apparaît clairement à la lecture de l'article 35 (1) que voici:

"... et cette dernière (la Commission) ne doit pas l'approuver si, à son avis, le but à atteindre en concluant la convention, eu égard à toutes les circonstances, peut être atteint convenablement au moyen d'un tarif de taxes, spécial ou de concurrence, prévu par la Loi sur les chemins de fer ou la présente loi."

Il ne peut y avoir l'ombre d'un doute que la Commission royale des transports, à la suite de ses longues auditions en 1949 et 1950, et après avoir conduit une enquête privée sur la situation, a conclu que la conséquence d'un système plus libre d'établir des taxes convenues pourrait conduire à la destruction ou à l'élimination de l'industrie du camionnage: "Toute arme qui pourrait sérieusement mettre en danger l'industrie du camionnage ou causer son élimination doit être surveillée très étroitement"; "Le but consiste à permettre aux chemins de fer de faire face à la concurrence, et non pas de la détruire ou de l'éliminer"; "Il semble évident que le Parlement n'entendait pas donner aux taxes convenues la force d'une arme capable de détruire ou d'éliminer la concurrence, mais plutôt de permettre aux chemins de fer de parer à la concurrence". A trois reprises sur une seule page du rapport de 1951, la Commission royale des transports fait résonner ces avertissements sur les répercussions pour les compétiteurs des chemins de fer du projet de loi qui, en substance, était le même que celui qui

est actuellement devant votre Comité. Et notons bien ces mots: "Le danger que présente la modification projetée réside dans le pouvoir qu'elle accorde d'étouffer la concurrence".

Il faut noter de plus que la Commission royale des transports, en outre de sa façon d'envisager le pouvoir qui serait placé entre les mains des chemins de fer en vertu de la mesure législative actuellement soumise à votre Comité, considérerait que la présente législation sur les taxes convenues accordait aux chemins de fer des pouvoirs de concurrence extraordinaires. A la page 103 du rapport de 1951, on trouve la déclaration suivante: "Ce point soulève la question de savoir s'il conviendrait de simplifier les formalités, vu le caractère extraordinaire du pouvoir accordé aux chemins de fer". Six lignes plus loin, après avoir décrit la présente mesure législative sur les taxes convenues, la Commission royale sur les transports déclare: "Cette procédure extraordinaire doit être accompagnée de la publicité et des garanties requises par la Loi sur les transports." Et à la page 105, "Dans sa forme actuelle, la loi accorde aux sociétés ferroviaires un pouvoir extraordinaire. . ."

## PARTIE VII

### LE BILL 449

#### AMENDEMENTS PROPOSÉS PAR L'ASSOCIATION CANADIENNE DU CAMIONNAGE

Pour employer les mots de la Commission royale des transports, "une arme extraordinaire" est sur le point d'être placée entre les mains des chemins de fer en vertu de la mesure législative qui est actuellement devant vous. C'est une arme dont le danger "réside dans le pouvoir qu'elle donnerait d'étouffer la concurrence"—encore les mots de la Commission royale des transports. C'est "une arme extraordinaire qui pourrait exercer sur le transport routier un effet d'une gravité dépassant le souci de parer à la concurrence." Cette arme, selon les témoignages présentés par les chemins de fer devant la Commission royale des taxes convenues, sera utilisée, quand la mesure législative projetée aura été adoptée, à un rythme qui mettra en vigueur probablement plus de 3,000 à 4,000 taxes convenues au lieu des 80 établies de 1938 à la fin de 1954. Nous sommes respectueusement d'avis qu'il n'y a aucune disposition dans les amendements proposés à la Loi sur les transports qui protège l'intérêt public au cas où 3,000 à 4,000 taxes convenues contribueraient à la destruction ou à l'élimination de l'industrie du transport.

L'Association canadienne du camionnage est d'avis qu'il est d'une importance vitale pour elle et, ce qui est plus important, pour l'intérêt public, qu'on insère, dans le paragraphe (1) de l'article 33 projeté, le droit statutaire pour tout routier, ou pour l'Association de ces routiers de se plaindre au ministre que la taxe convenue cause une disparité injuste ou place leurs affaires dans une situation désavantageuse. Conformément aux dispositions du paragraphe (1) de l'article 33 de l'amendement qui est devant vous, le ministre peut alors, s'il est convaincu que, dans l'intérêt du public, la plainte devrait faire l'objet d'une enquête, la déférer à la Commission des transports aux fins d'enquête. Si la Commission, après audition, constate que la taxe convenue a, sur les affaires du plaignant, un effet peu désirable dans l'intérêt du public, elle peut alors ordonner de modifier ou d'annuler la taxe convenue dont on se plaint, ou rendre telle autre ordonnance qu'elle estime appropriée aux circonstances.

On dira peut-être: Le ministre des Transports est un homme bien occupé et l'Association canadienne du camionnage représente 7,000 entrepreneurs;

chaque fois qu'un entrepreneur sera touché par une taxe convenue, il voudra en appeler au ministre.

L'Association canadienne du camionnage est aussi préoccupée de la responsabilité du ministre des Transports que n'importe quoi. Nous aimerions mieux une disposition dans la loi qui enlèverait de ses épaules la responsabilité d'avoir à étudier un appel porté par un entrepreneur contre une taxe convenue. Mais, nous n'avons pas l'intention de faire une demande au Comité dans ce sens-là. Si nous proposons que l'appel soit fait directement à la Commission des transports, on pourrait nous accuser d'essayer de diminuer la liberté que la Commission royale des taxes convenues tient à donner aux chemins de fer. La Commission recommande que cette liberté soit assurée en éliminant la présente condition qu'une objection à un contrat de taxe convenue faite par un expéditeur ou un voiturier (pas par un voiturier par camion, actuellement) soit l'objet d'une audition par la Commission des transports. Selon la loi actuelle, une plainte est portée directement à la Commission, en vertu du paragraphe (7) de l'article 32. La Commission, à la suite de cette plainte, formulée par un expéditeur, ou par tout corps représentatif d'expéditeurs, ou tout voiturier, décide si la taxe convenue doit être approuvée. Tel que recommandé par la Commission, cette disposition de l'article 32 doit disparaître. De cette façon, comme partie du procédé pour libérer les chemins de fer, la seule audition de la Commission des transports aura lieu sur renvoi par le ministre des Transports, en vertu du paragraphe (1) de l'article 33, disposition qui a toujours été dans la Loi sur les transports. Comme le souligne le rapport de la Commission royale des taxes convenues (page 48): "Aucune mesure n'a été prise en vertu de cette disposition, bien qu'elle fasse partie du statut depuis 1938."

C'est notre profond espoir qu'on ne nous opposera pas ici l'argument employé sous le règne d'un autre ministre des Transports, savoir que c'est l'Association canadienne du camionnage qui, en 1937, a demandé que les entrepreneurs de camionnage soient exempts de la Loi sur les transports, et que si le gouvernement n'avait pas donné suite à cette recommandation dans la Loi modifiée sur les transports de 1938, les entrepreneurs de camionnage seraient protégés par la Loi et, probablement, seraient en mesure de se faire entendre à l'égard des taxes convenues des chemins de fer.

Nous croyons qu'il y a danger que l'argument suivant: "vous n'avez pas voulu être protégés par la Loi sur les transports, donc vous ne l'êtes pas" puisse être interprété affirmativement: "si vous étiez protégés par la Loi sur les transports, on pourrait alors s'occuper de vos plaintes à l'égard des taxes convenues." Il est clair comme de l'eau de roche selon le compte rendu que la raison pour laquelle l'industrie du camionnage n'a pas voulu être visée par la Loi sur les transports, c'est que la Loi initiale prévoyait la régie du transport interprovincial par le gouvernement fédéral. Pourquoi nos démarches de 1937 concernant la régie du camionnage devraient-elles être invoquées à l'égard des taxes convenues,—et ceci ne s'est pas produit sous le règne du ministre actuel,—c'est là une question dont la réponse nous échappe.

C'est un fait bien connu que l'industrie du camionnage a approuvé la régie provinciale de tout le transport routier, y compris le bill 474 du gouvernement, Loi sur le transport par véhicule à moteur, adopté l'an dernier après que le gouvernement eut annoncé sa conclusion qu'une juridiction divisée sur le transport routier ne serait pas dans l'intérêt du public. De cette façon, le camionnage interprovincial, en plus du camionnage à l'intérieur de la province, fut

soumis aux commissions provinciales de transport des provinces qui avaient demandé la régie. La régie appartient aux provinces et n'est pas divisée bien que, évidemment, la juridiction sur le camionnage extra-provincial relève du fédéral, comme l'a confirmé le Conseil privé l'an dernier.

Nous sommes sûrs qu'aucune loi n'empêche d'accorder à des camionneurs ou à des associations de camionneurs le droit de comparaître devant la Commission des Transports à l'égard d'une taxe convenue des chemins de fer, si le ministre est d'avis que le renvoi de cette plainte à la Commission est dans l'intérêt du public. Nous sommes respectueusement d'avis que si l'argument selon lequel on doit tomber sous la juridiction fédérale, pour être reconnu par la Loi sur les transports, s'appliquait à toutes les industries relativement à toutes les commissions fédérales, les fonctions de ces commissions seraient inutiles. Les régies provinciales de transport, en traitant le problème dans l'autre sens, n'en ont jamais fait grand état. Elles n'ont éprouvé aucune difficulté à reconnaître le droit des chemins de fer régis par le fédéral de comparaître à des auditions où la régie provinciale étudiait la demande d'un camionneur pour un nouveau permis ou pour une prolongation de permis de transport routier. A cet égard, les chemins de fer ont le droit d'être entendus par les régies provinciales de transport dans cinq provinces,—le Québec, l'Ontario, le Manitoba, la Saskatchewan et la Colombie-Britannique,—où l'industrie du camionnage réalise 93 p. 100 de ses revenus bruts. Dans ces provinces, alors que la régie de l'industrie du camionnage s'exerce en exigeant de l'entrepreneur la preuve de la nécessité ou de la commodité publiques avant de lui accorder un nouveau permis ou d'étendre la portée de son permis déjà existant, les chemins de fer sont libres de s'opposer à la demande sous prétexte qu'elle les atteindra défavorablement.

Ceci nous amène à ce que nous considérons comme l'aspect injuste des amendements qui sont devant vous. L'injustice, à notre avis, réside très clairement dans le fait que d'autres compétiteurs des chemins de fer doivent avoir le droit statutaire de se plaindre au ministre qu'une taxe convenue cause une injustice au plaignant et désavantage injustement ses affaires. Ces autres compétiteurs des chemins de fer vont bénéficier d'une certaine considération en vertu de la loi dans la mesure suivante: que le ministre peut, s'il est convaincu que, dans l'intérêt du public, la plainte devrait faire l'objet d'une enquête, renvoyer la plainte à la Commission pour fins d'enquête. Ces autres compétiteurs des chemins de fer bénéficieront alors du fait que si la Commission, après audition, constate que la taxe convenue a, sur les affaires du plaignant, un effet peu désirable dans l'intérêt du public, elle peut alors ordonner de modifier ou d'annuler la taxe convenue dont on se plaint ou rendre telle autre ordonnance qu'elle estime appropriée aux circonstances.

Ces autres compétiteurs des chemins de fer sont les voituriers par eau. Ils reçoivent un traitement de préférence en vertu du paragraphe (1) de l'article 33 qui stipule que "tout voiturier ou toute association de voituriers, par eau ou par rail . . . peut se plaindre au ministre . . .". Les voituriers par eau sont les compétiteurs des chemins de fer. Pourquoi sont-ils compris dans le paragraphe (1) de l'article 33 alors que l'industrie du camionnage ne l'est pas ?

Qu'il nous soit permis de souligner respectueusement que les voituriers par eau sont les compétiteurs de l'industrie du camionnage aussi bien que des chemins de fer. Nos entrepreneurs interprovinciaux qui font du transport à l'année sur la route Montréal-Toronto,—"voituriers fédéraux" comme on les désigne maintenant dans la loi fédérale,—subissent chaque année une réduction

du volume de leur transport pendant la saison de la navigation. Le niveau de leurs taux est avili par les taux inférieurs des voituriers par eau. Voilà de la concurrence. Nous ne nous sommes jamais plaints à personne à ce sujet. Et nous ne nous en plaignons pas maintenant. Mais le paragraphe (1) de l'article 33 projeté, en permettant aux voituriers par eau de s'opposer aux taxes convenues des chemins de fer, jusqu'au point de faire annuler les taxes convenues, donne à ces voituriers fédéraux un avantage au point de vue concurrence qui est refusé aux entrepreneurs de camionnage; non seulement aux entrepreneurs de camionnage, mais, dans le cas des entrepreneurs sur le trajet Montréal-Toronto, aux voituriers fédéraux sur lesquels le Parlement exerce sa juridiction.

Le point de vue essentiel et primordial reste le même: est-ce dans l'intérêt du public qu'un entrepreneur de camionnage, ou une association de ces entrepreneurs, ait le droit statutaire de signaler au ministre des Transports qu'une taxe convenue des chemins de fer, à cause de ses effets sur le ou les entrepreneurs, devrait faire l'objet d'une enquête par la Commission des transports?

Si le paragraphe (1) de l'article 33 incluait l'industrie du camionnage, les appels sans importance des camionneurs,—et nous espérons que l'Association canadienne du camionnage n'en serait pas responsable,—tomberaient à l'eau. Nous n'en doutons pas et nous ne pouvons pas croire que le Comité ait des doutes à ce sujet-là. Si, au cours de la période d'ajustement qui suivra l'adoption de l'amendement à la loi, on redoute des difficultés à cet égard,—je signale qu'il existe 7,000 entrepreneurs de camionnage relativement à un petit nombre de voituriers par eau,—nous sommes d'avis qu'elles ne seront pas tellement considérables que le gouvernement ne puisse les régler. L'existence prolongée d'un service de transport routier convenable aux expéditeurs dont les affaires, la production et les procédés industriels réclament l'emploi du camion, est sûrement une considération plus importante que les difficultés administratives qui peuvent surgir au cours de la période d'adaptation à la nouvelle mesure législative. Si rien n'est inséré dans la loi pour permettre au ministre et à la Commission des transports de prendre connaissance de l'extinction de larges secteurs de l'industrie du camionnage, il peut en résulter des dommages considérables avant que le Parlement puisse être en mesure de décréter l'amendement que nous demandons actuellement.

Notre demande comprend deux phases. Tout d'abord, nous demandons que soit abolie la période d'attente obligatoire de trois mois avant d'en appeler au ministre des Transports au sujet des effets d'une taxe convenue établie par les chemins de fer. Ensuite, nous demandons d'insérer dans la loi le droit de tout voiturier de la route, ou de toute association de voituriers de la route, d'en appeler au ministre à l'égard de ladite taxe convenue. La question de la période d'attente de trois mois est d'une plus grande importance pour les camionneurs que pour les voituriers par eau. Supposons que les taxes convenues soient établies par les chemins de fer sur les mouvements de marchandise entre deux villes et que les camions soient exclus dans les contrats d'une partie de ce mouvement ou que les taux soient si bas que les camionneurs ne puissent pas y faire face. Tout ce trafic passe au rail. Les entrepreneurs de camionnage, sauf quelques-uns des plus puissants, ne peuvent pas subir bien longtemps les conséquences de ce genre de taxes convenues. Quand on considère que le total des revenus bruts d'un entrepreneur de camionnage au Canada s'élevait à \$44,000 en 1952,—\$156,000 dans le cas des voituriers du groupe 1,—il est très facile de conclure que la période d'attente de trois mois est peu pratique.

Je cite aussi le groupe 1, parce que je ne veux pas que l'on pense que je me cache derrière les petits entrepreneurs.

L'hon. M. MARLER: Lorsque vous dites: le total des revenus bruts de l'entrepreneur de camionnage au Canada s'élevait à \$44,000 en 1952. . .", cette déclaration est assurément incomplète.

Le TÉMOIN: Oui. J'aurais dû expliquer qu'il s'agit du total des revenus bruts de l'entrepreneur moyen.

Cette période d'attente ne tient pas compte des limites financières de l'entrepreneur moyen. Nous proposons donc respectueusement qu'il est dans l'intérêt public d'abolir cette période d'attente de trois mois.

Nous sommes d'avis que sans qu'il y ait violation du principe d'accorder aux chemins de fer la liberté d'établir des taxes convenues, la mesure législative à l'étude devrait être amendée de façon à permettre au ministre d'étudier la plainte d'un entrepreneur, ou d'une association d'entrepreneurs, à l'effet qu'une taxe convenue cause une injuste disparité au plaignant ou désavantage injustement ses affaires. Si le ministre est convaincu que la plainte devrait faire l'objet d'une enquête, dans l'intérêt du public, la plainte peut être déferée à la Commission aux fins d'enquête.

Notre amendement projeté est le suivant:

33. (1) Après la publication d'une taxe convenue

- a) tout voiturier, ou toute association de voituriers, par eau ou par rail, ou tout entrepreneur de camionnage, ou toute association d'entrepreneurs de camionnage, ou
- b) toute association ou tout autre corps représentatif des expéditeurs d'une localité

peut se plaindre au ministre que la taxe convenue crée une disparité injuste à son égard ou désavantage injustement ses affaires, et le ministre, s'il est convaincu que, dans l'intérêt du public, la plainte devrait faire l'objet d'une investigation, peut déferer la plainte à la Commission aux fins d'enquête. Si la Commission, après une audition, constate que la taxe convenue a sur les affaires du plaignant un effet peu désirable dans l'intérêt du public, elle peut rendre une ordonnance modifiant ou annulant la taxe convenue dont on se plaint ou rendre telle autre ordonnance qu'elle estime appropriée aux circonstances.

J'apprécie l'indulgence du Comité qui a écouté patiemment la lecture d'un aussi long document.

Le PRÉSIDENT: Je vous remercie bien sincèrement, monsieur Magee. Quelqu'un a-t-il des questions à poser?

M. HAHN: Est-ce entendu que les appendices seront imprimés dans nos procès-verbaux?

M. LANGLOIS: Est-ce réellement nécessaire?

Le PRÉSIDENT: Ce serait très coûteux.

M. CAVERS: Les appendices comprendront probablement 25 pages.

M. HAHN: Je ne crois pas que les membres du Comité puissent bien comprendre le mémoire si les appendices ne sont pas inclus afin de pouvoir s'y reporter.

Le PRÉSIDENT: Quel est le désir du Comité?

M. HAHN: Je propose que les appendices soient consignés au compte rendu.

M. LANGLOIS: N'est-ce pas un bon moyen de pratiquer l'économie?

Le PRÉSIDENT: Quelqu'un appuie-t-il la proposition de M. Hahn?

M. GREEN: Le Comité a toujours eu un compte rendu imprimé de ce qui a été fait. Je crois qu'afin de bien comprendre, il est nécessaire que les appendices soient imprimés avec le mémoire. Je comprends que c'est très long, mais je crois que nous n'aurions pas une idée complète du tout sans les appendices. C'est une question qui peut intéresser considérablement le pays pendant plusieurs années à venir, et je crois qu'il vaut la peine, ayant déjà la majeure partie du mémoire, d'avoir le tout.

Le PRÉSIDENT: C'est le désir du Comité que les appendices soient imprimés?

Adopté.

Aimeriez-vous poser des questions à M. Magee?

*L'hon. M. Marler:*

D. Je désire poser une ou deux questions à M. Magee. Dans la dernière partie de son mémoire, M. Magee a argumenté en faveur du droit d'un entrepreneur de camionnage ou d'une association de tels entrepreneurs de se plaindre au ministre que la taxe convenue crée une disparité injuste à son égard ou désavantage injustement ses affaires.

Je demande à M. Magee de me citer quelques cas où il croit qu'un entrepreneur de camionnage devrait avoir le droit de se plaindre. Il pourrait peut-être indiquer les raisons invoquées contre la taxe convenue.—R. Monsieur le ministre, aux termes de la loi proposée. . .

M. NICHOLSON: Monsieur le président, nous n'entendons rien. Je me demande si on ne pourrait pas répéter la question et la réponse.

Le PRÉSIDENT: Si vous vous approchiez un peu plus, vous entendriez mieux. Il y a plusieurs sièges en avant.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Le témoin pourrait se lever.

Le TÉMOIN: Monsieur le ministre, nous prétendons que les dispositions du paragraphe 1 de l'article 33, dans leur forme actuelle, seraient les raisons générales permettant à un entrepreneur de camionnage ou à une association de tels entrepreneurs de loger une plainte à l'égard d'une taxe convenue de chemin de fer. D'abord, c'est la disposition qui va s'appliquer au voiturier par eau et, en second lieu, nous avons essayé de laisser la mesure législative proposée recommandée par la Commission aussi intacte que possible, conformément à notre désir de ne pas toucher au principe de la mesure législative soumise au Comité. Je ne sais pas si c'est une réponse satisfaisante à votre question.

L'hon. M. MARLER: Vous n'allez peut-être pas assez loin, mais je vais supposer, par exemple, que les chemins de fer viennent de conclure une entente. . .

M. NICHOLSON: Bien que le témoin puisse vous entendre, je propose que, dans cette grande salle, ceux qui ont des questions à poser ou des réponses à donner parlent plus fort. Il n'y a pas de place pour tous à la table principale.

L'hon. M. MARLER: Je m'excuse. Je vais parler assez fort pour que l'hon. député m'entende bien.

*Hon. M. Marler:*

D. Monsieur Magee, voici ma question: Supposons que les chemins de fer viennent de s'entendre avec certains expéditeurs au sujet d'une taxe convenue, que cette taxe est publiée et que, conformément à votre proposition, une en-

treprise de transport par camions, exploitant son commerce dans le territoire visé par la taxe convenue, se plaint alors au ministre que cette taxe désavantage injustement ses affaires. Pouvez-vous maintenant me donner un exemple où la taxe convenue désavantage injustement les affaires d'un entrepreneur de transport pour une autre raison que parce que la taxe proposée par les chemins de fer est inférieure à celle que l'entrepreneur a toujours demandée?—R. Oui, monsieur, je vais essayer. Afin de répondre à cette question, monsieur le ministre, je crains d'être obligé d'approfondir la question des taxes convenues un peu plus que j'avais l'intention de le faire.

Une voix: Plus fort, s'il vous plaît.

Le TÉMOIN: Je disais que, pour répondre à cette question, je devrai expliquer notre position à l'égard des taxes convenues avec un peu plus de détails que j'avais l'intention de le faire devant ce Comité, parce qu'un des principaux points de ces taxes qui semble injuste à l'égard de l'industrie du camionnage et qui, à son point de vue, met dans les mains des chemins de fer une arme que nous ne pourrions pas manier, à mon avis, avant plusieurs années, est la clause restrictive de la taxe convenue qui permet aux chemins de fer de restreindre le pourcentage des affaires,—souvent jusqu'à 100 p. cent,—et il se peut que, dans un cas comme celui-là, monsieur le ministre, un entrepreneur ou notre association ou une autre association de camionnage fasse appel à votre ministère pour les raisons mentionnées. Si vous décidez qu'il est dans l'intérêt public de déférer cet appel à la Commission des transports, il peut arriver que celle-ci le rejette ou qu'elle modifie la taxe convenue afin de permettre au camionneur d'entrer en concurrence pour une partie du trafic.

Il est bien vrai, et je crois qu'il convient de le souligner, monsieur le ministre, que rien dans la loi, absolument rien, n'empêche un camionneur d'établir une taxe convenue. Il est également vrai que l'industrie du camionnage n'établit pas de taxes convenues comportant une clause restrictive selon laquelle un expéditeur doit faire transporter un certain pourcentage de ses marchandises par camion et par laquelle les camionneurs obtiennent la signature d'un contrat en offrant des taux inférieurs aux taux ordinaires. Nos ressources économiques ne nous permettent pas de procéder ainsi, monsieur, et je crois qu'il faudrait plusieurs années avant qu'un voiturier autre que les plus grosses entreprises de camionnage puisse le faire. Nous sommes d'avis que c'est une arme, du reste extrêmement puissante, entre les mains des chemins de fer contre laquelle nous ne pouvons certainement pas lutter à conditions égales.

M. MONTGOMERY: Si les camionneurs sont libres d'établir des taxes convenues et si vous convenez avec un expéditeur d'une taxe bien inférieure à la taxe autorisée par une Commission provinciale de transports, devez-vous vous présenter devant cette Commission en vue de faire approuver ce taux?

Le TÉMOIN: Dans les provinces où existe un règlement sur les taux, qu'il s'agisse du taux fixe du Manitoba ou de la Saskatchewan, ou du taux déposé de la Colombie-Britannique ou du Québec, nous ne pouvons pas changer nos taux déposés sans la permission de la Commission. Cela constitue une infraction à la loi de ces provinces. Il existe un mode de camionnage forfaitaire selon lequel des camionneurs peuvent organiser du transport en commun ou ils peuvent être au service d'un expéditeur en vertu d'un contrat, mais aucun de ces contrats en vigueur aujourd'hui,—cette question a été débattue devant la Commission royale des taxes convenues,—n'oblige l'expéditeur à faire transporter 75 p. 100, 85 p. 100 ou 100 p. 100 de ses marchandises par tel camionneur afin d'obtenir les tarifs déterminés dans le contrat. Certains témoignages présentés

à la Commission royale des taxes convenues,—non pas par nous, mais par le surintendant des voituriers par camions de l'organisme provincial de réglementation, division des voituriers par camions, dans la province de la Colombie-Britannique,—affirmaient qu'il n'existait aucun contrat, dans cette province, comportant une disposition, en faveur des camionneurs, stipulant que telle quantité de marchandises doit être expédiée chaque année, ou au cours de toute autre période, par tel camionneur. Nos ressources économiques ne nous permettent pas d'établir ce genre de taux et voilà le dilemme dans lequel nous sommes placés quand on nous laisse une partie de la marchandise à voiturier,—les conserveries sont actuellement à étudier un contrat qui, je crois, prévoit que 90 p. 100 de la marchandise seront expédiés par rail, mais il est très probable que les taux arrêtés à l'égard de cette taxe convenue seront si bas que nous ne pourrions pas les concurrencer même sur le 10 p. 100 qui reste.

Hon. M. MARLER: Ces 90 p. 100 visent non pas toute la marchandise, mais seulement la marchandise à transporter entre deux endroits déterminés.

*M. Cavers:*

D. Dans la province d'Ontario, il n'y a aucune disposition de réglementation de taxes à l'heure actuelle, n'est-ce pas?—R. Vous avez raison, monsieur.

D. Et l'on se propose d'établir une commission provinciale de transport dans cette province?—R. Oui, monsieur.

D. Quand?—R. Je l'ignore. Je vais consulter mon compagnon, M. Goodman, arrivé ici ce matin seulement, et obtenir les derniers renseignements à ce sujet; cependant, on se propose d'enlever à la Commission municipale d'Ontario la responsabilité d'entendre les demandes de permis de transport par camion et de les envoyer à une Commission ontarienne de transport routier.

*L'hon. M. Marler:*

D. Selon sa constitution actuelle, seule la Commission municipale d'Ontario peut accorder des permis?—R. Oui.

D. Elle détermine le genre de permis à accorder et les routes que les détenteurs peuvent utiliser?—R. Oui.

D. Elle n'a rien à voir avec les taxes?—R. L'Ontario n'a pas encore de réglementation de taux. *L'Automotive Transport Association of Ontario* a soumis des chiffres au gouvernement d'Ontario il y a quelque temps déjà, d'accord avec la Ligue canadienne du commerce industriel, la division des transports de l'Association canadienne des manufacturiers, la Chambre de commerce de Hamilton et le *Board of Trade* de Toronto. Tous ces organismes ont fait des demandes en vue d'obtenir une réglementation des taux en Ontario. J'ignore s'il en sera question à l'occasion de la nouvelle étude des règlements. Je vais m'en assurer.

M. LAFONTAINE: Et dans Québec? Y a-t-il une réglementation quelconque?

*M. Herridge:*

D. Le témoin a-t-il une idée du pourcentage des services de l'industrie du camionnage qui sert à alimenter les chemins de fer et du pourcentage qui leur fait concurrence?—R. Je crains qu'il me soit impossible de dire quel pourcentage de marchandises est transporté par les camionneurs jusqu'aux wagons de chemin de fer. Il n'existe aucune statistique à ce sujet. Comme je le souligne dans notre mémoire, un de nos plus gros problèmes dans le moment

consiste à obtenir des renseignements statistiques et depuis que je fais partie de l'association, c'est-à-dire depuis 1947, nous avons travaillé en collaboration avec le bureau fédéral de la Statistique en vue de régler ce problème. Je ne crois pas pouvoir répondre à une telle question avant deux ans.

*M. Barnett:*

D. A la page 42 du mémoire de M. Magee, après plusieurs pages de documentation, il en arrive à la conclusion suivante. Je cite:

Nous sommes d'avis qu'un calcul assez juste indiquerait que les camionneurs canadiens font concurrence aux chemins de fer dans une proportion de 15 à 20 p. 100 de tout le volume de tonnage payant. Par contre, les chemins de fer font concurrence à l'industrie du camionnage dans presque tous les domaines de son activité.

J'allais demander à M. Magee s'il a des documents à l'appui de cette déclaration par trop générale car, à mon avis, elle est étroitement apparentée à ces mots qu'on rencontre à maintes reprises dans le mémoire, à savoir que la présente mesure législative aurait pour effet de frapper l'industrie du camionnage, ou une grande partie, d'une façon si défavorable qu'elle disparaîtrait. Il me semble que le Comité devrait avoir quelque chose de plus complet que cet unique énoncé du mémoire, s'il veut avoir une idée précise de la situation relativement au domaine où les chemins de fer font une concurrence illimitée à l'industrie du camionnage?—R. Monsieur le président, sauf dans les régions où il n'y a pas de chemins de fer et où les camions fournissent le seul service de transport des marchandises, les chemins de fer nous font concurrence dans tous les domaines de notre industrie. Ainsi, au sujet du transport qu'effectuent nos camions de l'est à l'ouest et de l'ouest à l'est entre le Canada central et les quatre provinces de l'Ouest, et que les chemins de fer cherchent à nous enlever, en faisant valoir soit le service, les raisons de commodité, les taux de concurrence ou les taxes convenues, tout ce secteur de notre trafic est susceptible d'être attaqué n'importe quand. Il y a un facteur de concurrence qui est à la base de notre vie. Le transport entre Montréal et Toronto en est un exemple. La perte de revenus que nous y avons subie depuis que les chemins de fer ont diminué leurs taux en septembre 1954 en vue de nous faire concurrence, s'élève, comme je l'ai mentionné dans notre mémoire, à environ 40 p. 100, selon les rapports que les camionneurs nous ont fournis. Évidemment, toutes les marchandises que ces camionneurs transportent peuvent être voiturées par les chemins de fer. Pour être juste, il me faudrait renverser les rôles, cela va de soi, et dire que dans le secteur qui nous intéresse,—ce qui comprend, à notre avis, 15 à 20 p. 100 des manufacturiers et de différentes maisons d'affaires,—toutes les marchandises transportées par chemins de fer peuvent l'être par camions si nous pouvons rendre notre service et nos taux assez attrayants pour intéresser les expéditeurs.

*M. Cameron (Nanaimo):*

D. Au sujet de vos secteurs, vous nous avez donné une idée du volume de marchandises. Pouvez-vous maintenant nous donner une idée de la valeur relative des revenus des deux secteurs auxquels vous faites allusion? Par exemple, comment établiriez-vous la comparaison entre la valeur de revenus des 15 à 20 p. 100 de marchandises que vous transportez et la valeur totale de revenus de toutes les marchandises transportées par les chemins de fer? Pouvez-vous nous donner des chiffres à ce sujet?—R. C'est ici qu'entre la théorie

de ceux qui affirment que les camionneurs prennent la crème du trafic parce que la taxe établie pour le transport de ces marchandises est plus élevée que la taxe ordinaire. Maintenant que notre équipement s'améliore en fonction des progrès techniques, avec le genre de remorques que nous possédons, la puissance motrice,—et je suppose qu'un jour les turbines à gaz remplaceront nos moteurs actuels,—nous pourrions servir je crois d'autres secteurs de transport que nous ne pouvons pas servir actuellement. Si l'on se fonde sur nos frais d'exploitation, c'est le seul genre de trafic que nous pouvons exploiter à l'heure actuelle, sauf quelques exceptions indiquées dans notre mémoire relativement au transport du pétrole dans l'Ouest et d'autres exceptions du même genre.

D. Mais vous n'avez aucune idée, monsieur Magee, de la proportion qui existe, quant à la valeur de revenus, entre les 15 à 20 p. 100 où il y a concurrence et le transport total effectué par les chemins de fer?—R. Pas dans le moment. Même si je termine mon exposé sur ce sujet avant la prochaine séance du Comité, je vais voir si nous ne pourrions pas faire certaines recherches qui nous permettraient de répondre à cette question. Nous le pourrions, j'en suis sûr.

*M. Byrne:*

D. J'ai ici des chiffres cités par l'Association des chemins de fer du Canada. Elle donne une évaluation des revenus en tonne-milles et déclare que les camionneurs transportent un huitième des marchandises et gagnent plus d'un tiers des revenus. Elle cite 980 millions pour les chemins de fer et 354 millions pour l'Association des camionneurs. Cela représente à peu près un huitième du trafic.—R. Je dois dire, monsieur le président, que ce chiffre de 354 millions de dollars, le chiffre précédent de 316 millions de revenus bruts de l'industrie que j'ai cité et notre évaluation de 200 millions de dollars par année ne sont que des chiffres approximatifs. A cause du manque de statistiques, l'Association des chemins de fer n'est pas plus en mesure que l'Association canadienne du camionnage de préciser quel est le revenu total brut de l'industrie du camionnage. C'est la première fois que j'entends parler de 354 millions de dollars, et je ne peux certainement pas répondre à cette question.

D. Je suppose qu'elle a le même droit que vous d'évaluer son trafic.—R. Sans doute. Nous allons commencer bientôt à publier un bulletin.

D. Vous avez parlé de cinq genres différents de trafic. Je crois que c'est dans les produits manufacturés que vous faites concurrence, de toute façon, au très gros trafic du blé, je veux parler du blé d'exportation expédié de l'Est du Canada. Quand vous comparez le trafic réel et que vous parlez d'environ 30 p. 100 du revenu réel, n'admettez-vous pas que si vous étiez dans cette grosse entreprise de transport du blé vous constateriez toute une différence dans vos revenus à la fin de l'année?—R. Ici, il faut que je fasse bien attention. Je ne refuse pas de vous répondre, mais si vous vouliez me passer le bulletin, j'aimerais l'étudier pendant quelques minutes avant de vous répondre.

D. C'est très bien. Je vois qu'à un certain endroit, dans votre mémoire, vous affirmez que l'industrie du camionnage s'est montrée utile en deux circonstances au cours des dernières années. Sans doute, la seconde Grande Guerre en est une. Cependant, croyez-vous que vous avez raison quand vous affirmez que nous pouvons compter sur vous si les employés des compagnies de chemins de fer décident de se mettre en grève en vue d'obtenir de meilleures conditions de travail?—R. Je crois que notre seule allusion à la grève des chemins de fer

vient du passage d'un rapport que nous avons cité. Je veux qu'il soit bien entendu que je n'essaie pas de "donner un coup de patte" aux unions des employés de chemins de fer ni de me mêler de problèmes auxquels, à leur point de vue, ils doivent faire face, relativement à l'administration des chemins de fer. La grève a eu lieu et nous étions disponibles. Il y avait une besogne à accomplir et nous l'avons accomplie de notre mieux. Je ne peux pas voir ce que nous aurions pu faire de plus dans ces circonstances. Je crois qu'un des bons résultats de notre organisation fut que les membres du parlement ont pu se rendre ici et délibérer avec une certaine quiétude parce que nous avions pu improviser, pendant plusieurs jours, des services de transport d'urgence tandis que, sans les camions, il en serait résulté sans doute une situation très sérieuse.

J'espère que nous n'avons pas été injustes dans nos allusions à la grève des chemins de fer. Ce n'était certainement pas notre intention. Pendant un certain temps, la besogne nous a semblé assez lourde, mais je veux vous dire que les avaries subies par notre matériel pendant cette grève nous ont coûté bien cher pendant des mois par la suite. Nos voitures circulaient jour et nuit et, comme résultat, nous ont coûté cher. Ainsi, il nous a fallu interrompre nos expéditions ordinaires parce que nous devions nous occuper de produits plus importants, comme les produits pharmaceutiques, les fournitures médicales, les vivres et le reste. De plus, les autorités n'avaient imposé aucun genre d'embargo qui nous aurait permis de délaisser nos propres clients en disant: "nous ne pouvons pas nous occuper de vous parce que le gouvernement de telle province nous le défend". Nous ne voulons pas une autre grève, je puis vous l'assurer.

M. CAMERON: A ce sujet, jusqu'à quel point les employés de l'industrie du camionnage sont-ils organisés en unions ?

Le TÉMOIN: Ils sont bien organisés dans les provinces d'Ontario et de Québec. Il existe une assez bonne organisation des employés en Colombie-Britannique, une faible organisation en Alberta, je crois, et j'oserais dire une très faible organisation dans le Manitoba et la Saskatchewan. Dans l'Ontario et le Québec et dans toutes les provinces au sujet desquelles j'ai décrit jusqu'à quel point elle était organisée, l'union a fait de grands progrès.

L'union qui a organisé nos employés est l'*International Brotherhood of Teamsters, Chauffeurs, Warehousemen and Helpers of America* (F.A. du T.); elle a aussi organisé tous les groupes de camionneurs, gros et moyens, dans le Québec et l'Ontario. Je crois que la grève que nous avons eue il y a environ deux ans démontre jusqu'à quel point les unions ont bien organisé notre industrie. D'ordinaire, nous nous entendons très bien avec elles.

M. Hosking:

D. Étant donné que notre pays est très étendu, n'êtes-vous pas d'avis que le transport constitue le plus grand problème de son économie?—R. Oui.

D. Tout ce qui contribuerait à diminuer le coût du transport ne profiterait-il pas à tous les habitants du pays?—R. Je crois que c'est une des questions que la Commission des transports, à notre avis, pourrait trancher si notre amendement est accepté. Cela peut très bien être ce qui leur viendra d'abord à l'esprit si les camionneurs leur présentent une plainte à l'égard d'une taxe convenue.

D. Prenons le cas des salaisons par exemple. Elles signeraient cette convention parce que le transport de leurs produits leur coûterait moins cher, n'est-ce pas?—R. Je ne veux pas laisser entendre qu'on a signé une convention. Les négociations sont en cours.

D. Si les salaisons en viennent à une entente, elles paieront moins cher pour le transport de leurs produits?—R. Vous avez parfaitement raison.

D. Tous ceux qui achètent de la viande au Canada vont profiter d'une telle convention parce que les frais de transport seront plus bas,—les frais de transport constituent un poids mort que doit porter l'industrie,—et tout ce qui contribue à diminuer ces frais est à l'avantage de tous ceux qui achètent de la viande, n'est-ce pas?—R. J'aimerais diviser ma réponse en deux, si vous le permettez: D'abord, je ne sais pas si le public profiterait de la taxe convenue, c'est-à-dire de l'épargne sur la taxe convenue; quelquefois, oui; d'autres fois, non. Ensuite, si l'une des grosses salaisons réussit à obtenir une taxe convenue raisonnable, il n'y a aucun doute que toutes les autres seront obligées de suivre.

D. A cause de la concurrence dans les prix?—R. C'est exact, et les camionneurs qui transportent ce genre de marchandises seront placés dans une situation difficile, car il s'agit là d'un travail particulier qui exige un matériel de réfrigération tout à fait spécial. Aussi, je crois que les salaisons devront se demander ce qui va arriver quand leur convention sur la taxe convenue sera expirée,—les compagnies retourneront-elles aux anciens taux des chemins de fer?

D. Vous admettez tout de même que la présente modification est de nature à abaisser le coût du transport et que, par conséquent, le consommateur devrait payer sa viande moins cher, en fin de compte?—R. C'est possible.

D. Au sujet de la convention qui existe entre Toronto et Montréal, s'ils signaient une autre convention relative à la viande qu'ils transportent de Toronto à Montréal, est-ce que, par le fait même, les consommateurs n'achèteraient pas ce produit à meilleur compte?—R. Oui, peut-être. Je veux qu'il soit bien entendu que lorsqu'on parle de taux, il ne s'agit pas de taxes convenues; il s'agit ici de taux de concurrence entre Montréal et Toronto dans une large mesure. L'industrie du camionnage est d'avis que les chemins de fer devraient avoir le droit de lui faire concurrence sur le prix. Quant au tort fait aux camionneurs qui assurent le service Toronto-Montréal, nous n'avons jamais porté plainte au ministre à ce sujet, précisément sur les diminutions brutales de taux décidées par les chemins de fer à cet égard. A notre point de vue, il s'agit là de concurrence et nous devons être prêts à y faire face. Mais dans le cas d'une taxe convenue, il n'y a pas de concurrence du tout. Quand un expéditeur signe un contrat de taxe convenue où il spécifie que toute sa marchandise sera transportée par chemins de fer, ceux-ci peuvent lui infliger une amende s'il utilise un autre mode de transport.

D. Cela ne dure certainement que pendant un certain temps et si cette convention nous permet de payer moins cher pour le transport, alors c'est une bonne chose.—R. Si elle supprime tous les camions entre deux villes, je ne crois pas que ce soit une bonne chose. Comme nous l'avons souligné dans notre mémoire, l'industrie du camionnage s'est maintenant intégrée dans l'économie du pays au point que très peu d'expéditeurs peuvent se passer complètement des services de camionnage; et il me semble que, lorsqu'ils doivent recourir à ce genre de service en plus du service fourni par les chemins de fer, ce serait une mauvaise chose pour le public et pour l'industrie si les camionneurs devaient disparaître. J'ai peut-être raison ou j'ai peut-être tort; mais ce que nous demandons, c'est le droit qu'on fasse enquête, et si nous réussissons à obtenir l'amendement que nous avons proposé et qu'ensuite la Commission des transports déclare "vous êtes complètement dans l'erreur", que ce n'est pas dans

l'intérêt public d'abolir cette taxe convenue, alors ce sera final; le coup sera fatal et il nous faudra abandonner ce genre de camionnage, qu'on le veuille ou non.

D. Il me semble que la situation serait exactement semblable à celle des petits camionneurs qui m'ont fait des observations au sujet des gros camionneurs. A mon point de vue, c'est analogue. Il me faut tenir compte de la situation des gros camionneurs et de la faveur dont ils jouissent de pouvoir acheter au prix de gros, directement des manufacturiers. Ainsi, ils peuvent acheter leurs pneus et toutes sortes d'autres articles au prix de gros, ce qui les place dans une situation très favorable par rapport aux petits camionneurs qui doivent tout acheter aux prix courants.

Si nous protégeons les gros camionneurs contre les petits, nous pouvons invoquer le même raisonnement pour protéger les chemins de fer contre les gros camionneurs, car leurs situations sont exactement analogues. Vous savez, et moi aussi, que le gros camionneur ne suit pas la voie ordinaire du commerce. Il peut se présenter chez un manufacturier et dire "nous allons acheter tant de camions, plus les pneus", ce qui le place dans une position très différente du petit camionneur qui doit acheter son camion chez le garagiste du coin. C'est la même chose dans le domaine des réparations. Le gros camionneur peut obtenir jusqu'à 45 p. 100 de rabais sur les pièces de camion parce qu'il est membre de l'Association, alors que le petit camionneur ne peut obtenir ce rabais. Ils ont fait des représentations à plusieurs reprises contre les gros camionneurs et votre façon de présenter votre cas, par rapport aux chemins de fer, me semble très semblable à la situation des petits camionneurs par rapport aux gros.—R. En fait, je représente à la fois les gros et les petits camionneurs. Aucune association, au sein de notre groupe, ne conclut de marchés en faveur des camionneurs, gros ou petits, dans le domaine du matériel.

D. Ce n'est pas nécessaire.—R. Vous avez fait allusion à une association, mais elle n'existe pas. La plupart des 7,000 personnes que je représente ici au nom de l'Association canadienne du camionnage sont de petits entrepreneurs. Je ne cherche pas à m'en servir comme d'un paravent, mais c'est un fait; ce sont eux qui paient leurs cotisations à notre association et ce sont eux que je représente. Et j'affirme que, sur 7,000, pas plus de 1,000 . . .

D. Vos petits camionneurs,—et je veux me renseigner à ce sujet,—doivent payer le plein prix pour leurs camions, pour leur entretien et pour les pneus. Ce ne sont pas ceux que vous représentez dans votre mémoire.—R. Oui, monsieur, certainement. Nous les représentons.

D. Mais ils sont très peu intéressés.—R. Ils sont plus intéressés que les gros camionneurs pour la simple raison que ces derniers ont plus de moyens à leur disposition pour se tirer d'affaire pendant un certain temps sous le régime d'une taxe convenue, tandis que cette même taxe convenue va porter un coup beaucoup plus dur au petit entrepreneur.

Certains petits camionneurs ont dû se retirer d'affaires à cause des taxes convenues. En 1952, par exemple, il y a eu la taxe convenue sur le pétrole dans l'Ouest; de petits camionneurs y étaient intéressés. Il y avait de très gros entrepreneurs, deux ou trois, mais tous les autres étaient de petits entrepreneurs.

D. Pas un seul petit camionneur ne m'a parlé de cela.—R. Excusez-moi; auriez-vous objection à me dire de quelle province vous êtes?

D. Ontario.—R. Ontario? Eh bien, notre association en Ontario compte un très grand nombre de petits entrepreneurs parmi ses membres.

D. Qui seraient atteints par cette modification?—R. Oui, certainement, et qui seraient touchés dans leurs graves intérêts.

D. Aucun d'eux n'est venu m'en parler.—R. C'est pourquoi nous sommes ici aujourd'hui.

*M. Nicholson:*

D. J'aimerais poser une ou deux questions à M. Magee. Je me demande s'il pourrait nous donner le nombre total d'employés dans les entreprises de camionnage, le pourcentage de ceux qui sont membres d'unions et aussi nous donner une idée des heures de travail et du salaire quotidien dans cette entreprise.—R. Il est très difficile de répondre à cette question à brûle-pourpoint. J'aimerais bien vous donner une réponse. Encore une fois, à cause du manque de statistiques dans notre industrie, tout chiffre que je pourrais vous fournir sur le nombre d'employés ne serait qu'un estimé. Le nombre total d'entreprises de camionnage au Canada est de 15,000, et la plupart sont de petits entrepreneurs. Environ 4,000 font actuellement rapport au bureau fédéral de la Statistique. Par conséquent, puisque c'est notre seule source de renseignements, il nous est donc impossible de vous donner le nombre exact d'employés dans cette industrie. Nous avons fait un calcul approximatif et nous sommes d'avis que notre industrie emploie environ 70,000 personnes. Cependant, il faut tenir compte de toutes les réserves que j'ai mentionnées. A cause du très grand nombre d'entrepreneurs, je ne pourrais pas vous donner le nombre de syndiqués et de non-syndiqués, mais je crois que le pourcentage de syndiqués dans les provinces d'Ontario et de Québec, où le nombre d'employés est le plus élevé, serait très imposant. Je vais essayer d'obtenir une réponse plus complète et je la remettrai à votre président avant la fin des témoignages.

*M. Hamilton (York-Ouest):*

D. Je me demande si, en se plaçant au point de vue pratique, vous pourriez nous dire exactement de quelle façon cette modification atteindrait les affaires de vos membres. A l'avenir, les chemins de fer auront trois genres de taux,—disons que nous avons un taux de \$3.75 et qu'un autre offre un taux de concurrence de \$2.20. Ils arrivent maintenant avec une taxe convenue de \$1.09. Vous avez toujours fait face à cette concurrence, et du moment que le contrat de la taxe convenue n'est que de courte durée, n'êtes-vous pas en mesure d'y faire face aussi bien?—R. Non, à cause de la clause restrictive de la taxe convenue et de l'autorité qu'elle donne aux chemins de fer d'accaparer une certaine partie des marchandises des expéditeurs. On est descendu jusqu'à 55 p. 100 dans une taxe convenue avec la Ford et l'on est monté jusqu'à 100 p. 100 dans plusieurs circonstances. Quand on se rend jusqu'à 85, 90 ou 100 p. 100, il n'est plus question de concurrence pour nous; il s'agit tout simplement d'une discussion sans portée pratique. Nous ne comptons pas et nous n'y pouvons rien.

D. Pendant que le contrat est en vigueur, n'avez-vous pas alors l'occasion d'essayer de descendre vos taux au même niveau que les autres afin de pouvoir offrir quelque chose de semblable?—R. Voilà bien le problème; en effet, les taux stipulés dans les contrats de taxe convenue sont si bas que nous ne pouvons pas les concurrencer.

D. Alors votre demande se fonde sur l'intérêt national? Votre argument se fonde sur le fait qu'une industrie du camionnage est indispensable et que nous devons la maintenir sans tenir compte des conditions économiques. Est-ce bien votre façon de raisonner? Vous ne vous placez pas, par exemple, au point

de vue de l'intérêt public? Vous ne faites pas cette distinction? Autrement dit, au point de vue de l'intérêt public de la région située au sud-ouest de l'Ontario, il peut être très avantageux d'avoir ce genre de convention, mais vous affirmez qu'au point de vue de l'intérêt national nous devons maintenir l'industrie du camionnage?—R. Oui, je l'affirme certainement. Je crois bien que s'il y a plusieurs centres où la taxe convenue pose plutôt un problème d'ordre local, on pourrait certainement considérer cette situation comme une question d'intérêt public, mais dans plusieurs centres, seulement quatre ou cinq entrepreneurs de camionnage devront peut-être se retirer d'affaires à cause des taxes convenues.

*M. Hansell:*

D. M. Magee parle assez longuement, dans son mémoire, de la situation précaire de l'industrie du camionnage relativement au capital investi. Par exemple, certains frais de finances, des taux élevés d'intérêt et le reste; je ne crois pas que vous ayez mentionné quel pourrait être le montant total investi dans l'industrie du camionnage à l'heure actuelle. Avez-vous des chiffres à nous fournir?—R. Le rapport de la Commission royale des taxes convenues donne une idée du capital investi par les 15,000 entrepreneurs qui forment l'industrie du camionnage et mentionne, à la page 31, que le capital investi par eux se place entre 250 et 300 millions de dollars.

D. Quelle proportion de ce capital, à votre avis, est encore due par l'industrie du camionnage? Je sais, et il n'y a pas de discussion à ce sujet, que la plupart des petites entreprises de camionnage paient leurs frais au fur et à mesure de leurs progrès. Pouvez-vous nous dire quelle partie de ce capital n'est pas encore payée? Avez-vous une idée? Ma question est peut-être déplacée et peut-être ne pouvez-vous nous donner qu'une approximation.—R. Je crois bien que je ne suis pas en mesure de répondre à cette question.

D. Voici mon autre question. Étant donné que vous prévoyez des pertes de capital si le bill à l'étude est adopté et si les taxes convenues sont réellement mises en vigueur, avez-vous une idée des pertes qui seraient encourues? Je sais qu'il est difficile de donner un chiffre exact.

Hon. M. MARLER: C'est bien entendu.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): De fait, les taxes convenues sont déjà en vigueur.

M. HANSELL: Oui.

Le TÉMOIN: Oui, toutefois nous n'avons jamais fait de calcul à ce sujet. Je crois bien que je ne pourrais pas répondre à cette autre question.

*M. Hansell:*

D. Si je suis bien au courant, depuis qu'on a appliqué les nouveaux taux sur le transport à longue distance de véhicules à moteur, certains camionneurs ont subi des pertes assez considérables à cause de cela?—R. Oui.

D. Avez-vous des chiffres à ce sujet?—R. Un certain nombre de ces camionneurs n'étaient pas membres de nos associations et il est très difficile, bien qu'il y en eût, de dire exactement le nombre de ceux qui ont fait faillite à cause de cette taxe convenue. Ces gens étaient particulièrement vulnérables parce que leurs camions ne servaient qu'à transporter un seul genre de marchandises. Un camionneur qui se trouve dans cette situation, à cause d'une taxe convenue, est dans la situation la plus dangereuse qu'il soit possible d'imaginer parce qu'il ne peut pas se mettre à transporter d'autres sortes de marchandises, et c'est la fin de son activité.

D. Ma question suivante se rapporte à peu près au même sujet. Quand vous avez répondu à M. Byrne tout à l'heure, vous avez déclaré qu'il fallait une certaine installation spéciale sur les camions pour le transport de la viande et j'imagine que vous faisiez allusion à la réfrigération. Voyez-vous un grand danger de pertes considérables sous ce rapport?—R. Oui, le danger est très grave parce que, encore ici, les entrepreneurs ont essayé de fournir aux salaisons un service de transport supérieur à celui des chemins de fer. Leurs camions sont pourvus d'une installation frigorifique extrêmement coûteuse. Il y a dans cette salle en ce moment un entrepreneur qui a perfectionné un appareil de réfrigération qu'il a fait breveter et qui est probablement le meilleur actuellement en service au Canada. Ces gens seront très durement frappés par cette taxe convenue qui est déjà en vigueur; de fait, cet appareil dont on se sert pour le transport de marchandises réfrigérées deviendra inutile.

D. En répondant à M. Byrne, vous avez aussi fait allusion à la grève des chemins de fer. C'était tout simplement, j'imagine, en vue de mettre en évidence l'importance de l'industrie du camionnage?—R. Oui, il s'agissait des propres termes employés par la Commission royale et j'ai tiré cet extrait de son rapport parce que la Commission royale des transports signalait que la mesure législative actuellement à l'étude au Comité était de nature à tuer la concurrence et affirmait ailleurs qu'elle pourrait détruire ou éliminer la concurrence à moins d'y inclure des restrictions. Cette allusion se trouve dans notre mémoire tout simplement parce que, dans le passage cité, la Commission royale elle-même mentionnait la grève des chemins de fer.

D. Au sujet des taux relatifs aux salaisons, il est juste de conclure, je crois, que vous avez donné à entendre que lorsqu'on revisera les taux, il est possible que ce genre de réfrigération fourni par les camions n'existe plus alors et que, par conséquent, les chemins de fer pourront augmenter leurs taux à leur guise puisque les camions réfrigérés n'existeront plus?—R. C'est exact. J'ai émis l'idée que c'était possible du fait des taxes convenues en perspective.

D. Je n'ai que deux autres questions à poser. Vous êtes au courant, j'imagine, du principe de la vente à perte. Croyez-vous qu'on puisse faire un rapprochement entre les taxes convenues et le mode de vente à perte?—R. A la vérité, je n'ai jamais établi cette comparaison et je ne crois pas que notre association l'ait fait. Nous sommes d'avis que ces taxes constituent une arme très mortelle qui, jusqu'à date, a été utilisée d'une façon très, très modérée. Je crois qu'il est assez difficile d'exposer au Comité les problèmes auxquels nous devons faire face à l'heure actuelle à cause de cette modification apportée à la loi. D'après le propre témoignage des représentants des chemins de fer à la Commission royale, il y aura des discussions à n'en plus finir quand il s'agira d'établir les taxes convenues au cours du mois qui suivra la prorogation de la session et si rien dans la loi ne nous permet de faire appel ou de porter plainte au ministre, il peut se produire des dommages très considérables entre-temps, c'est-à-dire jusqu'à la prochaine session du parlement, sans que nous puissions protéger nos membres d'aucune façon.

D. Monsieur le président, comme vous le savez, je suis un nouveau membre de ce Comité et je n'ai peut-être pas autant d'expérience que d'autres membres de ce Comité. Est-ce entendu que nous aurons un représentant des chemins de fer qui viendra témoigner devant ce Comité?

Hon. M. MARLER: Je croyais que nous pourrions entendre, immédiatement après ce témoin, les représentants des chemins de fer qui sont ici.

M. HANSELL: Je continuerai de les questionner dans le même sens, car j'ai l'impression que le principe des taxes convenues est le même que celui des

ventes à perte, en ce sens que, aux termes de la taxe convenue, ils peuvent transporter des marchandises à perte.

Hon. M. MARLER: Je ne le crois pas. Je suis d'avis que, selon la tradition, la taxe convenue doit être compensatoire.

M. HANSELL: Sans doute, mais tout dépend de ce qu'on entend par le mot "compensatoire". Une autre question, monsieur Magee. De fait, vous ne demandez pas dans votre mémoire. . . ou, si je comprends bien, vous n'êtes pas réellement opposés aux taxes convenues; ce que vous demandez dans votre amendement, c'est d'avoir le même droit que les autres expéditeurs de vous plaindre au ministre?

Hon. M. MARLER: A titre d'expéditeurs?

M. HANSELL: Oui.

Le TÉMOIN: C'est exact. Nous avons demandé à la Commission royale des taxes convenues d'abolir les dispositions relatives à ces taxes. Depuis le temps où la Commission a déposé son rapport jusqu'aux présentes auditions, nous avons complètement changé d'idée et nous savons certainement que c'est une pilule très amère à avaler, mais nous sommes prêts à supporter les conséquences de notre décision et ne demandons plus l'abolition des taxes convenues. Nous demandons simplement d'être entendus aux termes de l'article 33 (1) et je dois avouer que nous n'avons pas fait d'observations à la Commission royale à ce sujet pour la raison très simple que personne n'a jamais fait appel à cet article depuis son adoption en 1938.

Hon. M. MARLER: De fait, seuls les voituriers peuvent se prévaloir de cet article dans le moment.

*M. Carrick:*

D. Je voudrais continuer à interroger le témoin dans le même sens que le ministre. Admettons qu'on vous accorde le droit de vous plaindre au ministre. Je ne veux pas vous forcer à dire ce que vous ne pouvez pas dire; mais quand le ministre vous a demandé ce qui, d'après vous, constituerait un motif raisonnable de plainte, vous avez tout simplement mentionné que vous vous opposiez à la disposition restrictive des taxes convenues. N'est-ce pas là une des parties essentielles de la taxe convenue, à savoir que l'expéditeur s'engage à faire transporter un certain pourcentage de toute sa production pendant un temps déterminé; si vous vous opposez à cette disposition, je me demande si vous ne vous opposez pas alors essentiellement au principe de la taxe convenue.—R. Il me semble que c'est l'attitude que nous avons prise. C'est exactement la situation où l'on place les voituriers par eau dans cette mesure législative. Lorsque nous présentons des observations, je ne crois pas que nous attaquions le principe de la taxe convenue ou les recommandations du Comité plus que le fait la Commission elle-même qui est d'avis qu'il faut tenir compte de la situation des voituriers par eau dans cette mesure législative.

D. A votre avis, est-il possible que les voituriers par eau et vous-mêmes puissiez vous opposer à autre chose qu'à la disposition restrictive de la taxe convenue?—R. Monsieur le président, je ne veux pas que le compte rendu me fasse dire que si un camionneur, en vertu de la loi, obtient le droit d'appeler au ministre, ce sera uniquement en vue de protester contre la disposition restrictive; ce sera peut-être contre la disposition restrictive, contre le taux, contre le fait qu'il est le seul camionneur à desservir deux centres situés dans une partie du Canada qui a une population clairsemée, ou contre la disposition

restrictive parce que celle-ci le priverait de desservir ces deux centres. Je crois que cela constitue un motif tout à fait légitime d'en appeler au ministre en se plaçant au point de vue de l'intérêt public. On dira peut-être: "C'est aux expéditeurs à régler cette question". Mais nous savons par expérience qu'il leur faut beaucoup de temps avant de se mettre en branle dans des situations comme celle-là, surtout si la grosse partie du transport se fait par rail, et ils doivent réfléchir apparemment assez longtemps à ce sujet.

*M. Langlois:*

D. Monsieur Magee, vous dites à la page 26 de votre mémoire,—et vous l'avez répété il y a quelques minutes,—qu'en 1954 "la perte en revenus bruts pour les exploitants de transport par camions sur la route Toronto-Montréal,—en clientèle perdue là où les réductions des taux du rail ne pouvaient pas être assumées par les camionneurs, et en diminution des taux pour tâcher de parer à une bonne partie de ces réductions des taux du rail,—s'est élevée à 40 p. 100".

Êtes-vous en mesure de déclarer que cette réduction de 40 p. 100 est totalement attribuable à la concurrence des chemins de fer? En d'autres termes, pour arriver à ce chiffre, tenez-vous compte de la diminution générale du volume de marchandises transportées au cours de cette année-là, diminution constatée par tous les voituriers du Canada et des États-Unis?—R. Ce chiffre se fonde sur le rapport des camionneurs; deux éléments entrent en ligne de compte: l'un est la clientèle perdue alors que nous ne pouvions pas rivaliser avec les diminutions de taux effectuées par les chemins de fer et qu'il fallait leur céder le terrain sans combattre; dans l'autre, les taux des chemins de fer ne descendaient pas trop bas et nous étions en mesure de diminuer les nôtres, ou lorsqu'une entreprise de camionnage diminuait ses taux et que, même si ses taux étaient 10 p. 100 au-dessus des taux des chemins de fer, à cause du service qu'elle donnait, elle pouvait conserver le marché. Le 40 p. 100 tient compte de ces deux éléments: la perte d'affaires alors que nous ne pouvions pas concurrencer les diminutions de taux des chemins de fer et les diminutions de taux effectuées par les camionneurs, quand ils étaient en mesure de les faire, en vue de rivaliser avec les diminutions de taux des chemins de fer. Je ne suis pas assez au courant de la situation du trafic, par rapport à l'économie générale du pays, en ce qui concerne les entrepreneurs de camionnage sur la route Toronto-Montréal, pour répondre à l'autre partie de votre question.

D. En d'autres termes, vous ne savez pas exactement comment vous êtes arrivés à ce 40 p. 100; est-ce en comparant des rapports d'années antérieures reçus de vos camionneurs avec un rapport de l'année en cause?—R. Une telle réduction est certainement très colossale et inusitée dans notre industrie.

D. D'autre part, on pourrait en attribuer une bonne partie au ralentissement général des affaires constaté par tous les camionneurs du Canada?—R. C'est possible, mais seulement dans une faible proportion et la raison de cette assertion est que, même au cours de la dépression, les chemins de fer qui, avant la guerre, avaient atteint leur plus gros chiffre d'affaires en 1928, ont enregistré leur chiffre d'affaires le plus bas en 1933, alors que leurs revenus bruts ont diminué de 50 p. 100. Nous étions alors au pire de la dépression; voilà pourquoi j'affirme qu'une diminution de revenus bruts de 40 p. 100 est très inusitée et voilà aussi pourquoi, je crois, on peut difficilement l'attribuer à la situation économique en général. Cependant, je suis disposé à admettre qu'elle peut y être pour quelque chose. . .

D. J'ai une autre question à vous poser. A la page 62 de votre mémoire, vous vous servez des chiffres fournis par la Banque du Canada sur les ventes

de véhicules commerciaux comme un indice de la prospérité de votre industrie du camionnage.—R. Oui, monsieur.

D. Et pour les années 1952, 1953 et 1954, on y indique une diminution sensible du nombre de véhicules vendus?—R. En effet.

D. N'est-ce pas un fait que dans votre industrie, au cours des dernières années, il y a eu tendance marquée à fabriquer des véhicules plus gros de sorte qu'il vous en faut moins pour transporter la même quantité de marchandises? Cette tendance n'expliquerait-elle pas, en partie du moins, cette diminution du nombre de véhicules?—R. Oui, jusqu'à un certain point.

*M. Herridge:*

D. Y a-t-il un chemin de fer au Canada qui exploite une entreprise de camionnage ou qui a des actions dans une entreprise de camionnage que vous représentez?—R. Oui, bien sûr. Ma situation est plutôt embarrassante à cet égard. Certaines entreprises de camionnage appartiennent à des chemins de fer: le Pacifique-Canadien possède les compagnies connues sous le nom de *Canadian Pacific Transport Company and Island Freight Services* qui font affaires en Colombie-Britannique et qui sont membres de l'*Automotive Transport Association* de Colombie-Britannique. De fait, dans une très petite mesure, par leurs cotisations, elles appuient le travail de l'Association canadienne du camionnage. C'est une des situations étranges où nous sommes placés.

*M. Ellis:*

D. Monsieur Magee, vous avez mentionné que votre association ne s'opposait pas à la concurrence mais plutôt aux taxes convenues et vous avez souligné qu'en vertu des taxes convenues, dans un contrat particulier, 90 p. 100 des marchandises transportées le seraient par les chemins de fer et que 10 p. 100 seraient probablement laissés aux camionneurs. Puis, si j'ai bien compris, vous avez dit que les taux étaient si bas que les camionneurs ne pouvaient même pas transporter ce 10 p. 100 parce que cela ne les payait pas.—R. Dans plusieurs cas, c'est vrai.

D. Votre objection ne porte donc pas tant sur les taxes convenues que sur le taux lui-même?—R. Pas toujours. Dans plusieurs circonstances les taux sont si bas que nous ne pouvons pas y faire face; cependant, dans notre concurrence avec les chemins de fer, si nous avons des diminutions de taux comme celles que nous avons obtenues sur le trajet Toronto-Montréal en septembre dernier, lesquelles, à mon avis, ne permettent plus de dire que les diminutions de taux de concurrence ne sont pas une arme de concurrence quand il s'agit de faire affaires avec nous, nous pourrions peut-être forcer un coup pour rester en concurrence en baissant nos taux,—peut-être pas sur toutes les marchandises,—mais nous pourrions dire à l'expéditeur que les avantages de notre service sont tels que si nous consentons à effectuer une certaine réduction il lui serait profitable de continuer à expédier ses marchandises par camions. Sous le régime de la taxe convenue, il nous est absolument impossible de procéder ainsi. La concurrence nous est fermée. La taxe convenue comporte une clause restrictive et quelquefois,—bien souvent,—100 p. 100 de la marchandise sont accaparés pendant de longues périodes, ainsi que l'a affirmé la Commission royale des transports.

Hon. M. MARLER: Parce que le client le veut bien.

Le TÉMOIN: Oui, monsieur, à l'origine. J'aimerais à préciser cette réponse en disant qu'il en est ainsi dans le cas du premier expéditeur. Ainsi, nous con-

naissons certaines salaisons qui ne veulent pas de la taxe convenue, mais elles nous ont dit que si une concurrente signe un contrat, elles doivent faire la même chose et abandonner l'emploi des camions à cause de l'avantage de taux dont va bénéficier celle qui a signé la première. Le premier expéditeur est certainement celui qui est en faveur de la taxe convenue, quelquefois le suivant aussi. Mais il y a des cas où des expéditeurs acceptent les taxes convenues bien qu'ils préfèrent les camions, parce qu'ils y sont forcés; et le procédé se répète, ce qui constitue une des tracasseries de la taxe convenue, au point de vue de l'industrie du camionnage.

M. CAVERS: Nous avons ici plusieurs représentants des chemins de fer; peut-être pourrions-nous les faire témoigner maintenant.

M. GREEN: Il y a une question que je veux poser au témoin. La loi actuelle sur les transports comporte-t-elle une disposition qui empêche un chemin de fer de signer un contrat de taxe convenue selon lequel il pourrait transporter des marchandises à perte?

Hon. M. MARLER: Je crois que la situation est très claire. C'est un des cas où la Commission des transports peut changer ou annuler une taxe convenue. Je crois comprendre que, selon la façon actuelle de s'y prendre, lorsqu'on demande d'approuver une taxe convenue, la société ferroviaire doit déclarer dans sa demande que le taux sera compensatoire ou, en d'autres termes, que le transport ne se fera pas à perte, mais qu'il ajoutera quelque chose aux revenus nets; et je ne crois pas qu'on puisse trouver un écart substantiel de ce principe dans le bill 449.

M. GREEN: Je ne vois rien du genre dans le bill actuel. Cette disposition ne devrait-elle pas être insérée dans le bill, parce qu'à l'avenir la Commission des transports ne s'occupera plus des taxes convenues, à moins que le ministre ne permette qu'une demande soit soumise à la Commission.

Hon. M. MARLER: Je crois, monsieur le président, qu'on trouvera cette disposition au paragraphe 2 de l'article 33 du bill. Je crois qu'il conviendrait mieux d'en parler quand nous étudierons les articles du bill, et non pas au cours de l'exposé d'un témoin.

M. GREEN: J'exprime cette opinion parce qu'autrement on semble permettre aux chemins de fer de soumettre une taxe convenue à perte et ainsi de chasser les camionneurs de l'entreprise, après quoi ils pourraient annuler leur taxe convenue et demander un taux beaucoup plus élevé sans concurrence.

Hon. M. MARLER: Je crois qu'il y aurait lieu de revenir sur ce point, que j'estime important, quand nous étudierons cette partie du bill.

M. CAVERS: Allons-nous maintenant entendre le représentant des chemins de fer? M. Hugh E. O'Donnell, des chemins de fer Nationaux du Canada, est ici.

**M. Hugh E. O'Donnell, c.r., représentant les chemins de fer Nationaux du Canada, est appelé.**

Le TÉMOIN: Monsieur le président, messieurs. Je crois qu'il convient de déclarer immédiatement que les chemins de fer Nationaux du Canada sont d'avis que le bill donne suite à la recommandation faite par la Commission royale. A ce propos, il serait dans l'ordre, je crois, de ne pas oublier que l'honorable juge Turgeon, qui a agi à titre de commissaire, est un homme qui a déjà entendu beaucoup de témoignages dans sa vie et qui, à cause de sa longue ex-

périence, est capable d'en peser la valeur. Il était auparavant juge en chef de la Saskatchewan et il a présidé plusieurs commissions royales.

Au cours de la commission royale qui nous intéresse, Son Honneur a siégé pendant 39 jours et a entendu 54 témoins. On lui a présenté quelque 46 mémoires dont quelques-uns étaient très longs; de plus, il a interrogé 39 autres personnes. J'ignore jusqu'à quel point le Comité s'intéresse à notre témoignage. Nous avons entendu M. Magee nous parler et nous faire la lecture de son mémoire très élaboré. Je puis vous assurer que nous n'avons rien de tel à vous soumettre.

Notre point de vue est que la question a été étudiée dans tous ses détails et avec soin par le commissaire et que, étant donné son rapport, nous sommes prêts à accepter la recommandation de même que le bill, dans sa forme actuelle. De plus, lors de la deuxième lecture, le ministre a expliqué le bill, je crois, en des termes bien simples et avec précision.

Cependant, il est une chose qu'il est important de se rappeler, c'est le but du bill, qui consiste à venir en aide aux chemins de fer. Tel est le but principal de cette mesure législative. C'était la raison de son adoption en 1938 et c'est encore pour la même raison qu'on le présente aujourd'hui. Les mêmes observations que le présent rapport énumère ont été soumises au comité qui a étudié la question en 1938. En 1951, quand a paru le rapport de la commission royale auquel M. Magee a si souvent fait allusion, on y trouvait les mêmes objections et l'on y exprimait la même crainte, à savoir que l'industrie du camionnage ferait faillite. En 1955, on répète encore la même chose. Nonobstant la crainte des camionneurs, il est intéressant de noter que même récemment que l'an dernier, la Commission royale, à la page 30 de son rapport, déclarait que la position de l'industrie du camionnage en 1955,—en autant que Son Honneur l'a étudiée en comparant le nombre de ses camions en 1938 avec celui de 1955,—s'était énormément améliorée et que cette industrie était réellement une entreprise très puissante à cette date; il concluait en disant (page 37) :

J'ai l'impression que l'industrie du camionnage est devenue un élément donnant une valeur permanente à la vie économique du Canada et qu'aucune loi ayant trait aux chemins de fer, et spécialement aucune loi du genre de celle actuellement à l'étude, ne peuvent lui causer des dommages irrémédiables.

L'industrie du camionnage a exprimé à Son Honneur sa crainte d'être obligée de se retirer des affaires; malgré cela, l'industrie du camionnage, selon l'appréciation de Son Honneur, a fait des progrès énormes et je suis certain que mon affirmation est très conforme au compte rendu; on voit aux pages 30 et 31 du rapport qu'en 1938 on comptait 228,000 camionneurs; en 1950, 616,000; en 1953, 824,000; et tandis qu'en 1938 on comptait environ 16,000 camionneurs qui se livraient à un commerce de transport, en 1954, quand Son Honneur a entendu les témoignages à ce sujet, on en comptait 65,000 dont quelque 15,000 entrepreneurs. Il s'agissait de camionneurs qui se livraient à un commerce de transport et non pas de petits camionneurs, loin de là.

On a laissé entendre à M. Magee, je crois, que ces gens ne l'intéressaient pas. De toute façon, voilà la situation.

Les chemins de fer envisagent ce problème au point de vue économique. Le témoignage de M. Fairweather en fait foi; il compte plusieurs années d'expérience, est vice-président des chemins de fer Nationaux du Canada et chef de la Division des recherches et du développement de ce réseau. Il a affirmé que, d'après lui, le gaspillage s'élevait à 150 millions de dollars par année à cause

du sectionnement et de la répartition des marchandises dans le domaine du transport; il a affirmé que ce trafic allait là où il ne devrait pas aller, que les camionneurs faisaient du transport qui aurait dû être fait par les chemins de fer et que ceux-ci auraient pu le faire à bien meilleur compte. A notre avis, on ne devrait pas se servir des tarifs-marchandises des chemins de fer pour maintenir les camionneurs en affaires. Dans le domaine de la concurrence, le public devrait payer le plus bas taux possible pour le transport des marchandises. Tel est le but de ces taux. Les chemins de fer peuvent fournir un moyen de transport meilleur marché.

Je ne veux pas prendre trop de votre temps, mais j'aimerais bien vous citer deux petits extraits. M. Fairweather et M. Gordon ont rendu témoignage sur les conséquences des affaires que les camions enlevaient aux chemins de fer. Au document 59, page 4,106 du compte rendu des témoignages, M. Gordon a déclaré:

Dans la concurrence pour le transport des marchandises, les chemins de fer se trouvent dans une situation paradoxale. Nous comptons sur 25 p. 100 du transport des marchandises par le National-Canadien pour maintenir nos services non rémunérateurs. Le paradoxe, dans le domaine du transport, consiste en ce que les camions de transport routier, dont les frais sont deux à cinq fois plus élevés que les nôtres par rapport à la distance, sont intervenus dans ce transport à tarif élevé qui est d'une extrême importance pour nous. Les camions ne transportent pas une si grosse quantité de marchandises; en 1952, ils n'ont transporté que 9 p. 100 des marchandises transportées par rail. Mais les revenus qu'ils en ont retirés s'élevaient à 25 p. 100 de tous les revenus provenant du transport par rail. Nous avons besoin d'une partie de ces revenus afin d'alléger le fardeau des frais. Notre problème consiste à les obtenir.

Si les chemins de fer doivent survivre comme industrie florissante et solvable, ils doivent être en mesure de diminuer leurs taux de transport quand il s'agit de marchandises vulnérables à la concurrence des camions et de regagner le terrain perdu en offrant des taux raisonnables.

Dans le même document, M. Gordon dit encore:

Selon les indices actuels, les revenus en 1954 seront d'au moins 60 millions de dollars de moins qu'en 1953.

A la page 4,108, M. Fairweather déclare:

Dans le domaine où il y a concurrence, les camions n'ont probablement pas transporté plus de 15 p. 100 de toutes les marchandises, mais ce 15 p. 100 est d'une énorme importance parce que les chemins de fer reçoivent de ce service environ 80 à 85 p. 100 de leurs revenus nets qu'ils emploient à défrayer tous leurs frais généraux.

On se rappellera que nos amis les camionneurs ont affirmé avec magnanimité qu'ils n'étaient pas intéressés aux produits de nos ressources naturelles: l'agriculture, les mines, les forêts et tout ce qui doit être transporté afin de maintenir notre économie vivante et active. On les laisse transporter par les chemins de fer. Ils s'intéressent à la crème et cette crème leur permet de transporter d'autres marchandises à des taux inférieurs qui ne donnent pas de profit et les chemins de fer doivent transporter ce genre de marchandises afin de maintenir une saine économie.

Dans le domaine où il y a concurrence, les camions n'ont pas transporté

plus de 15 p. 100 de toutes les marchandises, mais ce 15 p. 100 est d'une énorme importance parce que les chemins de fer reçoivent de ce service certainement 80 à 85 p. 100 de leurs revenus nets qu'ils emploient à solder tous leurs frais généraux. Voilà pourquoi la crème de ce trafic est importante. Les produits manufacturés constituent les marchandises à tarifs élevés et permettent aux chemins de fer de transporter les produits des mines, des forêts . . .

M. BYRNE: Et des plaines ?

Le TÉMOIN: . . . et des plaines, s'il vous plaît; tout ce qui est du domaine des ressources naturelles . . . c'est de là que vient l'argent du pays. Les chemins de fer ne comprennent pas qu'on permette aux camionneurs de transporter une grande quantité de marchandises à tarifs élevés quand il leur en coûte beaucoup plus cher qu'aux chemins de fer pour effectuer ce transport. Si les chemins de fer désiraient faire la guerre des taux sans restriction,—et même alors transporter les marchandises sans perte d'argent,—il n'existerait plus de problème en ce qui concerne les camionneurs. Ceux-ci ne seraient plus en mesure de les concurrencer. Mais telle n'est pas la situation; la voici. Notre ami, dans son mémoire, parle longuement des taux de concurrence. Le camionneur aime le tarif de concurrence des chemins de fer. Les membres de ce Comité ne doivent pas oublier que les chemins de fer sont obligés de publier leur tarif de concurrence. Dès que ce tarif est publié, le camionneur en prend connaissance; il a beau jeu pour offrir des taux un peu plus bas et obtenir les contrats. Il aime cette façon de procéder, être au courant des tarifs de ses rivaux, les chemins de fer, sans avoir à publier les siens.

Maintenant, j'aimerais dire un mot au sujet de la taxe convenue. Les chemins de fer étaient au courant de cette situation depuis plusieurs années, mais ils n'y pouvaient rien. En vertu de la taxe convenue, ils peuvent efficacement faire concurrence aux camionneurs. Le représentant des chemins de fer se rend chez l'expéditeur et lui dit "Vous avez beaucoup de marchandises". Ce représentant sait qu'il peut les transporter à un bien meilleur compte que le camionneur. Il s'agit de marchandises qui sont distribuées d'un bout à l'autre du pays. Selon le compte rendu des témoignages, c'est la vérité. Il sait qu'il peut les transporter à meilleur marché. S'il donne un taux de concurrence, le camionneur se présente alors et dit "Je peux vous donner un taux moins élevé". L'expéditeur aime, lui aussi, les taux de concurrence des chemins de fer parce qu'ils lui servent de base dans ses marchés avec le camionneur. Quand ces taux sont publiés, le camionneur en est très heureux. La situation est bien simple; si les chemins de fer emploient les taux de concurrence, alors le camionneur offre un taux inférieur et accapare le marché, mais quand les chemins de fer disent au manufacturier "Nous allons transporter vos produits",—peu importe lesquels, les automobiles par exemple, un des produits transportés en vertu des taxes convenues,—"si vous voulez accepter une taxe convenue". C'est ainsi que les chemins de fer ont procédé avec les manufacturiers d'automobiles; ils leur ont dit "Nous sommes convaincus de pouvoir transporter vos produits de Windsor à Vancouver, ou entre des endroits intermédiaires, à un taux beaucoup plus bas que les camionneurs, mais nous ne publierons pas de taux de concurrence qui permettra tout simplement aux camionneurs d'offrir encore un taux inférieur et d'obtenir le contrat. Cela n'a pas de sens. Cependant, nous vous accorderons un taux inférieur si vous voulez bien nous donner un certain pourcentage de vos marchandises à faire transporter et signer un contrat". Comme le ministre l'a souligné, il faut un contrat, sur une base de concurrence. L'expéditeur devient le client des chemins de fer seulement s'il

veut bien signer un contrat et, jusqu'à ce moment, il est libre d'établir ou non une taxe convenue. Les camionneurs ont agi de la même façon pendant des années; ils étaient toujours libres d'établir des taux par contrat.

Précisément à ce point de mes observations absolument sans suite, dont je m'excuse, je voudrais revenir sur une allégation de M. Hansell, je crois, à savoir que les contrats fondés sur les taxes convenues se font à perte, en vue d'obtenir des contrats plus alléchants. C'est faux. Les taxes convenues sont plus avantageuses que les taux moyens; elles sont les plus rémunératrices de toutes, je crois, si l'on se base sur le pourcentage. A la page 363 du compte rendu des témoignages, sous le titre *average revenue per ton mile*, se trouve un énoncé où l'on indique que le revenu moyen par tonne-mille est le suivant (ces chiffres sont extraits de la *Weigh Bill Analysis* de 1953, page 3): Les taux sur les marchandises particulières donnent un revenu moyen par tonne-mille de 1.18 cent; les taux sur les marchandises ordinaires, .51 cent; les taux de concurrence, 2.52 cents et les taxes convenues, 3.40 cents. Selon la *Weigh Bill Study*, menée sous la direction de la Commission des transports, les taxes convenues donnent un rendement plus élevé que tous les autres taux indiqués dans ce livre. Autre point de vue, la Commission des transports n'a jamais refusé une taxe convenue parce qu'elle était non compensatoire; elle doit être conforme à la loi pour être acceptée. En hommes d'affaires très avisés comme le sont, je crois, les fonctionnaires des chemins de fer, ils ne proposeraient pas des taux à perte. Ils ne sont pas en affaires pour perdre de l'argent. J'en ai eu la preuve dans tous les cas de taux qui me sont passés par les mains depuis 1946. Les chemins de fer l'ont toujours affirmé et, pour ma part, je le confirme, jamais ces taxes n'ont été consenties à perte en vue de contrats plus rémunérateurs; elles sont et doivent être compensatoires et elles rapportent le revenu moyen le plus élevé par tonne-mille. L'impossibilité, dans laquelle se trouvaient les chemins de fer, de ne pouvoir établir de taux d'une façon expéditive et rapide, — aussi rapidement que les camionneurs, — a été leur pierre d'achoppement jusqu'à présent dans le domaine des taxes convenues. Il leur faut trop de temps pour les mettre en vigueur. L'acceptation de la convention retarde tellement qu'il est difficile de convaincre l'expéditeur de signer un contrat, parce qu'il lui faudra peut-être attendre des mois avant que ses produits soient transportés. Une entente de taxes convenues pour le transport d'automobiles, de même que de fer et d'acier, a été conclue en mars, avril ou mai, mais à cause de plaintes reçues de personnes qui prétendaient avoir le droit de formuler et de déposer une plainte, on a retenu ces ententes jusqu'au dernier jour de septembre; puis, après une journée d'audition, on a approuvé ces taxes convenues qui furent mises en vigueur le lendemain. Entre-temps, les chemins de fer, les expéditeurs et les manufacturiers qui auraient expédié leurs produits à la côte de l'Ouest ont été empêchés de faire des affaires pendant toute une saison.

Les modifications proposées aux taxes convenues ont pour but de hâter leur mise en vigueur de façon que les chemins de fer puissent faire concurrence à leurs rivaux sur une base d'affaires. Un camionneur peut décider dans un instant s'il va signer ou non un contrat. Les chemins de fer devaient dire: "Nous devons signer un contrat puis le déposer à la Commission des transports et, si quelqu'un s'y oppose, attendre sa décision", et il fallait attendre plus longtemps que le prévoit maintenant la mesure législative proposée.

Je suis certain que les membres du Comité liront très attentivement le rapport de la Commission royale. Le juge Turgeon attire l'attention et insiste sur la différence qui existe entre la situation de l'industrie du camionnage et

celle des chemins de fer et démontre, d'après les témoignages, que l'industrie du camionnage est plus prospère que celle des chemins de fer. Son Honneur dit encore à la page 36 de son rapport que "les modifications que les sociétés ferroviaires proposent à la législature leur donneront tout simplement le droit de faire ce que les camionneurs ont toujours eu le droit de faire, à savoir le droit de formuler librement aux expéditeurs des propositions d'affaires pouvant être promptement mises en vigueur. Il y a toujours eu des camionneurs qui ont transporté des marchandises pour des expéditeurs en vertu de contrats". Voilà le but du projet de loi, et, comme je l'ai mentionné tout à l'heure, le commissaire est d'avis que cette mesure législative ne peut causer de dommages irrémédiables à l'industrie du camionnage.

Telle est la situation, en ce qui concerne les chemins de fer.

Voici un autre extrait qu'on trouve à la page 37 de son rapport :

Toutefois, l'emploi des taxes convenues, je l'ai démontré, a été introduit au Canada surtout en vue de permettre aux chemins de fer de faire face plus efficacement à la concurrence des camionneurs. Ce but doit donc rester toujours présent à l'esprit lorsque des modifications à la loi sont à l'étude et l'emporter sur toute objection tant qu'il ne constitue pas une injustice à l'égard des camionneurs et autres voituriers. Je suis sûr que, dans le cas actuel, nul ne peut crier à l'injustice.

Et quelques lignes plus loin :

Mais ces modifications ne feront que soustraire les chemins de fer à certaines restrictions dont les camions ont toujours été et resteront exempts. Il n'y a rien d'injuste à ce sujet.

Voici une autre observation pertinente :

Je crois que le développement le plus frappant qui se soit produit au cours des toutes dernières années est l'accroissement de l'ampleur, de l'efficacité et de la prospérité de l'industrie du camionnage d'une part et, d'autre part, la grande détérioration qui se voit dans la situation financière des sociétés ferroviaires malgré tout ce qu'elles ont accompli pour améliorer leur matériel et leurs services. Cette mauvaise situation est contraire à l'intérêt national.

Les camionneurs ont toujours été libres d'établir des taxes convenues. Ils ont énormément progressé depuis l'adoption de celles-ci en 1938, et il n'est pas question qu'ils fassent faillite. Le camion a sa place bien marquée et il peut transporter certaines marchandises d'une façon beaucoup plus économique et plus expéditive que les chemins de fer, et il peut fournir un service de beaucoup supérieur au leur. Les camionneurs jouissent d'un certain champ d'activité qui leur permette de progresser et de continuer en affaires sans crainte de faire faillite.

Mon ami, M. Magee, a aussi mentionné certains extraits du rapport de 1951. Ce rapport affirmait alors qu'il n'y avait aucune raison de modifier la loi. Mais le même commissaire qui a rédigé le rapport de 1951 a aussi rédigé celui de 1955 dans lequel il disait qu'en 1951, parce que la situation à cette époque n'exigeait pas que la structure des taux soit modifiée . . .

M. CAMERON (*Nanaïmo*) : Je ne veux pas voir s'effondrer le sténographe sous l'effet de la chaleur ; aussi, je demanderais au témoin de parler un peu plus lentement.

Le TÉMOIN : Je me suis laissé emporter.

M. CAMERON (*Nanaïmo*): J'ai remarqué une expression d'angoisse sur sa figure.

Le TÉMOIN: J'étais justement à dire que le même commissaire qui a pris connaissance de la situation en 1951 a dû siéger 39 jours en 1954 et lire toutes les pages du volumineux compte rendu. J'ignore le nombre total de pages, mais j'ai ici le volume 34 et j'en suis à la page 4,100 et quelques autres. Il reste encore 6 ou 7 volumes, de sorte qu'il a dû lire environ 5,000 pages sans parler de tous les mémoires. Le commissaire a donc eu une belle occasion de se mettre au courant de toutes les complexités du transport par rail et par camion. A la page 36 de son rapport, il fait allusion à l'extrait que mon ami a lu et où l'on dit qu'en 1951 les taxes convenues n'avaient pas été mises à l'œuvre pendant assez longtemps pour en tirer une conclusion; mais il ajoute aussi:

Effectivement, cette phraséologie signifiait que la Commission était de l'avis que le temps n'était pas encore venu en 1951 d'entreprendre la révision de la loi sur les taxes convenues. Les conditions économiques n'incitaient pas alors à prendre une telle mesure en vitesse. Mais la situation s'est grandement modifiée depuis lors. Au point où en sont les choses à l'heure actuelle, il faut aider les sociétés ferroviaires en leur fournissant les moyens de faire concurrence aux autres voituriers dans l'exécution de leurs fonctions en matière de transport.

Il a fait observer que l'industrie du camionnage jouissait d'une assez grande liberté au point de vue réglementation. Il est évident, je crois, d'après la réponse que mon ami a donnée, qu'en Ontario par exemple, où il existe une certaine réglementation relative aux routes et aux concessions à octroyer, il n'existe aucune réglementation tarifaire. D'autre part, les sociétés ferroviaires ont une réglementation tarifaire et la mise en application des taxes convenues est entravée par une réglementation. Si encore nous pouvions agir comme en Angleterre actuellement, où les chemins de fer et les expéditeurs établissent leurs propres conventions. Aucun concurrent de l'expéditeur n'a droit de savoir l'entente conclue entre l'expéditeur et la société ferroviaire. La concurrence détermine la règle de conduite à suivre et les sociétés ferroviaires du Canada sont d'avis qu'on devrait s'en tenir à cela. A leur point de vue, quand la concurrence existe, elle devrait être libre et se faire sur un pied d'égalité; cela réglerait le problème; l'expéditeur déciderait du moyen de transport qu'il désire employer. Le public profiterait du taux inférieur proposé par le concurrent qui voudrait bien accepter de transporter la marchandise selon une taxe convenue ou un taux déterminé par contrat. Les voituriers et les expéditeurs veulent tous faire de l'argent; il n'y a pas de doute là-dessus.

Mon ami, M. Magee, a parlé de distinction injuste quand il s'agit des autres concurrents, en disant qu'ils avaient le droit de s'opposer aux taxes convenues. C'est vrai, mais ces autres concurrents, dont il parlait, sont ceux qui sont réglementés et qui tombent sous le coup de la Loi sur les transports, comme certains voituriers par eau. Les camionneurs, qui ne sont pas réglementés, n'ont jamais eu un tel statut. Les dispositions de la Loi sur les transports servent à protéger les sociétés ferroviaires et non pas les camionneurs. Le juge Turgeon a noté l'objection présentée par les camionneurs et les autres voituriers. Il a souligné que la mesure législative avait pour but de donner plus de flexibilité. . . Ce passage se trouve au haut de la page 39.

"Il convient d'exposer brièvement ici la nature des griefs contre les taxes convenues, formulés par diverses parties sous prétexte que l'emploi

des taxes convenues nuit à leurs propres affaires ou aux intérêts de certaines localités. C'est que, après une étude soigneuse, même si je suis d'avis qu'aucune de ces objections ne doive l'emporter sur la conclusion à laquelle je suis arrivé, savoir, qu'il faut maintenir et rendre plus souple l'emploi des taxes convenues, je crois qu'en toute justice pour ces parties, il y a lieu de faire connaître sommairement la nature de leurs objections à ceux à qui il incombera de lire et d'étudier le présent rapport. Il sera indiqué en détail, dans chaque cas, les éléments de preuve et les arguments présentés à l'appui des objections avancées."

La première objection vient naturellement de l'association des camionneurs, l'Association canadienne du camionnage. La recommandation du commissaire avait uniquement pour but de rendre plus souple l'emploi des taxes convenues par les sociétés ferroviaires, de sorte qu'elles puissent concurrencer les camionneurs avec plus de succès et de rapidité.

On a interrogé M. Magee sur le nombre d'employés organisés en unions dans l'industrie du camionnage et il a répondu, je crois, qu'il y en avait environ 7,000, si je l'ai bien compris. En chiffres ronds, l'industrie ferroviaire en a au moins 200,000. C'est en vue de sauvegarder les intérêts de l'industrie ferroviaire qu'on a adopté cette disposition sur les taxes convenues et, comme je l'ai dit, cette industrie compte quelque 200,000 employés. On a aussi protesté contre la nature restrictive de certaines clauses dans les contrats de taxes convenues. Le ministre a souligné, je crois, qu'avant de mettre une taxe convenue en vigueur, les sociétés ferroviaires doivent réussir à convaincre l'expéditeur qu'il est dans son intérêt de signer un contrat, parce qu'à ce point des pourparlers il y a concurrence entre le camionneur et la société ferroviaire en vue d'obtenir le transport de ses marchandises.

Les sociétés ferroviaires sont d'avis que les expéditeurs sont assez habiles pour défendre leurs intérêts et obtenir les meilleures conditions possibles et, pourvu que leurs tarifs-marchandises fournissent aux chemins de fer les moyens de pourvoir à leurs dépenses générales, qui, dans la plupart des cas, sont considérables, il est dans l'intérêt national qu'ils puissent exécuter le travail au coût le plus bas. Les camionneurs auront encore de nombreux champs d'action où ils pourront faire de l'argent. Le contrat de taxes convenues n'est conclu que si l'expéditeur est satisfait. A mon sens, il est plutôt amusant d'entendre les camionneurs parler du trafic comme s'ils avaient des droits garantis dans toutes les catégories de trafic.

L'industrie du camionnage a vu le jour il y a quelques années seulement. Autrefois, tout ce trafic, qui fait l'objet de nos délibérations actuelles, s'effectuait par chemin de fer et la seule raison,—du moins une des raisons principales,—qui a amené les camionneurs à s'y intéresser, c'est que, dans certains cas, les tarifs des chemins de fer étaient trop élevés. Le transport pour l'industrie de l'automobile en est un exemple. Au début, les tarifs étaient trop élevés et les sociétés ferroviaires ont perdu cette clientèle, mais elles l'ont reprise et font maintenant de l'argent au moyen de la taxe convenue.

La livraison du beurre du Manitoba à l'Ontario en est un autre exemple. Autrefois, ce beurre était toujours transporté par rail et en quantités considérables. Quand les sociétés ferroviaires ont constaté que leurs tarifs étaient trop élevés et que les camions leur enlevaient le transport de ce produit, elles ont étudié la situation et décidé qu'elles pourraient certainement voiturier ce produit; elles ont modifié leur tarif en conséquence et ont repris le transport

de cette denrée en établissant une taxe convenue. Je ne crois pas que les camionneurs puissent se plaindre d'injustice dans ce cas-là, mais apparemment ils s'en plaignent.

Monsieur le président, nous sommes passablement renseignés sur le sujet à l'étude et, à moins que les membres du Comité n'aient d'autres points de vue à soumettre, j'ai terminé mon exposé et je vous remercie beaucoup.

M. CAVERS: Allons-nous maintenant entendre M. O'Brien, du Pacifique-Canadien ?

M. HAHN: Si vous me le permettez, monsieur le président, j'aimerais poser une question auparavant. Monsieur O'Donnell, vous avez dit que vous désiriez aider les sociétés ferroviaires. Il s'agit d'aide financière, j'imagine, car le National-Canadien accuse un déficit de 28 millions de dollars . . .

Le TÉMOIN: Les deux sociétés, je crois, en ont besoin . . .

M. HAHN: Je veux simplement vous faire savoir que, lorsque M. Donald Gordon a témoigné devant notre Comité, j'ai eu l'occasion de l'interroger sur ce déficit et il en a donné trois causes principales: le mode de dépréciation que nous employons, le fait de garder environ 7,000 employés que le Pacifique-Canadien congédierait s'ils travaillaient pour lui et la baisse de revenus dans le transport des grains. Il a aussi mentionné,—bien que cette cause soit douteuse,—le genre de rail que nous employons. Vous n'avez mentionné aucune de ces causes. Je suis un peu désorienté et je veux simplement que vous expliquiez comment ce transport à perte . . .

Hon. M. MARLER: Ce n'est pas du transport à perte.

Le TÉMOIN: Non, ce n'est pas du transport à perte; je n'admets pas cela.

M. HAHN: Alors, ces taxes convenues. Pourquoi attaquer les camionneurs,—les mettre en faillite, pourrait-on dire,—parce que le National-Canadien garde 7,000 employés supplémentaires pendant l'hiver ?

Le TÉMOIN: Je n'ai pas dit, monsieur le président, que les revenus provenant des taxes convenues combleraient le déficit au complet. Je me suis placé au point de vue des revenus et M. Gordon, je pense, parlait des dépenses. Il n'est pas question de dépenses en ce moment. J'ai tout simplement affirmé que le National-Canadien avait un déficit de 28 millions de dollars et j'ai rappelé que ces taxes convenues rapportaient les revenus les plus élevés selon l'étude des bordereaux d'expédition et que, comme l'a mentionné M. Fairweather, ce 15 p. 100 de revenus fournit entre 80 et 85 p. 100 de tous les revenus nets nécessaires pour couvrir en partie les dépenses dont M. Gordon a parlé.

J'ai tout simplement appuyé sur le fait que, grâce aux revenus provenant des taxes convenues, si on nous permettait de les mettre en vigueur d'une façon plus expéditive, nous pourrions espérer augmenter les revenus des sociétés ferroviaires au point d'aider à combler le déficit. Ce 15 p. 100, ai-je dit, est très important et comprend les seuls produits qui intéressent le camionneur.

*M. Hahn:*

D. Vous avez laissé entendre que le camionneur tire profit des tarifs-marchandises établis par la Commission des Transports. Mais c'est sur une base de concurrence. Cette situation se présente-t-elle en Colombie-Britannique, en Alberta, en Saskatchewan, au Manitoba et dans le Québec?—R. En général, je crois que oui. Dans le document n° 50, si cela vous intéresse, vous trouverez des renseignements sur la question que je traite. Malheureusement,

ce document me manque aujourd'hui. Il renferme une communication de la part de l'Association des camionneurs. Au cours des explications qu'il a données à la suite de la présentation de son mémoire, M. Magee a fait observer que des camionneurs d'Ontario transportant des marchandises entre des endroits situés en Ontario et Montréal s'étaient plaints que les sociétés ferroviaires avaient diminué leurs taux sur une base de concurrence et qu'une seule entreprise de camionnage s'en tenait à ces taux réduits. Cette entreprise, incidemment, était précisément celle du témoin.

M. Magee affirmait dans son exposé qu'une seule entreprise prétendait se soumettre aux taux établis. Je lui ai fait remarquer que cette compagnie était en effet celle qu'il représentait et il m'a approuvé d'un signe de tête affirmatif. La concurrence est aussi bien un coupe-gorge entre un camionneur et un autre camionneur qu'entre les camionneurs et les chemins de fer.

D. Tout à l'heure, il s'agissait d'endroits situés en Ontario et, naturellement, de Montréal. En Colombie-Britannique, la loi établit d'une manière catégorique les taux que l'industrie du camionnage doit demander pour transporter des marchandises d'un endroit à un autre. Elle ne peut pas changer ses taux, comme vous le disiez tout à l'heure, par une entente avec le client. Elle doit se soumettre au règlement.—R. La société ferroviaire publie la liste de ses taux, puis le camionneur offre à l'expéditeur un taux qui, d'ordinaire, est juste un peu inférieur à celui du chemin de fer. C'est ainsi qu'on procède habituellement, je crois. Quand je vous affirme que les camionneurs tirent profit de la publication des taux, j'ai raison, et c'est ce qu'ils désirent, à savoir que les sociétés ferroviaires soient obligées de publier leurs taux de concurrence. Il existe peu de "contrôle policier" ou de vérification des taux demandés par les camionneurs. En d'autres termes, les chemins de fer doivent publier leur liste de taux et les camionneurs en profitent.

D. Voulez-vous dire qu'on n'intenterait aucune poursuite contre une entreprise de camionnage, en Colombie-Britannique, si elle acceptait un taux inférieur à celui qui est exigé par la loi?—R. Je ne le sais pas. Je parle en général. D'après ce que j'ai pu constater par les documents officiels,—et on peut le vérifier,—les choses se passent à peu près comme cela et je crois que les camionneurs l'admettront eux-mêmes.

D. Une autre question. Étant donné que certaines provinces ont un règlement bien arrêté et qu'elles le mettent en vigueur apparemment, seriez-vous d'avis qu'on n'applique les taxes convenues proposées dans le projet de loi à l'étude qu'aux provinces qui n'ont pas fixé de taux, telles que l'Ontario, la Nouvelle-Écosse et le Nouveau-Brunswick?—R. Je ne traite que de questions interprovinciales. A mon avis, au sujet de ces taxes convenues, par exemple, ou au sujet d'un camionneur qui transporte des marchandises d'Oshawa à Vancouver,—je n'ai pas l'intention de soulever une discussion d'ordre constitutionnel,—je crois que la Loi sur les transports est tout à fait constitutionnelle et que votre Comité étudie un problème qui relève bien de lui.

*M. Hansell:*

D. Quand vous parlez de taux compensatoire, qu'entendez-vous par "compensatoire"? Est-ce compensatoire pour tous les frais de transport?—

R. C'est compensatoire pour les chemins de fer; ce taux ne doit pas seulement couvrir les débours, mais autre chose de plus. Auriez-vous l'amabilité de regarder à la page 22 (édition polycopiée) du rapport de la Commission,—ce rapport mérite une étude attentive,—où il est dit:

Sur la base du prix de revient, on peut considérer qu'il existe trois catégories de taux applicables à une expédition quelconque. La première, qui serait la plus élevée, représente un taux qui rapporte aux chemins de fer les frais directs ou débours assumés pour assurer le service, augmentés d'une part équitable des frais généraux que les chemins de fer doivent nécessairement assumer, mais qui ne se rapportent à aucun trafic particulier. Ces deux éléments, frais directs et portion des frais généraux, constituent le prix de revient total. Il est presque, sinon complètement, impossible que les chemins de fer soient en mesure d'établir des échelles de tarifs dont les taux prévus pour chaque transport particulier de trafic couvriraient exactement le prix de revient total des transports en cause. Dans la pratique, la limite supérieure d'un taux est soit ce qu'il est possible de percevoir eu égard à la concurrence des autres moyens de transport, soit, en l'absence d'une telle concurrence, la valeur attribuée au service rendu. Dans ce dernier cas, le taux serait naturellement le taux maximum pour l'expéditeur. Il en résulte que, pour ménager les intérêts respectifs de l'expéditeur et du chemin de fer, le taux fixé se situera généralement un peu plus bas que ce plafond de manière à permettre le transport du plus gros volume possible de trafic dans le plus grand intérêt tant du chemin de fer que de l'expéditeur.

Le deuxième taux, qui serait le plus bas, ne rapporterait au chemin de fer que les frais directs qu'il assume en assurant le service, ou, en d'autres termes, ses débours. Les chemins de fer ne fonctionneraient certainement pas longtemps s'ils ne recouvraient que les débours inhérents au service.

Entre ces deux extrêmes s'étale une large marge dans laquelle il est possible de déterminer ce que j'appellerais le taux de la troisième catégorie, c'est-à-dire un taux qui fait non seulement face aux débours mais apporte en outre des contributions variables qui, bien qu'elles soient inférieures à ce que rapporterait le taux de la première catégorie, soit le plus élevé, aident à compenser les frais généraux du chemin de fer.

Ce dernier groupe comprend la majorité des taux compensatoires.

D. Merci.—R. Le commissaire, à mon avis, a très bien expliqué la situation.

*M. Carrick:*

D. D'après ce que vous savez sur l'exploitation des chemins de fer, croyez-vous qu'ils puissent employer le système des taxes convenues à perte et, si oui, continuer ce régime pendant un temps indéfini?—R. D'après les constatations de la Commission des transports, d'après les témoignages rendus devant les comités de cette Chambre depuis 1946, d'après les témoignages de M. George Walker, président du Pacifique-Canadien, et de M. R. C. Vaughan, ancien président et directeur général du National-Canadien, ainsi que du gérant général du service des marchandises des deux sociétés ferroviaires, il appert qu'ils sont tous unanimes à affirmer que les chemins de fer n'acceptent pas de transactions à perte. Ils ne sont pas en affaires en vue de subir des pertes, pas plus qu'un manufacturier. Certaines pertes sont inévitables quand, par exemple, les revenus diminuent à cause d'une baisse des affaires; mais ils ne veulent pas effectuer des transactions à perte et je suis certain que les administrateurs du National-Canadien partagent cette opinion.

*M. Green:*

D. Vous avez affirmé dans votre exposé, si j'ai bien compris, qu'en vertu d'une certaine disposition les taux établis sous le régime d'une taxe convenue doivent nécessairement être compensatoires?—R. Oui, monsieur.

D. Pouvez-vous m'indiquer où se trouve cette disposition dans la loi actuelle?—R. Où elle se trouve dans la loi?

D. Oui.—R. Il s'agit du droit de s'opposer à de tels taux.

Hon. M. MARLER: Cette disposition se trouve au paragraphe 15 de l'article 32, je crois.

Le TÉMOIN: Le droit de s'opposer à une taxe non compensatoire se trouve dans un des paragraphes, le paragraphe 15 de l'article 32, qui se lit ainsi:

(15) Lorsqu'une demande est formulée sous le régime du présent article, la Commission doit tenir compte de toutes les considérations qui lui paraissent pertinentes et, en particulier, de l'effet que l'établissement de la taxe convenue ou la fixation d'une taxe peut vraisemblablement avoir ou a eu sur

(a) le revenu net du voiturier, et . . .

*M. Green:*

D. La loi actuelle, avant la mise en vigueur du projet de loi à l'étude, décrète que, lorsqu'une taxe convenue est déposée à la Commission des transports, elle ne doit pas toucher le revenu net du voiturier.—R. Elle le touche, mais à l'avantage du voiturier.

D. Elle doit être avantageuse pour le voiturier?—R. Oui.

D. En vertu du nouveau projet de loi, si je lis bien, il ne sera plus nécessaire de la déposer à la Commission des transports ou d'obtenir son approbation avant de la mettre en vigueur.—R. Exactement.

D. De plus, ce projet de loi ne renferme aucune disposition semblable à celle que vous venez de lire à l'article 32, paragraphe 15, alinéa (a)?—R. Le paragraphe 2 de l'article 33 parle du revenu net du voiturier. Les sociétés ferroviaires partent du principe qu'elles sont en affaires en vue de faire de l'argent, qu'elles doivent être préoccupées de leur situation financière comme tout homme d'affaires, qu'elles n'acceptent aucune entreprise sur une base de perte et qu'on doit avoir confiance que ce n'est pas leur façon de procéder. Jamais on n'a refusé une taxe convenue parce qu'elle n'était pas compensatoire. Les chemins de fer ne doivent pas être plus en tutelle que les autres entreprises commerciales.

Le paragraphe 2 de l'article 33 se lit ainsi:

(2) Lorsqu'en vertu du présent article la Commission annule ou modifie une taxe convenue, toute taxe fixée sous le régime de cette Partie en faveur d'un expéditeur qui se plaint de cette taxe convenue cesse d'être en vigueur ou devient assujétie aux modifications correspondantes que la Commission peut prescrire.

D. Le projet de loi à l'étude ne renferme aucune restriction à l'effet que la taxe convenue ne doit pas en être une qui constituerait une perte pour le chemin de fer?—R. D'abord, les administrateurs des sociétés ferroviaires sont d'avis qu'on devrait avoir confiance en eux, comme on a confiance à toute autre maison d'affaires, pour mener à bien leur entreprise. Ils en sont les responsables, les gardiens et ils ne subiront pas de pertes volontairement.

*M. Green:*

D. En vertu de l'ancienne loi, nous n'avions pas à craindre que le chemin de fer présente des taxes convenues inférieures au prix de revient, car l'article 32 l'en empêchait. A-t-on objection à insérer une telle disposition dans le nouvel article?—R. Cette disposition plaçait le chemin de fer dans la situation suivante: sur une simple plainte de quelqu'un qui n'avait pas d'intérêt réel au contrat, on pouvait empêcher l'adoption de la taxe convenue pendant des mois d'affilée sous prétexte que l'ensemble du revenu net serait diminué à cause de la taxe convenue. Les amendements proposés par les sociétés ferroviaires visent à remédier à cette situation; cependant le commissaire ne les a pas tous acceptés en bloc, il les a adaptés à la situation et a fait ses propres recommandations. En vertu du projet de loi actuel, la taxe convenue entre immédiatement en vigueur et si, après trois mois, quelqu'un croit qu'elle est préjudiciable au chemin de fer ou à l'expéditeur, il peut porter plainte et la Commission des transports tranche la question.

D. Le chemin de fer, avez-vous dit, n'a pas l'intention d'établir une taxe convenue à perte?—R. Oui, c'est vrai.

D. Pourquoi alors s'oppose-t-il à insérer une disposition de ce genre . . .

Hon. M. MARLER: Quel genre?

M. GREEN: . . . dans le nouvel article 32?

Hon. M. MARLER: Mais quel genre de restriction?

*M. Green:*

D. Une disposition semblable à celle de l'article 15, alinéa a). Je ne propose pas qu'on retourne à l'ancienne façon de procéder ni que la Commission des transports soit appelée à approuver les taxes convenues, mais on devrait peut-être insérer une phrase quelconque à l'article 32 à l'effet qu'une taxe convenue ne devrait pas être une taxe à perte. Je demande à M. O'Donnell si les sociétés ferroviaires ont des objections sérieuses à une disposition de ce genre?—R. Tout ce que je puis dire, monsieur Green, c'est que le projet de loi dans sa forme actuelle leur donne satisfaction. Il donne satisfaction au National-Canadien et, je crois, à nos amis du Pacifique-Canadien ainsi qu'à toutes les autres sociétés ferroviaires du Canada,—et elles sont nombreuses. Ce n'est pas tout à fait conforme aux amendements proposés par les chemins de fer, mais c'est l'équivalent. Ceux-ci, par exemple, désiraient que les taxes convenues entrent en vigueur selon une méthode plus rapide encore que celle qui a été proposée par le commissaire. Celui-ci a aussi apporté quelques autres modifications de ce genre. Les amendements proposés nous semblent raisonnables et il faudrait, je crois, les mettre à l'essai. Si une taxe convenue reste en vigueur pendant trois mois avant qu'on puisse s'y opposer, ceux qui veulent s'en plaindre ont suffisamment de temps pour se rendre compte si elle est opportune ou non.

D. Voudriez-vous nous dire si, d'après vous, les sociétés ferroviaires s'opposeraient ou non à une telle disposition?—R. Volontiers. A mon avis, la méthode anglaise devrait être appliquée. C'est-à-dire que la question devrait se régler par contrat privé conclu entre l'expéditeur et le voiturier quand il y a concurrence.

D. En d'autres termes, on permettrait aux chemins de fer d'effectuer du transport à perte, s'ils le veulent?—R. Non.

D. En réalité, c'est cela.—R. Non, cela suppose qu'ils acceptent du transport à profit.

D. Pourquoi ne pas l'insérer dans la loi?—R. Ce n'est pas moi qui rédige la loi et nous sommes satisfaits de son libellé actuel.

D. Je comprends que vous en êtes satisfaits. Mais cette disposition était dans la loi auparavant. Pourquoi ne pas l'y insérer maintenant?

Hon. M. MARLER: Auparavant, monsieur Green, il y avait dans le statut une procédure qui permettait de vérifier l'effet produit par une taxe convenue sur le revenu net du voiturier. Il fallait soumettre les taxes convenues à l'approbation de la Commission des transports et, quand celle-ci les étudiait, un des facteurs dont elle devait tenir compte, en vertu du paragraphe 15 de l'article 32, était l'effet de ces taxes sur le revenu net du voiturier. Dans le projet de loi à l'étude, il n'est pas question de soumettre une taxe convenue à l'approbation de la Commission des transports et, si vous demandez d'insérer une disposition à l'effet qu'une taxe convenue doit être compensatoire, en réalité vous demandez alors de la soumettre à la Commission des transports afin que celle-ci l'étudie sous cet angle, ce qui, à mon avis, est impossible.

M. GREEN: Je ne demande pas, monsieur le ministre, qu'on soumette une taxe convenue à la Commission avant de la mettre en vigueur, mais je ne peux pas comprendre que les chemins de fer s'opposent à ce que l'article 32 spécifie qu'une taxe convenue doit être compensatoire. C'est écrit dans la loi actuelle.

Hon. M. MARLER: Pas sous la forme que vous proposez. La difficulté, je le crains bien, vient de la forme.

*M. Green:*

D. Naturellement, l'industrie du camionnage craint de faire faillite à cause des diminutions de taux effectuées par les sociétés ferroviaires. J'aimerais demander à M. O'Donnell si un passage quelconque du projet de loi à l'étude les empêche de produire ce résultat?—R. Certainement, l'article 33 (2) spécifie qu'après trois mois, si la crainte est fondée, on peut étudier la question de nouveau. Si les sociétés ferroviaires aiment le libellé de ce projet de loi rédigé selon les recommandations du commissaire, qui a entendu ces objections et bien d'autres, c'est parce qu'il supprime le délai qui existait auparavant. Des gens qui n'avaient aucun intérêt réel dans une taxe convenue,—par exemple, la taxe convenue pour le transport des automobiles, la taxe pour le transport du fer et de l'acier vers la côte de l'Ouest en provenance d'Hamilton, de Trois-Rivières et des usines de l'Algoma,—ont simplement télégraphié à la Commission des transports "nous nous opposons à cette taxe" et la Commission a suspendu la taxe convenue de mai au dernier jour de septembre alors qu'elle a entendu notre cause. Les plaignants ne se sont pas montrés et, le lendemain, la Commission ordonnait la mise en vigueur de la taxe convenue mais, entre-temps, nous avons perdu les affaires de toute une saison.

D. Le nouveau bill comporte-t-il une disposition qui empêcherait les sociétés ferroviaires d'établir une taxe convenue à perte, ce qui forcerait les camionneurs à se retirer d'affaires? Ensuite, en vertu de l'article 32 (12), les chemins de fer seraient libres d'annuler une taxe convenue après qu'elle aurait été en vigueur pendant un an.—R. Les fonctionnaires responsables de toutes les sociétés ferroviaires du Canada, les membres du Comité le comprennent, je crois, ne sont pas intéressés à ce genre d'affaires. Ils n'ont jamais agi de la sorte; il n'y a jamais eu un cas où une taxe convenue n'ait pas été compensatoire. Même les taux de concurrence doivent être compensatoires, et ils l'ont

toujours été. Jamais la Commission des transports n'a eu à régler un cas de taxe convenue non compensatoire. Le Parlement, je crois, doit se fier assez aux administrateurs des sociétés ferroviaires pour leur donner confiance au moins pendant trois mois. On pourra alors déclencher le mécanisme de l'article 33 (2).

D. Personne ne peut s'adresser au ministre en vue d'obtenir la permission d'en appeler à la Commission des transports avant qu'une période de trois mois soit écoulée. Ensuite, il faudra probablement des mois avant d'obtenir cette permission et de mettre les rouages en marche, ce qui n'arrivera peut-être jamais. Les sociétés ferroviaires obtiennent tous les arrangements désirés en vertu de la loi. Elles peuvent maintenir en vigueur une taxe convenue à perte pendant un an environ avant que la Commission des transports leur mette un frein. N'est-ce pas possible?—R. Rappelez-vous qu'en vertu de l'article 32 (2) tous les voituriers doivent être d'accord. Je ne vois pas bien M. Donald Gordon et M. Crump assis à une table et disant: "Il existe une entreprise de camionnage entre Kamloops et un autre endroit; diminuons nos taux et elle va être forcée à se retirer d'affaires". Ils n'ont jamais agi de la sorte et je ne crois pas qu'ils le fassent.

D. Ce ne serait probablement pas M. Donald Gordon et M. Crump qui se rencontreraient. Avez-vous une raison sérieuse de vous opposer à la demande de l'industrie du camionnage, à savoir que l'article 33 soit modifié de façon à permettre aux camionneurs de se plaindre au ministre et de lui demander l'autorisation d'en appeler à la Commission des transports?—R. Oui, en ce sens que l'augmentation du nombre des protestataires éventuels causerait encore plus d'entraves aux sociétés ferroviaires. Les camionneurs concurrencent les chemins de fer et devraient pouvoir se tirer d'affaires eux-mêmes. On demande simplement que les sociétés ferroviaires soient placées sur un pied d'égalité. Aujourd'hui, elles font face à un concurrent qui peut diminuer les taux à son gré n'importe quand. En certaines circonstances, dit-on, on surveille de plus près l'observance du règlement provincial; mais, en général, on s'en préoccupe très peu. Prenons le cas du trajet Toronto-Montréal. Je vous invite à jeter un coup d'œil sur le document n° 50, qui est assez intéressant. Un seul voiturier a pu déclarer, et il s'agissait du témoin, qu'il s'en tenait à la loi et il a ajouté que tous les autres diminuaient impunément les taux autorisés.

D. Si l'on insérait dans le projet de loi les amendements proposés par l'industrie du camionnage, cela ne l'autoriserait pas à s'opposer à la mise en vigueur d'une taxe convenue mais simplement à s'adresser au ministre, après que la taxe aurait été en vigueur pendant au moins deux ou trois mois, en vue d'obtenir la permission d'en appeler à la Commission des transports. Le National-Canadien a-t-il des raisons sérieuses de ne pas accorder cette mesure de protection à l'industrie du camionnage?—R. J'admets que je suis intéressé, mais je dois dire que je n'aime pas qu'on entrave l'exploitation des chemins de fer. Je suis satisfait,—c'est-à-dire le National-Canadien est satisfait,—du jugement motivé du commissaire, qui a entendu cette objection, qui ne l'a pas acceptée et qui a proposé le projet de loi tel qu'il apparaît à l'appendice de son rapport. C'est le jugement désintéressé d'un homme qui a entendu tous les témoignages, qui les a pesés d'une façon impartiale et qui en est venu à la recommandation qu'on devrait les mettre en vigueur, selon lui, afin de constater leur efficacité.

D. De toute façon, avez-vous objection à ce que l'article 33 soit modifié en ce sens?—R. Oui, parce que cette modification augmente le nombre de

protestataires qui sont en même temps nos concurrents et qui veulent tout savoir au sujet de notre entreprise alors que nous ne pouvons rien savoir de la leur.

D. Est-ce vrai que toute personne, voiturier par eau ou par camion, protestant en vertu de l'article 33, n'obtiendrait de redressement que si le taux est injuste?—R. Certainement, c'est la pure vérité.

D. Alors, pourquoi s'y opposer? Laissons-les au moins protester, puisqu'ils n'aboutiront à rien.—R. S'ils n'aboutissent à rien, pourquoi alors perdre notre temps et le leur?

D. A moins qu'ils prouvent, au ministre d'abord, puis au président de la Commission des transports, que telle taxe convenue est injuste sous un certain rapport.

Hon. M. MARLER: A mon avis, vous faites erreur. L'amendement, je crois, a une portée beaucoup plus grande. D'abord, ce n'est pas après un délai de trois mois, mais immédiatement. De plus, les camionneurs veulent avoir le droit de porter plainte si une taxe convenue crée une disparité injuste à leur égard ou désavantage injustement leurs affaires. Au point de vue du camionneur, si je comprends bien, tout tarif inférieur aux taux qu'il a l'intention de demander "désavantage injustement" ses affaires. Voilà pourquoi, il me semble, l'amendement est quelque peu trompeur par le fait qu'il classe les entrepreneurs de camionnage parmi les voituriers comme s'ils appartenaient à cette catégorie. La situation, je crois, n'est pas aussi simple que vous le laissez entendre, monsieur Green.

M. GREEN: L'article 33 du projet de loi renferme déjà les mots de l'amendement proposé.

Hon. M. MARLER: Oui, mais ils s'appliquent essentiellement aux expéditeurs et aux voituriers réglementés.

M. GREEN: N'est-il pas vrai que personne, ni expéditeur ni aucune autre entreprise, n'obtiendrait quoi que ce soit en vertu de l'article 33, à moins d'avoir une bonne cause?

Hon. M. MARLER: Peut-être qu'il n'obtiendrait rien, mais il causerait beaucoup d'ennui.

*M. Green:*

D. Monsieur O'Donnell est-il d'avis, quand il s'oppose à l'amendement, que l'industrie du camionnage causerait des ennuis si elle avait droit de porter plainte en vertu de l'article 32?—R. Sans aucun doute. Le document n° 50 vous renseignera à ce sujet. On y mentionne le fait qu'une taxe convenue était en instance d'approbation et que l'exécutif de l'association des camionneurs déclara qu'elle cherchait à trouver un expéditeur qui s'y opposerait. Sans aucun doute, les camionneurs causeraient certainement des ennuis. Ils peuvent nous nuire.

D. Avez-vous objection à ce qu'on trouve un expéditeur qui ne peut pas porter plainte?

Hon. M. MARLER: Il faut que la taxe soit injuste à l'égard de l'expéditeur.

Le TÉMOIN: Comme le ministre le dit, il s'agit tout simplement d'une question de délai. S'il faut entendre une objection, il s'ensuit un délai. Je vous renvoie au cas de la taxe convenue sur les automobiles alors qu'il s'est écoulé un délai de mai à octobre et que nous devons attendre la décision de la Commission des transports.

*M. Green:*

D. Dans le cas à l'étude, le délai ne vous touche pas, puisque votre taxe convenue existe déjà. Il s'agit tout simplement de protéger un droit, étant donné que la taxe convenue est en vigueur. Le délai n'entre donc pas en ligne de compte.—R. Avec toute la bonne volonté du monde, je ne suis pas autorisé à revenir, ni en retranchant ni en ajoutant, sur les concessions que la Commission royale nous a accordées. A notre avis, son rapport est assez juste à tous points de vue. Nous croyons que le juge Turgeon, qui a entendu les témoignages, a pensé qu'il était juste à l'égard des sociétés ferroviaires puisqu'il l'affirme dans son rapport même. Il faut se placer au point de vue des chemins de fer et le rapport leur donne justice.

D. Selon certains témoignages entendus aujourd'hui, les chemins de fer semblent se lancer dans la pratique des taxes convenues sur une vaste échelle. Est-ce la vérité? Ont-ils comme ligne de conduite de conclure un grand nombre de taxes convenues?—R. Ils sont en affaires en vue d'obtenir tout ce qui rapporte de l'argent. Or la taxe convenue, c'est reconnu, leur rapporte de l'argent; et plus ils concluront de taxes convenues rémunératrices, plus ils transporteront de produits.

D. Le nombre des taxes convenues conclues par les sociétés ferroviaires a-t-il augmenté?—R. Les administrateurs des chemins de fer ont l'œil ouvert sur toutes les possibilités dans ce domaine et plus ils peuvent signer de contrats, plus ils sont heureux.

D. Dois-je comprendre que les chemins de fer vont se lancer à fond de train dans les taxes convenues?—R. Je ne détermine pas leur ligne de conduite, mais j'ai l'impression qu'ils vont essayer d'obtenir tout ce qu'ils pourront en fait d'affaires payantes.

D. C'est la réponse que vous avez déjà donnée.

Hon. M. MARLER: C'est une double confirmation.

M. CARRICK: Puis-je poser une question à M. Green avant que M. O'Donnell se retire, parce qu'il veut peut-être demander un renseignement à M. O'Donnell. Le point que M. Green a soulevé nous intéresse et, nous le savons, le libellé du projet de loi actuel prévoit qu'on peut demander une enquête après que le taux est en vigueur afin de s'assurer qu'il est réellement compensatoire. M. Green pourrait-il nous dire comment, selon lui, on peut insérer dans la loi une disposition exigeant que la taxe convenue soit compensatoire sans, en même temps, reculer la date de la mise en vigueur d'une taxe convenue jusqu'à ce que la Commission des transports l'approuve?

M. GREEN: On pourrait, je pense, l'insérer dans l'article 32. Un article de la Loi sur les chemins de fer touche à ce sujet. Je n'ai pas eu le temps d'examiner tous les articles, mais je sais que les mots "taux compensatoires" s'y trouvent. Je constate que c'est à l'article 334. Tout ce que je désire, toutefois, c'est que l'article 32 renferme une disposition exigeant que les taux établis en vertu de taxes convenues soient compensatoires. Les sociétés ferroviaires, a affirmé M. O'Donnell, veulent des taux compensatoires. Si l'on insérait cette condition dans la loi, on éviterait, ce qui est toujours possible, qu'une taxe convenue soit utilisée en vue de ruiner un concurrent en diminuant les taux au-dessous des frais réels de transport. Je ne vois aucune raison de ne pas inclure cette disposition dans la loi.

Le TÉMOIN: Je suis en faveur du principe de l'entreprise privée . . .

M. GREEN: Pardon?

Le TÉMOIN: Je suis en faveur du principe de l'entreprise privée, selon lequel la concurrence régit l'économie. Les entrepreneurs et les sociétés ferroviaires verront à ne pas perdre d'argent. Je puis vous en assurer.

M. McIVOR: Très bien.

M. GREEN: Si certaines gens diminuent les taux en vue de ruiner leurs concurrents, et cela se voit,—même chez les avocats, je pense, bien qu'ils ne soient pas censés le faire,—pourquoi alors ne pas insérer dans la loi une disposition à ce sujet ?

M. CARRICK: Si les chemins de fer agissaient comme le laisse entendre M. Green et essayaient de baisser leurs taux en vue d'obliger un concurrent à se retirer d'affaires, ils commettraient alors une infraction au Code criminel, article 498 a), et il est invraisemblable, je pense, que nos sociétés ferroviaires cherchent à agir de la sorte.

M. GREEN: Comme vous le savez, monsieur Carrick, il est assez difficile de condamner quelqu'un en vertu de cet article du Code et il serait tout à fait impossible, je pense, de prendre les chemins de fer en défaut dans une telle situation. Ce ne serait pas considéré comme un crime, je pense, mais simplement comme une question d'obtenir des affaires et de ruiner les camionneurs, ce qui, à la longue, nuirait aux consommateurs canadiens. Ils pourraient établir des taxes convenues si basses qu'elles constitueraient une perte de revenus pour eux, forcer les entrepreneurs de camionnage à se retirer d'affaires, changer alors leur fusil d'épaule, annuler ces taxes convenues en vertu de l'article 32 et retourner à des taux plus élevés sans concurrence.

Une VOIX: Ils ne peuvent pas agir ainsi . . .

M. GREEN: Je ne vois pas pourquoi la loi ne renfermerait pas une disposition de ce genre.

Hon. M. MARLER: Monsieur Green, je serais très heureux d'étudier votre point de vue et de me prononcer plus tard au cours des séances de ce Comité.

M. HAHN: Le ministre vient de répondre à ma question, monsieur le président.

Le PRÉSIDENT: Alors, messieurs, nous allons maintenant suspendre la séance jusqu'à 8 heures ce soir, alors que nous nous réunirons dans cette salle.

## SÉANCE DU SOIR

28 JUIN 1955,

8 heures du soir.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous avons le quorum.

M. CAVERS: Monsieur le président, messieurs, il a été convenu avant le dîner, je crois, d'entendre M. J. L. O'Brien, Q.C., représentant le Pacifique-Canadien.

M. GREEN: J'avais l'intention de poser une autre question à M. O'Donnell.

M. CAVERS: Il n'est pas dans la salle en ce moment.

Hon. M. MARLER: Peut-être reviendra-t-il plus tard.

Le PRÉSIDENT: Vous pourrez l'interroger à son retour, monsieur Green.

M. CAVERS: M. O'Brien.

### M. J. L. O'Brien, représentant le Pacifique-Canadien, est appelé.

Le TÉMOIN: Monsieur le président, monsieur le ministre, messieurs. Je dois avouer que je n'ai pas préparé de mémoire sur les taxes convenues. Je ne m'attendais pas que les représentants de l'Association canadienne du camionnage présenteraient encore toutes les objections qu'ils ont présentées à la Commission royale sur les taxes convenues. Je n'ai pas assisté aux 39 jours de séance, mais à 35, je pense. Autant que possible, je vais éviter de répéter les arguments que M. O'Donnell a exposés avec beaucoup plus d'aisance que je puis le faire. Je n'ai pas l'intention, non plus, de repasser les 4,727 pages des témoignages et des discussions que la Commission royale a entendus.

D'abord, laissez-moi vous dire que je ne suis pas un spécialiste en matière de taxes convenues. Ce que j'en sais, je l'ai appris en prenant part aux délibérations de la Commission royale sur le sujet. Cependant, d'après les témoignages rendus devant cette Commission, en ce qui concerne la réglementation des camions, je puis affirmer, à la suite du juge Turgeon (page 24 de son rapport), que:

Le transport routier semble avoir échappé à toute réglementation grâce à ses caractéristiques essentielles qui font qu'il est impossible en pratique d'établir une réglementation complète et efficace de ses taux et que c'est en même temps une mesure presque superflue en ce qui concerne l'intérêt public.

De plus, témoignant devant la Commission royale, M. Hume, Q.C., parlant au nom de l'Association canadienne du camionnage (volume 35, page 4,172 du compte rendu des témoignages), alors qu'il s'adressait au commissaire, a affirmé ceci au sujet de la réglementation,— et je crois qu'il était bien sincère:

J'ai affirmé, vous vous en souvenez, que dans l'Ontario et le Québec, les deux provinces où l'industrie du camionnage est importante, il n'existe aucune réglementation de taux.

Voilà ce que l'avocat de l'Association canadienne du camionnage a admis bien franchement.

Aujourd'hui, M. Magee espère qu'on établira une réglementation au Nouveau-Brunswick et en Ontario. Cette espérance, nous le constatons, est une espérance permanente. Je désire vous citer des paroles prononcées en 1937 et répétées devant la Commission royale:

Dans le compte rendu des témoignages présentés au comité permanent du Sénat du Canada sur les chemins de fer, les lignes télégraphiques et les ports, alors qu'on étudiait un projet de loi en vue de décréter la Loi sur les transports, M. Pape, représentant à cette époque l'*Automobile Transport Association of Ontario*, a déclaré le 19 février 1937 (page 201 de l'édition anglaise) que le Manitoba et la Saskatchewan possédaient une réglementation et que l'Alberta l'aurait avant le premier avril 1937. Il a aussi déclaré que, dans l'Ontario, l'Association avait tenté un très gros effort en vue d'obtenir une réglementation du transport routier.

Permettez-moi de citer un autre extrait:

Dans le compte rendu des témoignages présentés au Comité permanent de la Chambre des communes sur les chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques, encore au sujet de la Loi sur les transports, M. Patton, secrétaire exécutif de la *Canadian Automotive Transportation*

*Association*, a déclaré le 12 mai 1938 (page 134) que le Nouveau-Brunswick avait adopté une réglementation de certains taux de camionnage et que la Nouvelle-Écosse possédait une mesure législative semblable. Il a affirmé qu'en Ontario existait une disposition en vue d'établir une réglementation sur la publication, la déposition et le paiement de taux, mais qu'on n'avait pas encore adopté le décret du conseil nécessaire à sa mise en vigueur. Il a déclaré que la Colombie-Britannique exigeait le dépôt des tarifs et l'observance des taux; puis, réfutant une déclaration de M. Walker, parlant au nom du Pacifique-Canadien, à savoir qu'il n'existait aucun degré de réglementation du transport par camions, il a affirmé: Au contraire, il y a un fort degré de réglementation, comme toute personne se donnant la peine de chercher s'en apercevra.

Selon les témoignages rendus devant la Commission royale 16 ans après les déclarations précitées, le décret du conseil n'a pas encore été adopté en Ontario. L'Alberta n'a aucune réglementation; le Nouveau-Brunswick, qui, selon les déclarations de 1938, avait déjà une réglementation routière, n'en a aucune, quoique, nous dit-on, cette province est en train d'en adopter une; la Nouvelle-Écosse a abandonné toute tentative de réglementation routière. Dans le Québec, a déclaré l'avocat de l'Association canadienne du camionnage dans son témoignage à la Commission royale, les camionneurs doivent déposer leurs taux, mais aucune disposition ne les oblige à s'en tenir à ces taux. A la même occasion, le même avocat a aussi déclaré que, lors d'une réunion des représentants des provinces tenue l'an dernier au Manitoba au sujet du camionnage interprovincial, ils ont admis qu'il n'était pas pratique d'essayer d'en régler les taux. Par conséquent, dans les provinces où la concurrence existe réellement, on ne cherche pas à réglementer les taux et, quant au camionnage interprovincial, les provinces semblent décidées à ne pas vouloir les réglementer.

Je voudrais parler brièvement de l'idée que se fait l'industrie du camionnage, à savoir qu'elle pourrait disparaître à cause des taxes convenues. Encore une fois, ce n'est pas une nouvelle histoire. En 1937, quand la Loi sur les transports a été adoptée pour la première fois, M. Patton, secrétaire exécutif de la *Canadian Automotive Transport Association*, a fait la déclaration suivante, qu'on trouvera à la page 135 du compte rendu des procès-verbaux et témoignages relatifs au bill qui portait alors le numéro 31:

Il ne fait pas de doute que les deux puissants chemins de fer, forts de leur capitalisation de 4.5 billions, peuvent facilement baisser les taux à un niveau bien inférieur au prix de revient et les maintenir à ce niveau assez longtemps pour forcer les compagnies de camionnage d'abandonner les affaires s'ils veulent utiliser les taxes convenues trop librement. Même les compagnies de camionnage les plus importantes disposent seulement d'un capital de quelques centaines de mille dollars et la grande majorité des camionneurs n'ont qu'une fraction de cette capitalisation. Aucune de ces entreprises ne peut recourir au trésor public pour solder ses déficits comme le fait l'un de nos grands chemins de fer. Elles n'ont pas les moyens de continuer leurs opérations à perte pour une période prolongée. Les chemins de fer peuvent le faire et le font.

M. Patton a fait cette déclaration en 1938 alors que l'industrie du camionnage était relativement peu importante. Je ne veux pas répéter les chiffres que M. O'Donnell vous a donnés juste avant la suspension de la séance de cet après-midi, mais je désire rappeler que cette industrie a accompli de grands

progrès et continue de progresser. Personne ne conteste qu'elle a sa place dans le monde des affaires, tout comme les sociétés ferroviaires. Au nom de l'Association canadienne des camionneurs, un spécialiste en camionnage,—un certain M. Knudson, ancien commissaire de l'*Inter-State Commerce Commission*,—est venu témoigner devant la Commission royale et a décrit, au nom de son organisme, la grande importance des entrepreneurs de camionnage. Il n'était pas très au courant du principe des taxes convenues. On l'a questionné longuement et ses réponses se trouvent dans le compte rendu des séances de la Commission royale. En vérité, on n'a pas contesté ses réponses, inscrites à la page 4,050 du compte rendu des témoignages. On peut les résumer ainsi: Le prix de revient du transport par chemin de fer étant, dans l'ensemble, de beaucoup inférieur à celui des camionneurs, les sociétés ferroviaires peuvent, si elles le désirent, porter atteinte à l'industrie du camionnage au moins autant par les taux de concurrence que par les taxes convenues. Dans certains cas, a-t-il ensuite affirmé, lorsque les frais de terminus et autres semblables des camionneurs sont moins élevés que ceux des chemins de fer, les camionneurs peuvent conserver le trafic en demandant des taux inférieurs à ceux qui seraient compensatoires pour les chemins de fer, mais il a ajouté qu'il arrive rarement que les frais des chemins de fer soient plus élevés que ceux des camionneurs. Il s'agirait de courts trajets, alors que les frais de terminus sont très élevés. Enfin, et c'est plus important, M. Knudson a affirmé que, indépendamment des frais, les camionneurs, à cause de la commodité et du service, attireront toujours une grosse proportion du trafic.

Un des membres de ce Comité s'est penché de mon côté et m'a demandé si les chemins de fer pourraient jamais faire réellement concurrence, par exemple, aux camionneurs qui transportent des automobiles d'Oshawa à Ottawa et j'ai répondu que non, bien que je n'étais pas sûr de ma réponse à ce moment, mais j'en ai vérifié l'exactitude par la suite. En effet, dans un tel cas, alors que le camion peut prendre la marchandise à l'usine et la livrer à la porte de l'acheteur et que la distance est relativement courte, le chemin de fer ne peut pas le concurrencer sur la base combinée du service et du prix de revient. Il y a aussi de nombreux cas, sur de courts trajets surtout, où le camion a un immense avantage sur le chemin de fer. On a déclaré catégoriquement, je pense, devant la Commission royale que, même sans tenir compte de la distance, le camion possède un avantage immense quand il s'agit, par exemple, du transport des ameublements de maison. Le camion se rend à votre porte et entre la marchandise. Celle-ci n'a pas besoin d'être emballée ni d'être déchargée d'un fourgon et il importe peu que le trajet soit de Montréal à Ottawa ou de Montréal à Vancouver. Pour certains genres de marchandises, il est extrêmement important d'agir vite, question de distance ou de commodité, du service, par exemple quand il s'agit de les transporter du vendeur à l'acheteur et d'éviter le transbordement. Dans ces cas, le camion l'emporte d'emblée sur le chemin de fer. Quand la distance est longue et que la commodité du service n'est pas si importante, le chemin de fer l'emporte alors sur le camion quant au prix de revient. Il faut dire, toutefois, que les sociétés ferroviaires font des efforts constants pour fournir cette commodité du service autant qu'elles le peuvent. Sauf de rares exceptions, les frais des chemins de fer sont tellement inférieurs à ceux des camionneurs que, s'il fallait s'en tenir au prix de revient, sur n'importe quelle grande distance, le camionneur n'arriverait pas. On peut obtenir ce résultat aussi bien par les taux de concurrence que par les taxes convenues et, si l'on s'en tient uniquement au prix de revient, les chemins de fer peuvent

diminuer leurs frais et forcer les camionneurs à se retirer d'affaires, s'ils le veulent; mais jamais les chemins de fer n'ont estimé qu'il conviendrait d'agir ainsi. Chaque entreprise a son domaine économique propre où elle doit remplir son rôle.

Le Canada est un pays exportateur. Il importe, autant que possible, de garder les marchandises exportables dans les catégories de trafic pour lesquelles on paie les taux les plus bas. Ainsi sur les produits agricoles, miniers et forestiers, on demande des taux relativement bas. Ces produits entrent dans les catégories de trafic auxquelles, selon M. Magee, les camions ne sont pas intéressés, pour la simple raison que le profit est plutôt mince. On n'a pas établi ce barème de taux pour favoriser les chemins de fer mais plutôt dans l'intérêt de l'économie nationale et en vue de maintenir les sociétés ferroviaires dans un état solvable. Certain trafic exige un taux plus élevé et l'expéditeur est en mesure de le payer. Je puis vous en donner un exemple frappant. Ainsi l'expéditeur d'un wagon de diamants pourrait payer un taux beaucoup plus élevé que l'expéditeur d'un wagon de charbon. Prenons un exemple plus approprié. L'expéditeur d'un wagon de soie peut payer un taux beaucoup plus élevé que l'expéditeur d'un wagon de légumes, et c'est précisément le genre de marchandises que les camionneurs aiment à transporter. Tant que les sociétés ferroviaires pourront obtenir des taux élevés sur le trafic à taux élevé, elles seront en mesure de demander des taux peu élevés sur le trafic à taux peu élevé et surtout de transporter les produits du Canada destinés à l'exportation.

Le compte rendu des témoignages de la Commission royale démontre encore que 18 à 19 p. cent du trafic transporté par les chemins de fer paie les deux tiers des frais généraux. Ce revenu provient du trafic à taux élevé. Sur le trafic à taux peu élevés (il s'agit surtout de marchandises exportables), ils obtiennent à peine un peu plus, — et quelquefois, à leur avis, un peu moins, — que le montant nécessaire pour rendre ces taux compensatoires. Ils ne peuvent continuer à transporter les produits forestiers et agricoles et autres produits semblables à des taux qui permettent de mettre ces produits sur le marché d'exportation que s'ils peuvent maintenir la structure de taux selon laquelle on exige un taux plus élevé pour le transport des marchandises qui peuvent payer un taux plus élevé.

Laissez-moi vous dire qu'en moyenne, il n'en coûte pas plus cher pour transporter un wagon de marchandises à taux élevé que pour transporter un wagon de marchandises à taux peu élevé, mais on a établi cette structure de taux en tenant compte de l'économie canadienne et, à ce titre, on a jugé qu'il était nécessaire que les chemins de fer obtiennent davantage pour leur trafic, même si le coût du transport est le même, quand l'expéditeur de ce trafic est en mesure d'en payer les frais. C'est ici que les camionneurs entrent en jeu. Le manufacturier qui produit une marchandise à taux élevé est tout à fait heureux s'il trouve quelqu'un qui va la transporter un peu meilleur marché. Le camionneur se rend chez l'expéditeur et lui dit: "Je suis en mesure de transporter vos produits à meilleur marché". Selon le compte rendu des témoignages, ai-je dit, il saute aux yeux que les frais de transport des chemins de fer sont tellement inférieurs à ceux des camionneurs que les chemins de fer peuvent concurrencer les camionneurs n'importe quand sur une base de prix de revient et il est bien évident qu'ils peuvent dire à l'expéditeur: "Nous aussi, nous pouvons transporter vos produits à meilleur marché". Mais, s'ils le font pour lui et s'ils désirent demeurer solvables, il leur faudra augmenter leurs taux sur le trafic à taux peu élevé, ce qui portera atteinte non seulement à leurs propres affaires mais aussi à l'économie du Canada. Ils peuvent diminuer leurs taux sur le

trafic à taux élevé et même les descendre plus bas que ceux des entreprises de camionnage et réaliser quand même du profit, sauf, bien entendu, sur les courts trajets. En général, ils peuvent effectuer ces diminutions. Mais si cette guerre des taux se continue indéfiniment,—quelqu'un a même émis l'opinion devant la Commission royale que c'était la façon normale de faire la concurrence,—si les chemins de fer diminuent leurs taux et si les camionneurs les diminuent à leur tour, avant longtemps les camionneurs se retireront des affaires parce que leurs prix de revient sont tellement plus élevés. En dernier ressort, cette guerre des taux se continuerait jusqu'à ce que les camionneurs, comme on l'a dit, s'avouent vaincus. Mais, en raison de cette guerre, les revenus des chemins de fer, provenant de leur trafic à taux élevé, auraient tellement diminué qu'il ne leur resterait plus qu'une alternative: augmenter leur taux sur le trafic à taux peu élevé ou faire faillite.

Quel rôle vient jouer la taxe convenue ici? Elle met fin à la guerre des taux. M. O'Donnell en a donné un exemple, je crois, cet après-midi. Les camionneurs du Manitoba et de l'est de la Saskatchewan se sont mis à transporter du beurre et les chemins de fer ont constaté qu'ils étaient en train de perdre ce trafic. Ils ont diminué leurs taux; les camionneurs en ont fait autant et ce petit jeu aurait continué indéfiniment jusqu'à ce que les camionneurs abandonnent la partie, comme l'a affirmé quelqu'un. Au lieu de procéder ainsi, les chemins de fer ont dit aux producteurs de beurre: "Messieurs, nous vous offrons un taux un peu inférieur au taux régulier à condition que vous nous accordiez, mettons, 75 p. 100 de vos expéditions l'an prochain". Cette façon de procéder a produit deux bons résultats. Tout d'abord les chemins de fer ont été assurés de ce trafic pour l'année suivante. En second lieu, le producteur, connaissant exactement les frais de transport de son beurre, a pu fixer son prix de vente, ce qui a mis fin à la guerre des taux.

Nous aurions pu abaisser indéfiniment les taux jusqu'à ce que les camionneurs cessent leur activité, mais les revenus des chemins de fer en auraient souffert. Ceux-ci auraient encore réalisé un profit, mais pas celui qu'ils auraient dû réaliser afin de ne pas imposer à une autre catégorie de trafic des taux que l'expéditeur n'est pas en mesure de payer. Tout ce que ce petit amendement sur les taxes convenues apporte dans le projet de loi à l'étude consiste à dire aux sociétés ferroviaires: "Vous pouvez vous entendre avec l'expéditeur et signer le meilleur contrat possible". Cet amendement favorise d'abord les sociétés ferroviaires, car il leur permet d'obtenir, avec certitude, un certain pourcentage du trafic, de déterminer l'attribution de leurs wagons et l'achat du matériel nécessaire au transport. Il favorise aussi l'expéditeur, parce que celui-ci peut ainsi déterminer ses engagements financiers de l'année suivante, connaissant exactement au moins ses frais de transport. L'expéditeur peut aussi signer des contrats à d'autres points de vue et déterminer ainsi ses autres frais de production. Les chemins de fer sont ainsi assurés de ce trafic sans trop diminuer les taux de transport, ce qui leur permet de maintenir à un taux peu élevé le trafic des marchandises pour lesquelles il ne faut pas, dans l'intérêt de l'économie nationale, imposer un taux trop élevé.

Cet après-midi, j'ai écouté avec intérêt certaines questions posées sur le problème du transport à perte. Ce que j'ai dit jusqu'à présent, je le pense, répond peut-être à ces questions. Les chemins de fer n'ont pas besoin du transport à perte pour concurrencer les camionneurs. Leurs frais sont tellement inférieurs à ceux des camionneurs qu'ils peuvent diminuer leurs taux au-dessous des frais des camionneurs et réaliser encore du profit. Aussi la question de

diminuer les taux au point où les chemins de fer subiraient une perte ne peut se présenter que très rarement, sur un très court trajet, par exemple; mais ils n'essaient pas alors et n'ont jamais essayé d'établir des taxes convenues.

Les taxes convenues, si vous en faites l'étude, s'appliquent presque toujours à des trajets relativement longs. Ne me demandez pas, s'il vous plaît, d'établir la différence entre un court trajet et un long trajet, parce que tout dépend de la zone où on se trouve. Toutefois, nous pouvons tous comprendre, je crois, la différence qui existe entre un trajet relativement court et un trajet relativement long dans le domaine du transport. On a soulevé ce problème du transport à perte devant la Commission royale et on en parle longuement à la page 482 du volume 6; on l'a présenté au complet au juge Turgeon. Prenons, par exemple, le cas de M. C. D. Edsforth, à qui M. Spence demandait :

Ainsi, monsieur Edsforth, si je comprends bien, vous n'avez jamais établi de taxe convenue à un taux non compensatoire ?

Réponse: Jamais volontairement, qu'il s'agisse de taxe convenue ou autre. Nous n'en établirons pas intentionnellement.

Il est toujours possible, remarquez-le bien, qu'un taux établi puisse ne pas être compensatoire pendant une courte période, soit à cause de l'augmentation imprévue des frais, du prix du matériel de transport ou des salaires, ou pour toute autre raison. Mais un fait patent, c'est que, au cours de la longue expérience des chemins de fer, jamais la Commission des transports, ni la Commission des chemins de fer qui l'a précédée, n'ont rejeté un taux de concurrence ou une taxe convenue parce que le taux établi par les chemins de fer était inférieur au prix de revient du transport. On a précisément soulevé cette question, je crois,—je parle de mémoire parce que je n'ai pas le document en mains,—devant la Commission royale, à savoir si la loi devait préciser qu'un taux doit être compensatoire ou non. Je puis affirmer sans crainte de me tromper que toutes les questions qui ont été soulevées ici aujourd'hui ont été discutées à fond devant la Commission. Au cours des délibérations, je crois que j'ai argumenté sur différents points pendant près de deux jours. Les membres du Comité peuvent donc se faire une idée de l'ampleur de la discussion et jusqu'à quel point nous sommes entrés dans les détails. Si je m'en souviens bien, le juge Turgeon a demandé: "Quels sont les faits?" Et les témoignages apportés ont alors démontré que jamais depuis 1903, date de la formation de la Commission des transports, les sociétés ferroviaires n'ont essayé d'établir un taux non compensatoire. Sur ce le juge a déclaré: "La loi est censée remédier à un mal. Or nous possédons ici la preuve que, depuis un demi-siècle, on a appliqué la loi d'une manière raisonnable de façon à servir les intérêts des sociétés ferroviaires sans recourir à des taux non compensatoires. Allons-nous ajouter quelques mots à la loi pour le simple plaisir de les y insérer?" Les deux sociétés ferroviaires ont une administration responsable. Dans les deux cas, comme vous le savez, les personnes à qui incombe la responsabilité de nommer ou d'élire les administrateurs les choisissent pour leur compétence et le fait de leur dire qu'ils ne doivent pas gaspiller l'argent des chemins de fer est peut-être un indice de manque de confiance en eux, surtout quand un demi-siècle de bonne administration prouve que cette précaution n'est pas nécessaire.

En passant, je désire souligner que les taxes convenues ne servent pas uniquement à concurrencer l'industrie du camionnage. Si l'on s'en tient aux observations soumises aujourd'hui par cette industrie, on peut oublier que les taxes convenues servent à plusieurs autres fins. Selon certains témoignages rendus devant la Commission royale, les taxes convenues ont permis à l'indus-

trie de l'Est de concurrencer l'industrie étrangère sur les marchés de la Colombie-Britannique dans le domaine des tuyaux d'acier, je pense, et autres produits de l'acier. Parce que les produits étrangers arrivaient par eau, le marché de la Colombie-Britannique et d'autres marchés de l'Ouest étaient fermés aux industriels de l'Est. Ceux-ci en sont venus à une entente avec les chemins de fer. Les deux parties ont convenu de faire des concessions: l'industrie de l'Est du Canada a accepté de diminuer son profit et les chemins de fer aussi. Ainsi les chemins de fer ont pu réaliser des profits qu'ils n'auraient pas du tout réalisés sans le transport de ces produits et l'industrie de l'Est a pu réaliser aussi des profits additionnels, grâce au marché de la Colombie-Britannique. Les deux parties ont bénéficié de cette entente.

Vous vous demandez peut-être pourquoi on parle de voituriers par eau dans cette Loi, pourquoi, par exemple, en vertu de l'article 33 du projet de loi, on permet à ceux-ci de se présenter devant la Commission des transports et de porter plainte au besoin. Vous vous demandez peut-être pourquoi on ne le permet pas à tous les voituriers par eau. Seuls sont admis les voituriers par eau soumis à un règlement et l'expression "voituriers par eau" signifie les voituriers soumis à une réglementation en vertu de la Loi sur les transports. Quand cette Loi a d'abord été adoptée en 1938, non seulement elle autorisait les chemins de fer à signer des contrats de taxes convenues avec les expéditeurs, mais, pour la première fois, elle imposait une réglementation à certains voituriers par eau intérieure. Or ces voituriers avaient des ententes de vieille date avec les chemins de fer, selon lesquelles une partie du trajet s'effectuait par eau et l'autre partie par rail; ces ententes comportaient des formules de péréquation selon lesquelles le taux était proportionnellement divisé entre les deux moyens de transport. Le Parlement a jugé bon de maintenir ces ententes de vieille date. Cette disposition permettait aux voituriers par eau soumis à une réglementation de se présenter à la Commission des transports et de dire: "Vous enfreignez là de vieilles ententes sur le partage des taux ou sur d'autres questions". Cela est tellement vrai qu'on n'a invoqué cet article de la Loi qu'une seule fois. C'est, je crois, lorsque la *Canada Steamship Lines* s'est plainte que les chemins de fer établissaient de ces taxes auxquelles elle avait droit de prendre part. La plainte a été portée jusqu'au Comité judiciaire du Conseil privé et, je le pense aussi, la *Canada Steamship Lines* a eu gain de cause.

Tel était le but de l'article 33 et, je le crois, la fin principale du présent article 33, en ce qui concerne les voituriers par eau. Remarquez les modifications proposées à l'article 32. Cet article renferme maintenant une disposition, je pense, qui permet aux voituriers par eau soumis à une réglementation de participer à toutes ces taxes convenues. La loi originale ne renfermait pas cette disposition et c'était une des questions qui auraient soulevé un différend soit au sujet du droit de participation à une taxe convenue, soit au sujet de la signature par les chemins de fer d'une convention qui aurait violé leurs ententes établies depuis longtemps avec les voituriers par eau intérieure soumis à une réglementation. Toutefois, personne n'a proposé, ni au Parlement, alors que celui-ci étudiait le problème en 1938, ni à la Commission royale d'enquête, que des voituriers, autres que les voituriers par eau intérieure soumis à une réglementation, aient le droit de s'adresser au ministre ou à la Commission des transports et de porter plainte ou de présenter des observations. Les voituriers non soumis à une réglementation pouvaient agir à leur guise parce que personne ne connaissait leurs affaires et ils ne voyaient aucun motif de se présenter au Parlement ou à la Commission et d'affirmer leur droit d'intervenir alors que

personne n'était au courant de leurs agissements et que personne n'essayait d'intervenir dans leurs affaires.

Je désire dire un mot de l'amendement proposé par l'Association canadienne du camionnage qui, affirme-t-elle, veut obtenir le droit de porter plainte sur les taxes convenues établies par les chemins de fer. Ceux-ci, par exemple, établissent une taxe convenue. On dirait que l'expression cache quelque chose d'inusité. Nous dirions plutôt que les chemins de fer signent un contrat pour le transport d'un certain pourcentage spécifié des marchandises d'un expéditeur à un taux convenu. Et on prétend qu'ils devraient publier ce contrat pour que tout le monde en prenne connaissance. Mais, s'ils procèdent ainsi avec un expéditeur et publient le contrat comme la loi l'exigerait, ils devraient alors traiter les autres expéditeurs exactement de la même manière et ce contrat constituerait peut-être une distinction injuste à l'égard de ces derniers.

Mais un camionneur peut conclure une entente secrète. De fait, l'ancien président de l'Association canadienne du camionnage a déclaré dans son témoignage que, très souvent, il concluait des ententes avec des expéditeurs par une simple poignée de mains. Il a déclaré: "Nous ne déterminons aucun pourcentage précis, mais simplement que nous transporterons une certaine proportion de leurs marchandises et nous nous en tenons à cela". Mais le chemin de fer ne pourrait pas procéder ainsi. S'il conclut une convention, il devrait la déposer à la Commission des transports, la publier et accorder les mêmes avantages à un autre expéditeur qui prétend être l'objet d'une distinction injuste.

Le chemin de fer ignore si le camionneur a conclu de telles ententes et aucun moyen ne lui permet de le découvrir. Le camionneur peut conclure une convention avec un expéditeur et aucun autre expéditeur n'a le droit de se plaindre ni de demander que ce camionneur transporte ses marchandises aux mêmes taux.

Avec tout le respect que je vous dois, je suis d'avis que la proposition soumise par les camionneurs est fautive dans son principe, à savoir que les camionneurs devraient avoir le droit de se plaindre et qu'on devrait leur accorder, à eux et même aux chemins de fer, la préférence sur le marché de concurrence. Le public, à mon humble avis, a droit au transport le moins coûteux possible et il devrait avoir le droit de négocier à cette fin tout comme un client de toute autre industrie en a le droit. Qu'une industrie ou une autre en souffre, personne n'y peut rien: c'est le résultat du procédé normal de la concurrence.

Les camionneurs pouvaient offrir de meilleures conditions aux expéditeurs que les chemins de fer et ils ont enlevé du trafic à ces derniers. Les sociétés ferroviaires, par la Loi sur les chemins de fer adoptée en 1938 et par un certain adoucissement de la réglementation proposé dans le projet de loi à l'étude, n'obtiennent qu'une faveur, celle de négocier directement avec l'expéditeur. Le camionneur peut en faire autant sur une base de concurrence et, si les chemins de fer ne peuvent offrir des conditions acceptables à l'expéditeur, ils perdent alors le contrat. Par contre, si leur service et leur prix sont meilleurs, ils obtiennent le contrat, comme toute autre industrie d'ailleurs. S'ils ne possèdent ces avantages, le contrat va au camionneur. Et, s'il plaît à l'expéditeur d'expédier sa marchandise par camions parce que ce moyen de transport est supérieur ou plus rapide, cela n'a aucune importance. Si les chemins de fer peuvent offrir une combinaison de service et de prix et affirmer que leur offre est meilleure, quelle différence voyez-vous dans la concurrence entre le chemin de fer et le camionneur et la concurrence entre deux magasins à rayons ou deux manufacturiers? Si l'un des deux possède un produit meilleur, il obtiendra alors la vente et les autres ne devraient pas courir au Parlement et dire: "Je

ne crois pas qu'il puisse agir ainsi. Il offre, je pense, un produit supérieur à un meilleur prix, ou il donne un meilleur service et me fait ainsi du tort; arrêtez-le". A ce compte-là, nous serions toujours ennuyés par une armée de braillards.

Les sociétés ferroviaires ne demandent que le droit de faire affaires dans un marché de concurrence. Vous vous demandez peut-être: que vous importe si quelqu'un a le droit de porter plainte? Ce droit n'inquiète pas beaucoup les chemins de fer. Mais plaçons-nous au point de vue de l'expéditeur. Je puis en parler avec facilité parce que nous avons étudié ce problème plusieurs fois devant la Commission royale.

Un certain expéditeur de Selkirk (Manitoba), si ma mémoire est fidèle, signe une convention de taxe convenue au sujet d'un produit quelconque d'acier qu'il s'est engagé de fournir à un acheteur de Colombie-Britannique. En vertu de cette taxe convenue, les chemins de fer transportent ses produits d'acier en Colombie-Britannique pendant un an. Il peut donc signer son contrat en vue de livrer en Colombie-Britannique ses produits, qui seront peut-être employés dans la construction, sachant que ses frais de transport sont fixes. Il peut signer son contrat avec une certaine sécurité à ce point de vue-là et peut-être à d'autres points de vue,—il a pu signer un contrat de travail, par exemple. Connaissant son prix de revient, il peut donc s'engager par contrat avec certitude. Supposons maintenant qu'on permette à un plus grand nombre de personnes de se plaindre. Les administrateurs des sociétés ferroviaires, eux, connaissant la Loi sur les chemins de fer et ayant fait des études sur le prix de revient et autres matières analogues, sont absolument certains qu'après enquête, on constatera qu'une plainte ne serait pas justifiée. Mais qu'arrive-t-il à l'expéditeur? Il ne connaît pas à fond la Loi sur les chemins de fer. Il n'a pas fait d'études spéciales sur le prix de revient et il se demande: "Cette plainte va-t-elle renverser la convention que j'ai signée et par laquelle je me suis engagé par contrat à fournir ma marchandise à un certain prix? Il peut arriver que mon contrat relatif au transport soit annulé?"

Cet homme est la personne la plus atteinte par ces efforts bien intentionnés en vue de permettre à tout le monde d'avoir son mot à dire. Plus il y aura de gens susceptibles d'attaquer la validité d'un contrat, plus il y aura d'incertitude dans l'esprit des personnes liées par ce contrat.

Ayant fait face à ce problème des centaines de fois après avoir pris leurs précautions et avoir suivi une étude de la question, les sociétés ferroviaires peuvent dire: "Ne vous inquiétez pas!"

Mais l'expéditeur, qui fera peut-être faillite parce qu'il a fixé un prix trop bas, reste dans l'incertitude et se demande s'il doit prendre des engagements qui seront peut-être brisés par une disposition quelconque de la réglementation.

Quant au droit d'appel des camionneurs, il existe très peu de différence, à mon avis, entre la situation actuelle et celle de 1938, quand le très honorable M. Howe, alors ministre des Chemins de fer et canaux, a traité du même sujet au Parlement, comme on peut le lire dans le compte rendu des débats de la Chambre des communes de 1938, à la page 3,646 du volume 4, où l'on trouve la question et la réponse suivantes:

M. BARBER: Le comité a été saisi d'une objection: c'est que ceux qui s'occupent du transport par les routes ne seront pas en mesure de comparaître devant la Commission vu qu'ils ne sont pas visés par ce bill.

L'hon. M. HOWE: C'est exact. Ceux qui s'occupent du transport par les grandes routes jouissent de tous les privilèges accordés aux expé-

diteurs sous le régime de cette loi; de plus, ils jouissent du privilège que leurs taux ne sont l'objet d'aucune publicité. On leur permet de conclure,—et ils le font tous les jours,—des contrats dans le plus grand secret. Vu que les compagnies de transport réglementées n'ont pas le droit de se mêler des accords conclus par les compagnies de transport par les grandes routes, on a été d'avis que ces dernières ne devraient pas être autorisées à intervenir dans les affaires des compagnies réglementées lorsqu'elles fixent leurs taux.

Encore à la page 3,646, le ministre déclare :

La principale opposition est venue de la part des compagnies de transport par camions-automobiles et des navires de transport en vrac. Ces compagnies sont libres d'agir comme elles l'entendront et, suivant moi, c'est une impertinence de leur part, jouissant de la liberté d'action qu'elles ont, d'insister pour avoir leur mot à dire quant à la réglementation des voituriers assujétis aux règlements.

A mon avis, monsieur le président et messieurs, la situation actuelle ne diffère réellement pas de celle-là. Je vous remercie.

Le PRÉSIDENT: Les membres du Comité désirent-ils interroger M. O'Brien ?

M. HAHN: Pouvez-vous me dire, au pied levé, si l'on transporte le grain à bétail jusqu'à la Colombie-Britannique au même taux . . .

Hon. M. MARLER: Vous vous écarterez du domaine juridique, monsieur Hahn.

Le TÉMOIN: Je crois bien que cette question ne relève pas de ma compétence. J'aimerais y répondre cependant et je vais vous trouver la réponse; mais, comme je l'ai admis franchement au début de mes observations, je ne suis pas un spécialiste en matière de taxes convenues. J'ai participé à la Commission royale à titre d'avocat et j'en ai appris beaucoup sur les taxes convenues. J'irai aux renseignements, si vous le désirez; car, pour le moment, je ne puis vous répondre.

M. HAHN: Je me demande, au sujet de la valeur compensatoire du prix de transport de ce grain (je veux dire du taux de transport), jusqu'à quel point on en a tenu compte exactement, étant donné que les chemins de fer ont augmenté de \$1.05 la tonne le prix de transport du grain à bétail jusqu'à la côte du Pacifique. En tenez-vous compte dans vos calculs? Cette augmentation du taux vous permettra-t-elle de diminuer la taxe convenue? A-t-on tenu compte de ces deux facteurs?

Le TÉMOIN: En premier lieu, je dois avouer que je ne suis pas du tout au courant du changement de taux. Je l'ignore tellement que je devrais peut-être me taire.

M. HAHN: Peut-être pourrions-nous en discuter quand nous étudierons l'autre question dont on a parlé tout à l'heure.

Hon. M. MARLER: A mon avis, monsieur le président, la question de M. Hahn ne se rapporte pas aux taxes convenues, mais plutôt au tarif des chemins de fer, car les taxes convenues, comme nous le comprenons tous je pense, ne se fondent pas sur une tarification mais sur une entente établie entre les expéditeurs et les voituriers.

M. HAHN: En effet, je comprends votre point de vue, monsieur Marler, mais la valeur des marchandises et les taux entrent en jeu. En tient-on compte quand on fixe le taux, ou bien cette pratique ne s'applique-t-elle qu'à ces pro-

duits particuliers? Quand vous déterminez un taux, tenez-vous compte de tous les autres taux et de toute la marchandise à voiturer?

Hon. M. MARLER: Monsieur Hahn, lisez l'article 334 de la Loi sur les chemins de fer et vous y trouverez, je pense, un exemple des facteurs sur lesquels on se fonde pour déterminer un taux. Je ne parle pas de tous les taux, mais d'un taux particulier. Cet article, je crois, vous renseignera très bien, mais je n'affirme pas qu'il s'applique aux taxes convenues.

M. HAHN: L'article 334, dites-vous?

Hon. M. MARLER: Oui, l'article 334 de la Loi sur les chemins de fer. On y indique tout simplement comment les sociétés ferroviaires s'y prendraient pour démontrer à la Commission des transports qu'un taux est compensatoire ou non.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Green, vous vouliez interroger M. O'Donnell, tantôt.

*M. Green:*

D. Monsieur O'Brien, vous avez affirmé, si j'ai bien compris, que la taxe convenue met fin à la guerre des taux?—R. En effet.

D. C'est bien là votre déclaration?—R. Oui, monsieur.

D. C'est donc là, apparemment, le but que les chemins de fer poursuivent en généralisant la pratique des ententes de taxes convenues?—R. Leur but principal consiste à obtenir l'autorisation de signer des contrats librement, tout comme n'importe qui. En réponse à ce qu'on a dit ce matin, je puis affirmer qu'ils peuvent atteindre le même but au moyen des taux de concurrence.

D. Vous l'avez déjà dit.—R. Ce ne serait pas à leur avantage ni à l'avantage de l'économie en général. Au lieu d'établir des taxes convenues, ils peuvent offrir des taux de concurrence inférieurs au prix de revient du transport par camions, mais le trafic à faible taux devrait en subir le contre-coup.

D. Votre compagnie admet que la taxe convenue constitue le moyen le plus efficace de mettre fin à la guerre des taux?—R. Oui. D'ailleurs, tout le monde l'admet, je pense. Tout dépend de sa répercussion sur la concurrence.

D. C'est tout simplement une façon de s'accaparer du trafic de sorte qu'il ne reste rien aux camionneurs.

Une VOIX: Pas du tout . . .

M. GREEN: Laissez répondre le témoin.

Le TÉMOIN: Je dois avouer que je ne suis pas très au courant de toutes les taxes convenues. Certaines ententes de taxes convenues exigent 100 p. 100, d'autres 75 p. 100 et, si je suis bien renseigné, 55 p. 100 du trafic. Cependant, ces ententes n'embrassent pas toute la marchandise d'un expéditeur, mais seulement la marchandise à transporter entre deux endroits déterminés. Parmi les ententes de taxes convenues que j'ai vues et que je connais passablement, je pense,—prenons celles des compagnies d'automobiles, par exemple,—la *General Motors*, je crois, a signé une entente de taxes convenues avec les chemins de fer selon laquelle cette compagnie expédie par rail 75 p. 100 de ses automobiles destinées à l'Ouest du Canada. Par contre, la Ford et la Chrysler, je pense, ont déterminé un pourcentage et un taux différents; mais toutes ces ententes ne se rapportent qu'aux automobiles à transporter de l'usine vers l'Ouest canadien. Le camionneur, si ses taux le lui permettent, est parfaitement libre de transporter des automobiles à tout autre endroit.

M. Green:

D. La taxe convenue a pour but de s'accaparer le plus possible du transport des produits d'une compagnie?—R. Oui, monsieur, comme toute autre personne essaierait de le faire dans le domaine de la concurrence.

D. A titre de renseignement personnel, comment expliquer que les chemins de fer ont pris 17 ans pour se rendre compte des avantages de la taxe convenue?—R. Je ne fais pas partie de l'administration des chemins de fer, monsieur Green, mais je suis peut-être en mesure de vous donner quelques explications. Comme vous le savez, la loi relative aux taxes convenues a été adoptée en 1938. L'année suivante, la guerre s'est déclarée. Pendant cette période, le besoin de concurrencer les rivaux ne se faisait probablement pas sentir; puis vint l'après-guerre, période de réorganisation qui a pris tout le temps des chemins de fer. Pendant tout ce temps-là, l'industrie du camionnage a progressé à pas de géant, en partie en raison de la guerre et en partie en raison de l'augmentation des affaires, mais surtout à cause de la grève des chemins de fer de 1950, dont la répercussion a été formidable sur le transport, parce qu'elle a ouvert aux camionneurs de nouveaux champs d'action dans lesquels ils ne s'attendaient jamais de pénétrer.

D. Les chemins de fer ne se sont aperçus que dernièrement de l'énorme quantité de marchandises qui était expédiée par les camions, n'est-ce pas?—R. Encore une fois, je dois dire que je ne fais pas partie de l'administration des chemins de fer, mais je ne crois pas que ce renseignement soit exact, monsieur. A mon avis, les chemins de fer ont compris que pour pouvoir soutenir la concurrence de ces voituriers non réglementés ils ont besoin de plus de liberté qu'on ne leur en a accordé dans le passé. M. O'Donnell a mentionné la demande de la *General Motors* ou d'un autre manufacturier avec qui les chemins de fer ont conclu une entente de taxe convenue. Puis il a mentionné cette pièce n° 50, un mémoire d'un membre de l'Association canadienne des camionneurs, où il est dit en toutes lettres qu'on a cherché à trouver un expéditeur qui consentirait à s'opposer à l'entente et au moins à provoquer un retard. J'ignore si l'Association a trouvé un tel expéditeur, mais je sais qu'il en a surgi un, et une fois le contrat signé, le manufacturier a été incapable d'expédier sa marchandise assez tôt, de sorte que les chemins de fer ont été pendant plusieurs mois dans l'impossibilité d'obtenir cette clientèle pendant que la question était prise en délibéré par la Commission du transport. Ils ont constaté que la méthode réglementée ne leur permettait pas de soutenir la concurrence sur un marché ouvert et c'est pourquoi ils ont déclaré: "Pouvez-vous arranger cela?"

D. Vous avez parlé d'une entreprise de camionnage non réglementée?—R. Oui.

D. Il est certain que dans certaines provinces ces entreprises sont très rigoureusement réglementées?—R. Je crois que, compte tenu de toutes les preuves soumises à la Commission royale, il est bien reconnu que, quelles que soient les lois existantes, il n'y a absolument aucun règlement en Ontario à l'égard des taux de transport.

D. Mais il y en a dans le Québec, n'est-ce pas?—R. L'avocat de l'Association canadienne des camionneurs a déclaré que ses clients avaient été invités à soumettre leurs tarifs, mais qu'on n'avait pas cherché à les réglementer, et il a terminé en disant qu'il n'y a réellement aucun règlement dans le Québec ou l'Ontario, les deux provinces où la concurrence des camions est la plus acharnée.

D. Est-ce là la preuve qui a été soumise à notre Comité?—R. J'ai cité la déclaration de M. Hume, avocat de l'Association canadienne des camionneurs, déclaration qu'il a faite devant la Commission royale.

D. Cela ne concorde pas avec la preuve de ce matin.—R. Je n'ai pas comparé les deux déclarations. Il a fait cette déclaration au cours de son plaidoyer devant la Commission royale et déclaré qu'en fait il n'y avait aucun règlement visant les tarifs dans les deux provinces où la concurrence des camions est la plus intense.

D. La compagnie de chemin de fer du Pacifique-Canadien s'oppose-t-elle à ce qu'on ajoute à l'article 32 du bill une disposition stipulant que ces taxes convenues doivent être établies sur une base compensatoire?—R. On ne m'a pas donné d'instructions à ce sujet. Je dois répéter que cette question a été discutée devant la Commission royale. Je crois que, si on m'avait donné des instructions, ce serait dans le but de faire de l'opposition. S'il m'était permis de parler en mon nom, je donnerais comme raison de cette attitude que les chemins de fer ont une administration qui est censée être honnête et intelligente et non pas . . .

D. Personne n'en disconvient.—R. C'est précisément ce que j'allais dire moi-même, monsieur; car, si on me demandait de signer un contrat par lequel je deviendrais directeur général d'une maison et qu'on y insérât une clause portant que je devrais toujours être honnête, je ne consentirais pas à signer. Nous avons discuté toute cette question devant la Commission royale et le commissaire en chef a demandé si, au cours des 50 années d'expérience des taux de concurrence et des taxes convenues, on avait découvert un cas où les chemins de fer avaient essayé de mettre en vigueur un taux non compensatoire, et l'on a répondu dans la négative. Dans ce cas, pourquoi, nous adressant à l'administration de ces chemins de fer qui se sont montrés compétents et honnêtes sous ce rapport, leur dirions-nous: "Nous allons être obligés de vous dire de faire quelque chose que vous avez toujours fait."

D. Puis-je déduire de cela que le Pacifique-Canadien s'opposerait à ce qu'on inscrive dans la loi une disposition qui stipulerait tout simplement que les administrateurs devront faire ce qu'ils ont toujours fait depuis des années?—R. On ne m'a donné aucune instruction à ce sujet, mais je dois dire que l'administration estimerait qu'en formulant de telles directives on laisserait entendre qu'il a été nécessaire de lui dire de faire ce qu'elle avait toujours fait honnêtement.

D. Vous croyez que les administrateurs seraient insultés si une disposition de ce genre était incluse dans l'article?—R. C'est bien le sentiment que j'aurais si quelqu'un me disait après 50 ans d'administration honnête: "Vous devez continuer à être honnête."

D. Évidemment, il n'est pas question d'insister sur la nécessité d'être honnête, mais plutôt de stipuler dans la loi que ces taxes convenues doivent être établies sur une base compensatoire, et non pas au-dessous du prix de revient, ce qui pourrait s'exprimer ainsi dans l'alinéa a) du paragraphe 6 de l'article 32 du bill:

Toute taxe convenue doit être compensatoire, c'est-à-dire de nature à améliorer les recettes nettes du voiturier.

—R. Sauf erreur, cela n'ajouterait rien au bill actuel. En vertu de ce bill, après trois mois, n'importe qui peut se plaindre, et, si la plainte est justifiée, la Commission en est saisie et la loi l'oblige à examiner l'effet de la taxe convenue sur le revenu net du chemin de fer. Évidemment, le seul but de l'enquête consiste à déterminer si oui ou non le taux est compensatoire ou plus que compensatoire, autrement dit, si elle est à l'avantage du voiturier. J'ai déjà dit qu'il n'est pas nécessaire de rendre les taux non compensatoires pour soutenir la con-

currence des camions. Si jamais on avait recours à cette pratique, on se ferait taper sur les doigts pour l'avoir fait et je ne crois pas qu'on chercherait à répéter l'expérience.

D. Vous avez parlé d'expédition. Quel genre d'expédition est visé par la Loi sur les transports?—R. A l'ouest de l'île d'Orléans et dans le bassin du Mackenzie.

D. En d'autres termes, le trafic-marchandises dans les Maritimes et dans le bas du St-Laurent ainsi que sur le littoral du Pacifique n'est pas assujéti à la Loi sur les transports?—R. Pour autant que je le sache, ce trafic n'est pas réglementé du tout.

D. Et les compagnies qui sont engagées dans cette entreprise de transport n'auront pas, en vertu du présent bill, le droit de devenir partie à une convention visant les taxes convenues?—R. Nous n'avons pas non plus le droit de faire enquête au sujet de ce qu'ils font.

D. Et ils ne peuvent protester?—R. Non, monsieur, ni nous non plus.

D. Puisque le Pacifique-Canadien fait des affaires sur la côte du Pacifique, n'est-il pas partie à des conventions relativement à ses taxes ferroviaires et ses taux d'expéditions?—R. Encore une fois vous m'entraînez dans un domaine que je ne connais pas, mais je dois dire que, à mon avis, il est possible que les taux soient réglementés de Vancouver à Victoria. Je crois qu'une partie de ce parcours est visée par les tarifs ferroviaires. En dehors de cela, la situation me paraît absolument sans contrôle.

D. En vertu du présent bill, serait-il possible d'établir une taxe convenue à l'égard du trafic-marchandises de Vancouver à Victoria?—R. En vertu du présent bill, sauf erreur, les seuls voituriers qui participent à la convention sont les voituriers maritimes réglementés et les chemins de fer, à la seule exception de certains voituriers intermédiaires des États-Unis qui doivent participer à la formation d'une ligne conjointe à travers les États-Unis, par exemple de Toronto à Vancouver.

D. Vous avez dit ensuite qu'il y a une autre raison de recourir à ces taxes convenues, à savoir qu'il est nécessaire de soutenir la concurrence des marchandises transportées par eau jusqu'à la côte du Pacifique.—R. Non seulement la concurrence des marchandises transportées par eau, mais celle des marchés étrangers, celle des gens qui, probablement à cause des frais moins élevés et grâce au transport par eau, peuvent vendre leurs marchandises à des prix inférieurs à ceux que peut fixer le manufacturier canadien.

L'hon. M. MARLER: En expédiant par la voie du canal de Panama?

Le TÉMOIN: Dans certains cas.

*M. Green:*

D. En plus de vous permettre de lutter contre les camionneurs, ces taxes convenues sont-elles établies de façon à vous permettre de soutenir la concurrence d'une compagnie de navigation faisant le service de la côte de l'Atlantique à celle du Pacifique en passant par le canal de Panama, et peut-être même de ruiner son commerce?—R. Il est sûr que nous espérons pouvoir soutenir cette concurrence. Je crois même que les chemins de fer sont peut-être dans ce domaine dans la même position que les entreprises de camionnage vis-à-vis des chemins de fer. Ces derniers, à cause de leur service rapide, même à un taux plus élevé et peut-être même beaucoup plus élevé dans certains cas, peuvent soutenir la concurrence des compagnies de navigation, comme d'ailleurs, s'ils veulent obtenir leur part de clientèle, ils peuvent chercher à obtenir un contrat annuel pour un pourcentage fixe.

D. N'a-t-on pas recouru à cette méthode dans le passé? En vue de ruiner un voiturier rival, n'avez-vous pas réduit vos taux en direction de la côte du Pacifique pour les majorer de nouveau par la suite?—R. Pas à ma connaissance, et je puis dire cela en toute franchise. Il est vrai que je ne connais pas beaucoup le passé, mais il y a eu un débat en règle au sujet des taux de concurrence et du trafic par eau, et cependant ce cas n'a jamais été mentionné devant la Commission royale.

D. N'y avait-il pas une autre raison pour établir ces taxes convenues à savoir pour éviter la règle de un et un tiers sur les tarifs transcontinentaux?—R. Ici encore, je ne puis répéter que ce qui a été dit dans l'exposé de la preuve et je vous prie de croire que la discussion a été chaude. En vertu de la législation il y a quatre ou cinq ans, une disposition a été insérée dans la loi, en vertu de laquelle le taux de transport aux points intermédiaires ne pouvait dépasser un et un tiers du taux de concurrence en direction de la côte du Pacifique. D'après les éléments de preuve recueillis par la Commission royale, l'effet de cette règle a été tel que le trafic combiné à destination de la côte et des points intermédiaires a procuré aux chemins de fer des recettes bien inférieures à celles du passé. En d'autres termes, les chemins de fer ont augmenté les taux de concurrence et ils ont perdu la clientèle. S'ils n'avaient pas fait cela, ils auraient accusé un déficit encore plus considérable sur le transport des marchandises aux points intermédiaires. Ils ont donc décidé que, dans l'espoir de reprendre la clientèle des manufacturiers et de permettre à ceux-ci de reprendre le marché de la Colombie-Britannique, la taxe convenue devait être appliquée. Je dois dire, monsieur, que la Commission royale a été instituée à la suite d'une plainte formulée par la province de l'Alberta relativement à la règle de un et un tiers. Une enquête complète a été instituée et le commissaire a décidé qu'à son avis la plainte en question n'était pas fondée.

D. Apparemment, l'effet de la taxe convenue est de réduire les taux de transport-marchandises pour un groupe d'expéditeurs, c'est-à-dire ceux qui expédient selon la taxe convenue. D'où vient l'argent perdu dans de telles transactions? Peut-être ne devrais-je pas employer le mot "perdu". Où va l'argent qui est sacrifié dans une opération de taxes convenues?—R. S'il m'est permis d'établir une comparaison, je dirai que la même chose se produit dans tous les domaines d'affaires. Les chemins de fer font un certain montant d'affaires et, s'ils peuvent en obtenir davantage à profit au moyen d'une taxe convenue, il serait stupide de leur part de ne pas l'accepter. En n'accordant pas la taxe convenue, ils perdraient ce bénéfique et, s'ils peuvent consentir cette perte tout en restant solvables, ce sont les autres taux sur les marchandises qui doivent compenser cette perte. Vous voyez donc qu'ils ne perdent rien en appliquant la taxe convenue. Au contraire, ils y gagnent. Et, comme M. O'Donnell l'a expliqué, il ressort de l'étude des lettres de voiture que le revenu moyen par tonne-mille d'après le système des taxes convenues a été plus élevé que celui qui provenait de tout autre genre de trafic ferroviaire.

D. Cela ne signifie-t-il pas qu'une certaine partie du fardeau des taux de transport passe des compagnies qui appliquent les taxes convenues aux expéditeurs qui ne le font pas?—R. Je crois que c'est le contraire qui se produit. Si les chemins de fer ne se prévalaient pas de cet avantage, il en résulterait que les autres genres de trafic auraient à porter le fardeau.

*M. James:*

D. M. O'Donnell nous a donné certains renseignements cet après-midi sur le système en usage au Royaume-Uni. Avez-vous des renseignements au

sujet de ce qui se fait aux États-Unis?—R. Très peu, sauf qu'il a été démontré devant la commission royale qu'aux États-Unis l'Inter-State Commission réglemente aussi bien les camions que les chemins de fer. Les deux moyens de transport sont réglementés.

*M. Hosking:*

D. Voulez-vous dire que vous donnez à n'importe quelle compagnie la même occasion de bénéficier d'une taxe convenue? Si vous faites un marché avec mon concurrent, vous en feriez un également avec moi?—R. La loi nous oblige à le faire. Il nous est impossible de refuser.

*M. Carrick:*

D. On a posé des questions au sujet du droit de comparaître et, au cours de la discussion, vous avez déclaré qu'il y a des voituriers réglementés qui sont des concurrents et qui viennent ici, tandis qu'il y a des voituriers non réglementés qui ne viennent pas. Je pense à certaines autres personnes qui pourraient faire concurrence au chemin de fer... Air-Canada fait-il la concurrence aux chemins de fer?—R. Je dois dire que toute agence de transport est un concurrent pour les chemins de fer.

D. En théorie, si vous accordez à une personne un certain droit, vous devez l'accorder à tout le monde.—R. Vous avez raison.

D. Je ne prétends qu'Air-Canada n'est pas réglementé.

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

M. GREEN: Cet après-midi, j'ai négligé de poser une question à M. O'Donnell. Avez-vous dit, au cours de votre déposition, que les chemins de fer étaient incapables de comparaître devant l'une ou l'autre de ces commissions provinciales afin de protester contre les augmentations?

M. O'DONNELL: Je ne me souviens pas d'avoir dit cela, monsieur Green.

Une VOIX: Vous l'avez pourtant dit.

M. O'DONNELL: Je ne m'en souviens pas, mais j'ai l'impression qu'en ce qui concerne les commissions chargées d'enquêter sur les concessions, il arrive que les chemins de fer envoient des représentants devant ces commissions pour signaler qu'ils estiment que, du point de vue de la commodité et de la nécessité, l'octroi de concessions peut être ou non nécessaire dans l'intérêt public, mais ils n'abordent pas la question des taux. N'ayant pas le droit de le faire, ils s'en abstiennent.

M. GREEN: Est-il vrai qu'une décision a été rendue par la Commission des transports du Québec, ou un autre organisme officiel, le 13 juin 1954 dans le cas de l'Association du transport routier, que le Pacifique-Canadien et le National-Canadien ont comparu et que la Commission a décidé d'entendre les chemins de fer en toutes ces occasions?

M. O'DONNELL: Je ne pourrais vous donner des renseignements précis à ce sujet. Je ne suis pas au courant de l'affaire.

M. GREEN: J'ai en main le texte du jugement.

M. O'DONNELL: J'ai entendu parler d'un jugement, mais je n'ai jamais été assez intéressé à cette question pour chercher à découvrir ce qui a déjà été dit ou fait.

M. GREEN: Voici le dernier paragraphe du jugement en question:

“En conséquence, il a été décidé que, l'objection formulée par l'avocat de l'Association de camionnage du Québec incorporée ne peut être

admise par la Commission, et les compagnies de chemin de fer sont et seront autorisées à comparaître devant ladite Commission afin d'y faire valoir leur point de vue."

M. O'DONNELL: Ainsi que je l'ai dit, lorsqu'il est question d'une concession déjà en vigueur ou d'une nouvelle commission, si l'on estime que le public est assez bien servi par les services de transport existants, les chemins de fer font les démarches qui peuvent s'imposer.

M. GREEN: N'est-il pas vrai que les chemins de fer ont le même droit dans l'Ontario ?

L'hon. M. MARLER: Devant quel organisme ?

M. GREEN: Devant la Commission ontarienne qui est chargée d'examiner les questions de ce genre.

M. CARRICK: Ils avaient l'habitude de comparaître devant la Commission ontarienne, mais seulement pour les motifs et les fins que M. O'Donnell a indiqués.

M. CAVERS: M. Goodman y a comparu à titre de représentant en de nombreuses occasions. Allons-nous appeler M. Jones? Je crois qu'il représente la *Great Northern Railway Company*.

**M. D. H. Jones, représentant la Great Northern Railway Company, est appelé:**

Le TÉMOIN: Monsieur le président, monsieur le ministre, messieurs: J'ai été chargé par la *Great Northern Railway Company* de comparaître devant votre Comité et d'appuyer le bill 449, sans aucune réserve, dans sa rédaction actuelle.

La *Great Northern Railway*, qui est en existence au Canada depuis près de 50 ans, a comparu devant la Commission royale des taxes convenues et y a soumis un mémoire, dont le résultat se trouve maintenant dans les alinéas 3 et 4 du bill, et a participé à toutes les délibérations qui se sont déroulées devant le juge Turgeon.

La question des taxes convenues est une chose inconnue des compagnies de chemin de fer américaines parce qu'il n'y a pas de taxe convenue aux États-Unis. Cette question a fait l'objet d'une étude approfondie et la compagnie attache beaucoup d'importance à l'adoption du bill dans sa forme actuelle. Elle appuie l'attitude prise par le National-Canadien et le Pacifique-Canadien.

Les représentants de ces chemins de fer ont examiné en détail toutes les questions qui ont surgi au sujet des taxes convenues, et je n'ai pas l'intention de m'y arrêter.

Le premier point que je désirerais mentionner, cependant, c'est que le bill est le fruit d'une étude soigneuse et approfondie faite par la Commission royale des taxes convenues ainsi que par le gouvernement. La compagnie que je représente considère que les dispositions du bill sont d'une importance vitale pour les chemins de fer à l'heure actuelle et que le bill assure à l'expéditeur, aux divers services de transport et au public toutes les sauvegardes nécessaires et suffisantes qui sont indispensables dans ce genre de tarification.

L'autre point que je désire mentionner a trait aux alinéas 3 et 4 du bill. Ils constituent simplement le mécanisme législatif, si je peux m'exprimer ainsi, qui permet aux compagnies de chemin de fer des États-Unis qui fonctionnent et ont fonctionné au Canada, de continuer de transporter des marchandises au Canada dans les endroits où existent des taxes convenues si, dans le passé,

elles avaient le droit de participer au transport des marchandises au Canada. J'entends par là le trafic-marchandises entre deux points situés au Canada, bien qu'une partie du trafic puisse passer par les États-Unis et qu'il fût autrefois transporté au taux normal publié.

Quand le Pacifique-Canadien et le National-Canadien ont décidé d'appliquer la taxe convenue à un expéditeur, les lignes de chemin de fer américaines peuvent le faire également à ce point. Il ressort des dispositions du bill que lesdits chemins de fer américains pourront devenir parties à la convention après avoir déposé au bureau de la Commission un avis à cet effet, ce qui leur permettra de continuer de transporter les marchandises qu'elles voitureraient auparavant d'après les taux normaux. Je vous remercie, c'est tout.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il des questions à poser ?

M. Green:

D. La *Great Northern Railway* fonctionne exclusivement dans l'Ouest canadien?—R. Oui, monsieur.

D. Vous avez fait de grosses affaires et transporté des marchandises par voie des États-Unis au lieu que ces marchandises fussent transportées à travers le Canada sur les voies canadiennes. A quelles conditions voiturez-vous des marchandises de ce genre?—R. A quelles conditions ?

D. Je veux parler des marchandises provenant de la Colombie-Britannique et que vous transportez par voie des États-Unis pour les ramener finalement au Canada.—R. Permettez-moi de vous donner un exemple du parcours suivi par certaines marchandises en partant de Toronto. Il faut conclure une entente avec le National-Canadien ou le Pacifique-Canadien ou leurs filiales pour transporter cette marchandise à Chicago. De Chicago, elles sont acheminées par le chemin de fer de Burlington à St-Paul—Minneapolis, d'où on les transporte à Vancouver par le *Great Northern Railway*.

D. Est-ce que ces marchandises canadiennes, que vous transportez sur les lignes américaines pendant la plus grande partie du parcours de Toronto à Vancouver, bénéficient également de ces taxes convenues?—R. Sous le régime des dispositions du bill actuel, oui, monsieur.

D. Je comprends. Alors, le bill a été élargi pour englober tout ce trafic-marchandises qui passe surtout par les États-Unis?—R. Oui. On peut expliquer la chose comme ceci. Prenons le cas de n'importe quelle marchandise. Supposons que jusqu'ici cette marchandise a été transportée en vertu du barème normal des taxes publiées. Le Pacifique-Canadien et le National-Canadien communiquent avec les expéditeurs de cette marchandise et fixent une taxe convenue. Or, si un chemin de fer comme le *Great Northern* désire transporter cette marchandise ou une partie de ce trafic—ce qui se résume normalement à une assez faible proportion de ce trafic par comparaison à tout le trafic qui va de l'est à l'ouest—il n'a qu'à déposer un avis au bureau de la Commission en demandant d'être partie à la convention qui a déjà été négociée et appliquée par les deux chemins de fer canadiens.

D. Et cette disposition pourrait être invoquée par n'importe quelle compagnie de chemin de fer américaine, comme le chemin de fer de *Chicago and Milwaukee* ou toute autre ligne allant en direction ouest à travers les États-Unis?—R. Ce privilège est limité aux compagnies qui fonctionnent au Canada. La *Great Northern* est une de ces compagnies. Le *New York Central* en est une autre. Il y a aussi la *Chesapeake and Ohio* et je crois qu'il y en a deux ou trois autres dans l'Est. Il peut y en avoir une ou deux autres dans l'Ouest qui

seraient admissibles à bénéficier de ce privilège, et, sauf erreur, ces compagnies ont le loisir, en vertu de ces dispositions, de devenir parties à l'entente visant les taxes convenues.

D. Mais votre chemin de fer est le seul réseau transcontinental qui serait en mesure de bénéficier de ces dispositions?—R. Je le crois.

D. Vous serez en mesure d'en bénéficier en transportant les marchandises directement à travers les États-Unis jusqu'à la côte du Pacifique?—R. Oui, monsieur, mais la chose se fait de la façon suivante: nous pourrions continuer à faire un service que nous avons fait jusqu'ici, c'est-à-dire avant que le régime des taxes convenues qui vise l'Ouest du Canada entre en vigueur.

D. Y a-t-il une restriction dans le bill qui vous empêcherait de transporter plus de marchandises sur les lignes américaines que dans le passé?—R. Non, monsieur.

*M. Cameron (Nanaïmo):*

D. Quelle mesure de contrôle la Commission des transports peut-elle exercer sur vos opérations? Elle n'a juridiction que sur celles qui se font depuis Vancouver jusqu'à la frontière?—R. Oui, monsieur; sur la partie canadienne de nos opérations.

D. Par conséquent, toute entente visant les taxes convenues que vous pourriez conclure ne changerait pas grand'chose à la situation?—R. Non.

D. En ce qui concerne le gros de vos opérations, vous échappez au contrôle de la Commission canadienne des transports?—R. Oui, mais nous devons nous conformer aux règles de la Commission, étant donné que nous fonctionnons au Canada.

*M. Carrick:*

D. Êtes-vous responsables à l'*Inter-State Commerce Commission* en ce qui concerne vos opérations aux États-Unis?—R. Oui.

*M. Hahn:*

D. Pourriez-vous fonctionner en vertu de taxes convenues depuis Blaine jusqu'à Milwaukee, tandis que, pour le reste du parcours, de Blaine à Vancouver, vous seriez assujétis aux règlements de la Commission canadienne des transports?—R. Non, les taxes convenues ne sont pas légales aux États-Unis.

L'hon. M. MARLER: Elles ne sont applicables qu'entre deux points situés au Canada.

M. HAHN: C'est la situation à l'heure actuelle; mais n'y a-t-il pas des règlements semblables aux États-Unis qui vous permettraient de passer une entente quelconque au sujet du transport de la marchandise?

Le TÉMOIN: Rien qui ressemblerait à la taxe convenue.

M. BARNETT: M. Jones pourrait-il nous dire si le contrôle exercé par la Commission des transports à l'égard des taux s'appliquerait sur tout le parcours d'un point de l'Est du Canada à un autre point dans l'Ouest du Canada? En d'autres termes, pouvez-vous nous fixer un taux pour la partie du parcours qui serait à l'intérieur du Canada, lequel taux serait basé sur les décisions canadiennes, et un autre taux pour le reste du parcours, qui serait basé sur les tarifs de transport américains?

Le TÉMOIN: Je crois, monsieur, qu'il faudrait procéder comme ceci. Si une taxe convenue à l'égard d'une certaine marchandise était négociée et si le

*Great Northern* ou toute autre ligne américaine désirait transporter cette marchandise de Toronto à Vancouver, comme vous dites, elle devrait le faire au taux prévu par l'entente et il faudrait qu'elle s'assure que ce taux est légal sur tout le parcours.

Le PRÉSIDENT: Je vous remercie, monsieur Jones.

M. CAVERS: Nous avons plusieurs représentants des compagnies de navigation et je crois que M. H. E. B. Coyne, Q.C., représente l'*Irish Shipping Limited* et la *Saguenay Terminals Limited*. Monsieur Coyne, désirez-vous parler au Comité?

Le TÉMOIN: Je représente l'*Irish Shipping Limited* et la *Saguenay Terminals Limited*. J'ai avec moi M. Jean Brisset, C.R., de Montréal; M. Boyle, président de *Shipping Limited*, agent général au Canada de l'*Irish Shipping Limited*, ainsi que M. Batz, trésorier de la *Saguenay Terminals Limited*, et M. Flavelle, gérant général du trafic de la *Saguenay Terminals Limited*.

Les deux compagnies que je représente sont des compagnies de navigation océanique, et la raison pour laquelle elles désirent exposer leurs vues au Comité, c'est qu'elles estiment que le bill n° 449 ne présente aucun recours si l'on établit une taxe convenue qui comporte une disparité injuste à leur égard et en faveur de leurs concurrents. Leur crainte quant au traitement injuste est bien fondée. Les chemins de fer ont été injustes envers elles dans le passé et le sont encore aujourd'hui. Jusqu'à décembre 1953, l'*Irish Shipping Limited* jouissait des privilèges du connaissement direct. Un connaissement direct est un document qui permet, par exemple, à un exportateur d'expédier ses marchandises de Toronto à Montréal et directement à Liverpool. Une lettre de voiture locale ne lui permettrait que de rendre les marchandises à Montréal, et l'exportateur devrait ensuite obtenir une autre lettre de voiture locale pour le parcours de Montréal à Liverpool. Les avantages d'un connaissement direct sont décrits par M. Boyle dans sa déposition qui est reproduite dans un jugement de la Commission des transports. L'exposé de M. Boyle est donné dans le jugement de la Commission rendu le 28 juin 1954 sur la demande de l'*Irish Shipping Limited* au sujet de l'établissement des connaissements directs par les compagnies de chemin de fer pour le trafic d'exportation. En voici le texte:

“Les avantages que j'y vois sont les suivants: les expéditeurs de l'Ouest de l'Ontario ou peut-être de l'Ouest central s'adressent à la compagnie de chemin de fer et obtiennent un connaissement direct. Aussitôt que ce document est signé, ils n'ont plus à s'occuper de leurs expéditions. Ils peuvent remettre leurs documents à la banque et obtenir leur argent. S'ils expédient au moyen d'une lettre de voiture ordinaire, ils doivent attendre jusqu'à ce que la marchandise parvienne au port de mer et que la compagnie de navigation leur remette un connaissement océanique. Ils doivent attendre le retour de ce connaissement océanique et passer par d'autres formalités. Ils ne peuvent employer leur argent aussitôt dans ces cas.

D. C'est là le principal désavantage?—R. Oui. Il y a encore une autre condition très importante qui est celle-ci: une fois que l'expéditeur obtient un connaissement direct, il n'a plus à s'occuper de l'expédition. La marchandise est en la possession du chemin de fer et de la compagnie de navigation; tandis que, s'il expédie au moyen d'une lettre de voiture ordinaire, il a des inquiétudes, car il ne sait pas si sa marchandise est rendue au port de mer et s'il va pouvoir obtenir des connaissements directs; en fait ce genre d'opération lui donne plus de travail d'écriture.

Nous craignons que dans des cas comme celui-ci un expéditeur abandonne notre service et s'adresse à l'un de nos concurrents pour la simple raison qu'il peut en obtenir des privilèges additionnels."

En décembre 1953, les chemins de fer ont refusé de continuer d'accorder les privilèges des connaissements directs à l'*Irish Shipping Limited*, et alors celle-ci a déposé une plainte écrite au bureau de la Commission des transports, alléguant une disparité injuste envers elle. Voici l'exposé de son grief:

1. L'*Irish Shipping Limited*, ci-après désignée "la requérante", demande par la présente à la Commission, en vertu des articles 33, 34, 317, 319 et tous les autres articles pertinents de la Loi sur les chemins de fer, de rendre une ordonnance déclarant que la compagnie de chemin de fer Canadien-Pacifique et les Chemins de fer nationaux du Canada ont violé l'article 317 de ladite loi et que le Pacifique-Canadien et le National-Canadien et d'autres membres de l'Association des chemins de fer du Canada ont violé l'article 319 de ladite loi, de la manière décrite ci-dessous; elle demande en outre que la Commission lui accorde l'aide qu'elle pourra juger juste et convenable.

2. La requérante est une compagnie constituée en société appartenant au gouvernement de la république d'Irlande et contrôlée par lui. Son siège social est à Dublin, Irlande, et son agent général au Canada est la *Shipping Limited*, 410, rue St-Nicolas, Montréal. Elle exploite présentement six océaniques immatriculés en Irlande et six autres vaisseaux sont présentement en voie de construction. Le tonnage réel de ces divers cargos va de 7,500 à 9,500 tonnes et la vitesse de chacun est de 12 à 14 nœuds. L'*Irish Shipping Limited* exploite maintenant un service régulier de cargos pour le transport des marchandises des ports de l'Est du Canada aux ports de l'Irlande et, à l'occasion, aux ports d'Angleterre et d'Écosse, et ce service prévoit au moins deux traversées par mois au cours des mois d'été et une au cours des mois d'hiver.

3. Deux voituriers océaniques, autres que la requérante, qui font le même service de transport, ont formé une association au Canada sous le nom de *Canadian-United Kingdom Eastbound Freight Conference*, dans le but de fixer des taux pour le transport des produits agricoles, miniers et forestiers, des produits ouvrés et autres articles transportés des ports canadiens en Angleterre, en Écosse, dans le pays de Galles, dans l'Irlande du Nord et la république d'Irlande, et d'établir un monopole dudit service de transport.

4. En conformité de cet objet, les membres de la Conférence exigent que les exportateurs canadiens, qui désirent expédier aux pays mentionnés au paragraphe 3 ci-dessus par l'une ou l'autre de leurs lignes de navigation, signent au préalable une entente en vertu de laquelle ils s'engagent à acheminer toutes leurs expéditions futures par les lignes des membres de la Conférence exclusivement, et à des taux établis dans l'accord à l'égard des marchandises y énumérées et, dans le cas des autres marchandises, à des taux qui sont déterminés d'après un tarif préparé par la Conférence et qui n'est pas accessible au public ni aux exportateurs. De plus, les exportateurs encourent des peines sévères s'ils expédient par d'autres lignes que celles des membres de la Conférence et ils peuvent, en fait, être privés du droit d'expédier par n'importe quel navire exploité par les membres de la Conférence. Un modèle de l'accord, marqué "A", est ci-joint.

5. La *Canadian Pacific Steamships Limited*, subsidiaire appartenant intégralement à la compagnie de chemin de fer Pacifique-Canadien, est membre de la Conférence.

6. Jusqu'ici, en vue d'accroître et de faciliter le mouvement du trafic-marchandises provenant du Canada et des États-Unis d'Amérique et de l'acheminement par les ports de l'Est du Canada à destination des ports étrangers, l'Association des chemins de fer du Canada a consenti à délivrer aux exportateurs des lettres de voiture directes à l'égard du trafic-marchandises à partir du point d'origine intérieur jusqu'au port de mer et de là jusqu'à la destination définitive en pays étranger. Afin d'étendre ces privilèges de connaissance direct aux exportateurs, l'Association des chemins de fer du Canada a conclu des ententes avec les voituriers océaniques desservant les ports canadiens qui consentaient à collaborer avec elle en vue de faciliter l'acheminement dudit trafic-marchandises d'exportation, et une telle entente a été conclue, en particulier, entre l'Association des chemins de fer du Canada et l'*Irish Shipping Limited* le 14 novembre 1950. Copie de ladite entente, marquée "B", est annexée aux présentes.

7. La Compagnie de chemin de fer Pacifique-Canadien et les Chemins de fer nationaux du Canada ainsi que d'autres membres de l'Association des chemins de fer du Canada ont, depuis le mois de décembre 1953, mis à exécution un programme destiné à aider activement la *Canadian-United Kingdom Eastbound Freight Conference* dans son projet de monopoliser le trafic d'exportation et de fixer des taux en délivrant aux exportateurs des connaissances directs pour les marchandises expédiées des points intérieurs, quand le transport intérieur doit être assuré par un vaisseau exploité par un membre de la Conférence, et en refusant de délivrer des connaissances directs aux exportateurs lorsque le transport océanique doit être effectué par un vaisseau qui n'est pas exploité par un membre de la Conférence. En confirmation de l'exposé ci-dessus, une copie d'une lettre portant la lettre "C", datée du 9 novembre 1953, adressée par M. J. A. Brass, secrétaire général de l'Association des chemins de fer du Canada à M. A. L. W. MacCallum, C.B.E., gérant général de la *Shipping Federation of Canada, Inc.*, est annexée aux présentes.

Voici le texte de la lettre en question reproduite dans le jugement de la Commission:

Cher monsieur MacCallum:

Votre lettre du 4 novembre, dossier B.4-17, était accompagnée d'une copie de celle que vous aviez reçue de M. J. P. Boyle, président de la *Shipping Limited*, au sujet du privilège du connaissance direct accordé à l'*Irish Shipping Limited*.

Ledit privilège du connaissance direct n'a dans le passé été accordé qu'aux lignes de navigation qui sont membres de la Conférence à l'égard des divers manufacturiers intéressés avec lesquels les chemins de fer ont conclu un accord. Là où il n'y a pas d'accord, le privilège n'est accordé qu'aux lignes établies exploitant des services réguliers.

Nous croyons comprendre que l'*Irish Shipping Limited* n'est pas membre de la Conférence régulière du commerce entre le Canada et le Royaume-Uni. La décision des chemins de fer de discontinuer de délivrer des connaissances directs à cette compagnie particulière est con-

forme au principe énoncé ci-dessus, et, croyons-nous, elle est également conforme aux exigences des membres de la *Canadian-United Kingdom Eastbound Freight Conference*.

Votre bien dévoué,

(signé) J. A. BRASS,

Secrétaire général.

Je vais maintenant vous lire la réponse faite par l'Association des chemins de fer à cette occasion. Il s'agit d'une lettre adressée à E. R. Hopkins, secrétaire, Commission des transports, édifice de la gare Union, Ottawa. Elle porte les mentions suivantes: dossier n° 3678.34, *Irish Shipping Limited* contre P.-C., N.-A., et Association des chemins de fer:

Les entreprises qui font partie de notre Association ont lu et étudié la demande récente formulée par *Irish Shipping Ltd.*, en date du 31 mars 1954. Cette demande est semblable en substance à celle qui avait été faite antérieurement en date du 5 janvier 1954, et c'est pourquoi nous devons répondre dans les mêmes termes.

J'ai signalé dans la lettre que je vous adressais le 16 février que cette question ne semble pas de la compétence de la Commission. Le trafic circulant à partir de points intérieurs jusqu'au bord de la mer en vue de l'exportation est toujours acheminé au moyen d'une lettre de voiture visant le transport par rail. Cette lettre de voiture est parfois remise au voiturier et un connaissement direct visant le transport des marchandises à leur destination définitive outre-mer est établi pendant que les marchandises sont en route. Dans des acheminements directs de ce genre, le parcours par eau est habituellement beaucoup plus long que par terre. Si la Commission devait rendre une ordonnance comme celle que demandent les requérants, elle assumerait la juridiction de réglementer le transport par mer, ce qui, naturellement, n'est pas de sa compétence. C'est pourquoi nous avons le regret de vous annoncer que la demande devrait être rejetée.

Le requérant semble avoir cherché par sa démarche récente à passer outre à la question de juridiction en alléguant un traitement disparitaire de la part des chemins de fer en ce qui concerne le droit de magasinage. Je n'ai pas lu la partie de la plainte qui a trait au droit de magasinage, parce que, après la déposition de la demande, les chemins de fer ont établi de nouveaux règlements à ce sujet et que cette partie de la demande a été supprimée.

Cette allégation n'est pas fondée. Les chemins de fer exigent précisément les mêmes droits de magasinage, que le trafic soit fait au moyen de connaissement direct ou de connaissement maritime local. Certaines lignes de navigation s'engagent à garantir le paiement de tous les droits de magasinage qui peuvent être exigés à l'égard du trafic effectué au moyen de connaissement direct, en raison de leur impuissance à dégager les marchandises en question ou à en permettre le déchargement dans le délai gratuit prévu. L'*Irish Shipping Limited* ou toute autre compagnie peut donner une telle garantie directement à l'expéditeur.

En ce qui concerne l'observation formulée dans la demande soumise par l'*Irish Shipping Limited* en date du 31 mars et portant que les chemins de fer refusent de délivrer des connaissements directs à certains

exportateurs, je désire signaler que tous les exportateurs peuvent obtenir des connaissements d'exportation directs à l'égard des services maritimes auxquels les chemins de fer accordent les privilèges du connaissement direct d'exportation et, par conséquent, je soutiens qu'il n'y a pas de disparité injuste envers quelque expéditeur ou exportateur que ce soit sous ce rapport.

Nous transmettons copie de la présente à MM. Hill, Hill & Hall, avocats et procureurs, 14, rue Metcalfe, Ottawa (Ontario).

Votre dévoué,

(signé) J. A. BRASS,  
Secrétaire général.

M. CAVERS: Monsieur le président, je constate que ce document versé au compte rendu semble se rattacher à un cas particulier qui a déjà été entendu par la Commission des transports et à l'égard duquel elle a apparemment rendu une décision. Je me demande donc ce que cette documentation peut avoir à faire avec les taxes convenues en vertu des dispositions du présent bill.

Le TÉMOIN: Je vous ai donné les détails de ce cas pour vous montrer pourquoi nous craignons que les taxes convenues seront utilisées par les compagnies de chemin de fer pour nous traiter injustement. Ce cas démontre qu'elles l'ont fait à notre égard en ce qui concerne les privilèges du connaissement direct. Je vais aussi démontrer qu'elles nous traitent encore injustement en ce qui concerne les taux directs et c'est la raison pour laquelle nous entretenons des craintes.

M. CAVERS: En ce qui concerne votre cas, vous avez déjà découvert le remède, qui consistait dans le droit d'en appeler à la Commission, qui a rendu une décision.

Le TÉMOIN: Une décision en notre faveur. Mais je crois que ce cas démontre bien pourquoi nous craignons qu'ils se servent de la taxe convenue pour se montrer injustes envers nous. S'ils ne le font pas présentement, nous croyons qu'ils le feront plus tard.

M. CAVERS: C'est le but que j'avais en vue quand j'ai soulevé cette question. Je voulais démontrer la relation entre cette question et le bill que nous étudions présentement.

Le TÉMOIN: C'est le but que je me propose.

M. CARRICK: Est-il nécessaire d'entrer dans tous ces détails, du moment que vous avez dit quel traitement injuste votre client a subi.

Le TÉMOIN: Je dois dire que la *Saguenay Terminals Limited* est intervenue pour appuyer la plainte. Il y a eu audience et la Commission a rendu son jugement. Voici la dernière partie du jugement de la Commission:

Pour résumer, je constate que, lorsque les chemins de fer délivrent des connaissements directs à l'égard de certaines lignes de navigation tout en refusant d'accorder les mêmes privilèges à certaines autres lignes de navigation qui seraient disposées et en mesure de participer à l'émission des connaissements en question, une condition de préférence et d'avantage indus existe en faveur des premières lignes de navigation mentionnées tandis qu'une condition de préjudice et de désavantage indus existe au sujet de la deuxième catégorie de lignes de navigation.

Une ordonnance sera rendue en exécution de ce jugement, exigeant la cessation immédiate de cette préférence, de ces avantages, de ces préjudices et désavantages indus.

Or, à la suite de cette ordonnance, les chemins de fer ont soumis un projet d'entente à ces deux compagnies, c'est-à-dire une entente visant l'émission de connaissements directs, laquelle entente renfermait la clause suivante, qui n'avait jamais figuré dans une entente de ce genre :

6. Les compagnies de navigation s'engagent à prélever pour leurs services, en vertu dudit contrat de voiturage, le ou les taux en vigueur au moment de l'expédition, visant les marchandises en question, lesquels taux ont été établis par tous les autres voituriers de la même zone qui ont signé cette convention type.

C'est-à-dire que les chemins de fer nous ont demandé de nous joindre aux membres de la Conférence pour fixer les taux. Nous nous sommes opposés à cette clause parce qu'elle nous rendrait passibles de peines sous le régime de la Loi relative aux enquêtes sur les coalitions. Le paragraphe 1 de l'article 32 de ladite loi stipule ce qui suit :

“Quiconque est partie ou prend part, ou sciemment aide, à la formation ou au fonctionnement d'une coalition est coupable d'un acte criminel et passible, sur déclaration de culpabilité, d'une amende à la discrétion du tribunal, ou d'un emprisonnement d'au plus deux ans, ou de ces deux peines à la fois.”

Et dans cette loi, l'expression “coalition” est définie de la façon suivante :

- a) “coalition” signifie une entente, se rapportant à quelque denrée susceptible de faire l'objet d'une industrie ou d'un commerce, de deux personnes ou plus, par voie de contrat, accord ou arrangement réel ou tacite, ayant ou destinée à avoir pour effet
- (i) de limiter les moyens de transport, de production, de fabrication, d'approvisionnement, d'emmagasinage ou de négoce, ou
  - (ii) d'empêcher, restreindre ou diminuer la fabrication ou la production, ou
  - (iii) de fixer un prix commun ou un prix de revente, ou un loyer commun, ou des frais communs d'emmagasinage ou de transport, ou
  - (iv) de hausser le prix, louage ou coût d'un article, loyer, emmagasinage ou transport, ou
  - (v) d'empêcher ou amoindrir la concurrence dans la production, la fabrication, l'achat, l'échange, la vente, l'emmagasinage, le transport, l'assurance ou l'approvisionnement, ou d'en exercer un contrôle important dans une région ou un district particulier ou d'une manière générale, ou
  - (vi) d'autrement restreindre ou léser l'industrie ou le commerce, ou une fusion, un trust ou monopole, laquelle entente, fusion, lequel trust ou monopole a fonctionné ou est de nature à fonctionner au détriment ou à l'encontre des intérêts du public, soit des consommateurs, soit des producteurs ou autres.”

LE PRÉSIDENT: Permettez . . . Je ne crois pas que la Loi relative aux enquêtes sur les coalitions contienne la moindre disposition qui ait trait avec le bill actuel.

Le TÉMOIN: J'expliquais que la raison pour laquelle nous avons refusé de signer cette convention, c'est que nous nous considérons passibles de peines en vertu de la Loi relative aux enquêtes sur les coalitions, si nous avons signé.

L'hon. M. MARLER: Pourquoi n'en restez-vous pas là, monsieur Coyne, et nous permettre de poursuivre l'étude du bill.

Le PRÉSIDENT: Je crois qu'il vaut mieux que nous ajournions maintenant jusqu'à demain matin à 11 h. 30.

# APPENDICES

## APPENDICE A

LETTRE EN DATE DU 31 MARS ADRESSÉE À L'HON. GEORGE  
C. MARLER, MINISTRE DES TRANSPORTS, PAR WILLIAM C.  
NORRIS, PRÉSIDENT DES CANADIAN TRUCKING  
ASSOCIATIONS, INC.

CANADIAN TRUCKING ASSOCIATIONS

270, rue MacLaren

Ottawa 4, Canada

31 MARS 1955.

L'hon. George C. Marler,  
Ministre des Transports,  
Chambre des communes,  
Ottawa (Ontario).

Monsieur le ministre,

Depuis que vous avez déposé le rapport de la Commission royale sur les taxes convenues à la Chambre le 23 mars, les *Canadian Trucking Associations* ont eu l'occasion de faire une étude approfondie du rapport.

La décision que vous et vos collègues du Cabinet êtes appelés à rendre—touchant l'opportunité de donner suite aux recommandations—sera la décision la plus importante jamais prise dans l'histoire du transport routier au Canada. Les recommandations de la Commission atteignent le cœur même de l'industrie du camionnage.

Est-il possible d'amortir le coût que la législation fédérale recommandée administrerait à l'industrie du camionnage? Voilà une décision qui doit être basée sur les meilleurs intérêts de la nation et non pas sur les intérêts particuliers des exploitants canadiens de camions. Nous espérons que vous déciderez que la nation doit aussi passer avant les chemins de fer.

Les chemins de fer sont importants pour le Canada et nous sommes les premiers à l'admettre. Leur bien-être doit être l'un des premiers soucis du gouvernement fédéral. Mais ce n'est pas la seule chose à considérer. Les services de transport routier canadiens sont un élément indispensable de notre système de transport. Ils sont essentiels à l'agriculture, aux affaires, à l'industrie et à la défense nationale. Ces services de transport routier essentiels sont actuellement menacés d'une crise sans précédent par suite des recommandations de la Commission royale. Avec toute la vigueur dont je suis capable, je tiens à vous mettre en garde, vous et vos collègues du Cabinet, en vous disant que l'industrie du camionnage telle qu'elle existe aujourd'hui est en danger plus que jamais par suite des recommandations de cette commission.

Je suis persuadé que l'industrie du camionnage est devenue un facteur important de la vie économique du Canada et qu'aucune loi concernant les chemins de fer, particulièrement celle que l'on envisage actuellement, ne doit lui causer de graves dommages.

C'est ainsi que s'exprime la Commission. Croyant sincèrement que ce qui est recommandé ne causera pas de dommages sérieux à l'industrie du camionnage, le rapport recommande de laisser les chemins de fer libres à l'égard des taxes convenues. Il reste à prendre certaines précautions dont aucune ne s'applique à l'industrie du camionnage.

Quelles sont nos propres conclusions concernant l'étendue du dommage que la loi proposée occasionnerait? Notre étude nous convainc que le fait de laisser les chemins de fer libres de la manière recommandée par la Commission détruira en peu de temps le tiers ou peut-être la moitié de l'industrie du camionnage. Comme nous représentons les véritables exploitants de cette industrie, nous pouvons parler des résultats de ces recommandations avec une certaine connaissance de cause.

Nous n'éprouvons pas de difficulté à justifier nos conclusions sur les effets que les recommandations auraient sur l'industrie du camionnage si elles étaient adoptées. La Commission attache une grande importance au témoignage de M. S. W. Fairweather, vice-président de la division des recherches et du développement des Chemins de fer nationaux du Canada. Il y a une omission importante dans le rapport de la Commission. C'est une déclaration d'importance primordiale que M. Fairweather a faite à la Commission à savoir que, si les chemins de fer obtiennent la liberté qu'ils recherchent de fixer les taxes convenues, ils en établiront des "milliers".

Le rapport a examiné les observations de l'industrie du camionnage concernant la gravité de la menace des taxes convenues, observations présentées contre les taxes convenues lors de la présentation de la loi originale en 1938, quand les chemins de fer ont demandé plus de liberté pour fixer ces taxes en 1949 et, de nouveau, lorsque la présente Commission a tenu ses séances. La Commission s'est appliquée à biffer toutes ces observations comme étant des craintes mal fondées.

"En 1938", d'après le rapport, "cette industrie du camionnage ne comptait que 16,000 camions, tandis qu'elle en comptait 65,000 en 1953."

En d'autres termes, cette augmentation s'est réalisée malgré les pronostics de malheur des exploitants de cette industrie.

Mais le rapport ajoute :

Le présent relevé démontre qu'à la fin de 1954, 35 taxes convenues additionnelles avaient été imposées, portant ainsi le total à 80 depuis 1938.

Alors, l'industrie dont il est dit qu'elle a fait tant de progrès depuis 1938, malgré ses avertissements au sujet des taxes convenues, en serait arrivée là en dépit des 80 taxes convenues mises en vigueur pendant une période de seize ans.

La Commission ne mentionne aucunement le fait que les modifications qu'elle recommande d'apporter à la Loi sur les transports n'introduiront pas seulement les 80 taxes convenues des seize dernières années, mais des "milliers" d'autres, aussi rapidement que les chemins de fer pourront conclure des ententes avec les intéressés.

Il est vraiment étrange que la Commission passe sous silence le résultat connu de la loi qu'elle propose elle-même.

Il est vrai qu'aujourd'hui l'industrie du camionnage est robuste et efficace. Cet état de choses est dans l'intérêt public. Mais cette industrie ne peut demeurer ainsi sous la menace de "milliers" de taxes convenues. Le rapport néglige de tenir compte de ce fait.

Bien que l'attitude traditionnelle de l'industrie du camionnage ait été de s'opposer aux taxes convenues sous n'importe quelle forme et que les chemins de fer ont et doivent continuer d'avoir le droit de fixer leurs taxes actuelles de concurrence, nous constatons que les chemins de fer canadiens ont obtenu une grande victoire à la suite des auditions de cette Commission royale fédérale. D'après le rapport présenté au Parlement le 25 mars, l'Association canadienne de camionnage a dépensé, pour les auditions de la Commission royale, plus d'argent que le Gouvernement fédéral. Nos moyens ne nous ont pas permis de rivaliser avec les dépenses faites par les chemins de fer canadiens pour frais de recherches, d'expertise et de consultations légales.

Le rapport est maintenant entre les mains du Gouvernement, dont la majorité écrasante au Parlement donne à la loi proposée une bonne chance d'être adoptée si le Gouvernement décide de la présenter. Le Gouvernement a maintenant sa dernière chance de s'arrêter un instant et de décider s'il n'amoindrirait pas le coup décisif que la loi proposée donnera au développement futur de l'industrie du camionnage.

Une précaution recommandée par la Commission royale est la suivante: "que tout voiturier ou toute association de voituriers" peut, sur l'ordre du ministre des Transports, obtenir de la Commission des transports la révision d'une taxe convenue. La Commission désigne sous le nom de voiturier ou d'association de voituriers les voituriers par rail ou par eau. Conformément à la loi actuellement en vigueur, les camionneurs sont explicitement exclus. Nous prétendons que, pour être juste et équitable envers *tous* les voituriers, la loi ne doit pas désigner les camionneurs comme étant les seuls voituriers à qui le droit de demander la révision d'une taxe convenue est refusé.

Nous demandons respectueusement que le droit d'obtenir la révision d'une taxe convenue par la Commission des transports, sur l'ordre du ministre des Transports, soit accordé aux camionneurs ou à leurs associations, et que la période d'attente de trois mois disparaisse.

L'article 33 (1) de la Loi sur les transports se lirait comme suit:

Dans le cas d'une taxe convenue

- a) un voiturier, ou une association de voituriers, par eau, rail ou chemin, ou
- b) une association ou un groupe représentatif d'expéditeurs d'une localité

peut se plaindre au Ministre que ladite taxe convenue crée une disparité injuste à l'égard de la partie ou des parties qui formulent la plainte ou met leur genre d'affaires dans une situation désavantageuse, et le Ministre, s'il est convaincu que, dans l'intérêt du public, la plainte devrait faire l'objet d'une enquête, la déférer à la Commission pour enquête et si, après audition, cette dernière constate que la taxe convenue a produit sur ce genre d'affaires un effet indésirable du point de vue de l'intérêt public, elle peut rendre une ordonnance modifiant ou annulant la taxe convenue qui fait l'objet de la plainte ou telle autre ordonnance qu'elle juge utile dans les circonstances.

Comme l'Association vous l'a déjà fait remarquer, environ 87 p. 100 des recettes réalisées par les transporteurs canadiens par camion le sont dans les

provinces de Québec, d'Ontario, de la Colombie-Britannique, du Manitoba et de la Saskatchewan qui ont des bureaux provinciaux pour réglementer le transport par camion. Dans chacune de ces provinces, les chemins de fer peuvent se présenter pour exposer leurs vues lors de l'audition des demandes formulées par ces transporteurs de marchandises ou de voyageurs pour obtenir des pouvoirs d'exploitation nouveaux ou plus étendus. La Commission du transport de Québec a publié un décret établissant que la continuation de ce privilège pour les chemins de fer fait partie de son propre programme.

Comme nous l'avons fait remarquer, les provinces intéressées ont accordé ce privilège aux chemins de fer depuis plusieurs années. Nous faisons remarquer de nouveau que l'extension d'un semblable privilège à l'industrie du camionnage par le Gouvernement fédéral constituerait un échange de bons procédés en retour des relations amicales de concurrence établies entre le rail et le camion dans les cinq provinces où sont réalisés 87 p. 100 des recettes des transporteurs par camion.

Nous vous prions de bien vouloir étudier le présent exposé.

Votre tout dévoué,

*Le président,*

(signé) William C. Norris.

## APPENDICE B

### ORGANISMES PROVINCIAUX RÉGISSANT L'INDUSTRIE CANADIENNE DU CAMIONNAGE ET RÉSUMÉ DES PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES DE LA RÉGIE

#### ORGANISMES PROVINCIAUX RÉGISSANT L'INDUSTRIE DU CAMIONNAGE

*Île-du-Prince-Édouard*: Commission des services publics, Charlottetown, (I.-P.-E.).

*Nouvelle-Écosse*: Bureau des commissaires des services publics, Halifax, (N.-E.).

*Nouveau-Brunswick*: Bureau des transporteurs par camion, Saint-Jean, (N.-B.).

*Terre-Neuve*: Bureau des commissaires des services publics, Saint-Jean, (T.-N.).

*Québec*: Commission du transport, Québec, (P.Q.).

*Ontario*: Ministère de la Voirie, Toronto, (Ont.).

*Manitoba*: Bureau des transporteurs par camion, Winnipeg, (Man.).

*Saskatchewan*: Bureau de la circulation routière, Régina, (Sask.).

*Alberta*: Bureau de la circulation routière, Edmonton, (Alb.).

*Colombie-Britannique*: Commission des services publics, Victoria, (C.-B.).

#### ÎLE-DU-PRINCE-ÉDOUARD

1. Nom de l'organisme régisseur—Commission des services publics.
2. Attributions—Aucun contrôle sur les camions.
3. Autres attributions non reliées au transport routier?—Oui.
4. La commodité publique et la nécessité?—Pas requises.

5. Le permis donne-t-il au transporteur le droit de faire affaires n'importe où dans la province?—Ne s'applique pas aux camions.
6. Le service peut-il être étendu?—Aucune restriction.
7. Le permis peut-il être transféré?—L'approbation de la Commission est requise.
8. Fréquence du renouvellement du permis?—Annuel.
9. Contrôle des taux?—Aucun.
10. Classement des camions—"Véhicules à moteur".

## NOUVELLE-ÉCOSSE

1. Nom de l'organisme régisseur—Bureau des commissaires des services publics.
2. Attributions—Aucun contrôle sur les camions.
3. Autres attributions non reliées au transport routier?—Oui.
4. La commodité publique et la nécessité?—Pas requises.
5. Le permis donne-t-il au transporteur le droit de faire affaires n'importe où dans la province?—Ne s'applique pas aux camions.
6. Le service peut-il être étendu?—Aucune restriction.
7. Le permis peut-il être transféré?—L'approbation du Bureau est requise.
8. Fréquence du renouvellement du permis?—Annuel.
9. Contrôle des taux?—Aucun.
10. Classement des camions—"Véhicules à moteur commerciaux".

## NOUVEAU-BRUNSWICK

1. Nom de l'organisme régisseur—Bureau des commissaires des services publics agissant comme Bureau des transporteurs par camion.
2. Attributions—A le pouvoir de contrôler les camions, mais ne l'exerce pas.
3. Autres attributions non reliées au transport routier?—Oui.
4. La commodité publique et la nécessité?—Requises pour démontrer que la commodité publique sera favorisée. Ce n'est pas observé en pratique.
5. Le permis donne-t-il au transporteur le droit de faire affaires n'importe où dans la province?—Non, mais les restrictions ne sont pas observées en pratique.
6. Le service peut-il être étendu?—Aucune restriction.
7. Le permis peut-il être transféré?—L'approbation du Bureau est requise.
8. Fréquence du renouvellement du permis?—Annuel.
9. Contrôle des taux?—Aucun.
10. Classement des camions—"Camions publics motorisés".

## TERRE-NEUVE

1. Nom de l'organisme régisseur—Bureau des commissaires des services publics.
2. Attributions—Aucun contrôle sur les camions.
3. Autres attributions non reliées au transport routier?—Oui.
4. La commodité publique et la nécessité?—Pas requises.
5. Le permis donne-t-il au transporteur le droit de faire affaires n'importe où dans la province?—Ne s'applique pas aux camions.
6. Le service peut-il être étendu?—Aucune restriction.
7. Le permis peut-il être transféré?—L'approbation du Bureau est requise.

8. Fréquence du renouvellement du permis?—Annuel.
9. Contrôle des taux?—Aucun.
10. Classement des camions—“Véhicules à moteur commerciaux”.

## QUÉBEC

1. Nom de l'organisme régisseur—La Commission du transport.
2. Attributions—Contrôle les camions.
3. Autres attributions non reliées au transport routier?—Non.
4. La commodité publique et la nécessité?—La protection des droits et des intérêts du public que la Commission juge nécessaire.
5. Le permis donne-t-il au transporteur le droit de faire affaires n'importe où dans la province?—Très rarement; il est restreint au genre de marchandises ou à l'expéditeur.
6. Le service peut-il être étendu?—L'exploitant de grande route peut augmenter sa flotte à sa discrétion, mais il lui faut l'approbation de la Commission pour étendre sa route.
7. Le permis peut-il être transféré?—Il faut l'approbation de la Commission.

8. Fréquence du renouvellement du permis?—Annuel.
9. Contrôle des taux?—Oui. Les taux sont déposés et ne peuvent être modifiés sans l'approbation de la Commission. Dans les villes, les taux sont établis par ordonnance de la Commission.

## 10. Classement des camions—

- a) “Automobile de livraison”—transport des marchandises moyennant rémunération pécuniaire.
- b) “Véhicule commercial”—transport des marchandises et des personnes sans rémunération pécuniaire.
- c) “Véhicule de ferme”—transport exclusif des marchandises et des personnes de ladite ferme. (La capacité ne doit pas dépasser 7 tonnes).

## ONTARIO

1. Nom de l'organisme régisseur—La Commission municipale d'Ontario.
2. Attributions—Elle étudie les demandes de permis des transporteurs publics.
3. Autres attributions non reliées au transport routier?—Oui.
4. La commodité publique et la nécessité?—La Commission établit la nécessité publique et l'avantage au moment de la demande. Elle peut, s'il y a lieu, étudier l'effet que le transporteur peut avoir sur la structure physique des grandes routes qui seront utilisées.
5. Le permis donne-t-il au transporteur le droit de faire affaires n'importe où dans la province?—Dans quelques cas.
6. Le service peut-il être étendu?—L'exploitant de grande route peut augmenter sa flotte à sa discrétion, mais il lui faut l'approbation de la Commission pour étendre sa route.
7. Le permis peut-il être transféré?—Oui, sur paiement du droit de transfert. Le ministre de la Voirie peut déférer toute demande de transfert à la Commission.
8. Fréquence du renouvellement du permis?—Annuel.
9. Contrôle des taux?—Aucun.

## 10. Classement des camions—

- a) Classe A—autorise le détenteur de permis à diriger un service de véhicules publics commerciaux selon un horaire établi entre des endroits situés sur une grande route et d'autres endroits mentionnés dans le permis;
- b) Classe B—autorise le détenteur de permis à diriger un service de véhicules publics commerciaux selon un horaire établi, à partir de son terminus ou en direction de ce terminus non situé sur une grande route, ou entre des endroits non situés sur une grande route;
- c) Classe C—autorise le détenteur de permis à ne transporter les marchandises que d'une seule personne à la fois et en un voyage continu à partir de l'endroit ou des endroits mentionnés dans le permis ou en direction de cet endroit ou de ces endroits;
- d) Classe D—autorise le détenteur de permis à diriger un service de véhicules publics commerciaux exclusivement pour le transport de marchandises provenant d'une personne mentionnée dans le permis ou destinées à cette personne, ou un service exploité exclusivement pour le transport d'une sorte particulière de marchandises désignée dans le permis;
- e) Classe E—autorise le détenteur de permis à diriger un service de véhicules publics commerciaux exclusivement pour le transport du lait et de la crème;
- f) Classe F—autorise le détenteur de permis à diriger un service de véhicules publics commerciaux exclusivement pour le transport du bétail, des matériaux pour la construction des chemins, de la brique, des tuiles, des blocs de ciment, du ciment, du charbon, du bois brut ou autres articles de cette nature mentionnés dans le permis;
- g) Classe G—autorise le détenteur de permis à diriger un service de véhicules publics commerciaux exclusivement pour le transport du bétail, du fourrage, des graines de semence, de l'engrais, des approvisionnements de ferme ou autres articles qui peuvent être mentionnés dans le permis provenant de fermes dans la région définie dans le permis ou à destination de ces fermes;
- h) Classe H—autorise le détenteur de permis à diriger un service de véhicules publics commerciaux exclusivement pour le transport d'articles de ménage usagés et déballés et d'ameublement de bureau et de magasin;
- i) Classe K—autorise le détenteur de permis à diriger un service de véhicules publics commerciaux exclusivement pour le transport de la machinerie lourde, des chaudières à vapeur, des transformateurs et autres pièces d'outillage de même nature qui requièrent des appareils spéciaux de chargement et qui ne peuvent être transportés sur un camion ordinaire, une remorque ou une semi-remorque;
- j) Classe L—restreinte aux marchandises en entrepôt passant à travers l'Ontario entre les États de Michigan et de New-York. (La route est décrite dans le permis).

Remarque: Dans la mesure où il s'agit des services de transporteurs publics, la fonction de la Commission des affaires municipales d'Ontario est d'étudier les demandes de permis. Ces derniers sont émis par le ministère de la Voirie qui a aussi la direction des transporteurs.

## MANITOBA

1. Nom de l'organisme régisseur—Commission des affaires municipales et des services d'utilité publique. (Bureau des transporteurs par camion).
2. Attributions—Contrôle tous les transporteurs qui louent des camions et les camions privés dans l'exploitation interurbaine.
3. D'autres attributions non reliées au transport routier?—Commission des utilités publiques, non—Bureau des voituriers par camion, non.
4. Commodité publique et nécessité?—Si c'est dans l'intérêt du public, le Bureau peut accorder un certificat qui mentionne le service public accordé.
5. Le permis donne-t-il au voiturier le droit de faire affaires n'importe où dans la province?—Dans quelques cas, lorsqu'il est spécialement accordé comme privilège de se rendre à "divers endroits".
6. Le service peut-il être étendu?—L'exploitant de grande route doit obtenir une approbation pour chaque véhicule additionnel, de même que pour chaque extension de route.
7. Le permis peut-il être transféré?—Non.
8. Fréquence du renouvellement du permis?—Annuel.
9. Contrôle des taux?—Oui; ils sont fixés par le Bureau.
10. Classement des camions—"Véhicule de service public" et "camion commercial". Plaques d'enregistrement:
  - a) P.S.V. (Public Service Vehicle) avec certificat indiquant permis de transport de marchandises générales ou par contrat, service sur des routes déterminées ou autrement;
  - b) C.T. (Commercial Truck)—pour le transport des marchandises du propriétaire en dehors d'un rayon de 15 milles de la place d'affaires enregistrée.

## SASKATCHEWAN

1. Nom de l'organisme régisseur—Bureau de la circulation routière.
2. Attributions—Contrôle tous les transporteurs ayant des camions à louer.
3. Autres attributions non reliées au transport routier?—Oui.
4. Commodité publique et nécessité?—Un certificat d'enregistrement permettant l'exploitation d'un service de véhicule public sera accordé si, après audition, le Bureau croit que c'est à l'avantage du public.
5. Le permis donne-t-il au transporteur le droit de faire affaires n'importe où dans la province?—Dans quelques cas; cela dépend du genre de l'exploitation et des conditions de l'approbation.
6. Le service peut-il être étendu?—L'exploitant de grande route peut augmenter sa flotte à sa discrétion, mais il doit obtenir l'approbation du Bureau pour une extension de route.
7. Le permis peut-il être transféré?—Oui, d'un camion à un autre, mais non pas d'un propriétaire à un autre.
8. Fréquence du renouvellement du permis?—Annuel.
9. Contrôle des taux?—Oui, ils sont fixés par le Bureau.
10. Classement des camions—
  - a) "Camion de ferme";
  - b) Véhicule de service public, avec certificat portant la lettre "A"—exploité sur une route ou pour des fins spécifiées, ou pour le transport des marchandises en général;

- c) Véhicule de service public avec certificat portant la lettre "E"—pour voiturier transportant n'importe où dans la province des denrées spécifiées, y compris les produits du pétrole, la machinerie, les articles de ménage, la ficelle à lier, la farine, le lait et la crème, les voililles préparées, etc;
- d) "Véhicule commercial"—(usage privé) avec certificat portant la lettre "C" ou "D", selon le rayon d'exploitation.

## ALBERTA

1. Nom de l'organisme régisseur—Le Bureau de la circulation routière.
2. Attributions—Il a le contrôle sur les taux de camion et sur les routes, mais il ne l'exerce pas.
3. Autres attributions non reliées au transport routier?—Non.
4. Commodité publique et nécessité?—Il n'est pas nécessaire de démontrer la commodité publique et la nécessité.
5. Le permis donne-t-il au voiturier le droit de faire affaires n'importe où dans la province?—Oui.
6. Le service peut-il être étendu?—Aucune restriction.
7. Le permis peut-il être transféré?—Oui, avec l'approbation du Bureau.
8. Fréquence du renouvellement du permis?—Annuel.
9. Contrôle des taux?—Aucun.
10. Classement des camions—Tous les véhicules sont classés comme véhicules de service public ou commerciaux avec plaques d'enregistrement:
  - a) C—Véhicules de service public et commerciaux exploités dans les limites d'une ville ou dans un rayon de cinq milles de celle-ci.
  - b) CV—Tous les véhicules commerciaux non compris dans le paragraphe a) ci-dessus.
  - c) DU—Les véhicules "Drive Yourself".
  - d) E—Les véhicules de service public pour le transport des céréales et/ou des betteraves moyennant paiement.
  - e) F—Véhicules de ferme commerciaux.
  - f) PSV—Tous les véhicules de service public non compris ci-dessus.
  - g) U—Véhicules de service public ou commerciaux transportant les marchandises comme la Classe "C".

## COLOMBIE-BRITANNIQUE

1. Nom de l'organisme régisseur—Commission des services publics.
2. Attributions—Elle contrôle tous les transporteurs ayant des camions à louer et aussi les camions privés.
3. Autres attributions non reliées au transport routier?—Oui.
4. Commodité publique et nécessité?—La Commission peut exiger une preuve de commodité publique et de nécessité avant d'émettre un permis.
5. Le permis donne-t-il au voiturier le droit de faire affaires n'importe où dans la province?—Non.
6. Le service peut-il être étendu?—Le voiturier de grande route doit obtenir l'approbation pour chaque véhicule additionnel de même que pour chaque extension de route.
7. Le permis peut-il être transféré?—Oui, avec l'approbation de la Commission.
8. Fréquence du renouvellement du permis?—Annuel.

9. Contrôle des taux?—Oui. Les taux déposés ne peuvent être modifiés sans l'approbation de la Commission.

10. Classement des camions—

- (A) a) Classe I—Circulant selon un horaire et un itinéraire réguliers ou selon un horaire régulier entre des terminus fixes et, à d'autres temps, comme véhicule de transport public autrement que de la manière ci-dessus mentionnée.
- b) Classe II—Circulant *seulement* selon un horaire et un itinéraire réguliers ou selon un horaire régulier entre des terminus fixes.
- c) Classe III—Ne circulant *pas* régulièrement, ni entre des terminus fixes.
- (B) Limité—Employé seulement en vertu d'un nombre limité de contrats spéciaux ou individuels.
- (C) Privé—
- a) Classe I—Tout camion autre que de la classe III.  
Classe III—Restreint aux camions qu'un cultivateur possède et emploie.

## APPENDICE C

Projet de loi concernant le transport par automobile  
(Revision)

Province du Nouveau-Brunswick (1955)

### BILL

Loi sur le transport par automobile

Sa Majesté, sur l'avis et du consentement de l'Assemblée législative du Nouveau-Brunswick, décrète:

1. Dans la présente loi, sauf si le contexte exige une interprétation différente, Définitions.

- a) "Commission" désigne la Commission des transports par automobile, telle qu'elle est constituée ci-après;
- b) l'expression "marchandises" comprend les biens meubles de toute description, susceptibles de transport par automobile ou remorque, à l'exception des bagages personnels d'un voyageur;
- c) "permis" désigne un permis accordé à un transporteur par automobile en vertu de la présente loi;
- d) "transporteur par automobile, muni d'un permis," désigne un transporteur par automobile à qui la Commission a accordé un permis aux termes de la présente loi;
- e) "Ministre" désigne le secrétaire-trésorier provincial;

- f) "transporteur par automobile" désigne une personne qui exploite ou fait exploiter, dans la province, un autobus public ou un camion public;
- g) "véhicule à moteur" comprend toute remorque attachée;
- h) l'expression "exploiter", employée relativement à un autobus public ou un camion public, signifie exercer l'entreprise de l'exploitation d'un tel autobus public ou camion public, et comprend la conduite d'un semblable autobus ou camion;
- i) "ordonnance" désigne une ordonnance rendue en vertu de la présente loi par la Commission;
- j) "exploitant" désigne une personne qui exerce l'entreprise consistant à exploiter, conduire ou faire exploiter un autobus public ou un camion public;
- k) "autobus public" désigne un véhicule à moteur mis à la disposition du public et exploité à quelque époque ou de temps à autre sur une route, suivant un parcours régulier ou reliant des terminus établis, selon un horaire régulier, par toute personne qui exige ou perçoit une compensation pour le transport des voyageurs dans ou sur le véhicule à moteur, ou pour le compte ou au nom d'une telle personne;
- l) "camion public" désigne un véhicule à moteur transportant des marchandises, ou utilisé à cette fin, pour un prix ou une rémunération;
- m) l'expression "règlements" désigne les règlements établis en vertu de la présente loi par le lieutenant-gouverneur en conseil;
- n) "service" comprend l'utilisation et les aménagements que fournit un transporteur par automobile, ainsi que l'outillage, les biens et les facilités qu'emploie un transporteur par automobile, relativement à l'exploitation d'un véhicule à moteur comme autobus public ou camion public.

## PARTIE I — ADMINISTRATION

Commission des transports par automobile.

2. (1) Les membres de la Commission des services publics sont par les présentes constitués, aux fins de la présente loi, en une commission connue sous le nom de Commission des transports par automobile. Le président et le secrétaire de ladite Commission des services publics sont respectivement président et secrétaire de la Commission des transports par automobile.

Membres supplémentaires.

(2) Le lieutenant-gouverneur en conseil peut nommer, en sus des membres prévus au paragraphe (1), le registraire des véhicules à moteur et le secrétaire de la Commission au poste de membre de la Commission.

Le secrétaire siège en l'absence d'un membre.

(3) Durant la période où la Commission consiste en trois membres, si l'un d'entre eux est absent d'une assemblée régulièrement constituée de la Commission, le secrétaire doit siéger et remplir les fonctions de membre de la Commission.

(4) Deux membres de la Commission constituent le quorum, Quorum. sauf si, en conformité du paragraphe (2), deux autres membres sont nommés à la Commission, auquel cas trois de ses membres forment quorum.

(5) Sans restreindre aucun des pouvoirs ou devoirs, ni l'autorité ou la juridiction, que confère ou qu'impose la présente loi, tous les pouvoirs et devoirs, toute l'autorité et la juridiction, assignés à la Commission des services publics, concernant les transporteurs publics, sont par les présentes assignés à la Commission en ce qui a trait aux transporteurs par automobile, sauf dispositions spécifiquement différentes de la présente loi.

Juridiction de la Commission.

(6) Entre les réunions de la Commission, le président de la Commission ou le secrétaire de la Commission ou chacun d'eux peut faire la totalité ou l'une quelconque des choses qui, en vertu de la présente loi, sont du ressort de la Commission, mais une ordonnance ou une décision du président ou du secrétaire, rendue en conformité de l'autorité par les présentes conférée, n'a d'effet que jusqu'à la réunion suivante de la Commission.

Pouvoirs du président ou du secrétaire entre les réunions.

## PARTIE II — AUTOBUS PUBLICS

3. La Commission peut accorder à toute personne un permis d'exploiter ou de faire exploiter des autobus publics sur des parcours déterminés ou entre des points établis.

La Commission peut accorder des permis visant les autobus publics.

4. (1) Une demande écrite de permis doit être adressée à la Commission, énonçant, de façon générale en la forme que peut prescrire celle-ci, les renseignements et les faits spécifiés par cette dernière.

Demandes de permis.

(2) Sur production de la demande, la Commission doit fixer le jour, l'heure et l'endroit de l'audition visant cette demande, au moins dix jours et au plus trente jours après la date de ladite production, et faire publier, dans un ou plusieurs numéros de la *Royal Gazette*, un avis de cette audition.

La Commission fixe le jour, l'heure et le lieu de l'audition.

(3) Quiconque a un intérêt en l'espèce peut comparaître et être entendu.

(4) En décidant s'il y a lieu ou non d'accorder un permis, la Commission doit étudier le service de transport qui est fourni par tout chemin de fer ou transporteur par automobile muni d'un permis, la probabilité que le service proposé soit permanent et continu pendant toute la période de l'année où les routes sont ouvertes à la circulation et l'effet que le service proposé peut avoir sur les autres services de transport.

Ce que la Commission doit étudier.

(5) Si, d'après les témoignages soumis, la Commission conclut que l'établissement du service proposé, ou d'une partie de ce service, facilitera la commodité du public et répondra à ses besoins, et est convaincue que l'auteur de la demande fournira un service convenable, elle peut rendre une ordonnance portant qu'un permis soit accordé à l'auteur de la demande en conformité de ses conclusions, sur offre de garantie satisfaisante.

Moyennant garantie appropriée, une ordonnance portant octroi de permis peut être rendue.

Une assurance  
suffisante est  
requisse.

(6) Nul permis ne doit être délivré à un demandeur, aux termes de la présente Partie, sauf s'il est produit à la Commission

- a) une police d'assurance-cautionnement ou un cautionnement, à la satisfaction de la Commission, de quelque compagnie d'assurance ou association autorisée à exercer des affaires dans la province, au montant que la Commission juge nécessaire pour protéger suffisamment les voyageurs et le public, en tenant compte du nombre de personnes et du montant des biens en cause, laquelle assurance ou lequel cautionnement doit astreindre les obligés à verser une indemnité pour les blessures aux personnes et pour la perte ou le dommage que subissent les biens, résultant de la négligence dans l'exploitation des autobus publics d'un tel demandeur;
- b) un cautionnement, à la satisfaction de la Commission, au montant que celle-ci peut déterminer, garantissant le paiement par le demandeur de toutes les cotisations, honoraires et taxes, prévus par la présente loi et les règlements, ainsi que le fidèle accomplissement par ce transporteur par automobile de tous les devoirs qu'imposent ladite loi et les règlements.

Cautionnement pour taxes.

Les permis demeurent valides jusqu'à leur annulation ou révocation.

Actions fondées sur un cautionnement.

(7) Sur production des polices d'assurance et des cautionnements qu'exige le paragraphe (6), la Commission peut délivrer au demandeur un permis qui sera valide et en vigueur tant qu'il n'aura pas été annulé ou révoqué aux termes de la présente loi.

(8) Tout cautionnement produit en vertu des stipulations de la disposition a) du paragraphe (6) doit être au nom du secrétaire-trésorier provincial; si un jugement à l'encontre du débiteur principal nommé dans quelque cautionnement, relatif à une blessure ou perte couverte par ce cautionnement, demeure insatisfait pendant quinze jours après qu'il a été rendu, le créancier en vertu du jugement peut, à son propre usage et profit, et uniquement à ses frais, intenter une action en se fondant sur ledit cautionnement, au nom du secrétaire-trésorier provincial, contre toute caution qui a signé le cautionnement.

Annulation du permis non utilisé.

5. (1) Sauf s'il en est fait usage dans une période de trente jours à compter de sa délivrance, ou dans telle période supplémentaire que la Commission peut accorder, un permis d'exploiter un autobus public est réputé annulé, et tous droits et privilèges conférés par ce permis cessent et prennent fin:

(2) La Commission peut, pour cause valide, suspendre tout permis délivré aux termes de la présente Partie; elle peut, après avoir donné au détenteur un avis d'au moins dix jours et lui avoir fourni l'occasion de se faire entendre, révoquer, changer ou modifier tout permis.

Annulation de permis si le service n'est pas satisfaisant.

(3) Lorsque la Commission constate qu'un exploitant d'un autobus public, muni de permis, ne fournit pas un service satisfaisant sur un parcours visé par le permis, il doit être donné à cet exploitant un délai raisonnable, d'au moins vingt jours, pour fournir un tel service avant que son permis soit annulé ou révoqué,

ou qu'un permis soit accordé à quelqu'un d'autre pour le même parcours.

(4) Si la Commission estime qu'un certain parcours devrait être étendu, elle peut aviser le détenteur du permis visant ce parcours de demander, dans les soixante jours, un nouveau permis embrassant le présent parcours et l'extension projetée; et si cette demande n'est pas présentée, la Commission est autorisée à considérer d'autres demandes et à accorder un permis concernant le présent parcours et l'extension, de même qu'à annuler le permis actuellement en vigueur relativement au présent parcours.

6. Sous réserve de l'article 7, aucun exploitant d'autobus public, muni d'un permis, ne doit abandonner ou discontinuer un service quelconque compris dans son permis sans une ordonnance de la Commission, rendue seulement après une audition tenue à la suite de l'avis que la Commission peut prescrire.

Un service ne doit pas être abandonné sans une ordonnance de la Commission.

7. Quand, de l'avis de l'ingénieur en chef de la voirie de la province, les conditions sont telles que l'exploitation d'un autobus public endommage ou endommagerait une route, l'ingénieur en chef de la voirie peut en ordonner la suspension immédiate sur cette route jusqu'à nouvel ordre.

L'ingénieur en chef de la voirie peut ordonner la discontinuation d'un service pour une certaine période.

8. Lorsqu'un exploitant d'autobus, muni d'un permis, vend, transfère ou cède son entreprise, il peut, avec l'approbation de la Commission, transférer son permis et tous les droits en découlant à l'acquéreur, et la Commission doit dès lors délivrer à ce dernier un permis lui conférant les mêmes droits et privilèges que le permis transféré.

Transfert de permis.

#### INTERDICTION

9. Sauf les dispositions de la présente loi, nul ne doit exploiter dans la province un autobus sans détenir un permis valide de la Commission autorisant cette exploitation; et, à l'égard de ce qui précède, seulement comme le spécifie le permis et sous réserve de la présente loi et des règlements.

Permis nécessaire pour l'exploitation d'autobus publics.

#### PARTIE III.—CAMIONS PUBLICS

10. La Commission peut accorder à une personne un permis d'exploiter ou de faire exploiter des camions publics dans la province.

La Commission peut délivrer des permis visant des camions publics.

#### DEMANDES

11. (1) Une demande écrite de permis ou de modification de permis doit être adressée à la Commission, énonçant, de façon générale en la forme que peut prescrire celle-ci, les renseignements et les faits spécifiés par cette dernière.

Demande de permis.

(2) Sur production de la demande, la Commission doit fixer le jour, l'heure et l'endroit de l'audition visant cette demande, au moins quatorze jours et au plus trente jours après la date de cette production, et faire publier, dans un ou plusieurs numéros de la *Royal Gazette*, un avis de cette audition.

Date des auditions.

Signification de la demande aux exploitants existants.

(3) Le demandeur doit signifier une copie certifiée de la demande à tous les exploitants existants de camions publics qui sont, ou peuvent être, à la connaissance du demandeur, visés par cette demande.

Publication de l'avis de la demande dans la *Royal Gazette*.

(4) Avis de la demande doit aussi être publié dans la *Royal Gazette* au moins deux semaines avant la date de l'audition.

Un avis de l'intention de comparaître doit être produit.

(5) Les parties désireuses de comparaître à l'audition de cette demande peuvent le faire après avoir produit un avis de leur intention auprès de la Commission, au moins cinq jours avant la date de l'audition, indiquant la nature et l'étendue de leur intérêt; la Commission doit mettre cet avis à la disposition de toute partie intéressée aux fins d'examen.

Les parties qui peuvent être entendues.

(6) Les parties admises à comparaître en vertu du paragraphe (5) ne comprennent que les exploitants d'autres camions publics et les expéditeurs ou réceptionnaires de marchandises.

Motifs à considérer:

12. En décidant si un permis doit être délivré, la Commission doit, entre autres choses, considérer les facteurs suivants:

Service existant.

a) la question de savoir si le service existant de camions publics suffit à répondre aux besoins présents et futurs;

Effet du permis.

b) l'effet sur le service existant de camions publics et, en particulier, si l'octroi de ce permis nuira, ou est susceptible de nuire, sérieusement au service existant; et

Aptitude du demandeur à fournir un service convenable.

c) l'aptitude financière, l'habileté et le consentement du demandeur à fournir un service suffisant; toutefois, aucun permis semblable ne doit être accordé en se fondant uniquement sur le service antérieur non autorisé de camions publics.

Devoirs de la Commission.

13. (1) Il est du devoir de la Commission, lors des auditions publiques, d'entendre

a) les demandes de nouveaux permis d'exploiter des camions publics;

b) des demandes visant les extensions, les changements ou les modifications à apporter aux permis existants d'exploiter des camions publics; et

c) la suspension ou l'annulation de permis d'exploiter des camions publics;

et d'en décider.

Devant qui se tiennent les auditions.

(2) Des auditions peuvent être tenues par la Commission, ou un de ses membres ou son secrétaire, sur toute question qui lui est déferée par la Commission.

Rapport des membres.

(3) La Commission peut adopter en totalité ou en partie, ou modifier, changer ou reconsidérer, tout rapport ou toute proposition d'ordonnance que lui soumet un de ses membres, ou exiger à cet égard une nouvelle audition.

Les motifs peuvent être publiés.

(4) La Commission peut, à sa discrétion, publier des raisons écrites motivant ses décisions sur toute demande contestée.

14. La décision de la Commission en ce qui concerne une demande faite aux termes de la présente Partie est finale et péremptoire.

La décision de la Commission est définitive.

15. (1) En délivrant un permis ou en approuvant le transfert d'un permis, la Commission peut déterminer les routes à utiliser ou les régions à desservir et insérer dans le permis les conditions qu'elle estime nécessaires ou opportunes dans l'intérêt public, et, sans limiter la généralité de ce qui précède, elle peut imposer des conditions en ce qui a trait aux horaires, aux points d'arrêt, au transport de marchandises et à l'assurance.

Ce que doit renfermer un permis.

(2) La Commission peut délivrer un permis différent de celui qui a été décrit dans la demande et peut suspendre, annuler ou modifier tout permis ou partie de permis si, à son avis, la commodité et les besoins du public l'exigent.

La Commission peut délivrer un permis autre que celui qui a été demandé.

(3) Lorsque, de l'avis de la Commission, un exploitant de camion public a enfreint l'une des conditions comprises dans son permis, la Commission peut, sous réserve de la disposition c) du paragraphe (1) de l'article 13, annuler ou suspendre le permis.

Annulation ou suspension des permis.

#### INTERDICTION

16. Sauf les dispositions de la présente loi, nul ne doit exploiter dans la province un camion public à moins de détenir un permis, ou une autorisation ou approbation temporaire, valide et en vigueur, que prévoit la présente Partie.

Il est interdit d'exploiter un camion public sans permis.

#### PARTIE IV — GÉNÉRALITÉS

17. (1) Afin d'assurer un service, lorsqu'un besoin immédiat et urgent s'en fait sentir, à un ou plusieurs endroits ou dans les limites d'un territoire ne possédant aucun service apparent de transport par automobile, la Commission peut, après avis donné aux exploitants de camions publics ou d'autobus publics qui, de l'avis de la Commission, sont ou peuvent être atteints, accorder, à sa discrétion et sans audition ni autres procédures, une autorisation temporaire pour un semblable service par un transporteur par automobile.

Autorisation en cas d'urgence.

(2) Ladite autorisation ou approbation temporaire est valide pendant le délai, d'au plus 180 jours, que fixe la Commission, et ne crée aucune présomption qu'une autorisation ou approbation permanente correspondante sera accordée par la suite.

18. (1) La présente loi ne s'applique à aucun véhicule à moteur

Exceptions aux dispositions de la loi.

- a) pendant qu'il est utilisé exclusivement pour le transport d'écoliers, lorsque ledit transport est défrayé par une commission scolaire ou par la province ou par les deux; ou
- b) pendant qu'il est utilisé exclusivement pour le transport du courrier; ou

- c) pendant qu'il est utilisé exclusivement pour le transport des voyageurs à destination ou en provenance de tout train, navire, bateau ou avion, pour des voyages d'au plus dix milles dans un sens; ou
- d) pendant qu'il est utilisé exclusivement pour l'exécution de travaux de construction fédéraux, provinciaux, internationaux ou municipaux; ou
- e) utilisé comme taxi; ou
- f) pendant qu'il est utilisé exclusivement pour le transport
  - (i) de produits agricoles bruts provenant de l'exploitation agricole du propriétaire dudit véhicule à moteur, du lieu de production au marché ou au premier point de transbordement;
  - (ii) de produits bruts de la mer pêchés, pris ou obtenus au moyen des opérations de pêche ou autres opérations du propriétaire dudit véhicule à moteur; de l'endroit où lesdits produits sont débarqués ou obtenus, jusqu'au marché ou jusqu'au premier point de transbordement;
  - (iii) d'arbres, de billes, étais, poteaux ou autres produits forestiers bruts semblables;
  - (iv) de minerais, de la mine jusqu'à une usine de transformation ou au premier point de transbordement; ou
- g) utilisé exclusivement pour le transport de marchandises appartenant de bonne foi au propriétaire du véhicule à moteur; ou
- h) utilisé exclusivement pour le transport de marchandises utilisées ou soumises à une transformation ou un traitement par le propriétaire du véhicule à moteur dans le cours régulier d'un commerce, d'une occupation ou d'une entreprise établie appartenant audit propriétaire, lorsque le transport résulte dudit commerce, de ladite occupation ou entreprise; ou
- i) utilisé exclusivement pour la livraison ou l'enlèvement de marchandises vendues ou achetées ou dont l'achat ou la vente ont été convenus, ou louées à bail par le propriétaire du véhicule à moteur autrement qu'à titre d'agent dans le cours régulier du commerce ou de l'entreprise établie dudit propriétaire; ou
- j) utilisé par une personne, pour une personne ou de la part d'une personne qui exige ou perçoit quelque rétribution pour le transport de marchandises dans le véhicule à moteur lorsque cette opération n'est exécutée qu'en vertu d'un nombre limité de contrats ou ententes spéciaux ou individuels et lorsque le véhicule à moteur n'est pas à la disposition du public; ou
- k) utilisé exclusivement pour le transport d'effets domestiques usagés.

Désignation  
de régions  
exemptes.

(2) La Commission peut établir une région contiguë à toute cité, ville ou village constitué en corporation, mais ne s'étendant pas au-delà de vingt milles des limites des susdits, à titre de dis-

trict exempté; et, dès l'établissement d'une semblable région, les dispositions de la présente loi ne s'appliqueront à aucun autobus public ni à aucun camion public sauf si le véhicule en question est exploité par un transporteur muni d'un permis, poursuivant l'exploitation dans cette région en vertu d'un permis spécial délivré pour ladite région par la Commission.

(3) La Commission peut en tout temps annuler l'ordonnance établissant une région en vertu du paragraphe (2).

19. (1) Avec l'approbation du lieutenant-gouverneur en conseil, le conseil de toute cité, ville ou de tout village constitué en corporation et la commission de voirie appelée "the Simonds Highway Board", peuvent établir des règlements

Cités, villes, etc., peuvent établir des règlements à certaines fins.

- a) régissant l'enregistrement d'autobus ou de camions publics en service dans les limites de leur juridiction respective;
- b) sur le contrôle de la circulation et l'utilisation de leurs routes et rues par lesdits autobus et camions publics;
- c) régissant la délivrance, aux propriétaires ou possesseurs d'autobus publics ou de camions publics, de permis d'exploiter lesdits véhicules dans les limites de la juridiction de quelque cité, ville, village constitué en corporation, ou commission de voirie susdits;
- d) prescrivant les droits exigibles à l'occasion d'un semblable enregistrement et d'une semblable émission de permis; déterminant les parcours, tarifs et détails de service et exigeant des cautionnements ou autres garanties des propriétaires ou possesseurs desdits autobus publics ou camions publics contre le paiement de toute perte causée à des personnes ou à des biens par leur exploitation;
- e) accordant des privilèges exclusifs, sur tous parcours convenus ou à convenir ou pour quelque service convenu, à tout propriétaire ou possesseur d'un pareil autobus public ou camion public, sur versement des droits ou cotisations additionnels dont il peut être convenu pour de semblables privilèges exclusifs et en général, aux conditions dont il peut être convenu; ou
- f) prévoyant l'imposition d'amendes d'au plus cinquante dollars en cas de violation de quelqu'un desdits règlements.

(2) Les conseils ou commissions de voirie de deux ou plusieurs cités, villes et villages constitués en corporation, de même que telle partie de la paroisse de Simonds qui est sous le contrôle de sa commission de voirie, peuvent, avec la même approbation du lieutenant-gouverneur en conseil, d'un commun accord, délivrer lesdits permis et concéder lesdits privilèges exclusifs dans leurs régions réunies et exercer en général, ensemble ou de concert, les pouvoirs et la juridiction qui leur sont conférés séparément par le paragraphe (1).

Procédure dans le cas de territoires contigus.

Le transporteur par automobile muni d'un permis n'est pas atteint.

(3) Rien au paragraphe (1) ou (2) ne doit constituer pour quelque conseil ou commission de voirie une autorisation ou une permission de s'ingérer dans les opérations d'un transporteur par automobile muni d'un permis, qui relèvent ou découlent de l'utilisation d'un permis lui étant émis par la Commission des transports par automobile.

Le par. (2) peut être déclaré inapplicable à une ou plusieurs cités, etc., contiguës.

(4) Nonobstant toute disposition de la présente loi, le lieutenant-gouverneur en conseil peut ordonner que le paragraphe (2) ne s'appliquera pas à quelqu'une ou plusieurs cités, villes, villages constitués en corporation et parties de paroisses, contigus, et dès lors, l'exploitation d'autobus publics et de camions publics circulant entre, ou à travers les cités, villes, villages constitués en corporation et parties de paroisses contigus susdits, ou à l'intérieur des susdits, tombera aussi complètement sous la surveillance et le contrôle de la Commission que si les paragraphes (1) et (2) n'avaient pas été édictés.

Les conseils municipaux, etc., fixent les arrêts, etc.

20. Il appartient au conseil de chaque cité, ville ou village constitué en corporation, et à la Commission de voirie à l'intérieur des limites sous le contrôle de la paroisse de Simonds, de désigner des endroits raisonnables dans les rues publiques pour les besoins des véhicules à moteur exploités par un transporteur par automobile muni d'un permis, afin de faire monter et descendre les voyageurs, et de désigner des endroits appropriés et pratiques pour le stationnement; et tout différend ayant trait à l'un des sujets ci-dessus peut être réglé par la Commission dont les ordonnances sont sans appel et lient toutes les parties.

Le Ministre peut nommer des inspecteurs.

21. Le Ministre peut nommer des inspecteurs selon la présente loi; ces inspecteurs sont soumis à la juridiction de la Commission et leurs fonctions consistent à appliquer les dispositions de la présente loi et des règlements et à accomplir les autres tâches que le Ministre peut imposer.

Les ordonnances de la Commission doivent être par écrit.

22. Les ordonnances et décisions de la Commission doivent être consignées par écrit et, sauf lorsque la Commission stipule d'une façon expresse qu'il en est autrement, entrent en vigueur, à l'égard de tous transporteurs par automobile qu'ils touchent, seulement après l'expiration de dix jours à compter de l'expédition par la poste audit transporteur par automobile d'une copie de ladite ordonnance ou décision certifiée par le président ou le secrétaire de la Commission.

Le lieutenant-gouverneur en conseil peut faire des règlements.

23. Le lieutenant-gouverneur en conseil, sur la recommandation de la Commission, peut établir des règlements

Rapports financiers.

a) exigeant, de la part des transporteurs par automobile soumis à la présente loi, la production, auprès de la Commission, de renseignements sur leur capital, le volume de leur transport, leur équipement, leurs frais d'exploitation et sur toutes autres matières touchant le service de transport par automobile;

Renseignements sur la propriété.

b) exigeant de toute personne qu'elle fournisse des renseignements sur la propriété, le transfert, l'unification, la fusion ou la location actuels ou projetés de services de transport par automobile sous réserve de la présente loi;

- c) exigeant des copies des conventions relatives à tout semblable transfert, unification, fusion ou location, et des copies des conventions touchant les services de transport visés par la présente loi qui doivent être produites auprès de la Commission; Copies des conventions.
- d) établissant des classes ou groupes de transporteurs par automobile; et exigeant l'enregistrement de toute entreprise de location de camion par qui que ce soit et régissant l'émission de permis à ce sujet; Classification des transporteurs.
- e) interdisant le transfert, l'unification, la fusion ou la location de services de transport par automobile ou leur contrôle ou gérance en commun sauf aux conditions que lesdits règlements peuvent prescrire; et permettant à la Commission, chaque fois qu'elle est d'avis qu'il en résultera une amélioration du service pour le public et une économie dans l'exploitation, que la concurrence n'en sera indûment restreinte et que lesdits règlements ont été observés, d'approuver et autoriser un transfert, une unification, fusion ou location de services de transport par automobile ou leur contrôle ou gérance en commun aux conditions que la Commission peut fixer; Prohibition de fusion, etc.
- f) soustrayant à l'application de la totalité ou de partie de la présente loi ou de quelque règlement, ordonnance ou directive faits ou émis sous leur autorité, tout transporteur par automobile ou service de transport par automobile, ou toute catégorie ou groupe de transporteurs par automobile ou de services de transport par automobile, soit temporairement, pendant une saison, soit par région géographique, soit d'après les marchandises en transport initial, soit d'après les dimensions ou le nombre des véhicules ou autrement; Exceptions à l'application de la loi.
- g) exigeant, de quiconque demande un permis, des renseignements sur l'état de ses finances, sa position par rapport aux autres transporteurs par automobile, la nature des parcours projetés et le tarif des péages envisagés, et sur les autres matières qui peuvent être jugées opportunes; Renseignements généraux.
- h) prescrivant des formules pour les objets de la présente loi; Formules.
- i) sur la circulation, les péages et tarifs, et prévoyant l'annulation ou la suspension de tout tarif ou péage; Tarifs et péages.
- j) stipulant de quelle manière et dans quelle mesure un règlement sur la circulation, les droits de péage ou les tarifs doit s'appliquer à un transporteur par automobile muni d'un permis par la Commission; Mise en vigueur des tarifs et péages.
- k) prescrivant les conditions et la durée du permis; Forme et durée des permis.
- l) établissant des heures maximums et autres conditions de travail pour les conducteurs ou mécaniciens de véhicules à moteur employés par tout transporteur par automobile sous réserve de la présente loi; Heures de travail des conducteurs.

Formules des dossiers.

m) établissant des formules de comptes et de dossiers que doivent tenir les transporteurs par automobile et prévoyant l'accès de la Commission à ces dossiers;

Droits.

n) fixant les droits exigibles pour les permis émis aux termes de la présente loi ou des règlements ou pour toute autre matière qui tombe sous la juridiction de la Commission;

Généralités.

o) en général, permettant l'application efficace des dispositions de la présente loi.

Peine pour infraction à la loi.

24. (1) Toute personne, tout transporteur par automobile, fonctionnaire et agent ou employé d'un transporteur par automobile, qui viole les dispositions de la présente loi ou des règlements, ou omet de s'y conformer, ou incite, aide ou encourage quelqu'un à ce faire, ou qui omet d'obéir ou de se conformer à quelque ordonnance, décision, règle ou règlement, directive, exigence ou réquisition de la Commission ou du Ministre, ou qui incite, aide ou encourage quelqu'un à omettre ou négliger d'obéir ou de se conformer à quelque semblable ordonnance, décision, règle, directive, exigence ou règlement, est coupable d'infraction et passible d'une amende d'au moins vingt-cinq dollars et d'au plus mille dollars, et des frais, ou d'un emprisonnement d'au moins un mois et d'au plus six mois, ou à la fois de l'amende et de l'emprisonnement.

Fardeau de la preuve du permis.

(2) Lorsque, en vertu de la présente loi ou des règlements, le fait d'accomplir un acte sans détenir un permis aux termes de la présente loi constitue une infraction, le fardeau de la preuve dans toute poursuite repose sur la personne qui doit prouver qu'elle détenait un permis.

Destination des droits et peines.

(3) Tous droits et peines perçus aux termes de la présente loi ou des règlements doivent être versés au secrétaire-trésorier de la province pour l'usage de la province.

Sollicitation interdite pour transport par automobile, pour un transporteur non muni de permis.

25. Nul ne doit solliciter au moyen de réclame, ni autrement entreprendre le transport ou des dispositions pour le transport de marchandises ou de voyageurs au moyen d'un service de transport par automobile à moins que la personne par qui le service de transport par automobile est exploité, pour qui ou au nom de qui il l'est, ne détienne un permis aux termes de la présente loi.

Rapports sur les accidents.

26. (1) Un transporteur par automobile qui est partie à un accident doit faire rapport à la Commission, avec tous les détails, dans les quarante-huit heures qui suivent ledit accident, pourvu que l'accident cause des dommages à quelque personne ou à des biens autres que ceux du transporteur par automobile, se chiffrant apparemment à cinquante dollars ou plus.

Enquête sur les accidents.

(2) La Commission peut, si elle le juge à propos, faire une enquête sur tout semblable accident.

Le transport par automobile sous l'autorité d'un permis est réputé d'utilité publique.

27. Tout transporteur par automobile muni d'un permis est réputé responsable d'un service d'utilité publique aux termes de la *Public Utilities Act* dans la mesure où les dispositions de cette dernière loi ne sont pas incompatibles avec les dispositions de la présente loi.

28. Les dispositions de la présente loi sont réputées s'ajouter à celles du chapitre 20 des Statuts de 1934, 24 George V, intitulé *The Motor Vehicle Act*.

La présente loi s'ajoute au *Motor Vehicle Act*.

29. Est abrogé par les présentes le chapitre 148 des Statuts révisés de 1952, intitulé *The Motor Carrier Act*.

Abrogation de la loi de 1952 sur les véhicules à moteur.

30. La présente loi entrera en vigueur à une date qui doit être fixée par proclamation.

## APPENDICE D

RELEVÉ DES RAISONS QUE DONNENT LES EXPÉDITEURS POUR  
EMPLOYER LE CAMION PLUTÔT QUE LE RAIL;  
ASSOCIATION DES CHEMINS DE FER AMÉRICAINS

PRINCIPALES RAISONS DE L'EMPLOI HABITUEL DES CAMIONS  
DONNÉES PAR LES EXPÉDITEURS

	NOMBRE DE RÉPONSES									
	Dans l'Est			Dans le Sud			Dans l'Ouest			
	(1)	(2)	(3)	(1)	(2)	(3)	(1)	(2)	(3)	
<i>a. Trafic reçu</i>										
Période de transit plus courte.....	228	115	80	25	15	9	106	40	35	653
Frais moins élevés.....	23	19	17	4	5	2	13	10	9	102
Moins de pertes et de dommages.....	3	2	.....	1	1	.....	3	1	1	11
Pas besoin de matériel d'emballage.....	1	1	1	.....	.....	.....	1	1	1	6
Moins de facturation.....	1	.....	.....	.....	.....	.....	1	.....	.....	2
Minimum inférieur de marchandises.....	6	.....	.....	1	.....	.....	4	.....	.....	11
Rapidité à régler les réclamations.....	1	.....	.....	1	.....	.....	1	.....	.....	3
Moins de marquage et d'emballage.....	2	1	1	1	1	1	1	1	1	10
Plus de service personnel.....	1	.....	.....	1	.....	.....	1	.....	.....	3
Moins de manutention.....	11	10	5	1	.....	1	3	1	1	33
<i>b. Trafic expédié</i>										
Période de transit plus courte.....	252	133	90	30	18	9	107	60	40	739
Frais moins élevés.....	24	23	20	3	5	2	19	12	10	118
Moins de manutention.....	12	10	11	1	1	.....	3	1	.....	39
Moins de pertes et de dommages.....	3	3	.....	.....	.....	.....	3	.....	.....	9
Pas besoin de matériel d'emballage.....	2	2	1	1	.....	.....	1	1	1	9
Moins de marquage et d'emballage.....	3	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	4
Minimum inférieur de marchandises.....	8	.....	.....	1	.....	.....	5	1	.....	15
Plus de service personnel.....	4	1	1	.....	.....	.....	5	1	1	13
Rapidité à régler les réclamations.....	1	.....	.....	1	.....	.....	1	.....	.....	3
Moins de facturation.....	1	.....	.....	.....	.....	.....	1	.....	.....	2
Service de cueillette et de livraison.....	20	12	8	1	1	2	10	5	1	60
Meilleur service de repérage.....	2	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2

(1) Voituriers ordinaires

(2) Voituriers à contrat

(3) Voituriers privés

SOURCE: Association des chemins de fer des États-Unis, Étude du trafic-marchandises faite par le sous-comité du trafic—Division du trafic des marchandises du comité des chemins de fer chargé de l'étude du transport, Partie III, Relevé 72, p. 16.

## APPENDICE E

COMPILATION DU TONNAGE PAYANT, N.-C. ET P.-C.,  
DE 1950 À 1954 INCLUSIVEMENT,  
ÉTABLIE D'APRÈS LES GROUPES DE PRODUITS

TONNAGE PAYANT PAR PRODUITS, N.-C. ET P.-C., 1950-1954

(en milliers de tonnes)

	1950			1951			1952		
	N.-C.	P.-C.	Total	N.-C.	P.-C.	Total	N.-C.	P.-C.	Total
Produits agricoles.....	12,501	11,182	23,683	15,682	14,857	30,539	18,513	18,129	36,642
Produits animaux.....	1,036	877	1,913	987	794	1,781	890	673	1,563
Produits miniers.....	30,582	21,067	51,649	30,389	20,668	51,057	30,582	19,286	49,868
Produits forestiers.....	10,507	5,365	15,872	13,691	7,505	21,196	12,333	6,700	19,033
Produits manufacturés et divers.....	26,739	14,148	40,887	28,870	15,629	44,499	27,736	15,672	43,408
Chargement incomplet de wagon (P.-C. seulement).....		1,277	1,277		1,197	1,197		1,044	1,044
Total.....	81,365	53,916	135,281	89,618	60,650	150,268	90,054	61,505	151,559
	1953			1954			1950-1954		
	N.-C.	P.-C.	Total	N.-C.	P.-C.	Total	Total des 5 années	Moyennes annuelles 1950-1954	
Produits agricoles.....	18,031	17,332	35,363	13,633	13,205	26,838	153,066	30,613	% 21.4
Produits animaux.....	895	685	1,580	875	668	1,543	8,380	1,676	1.2
Produits miniers.....	29,050	19,355	48,405	28,828	19,200	48,028	249,007	49,801	34.7
Produits forestiers.....	10,287	5,468	15,755	9,977	5,336	15,313	87,169	17,434	12.2
Produits manufacturés et divers.....	28,260	15,419	43,679	26,025	14,974	40,999	213,472	42,694	29.8
Chargement incomplet de wagon (P.-C. seulement).....		997	997		825	825	5,340	1,068	0.7
Total.....	86,523	59,257	145,780	79,338	54,206	133,544	716,434	143,287	100%

Source: Rapports annuels du N.-C. et du P.-C.

## APPENDICE F

APERÇU D'UN RELEVÉ STATISTIQUE SUR L'INDUSTRIE DU  
CAMIONNAGE AU MANITOBA;  
BUREAU FÉDÉRAL DE LA STATISTIQUE, 1954

## COMPILATION SPÉCIALE

BUREAU FÉDÉRAL DE LA STATISTIQUE, OTTAWA

Le présent tableau répond à une demande limitée et n'est pas inclus dans la liste  
des publications du Bureau

## APERÇU STATISTIQUE DES DEUX PREMIERS RELEVÉS AU MANITOBA

	Tous les camions	Véhicules de services publics
Parcours hebdomadaire moyen (en milles).....	201	618
Proportion du parcours total, sans chargement, %.....	38	19
Moyenne de marchandises transportées par véhicule, par semaine, tonnes	38	36
Moyenne de marchandises transportées par véhicule, par semaine, tonnes-milles.....	659	3,268
Parcours moyen de chaque tonne de marchandises, 1er relevé, milles....	18	89
Parcours moyen de chaque tonne de marchandises, 2e relevé, milles....	17	92
Consommation d'essence, milles au gallon.....	8.3	6.1
Revenu par mille de transport, 1er relevé.....	—	38c
Revenu par mille de transport, 2e relevé.....	—	37c
Revenu hebdomadaire par véhicule, 1er relevé.....	—	\$228
Revenu hebdomadaire par véhicule, 2e relevé.....	—	\$239
Revenu par tonne-mille, 1er relevé.....	—	7.4c
Revenu par tonne-mille, 2e relevé.....	—	7.0c

Les données précédentes n'ont trait qu'au transport effectué à l'intérieur du Manitoba.

	1er relevé	2e relevé
Tonnage total de marchandises entrant et sortant, par les camions soumis au relevé qui ont fait rapport sur les déplacements entrant dans cette province ou en sortant.....	675.4	907.5
Sortant du Manitoba (tonnes).....	461.5	593.8
% du total.....	68%	68%
Allant vers:		
les États-Unis (tonnes).....	11.5	10.0
l'Ontario.....	180.7	276.9
la Saskatchewan.....	223.0	222.7
l'Alberta.....	46.3	73.7
le Québec.....	—	10.5
Entrant au Manitoba (tonnes).....	213.9	313.7
% du total.....	32%	32%
Venant de:		
États-Unis.....	7.0	—
Ontario.....	135.0	140.9
Saskatchewan.....	45.9	139.8
Alberta.....	26.0	7.5
Québec.....	—	25.5

Tonne-milles parcourus en dehors du Manitoba par le trafic qui se dirigeait vers cette province ou en sortait:

États-Unis.....	150,000	304,000
Ontario.....	63,000	93,000
Saskatchewan.....	85,000	124,000
Alberta.....	17,000	27,000
Québec.....	—	2,000
Total.....	315,000	550,000

NOTA: Les chiffres précités ne donnent que les résultats obtenus par les camionneurs qui ont fait rapport de leur activité au cours du premier et du deuxième relevés effectués au Manitoba à titre d'essai. On n'a pas cherché à convertir ces chiffres en totaux quantitatifs représentant l'ensemble des camionneurs ou une période plus étendue que ces deux semaines, parce qu'un relevé de deux semaines ne constitue pas une base suffisante pour préciser d'une façon satisfaisante l'activité des camionneurs. Toutefois, ces chiffres peuvent donner une idée du genre de renseignements que ces relevés nous fourniront.

## APPENDICE G

TRANSPORTEURS PAR AUTOMOBILE: MARCHANDISES ET  
VOYAGEURS;  
BUREAU FÉDÉRAL DE LA STATISTIQUE, 1952

## TRANSPORTEURS DE MARCHANDISES, GROUPE I, 1952

	Canada
Transporteurs qui ont fait rapport.....	908
Valeur des biens:	
Terrains et bâtiments.....	\$ 12,097,339
Matériel rentable: autobus, camions, etc.....	\$ 64,403,011
Voitures de service, outillage d'atelier et de garage.....	\$ 3,595,307
Mobilier et accessoires de bureau.....	\$ 1,271,078
Frais d'organisation, etc.....	\$ 1,024,910
Coût brut total.....	\$ 82,373,645
Réserve pour la dépréciation, au 31 décembre 1952.....	\$ 36,573,185
Valeur au 31 décembre 1952.....	\$ 45,800,460
Revenus:	
Voyageurs:	
Routes régulières: transport interurbain et rural.....	\$ 188,119
Transport particulier et réservé: interurbain et rural.....	\$ 36,571
Courrier, bagages, messageries, journaux:	
transport interurbain et rural.....	\$ 98,556
transport urbain.....	\$ 185,330
Marchandises: transport interurbain et rural.....	\$ 117,750,165
transport urbain.....	\$ 19,782,129
Autres revenus des transporteurs par automobile:	
transport interurbain et rural.....	\$ 2,721,079
transport urbain.....	\$ 1,242,898
Revenu total: transport interurbain et rural.....	\$ 120,794,490
transport urbain.....	\$ 21,210,357
Revenu total: tous les services.....	\$ 142,004,847
Frais d'exploitation:	
Frais d'entretien.....	\$ 25,636,016
Salaires et bonis des chauffeurs et des aides.....	\$ 36,209,318
Essence, huile et autres frais de transport.....	\$ 18,542,669
Péage: ponts, tunnels et rivières.....	\$ 418,094
Primes d'assurances et de sécurité: réclamations, etc.....	\$ 5,876,476
Dépréciation.....	\$ 11,914,421
Droits et permis d'exploitation.....	\$ 8,253,737
Loyers: nets.....	\$ 2,663,317
Autres frais d'exploitation.....	\$ 21,924,553
Total des frais d'exploitation.....	\$ 131,438,501
Compte de revenus:	
Revenus nets d'exploitation.....	\$ 10,566,346
Revenus provenant d'autres sources.....	\$ 2,337,799
Revenus bruts.....	\$ 12,904,145
Moins:	
Intérêts, frais de banque et de garantie.....	\$ 509,989
Autres déductions.....	\$ 724,107
Total des déductions.....	\$ 1,234,096
Revenu net avant déduction d'impôt sur le revenu.....	\$ 11,670,049
Trafic:	
Voyageurs:	
Routes régulières: transport interurbain et rural.....	Nombre 204,547
Service particulier et réservé: transport interurbain et rural.....	" 3,276
Marchandises: transport interurbain et rural.....	Tonnes 16,325,820 <sup>1</sup>
Milles parcourus par les autobus:	
Routes régulières: transport interurbain et rural.....	Nombre 619,142
Service particulier et réservé: transport interurbain et rural.....	" 10,453
Essence utilisée.....	Gallons 45,696,878
Huile à moteur diesel.....	" 1,270,412
Nombre de propriétaires qui travaillent.....	757
Allocations des propriétaires qui travaillent.....	\$ 3,2108,71

## TRANSPORTEURS DE MARCHANDISES, GROUPE II, 1952

	Canada
Transporteurs qui ont fait rapport.....	853
Valeur des biens:	
Terrains et bâtiments.....	904,878
Matériel rentable: autobus, camions, etc.....	5,843,353
Autre matériel, voitures de service, ameublement, etc.....	590,596
Coût total du matériel.....	7,257,327
Revenus:	
Voyageurs:	
Routes régulières: transport interurbain et rural.....	17,335
Service particulier et réservé: transport interurbain et rural.....	4,870
Courrier, bagages, messageries, journaux: transport interurbain et rural..	39,180
transport urbain.....	8,827
Marchandises: transport interurbain et rural.....	8,517,122
transport urbain.....	1,654,407
Autres revenus des transporteurs par automobile:	
transport interurbain et rural.....	376,362
transport urbain.....	71,371
Total des revenus: transport interurbain et rural.....	8,954,869
transport urbain.....	1,734,605
Total des revenus: tous les services.....	10,689,474
Frais d'exploitation:	
Frais d'entretien.....	1,571,103
Salaires et bonis des chauffeurs et des aides.....	2,046,355
Essence, huile et autres frais de transport.....	1,628,884
Péage: ponts, tunnels et rivières.....	36,255
Primes d'assurance et de sécurité: réclamations, etc.....	348,834
Droits et permis d'exploitation.....	775,640
Loyers: nets.....	93,909
Autres frais d'exploitation.....	1,881,389
Total des frais d'exploitation.....	8,382,369
Revenus nets d'exploitation.....	2,307,105
Trafic:	
Voyageurs:	
Routes régulières: transport interurbain et rural.....	Nombre 13,857
Services spéciaux et réservés: transport interurbain et rural.....	" 321
Milles parcourus par les autobus:	
Routes régulières: transport interurbain et rural.....	" 166,042
Services spéciaux et réservés: transport interurbain et rural.....	" —
Marchandises: transport interurbain et rural.....	Tonnes 1,583,062 <sup>1</sup>
Essence utilisée.....	Gallons 4,527,605
Huile à moteur diesel.....	" 1,000
Nombre de propriétaires qui travaillent.....	918
Allocations des propriétaires qui travaillent.....	\$ 2,422,751

## TRANSPORTEURS DE MARCHANDISES, GROUPE III, 1952

	Canada
Transporteurs qui ont fait rapport.....	1,854
Valeur des biens:	
Terrains et bâtiments.....	\$ 684,789
Matériel rentable, autobus, camions, etc.....	\$ 5,649,151
Autre matériel, voitures de service, ameublement, etc.....	\$ 390,090
Coût total du matériel.....	\$ 6,724,030
Revenus:	
Courrier, bagages, messageries, journaux:	
transport interurbain et rural.....	\$ 42,085
transport urbain.....	\$ 4,046
Marchandises: transport interurbain et rural.....	\$ 6,117,609
transport urbain.....	\$ 1,198,103
Autres revenus: transport interurbain et rural.....	\$ 181,974
transport urbain <sup>1</sup> .....	\$ 3,937
Revenu total: transport interurbain et rural.....	\$ 6,341,668
transport urbain.....	\$ 1,206,086
Revenu total: tous les services.....	\$ 7,547,754
Frais d'exploitation:	
Frais d'entretien.....	\$ 1,134,867
Salaires et bonis des chauffeurs et des aides.....	\$ 662,154
Essence, huile et autres frais de transport.....	\$ 1,261,185
Péage: ponts, tunnels et rivières.....	\$ 20,806
Primes d'assurance et de sécurité: réclamations, etc.....	\$ 241,161
Droits et permis d'exploitation.....	\$ 647,644
Loyers: nets.....	\$ 40,255
Autres frais d'exploitation.....	\$ 1,141,114
Total des frais d'exploitation.....	\$ 5,149,186
Revenus nets d'exploitation.....	\$ 2,398,568
Trafic:	
Marchandises: transport interurbain et rural.....	Tonnes 1,171,770 <sup>2</sup>
Essence utilisée.....	Gallons 3,638,133
Huile à moteur diesel.....	" —
Nombre de propriétaires qui travaillent.....	1,914
Allocations des propriétaires qui travaillent.....	\$ 2,606,370

## APPENDICE H

POURCENTAGE DES REVENUS NETS DES ENTREPRENEURS DE  
CAMIONNAGE PAR RAPPORT À LEURS REVENUS BRUTS,  
1950 À 1952 INCLUSIVEMENT

Revenus bruts, dépenses et revenus nets des entrepreneurs de camionnage  
1950-1952

	1950	1951	1952
Revenus bruts	111,791,246	129,158,737	160,242,075
Frais d'exploitation	100,782,335	117,140,542	144,970,056
Allocation des propriétaires qui travaillent	6,000,347	8,231,353	8,239,992
Revenus nets d'exploitation*	5,008,564	3,786,842	7,032,027
Pourcentage des revenus nets d'exploitation par rapport aux revenus bruts	9.8%	9.3%	9.5%
Pourcentage réel des revenus nets d'exploitation par rapport aux revenus bruts	5.4%	2.9%	4.4%

SOURCE: Bureau fédéral de la Statistique: Transporteurs de marchandises et de voyageurs par automobile.

\* Ces chiffres diffèrent de ceux que le BFS a donnés, car on a enlevé l'allocation des propriétaires qui travaillent. Les revenus nets d'exploitation cependant comprennent l'intérêt sur les obligations, sur les prêts bancaires, etc. On ne peut obtenir les montants d'intérêt que pour les transporteurs du groupe I; l'intérêt représente alors environ 5% de leurs revenus nets.

APPENDICE I

DONNÉES SUR LES CAMIONNEURS, 1951 et 1952; RAPPORTS DU BUREAU FÉDÉRAL DE LA STATISTIQUE SUR LES TRANSPORTEURS PAR AUTOMOBILE

	1951				1952			
	Groupe I *	Groupe II *	Groupe III *	Tous les groupes	Groupe I	Groupe II	Groupe III	Tous les groupes
1. Transporteurs qui ont fait rapport . . . . .	1) 810	768	2,276	3,854	1) 908	853	1,854	3,615
2. Revenus bruts . . . . .	2) 110,534,745	9,735,542	8,888,450	129,158,737	2) 142,004,847	10,689,474	7,547,754	160,242,075
3. Revenus nets d'exploitation . . . . .	3) 7,509,343	1,942,371	2,566,481	12,018,195	3) 10,566,346	2,307,105	2,398,568	15,272,019
4. Allocation des propriétaires qui travaillent .	4) 2,681,791	2,224,722	3,324,840	8,231,353	4) 3,210,871	2,422,751	2,606,370	8,239,992
5. "Revenus nets réels d'exploitation" (3 - 4) .	5) 4,827,552	**	**	3,786,842	5) 7,355,475	**	**	7,032,027
6. Moyenne des revenus bruts (2 ÷ 1) . . . . .	6) 136,463	12,676	3,905	33,513	6) 156,393	12,532	4,071	44,327
7. Moyenne des revenus nets (3 ÷ 1) . . . . .	7) 9,271	2,529	1,128	3,118	7) 11,637	2,705	1,294	4,225
8. Moyenne des "rev. nets réels d'exploitation" (5 ÷ 1) . . . . .	8) 5,960	—	—	983	8) 8,101	—	—	1,945
9. Nombre de propriétaires qui travaillent . . .	9) 672	888	2,246	3,806	9) 757	918	1,914	3,524
10. Allocation moy. du propriétaire qui travaille	10) 3,991	2,505	1,480	2,163	10) 4,186	2,639	1,362	2,279
11. Pour cent des rev. nets d'expl. par rapport aux revenus bruts (3 ÷ 2 × 100) . . . . .	11) 6.8%	20.0%	34.6%	9.3%	11) 7.4%	21.6%	31.8%	9.5%
12. Pour cent des "rev. nets réels d'expl." par rapport aux revenus bruts (5 ÷ 2 × 100) . . . . .	12) 4.4%	—	—	2.9%	12) 5.2%	—	—	4.4%

SOURCE: Bureau fédéral de la Statistique, Division des finances publiques et des transports: Rapport sur les transporteurs par automobile.

\* GROUPE I: Transporteurs dont les revenus bruts atteignent \$20,000 ou plus; groupe II: Transporteurs dont les revenus bruts s'échelonnent entre \$8,000 et \$19,999; groupe III: Transporteurs dont les revenus bruts s'élèvent à \$8,000 ou moins.

\*\* Les revenus nets d'exploitation étaient plus petits que les allocations minimums attribuées aux propriétaires qui fournissent un travail personnel.

## APPENDICE J

POURCENTAGE DES REVENUS NETS D'EXPLOITATION DES  
CHEMINS DE FER PAR RAPPORT À LEURS  
RECETTES BRUTES, 1950 À 1953 INCLUSIVEMENT

## RECETTES BRUTES, DÉPENSES ET REVENUS NETS DES CHEMINS DE FER

	1950	1951	1952	1953
Revenus d'exploitation des chemins de fer *.....	916,717,450	1,040,586,312	1,120,313,752	1,148,598,557
Frais d'exploitation des chemins de fer *.....	817,686,823	959,995,373	1,039,014,377	1,081,577,250
Revenus nets d'exploitation des chemins de fer *.....	99,030,627	90,590,939	81,299,375	67,021,307
Pour cent des revenus nets d'exploitation par rapport aux recettes brutes.....	10.8%	8.7%	7.3%	5.8%

SOURCE: Bureau fédéral de la Statistique: Transport par chemins de fer.

\* Ne comprend pas les revenus et les dépenses qui n'ont pas trait aux services du transport. Toutes les dépenses générales des réseaux ont été imputées sur les services de transport des chemins de fer.

CHAMBRE DES COMMUNES

DEUXIÈME SESSION DE LA VINGT-DEUXIÈME LÉGISLATURE

1955

---

COMITÉ PERMANENT

DES

# CHEMINS DE FER, CANAUX ET LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES

*Président*: M. H. B. McCULLOCH

---

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule 11

---

BILL 449

Loi modifiant la Loi sur les transports

---

SÉANCE DU MERCREDI 29 JUIN 1955

---

TÉMOINS:

MM. H. E. B. Coyne, Q.C., et Jean Brisset, C.R., tous deux représentant la *Irish Shipping Limited* et la *Saguenay Terminals Limited*; D. K. Mac-Tavish, Q.C., avocat-conseil de la *Canada Steamship Lines* et C. D. Shepard, Q.C., avocat-conseil de la province du Manitoba.

COMITÉ PERMANENT  
DES  
CHEMINS DE FER, CANAUX ET LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES

Président: M. H. B. McCulloch

et MM.

Barnett	Gourd ( <i>Chapleau</i> )	Lavigne
Batten	Green	McIvor
Bonnier	Habel	Meunier
Boucher ( <i>Chateauguay- Huntingdon-Laprairie</i> )	Hahn	Montgomery
Buchanan	Hamilton	Murphy ( <i>Lambton-Ouest</i> )
Byrne	Hamilton ( <i>Notre-Dame- de-Grâce</i> )	Murphy ( <i>Westmorland</i> )
Campbell	Hamilton ( <i>York-Ouest</i> )	Nesbitt
Carrick	Hanna	Nicholson
Carter	Harrison	Nickle
Cauchon	Hansell	Nixon
Cavers	Healy	Nowlan
Clark	Herridge	Purdy
Deschâtelets	Holowach	Ross
Dupuis	Hosking	Small
Ellis	Howe ( <i>Wellington-Huron</i> )	Stanton
Follwell	James	Viau
Fulton	Johnston ( <i>Bow-River</i> )	Villeneuve
Gagnon	Kickham	Vincent
Gauthier ( <i>Lac-St-Jean</i> )	Lafontaine	Weselak
Goode	Langlois ( <i>Gaspé</i> )	

Secrétaire du Comité:

E. W. INNES.

## RAPPORT À LA CHAMBRE

VENDREDI 1<sup>er</sup> juillet 1955.

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

### DIX-SEPTIÈME RAPPORT

Votre Comité a étudié le bill 449 intitulé: "Loi modifiant la Loi sur les transports", et est convenu d'en faire rapport avec des modifications, savoir:

#### Article 1

Page 1, immédiatement après le mot "transport" à la ligne 8, insérer les mots "d'un point au Canada à un autre point en ce pays,".

Page 1, ligne 14, immédiatement après le mot "rail" insérer les mots "y consentent par écrit ou".

Page 2, retrancher les lignes 9 à 20 inclusivement et y substituer ce qui suit:

(5) Lorsqu'un voiturier par rail conclut une convention visant une taxe convenue, tout voiturier par eau qui a établi des routes directes et des arrangements de correspondance avec un voiturier par rail a droit de devenir partie à une convention visant une taxe convenue et de participer à ladite taxe sur la base de chiffres différentiels dont il sera convenu à l'égard du transport, en provenance ou à destination d'un point de concurrence ou entre des points de concurrence que dessert le voiturier par eau, de marchandises à l'égard desquelles le voiturier par eau est requis par la présente loi de produire des tarifs de taxes."

Page 3, retrancher les lignes 31 à 47 inclusivement, ainsi que les lignes 1 à 13 inclusivement à la page 4, et y substituer ce qui suit:

33. (1) Lorsqu'une taxe convenue a été en vigueur pendant au moins trois mois

- a) tout voiturier, ou toute association de voituriers, par eau ou par rail, ou
- b) toute association ou autre corps représentatif des expéditeurs d'une localité peut se plaindre au Ministre que la taxe convenue crée une disparité injuste à l'égard d'un voiturier ou d'un expéditeur ou désavantage injustement ses affaires, et le Ministre, s'il est convaincu que, dans l'intérêt du public, la plainte devrait faire l'objet d'une investigation, peut déférer la plainte à la Commission aux fins d'enquête.

(2) s'il y a lieu de croire qu'une taxe convenue peut être non désirable dans l'intérêt du public, le gouverneur en conseil peut déférer la taxe convenue à la Commission aux fins d'enquête.

(3) En statuant sur un cas déféré aux termes du présent article, la Commission doit tenir compte de toutes les considérations qui lui paraissent pertinentes, y compris l'effet que l'établissement des taxes convenues a eu ou vraisemblablement aura sur le revenu net des voituriers qui y sont parties, et, en particulier, doit décider si la taxe convenue est peu désirable dans l'intérêt du public pour le motif qu'elle crée une disparité injuste à l'égard de toute personne qui s'en plaint, ou désavantage injustement ses affaires, ou pour quelque autre raison, et, quand le gouverneur en conseil l'ordonne dans un cas déféré selon le paragraphe (2),

si la taxe convenue est peu désirable dans l'intérêt du public pour le motif qu'elle désavantage injustement toute autre forme de services de transport.

(4) Si la Commission, après une audition, constate que la taxe convenue est peu désirable dans l'intérêt du public pour le motif qu'elle crée une disparité injuste à l'égard de toute personne qui s'en plaint ou qu'elle désavantage injustement ses affaires ou toute autre forme de services de transport, ou pour quelque autre raison, la Commission peut rendre une ordonnance modifiant ou annulant la taxe convenue ou telle autre ordonnance qu'elle estime appropriée aux circonstances.

(5) Si, aux termes du présent article, la Commission modifie ou annule une taxe convenue, toute taxe fixée selon le paragraphe (10) de l'article 32, en faveur d'un expéditeur qui se plaint de cette taxe convenue, cesse de produire son effet, ou est assujétie aux modifications correspondantes que la Commission détermine."

Ci-joint, copie des témoignages recueillis à l'égard du bill 449.

Le tout respectueusement soumis.

*Le président,*

H. B. McCULLOCH.

## PROCÈS-VERBAL

Mercredi 29 juin 1955

Le Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques se réunit à 11 heures et demie du matin sous la présidence de M. H. B. McCulloch.

*Présents:* MM. Barnett, Bonnier, Byrne, Cameron (*Nanaïmo*), Carrick, Carter, Cavers, Follwell, Green, Habel, Hahn, Hamilton (*Notre-Dame-de-Grâce*), Harrison, Hansell, Healy, Herridge, Hosking, Howe (*Wellington-Huron*), Kickham, Lafontaine, Langlois (*Gaspé*), Lavigne, McCulloch (*Pictou*), McIvor, Meunier, Montgoméry, Murphy (*Lambton-Ouest*), Nicholson, Purdy, Small, Stanton, Villeneuve et Weselak.

*Aussi présents:* L'honorable George C. Marler, ministre des Transports et les autres fonctionnaires suivants du ministère des Transports: MM. G. A. Scott, directeur de l'économie, et F. T. Collins, secrétaire et contrôleur.

*Les représentants de la Irish Shipping Limited et de la Saguenay Terminals Limited:* les avocats-conseils, MM. H. E. B. Coyne, Q.C., et Jean Brisset, C.R.; MM. William Baatz, trésorier et W. D. Flavelle, directeur du mouvement, tous deux de la *Saguenay Terminals Limited*.

*Les représentants de la Canada Steamship Lines:* MM. D. K. MacTavish, Q.C., avocat-conseil et R. S. Paquin, sous-directeur du transport des marchandises.

*Les représentants de la province du Manitoba:* M. C. D. Shepard, C.R., avocat-conseil, et M. V. M. Stechishin, directeur de la Commission des transports du Manitoba.

Le Comité reprend l'étude du bill 449, intitulé: "Loi modifiant la Loi sur les transports".

M. Coyne, au nom de la *Irish Shipping Limited* et de la *Saguenay Terminals Limited*, reprend sa déposition concernant le bill à l'étude; on lui pose des questions et il se retire.

M. Brisset est également entendu; il complète la déposition de M. Coyne et il répond aux questions.

A une heure moins cinq de l'après-midi, la séance est suspendue jusqu'à 2 heures et demie.

### APRÈS-MIDI

Le Comité reprend ses délibérations à 2 heures et demie sous la présidence de M. H. B. McCulloch.

*Présents:* MM. Barnett, Batten, Bonnier, Byrne, Cameron (*Nanaïmo*), Carrick, Carter, Cavers, Gauthier (*Lac-Saint-Jean*), Green, Habel, Hahn, Hamilton (*Notre-Dame-de-Grâce*), Harrison, Hansell, Healy, Herridge, Hosking, Howe (*Wellington-Huron*), James, Kickham, Lafontaine, Langlois (*Gaspé*), Lavigne, McCulloch (*Pictou*), McIvor, Meunier, Montgomery, Murphy (*Lambton-Ouest*), Nicholson, Purdy, Stanton et Villeneuve.

*Aussi présents:* Les mêmes personnes que le matin.

MM. Coyne et Brisset, secondés par MM. Baatz et Flavelle, répondent aux questions et se retirent.

M. MacTavish, au nom de la *Canada Steamship Lines*, propose en quelques mots que certains termes employés dans le bill à l'étude soient modifiés; il répond aux questions qui lui sont posées à ce sujet et il se retire.

M. Shepard, au nom de la province du Manitoba, expose brièvement l'attitude de sa province à l'égard du bill 449; il répond aux questions et il se retire.

M. Marler fait une déclaration en réponse aux différents exposés présentés devant le Comité et propose un amendement au bill.

Le Comité étudie en détail le bill 449.

*Article premier:*

M. Green, appuyé par M. Hahn, propose:

Qu'à la 8<sup>e</sup> ligne de la page 1, les mots "afin d'affronter la concurrence" soient insérés après le mot "imposer".

Mise aux voix, la motion est rejetée par 20 voix contre 7.

M. Hamilton (*Notre-Dame-de-Grâce*), appuyé par M. Green propose:

Qu'à la 8<sup>e</sup> ligne de la page 1, les mots "en dedans des limites continentales de l'Amérique du Nord et de Terre-Neuve" soient insérés après le mot "transport".

Mise aux voix, la motion est rejetée par 19 voix contre 7.

A 6 heures, la séance est suspendue jusqu'à 8 heures du soir.

## REPRISE DE LA SÉANCE

Le Comité se réunit de nouveau à 8 heures du soir sous la présidence de M. H. B. McCulloch.

*Présents:* MM. Batten, Boucher (*Châteauguay-Huntingdon-Laprairie*), Cameron (*Nanaimo*), Carrick, Carter, Cavers, Follwell, Gourd (*Chapleau*), Green, Hahn, Hamilton (*Notre-Dame-de-Grâce*), Harrison, Hansell, Healy, Herridge, Hosking, Howe (*Wellington-Huron*), James, Johnston (*Bow-River*), Kickham, Lafontaine, Langlois (*Gaspé*), Lavigne, McCulloch (*Pictou*), McIvor, Meunier, Montgomery, Murphy (*Lambton-Ouest*), Nicholson, Purdy, Stanton, Viau et Villeneuve.

*Aussi présents:* Les mêmes personnes que le matin.

Le Comité reprend l'étude détaillée du bill 449 intitulé: "Loi modifiant la Loi sur les transports".

*Article premier:*

Sur la proposition de M. Langlois (*Gaspé*), appuyé par M. Cavers,

*Il est résolu:* Qu'à la 14<sup>e</sup> ligne de la page 1, les mots "y consentent par écrit ou" soient insérés immédiatement après le mot "rail".

Sur la proposition de M. Langlois (*Gaspé*), appuyé par M. Lafontaine,

*Il est résolu*: Qu'à la page 2, les lignes 9 à 20 inclusivement soient retranchées et remplacées par ce qui suit:

(5) Lorsqu'un voiturier par rail conclut une convention visant une taxe convenue, tout voiturier par eau qui a établi des routes directes et des arrangements de correspondance avec un voiturier par rail a droit de devenir partie à une convention visant une taxe convenue et de participer à ladite taxe sur la base de chiffres différentiels dont il sera convenu à l'égard du transport, en provenance ou à destination d'un point de concurrence ou entre des points de concurrence que dessert le voiturier par eau, de marchandises à l'égard desquelles le voiturier par eau est requis par la présente loi de produire des tarifs de taxes.

M. Green, appuyé par M. Montgomery, propose:

Qu'après la 26<sup>e</sup> ligne de la page 2, il soit ajouté ce qui suit:

6 a) Toute taxe convenue devra être compensatoire, c'est-à-dire que le revenu net d'un voiturier devra s'en trouver amélioré.

Mise aux voix, la motion est rejetée par 19 voix contre 8.

Le Président permet au Comité de revenir aux lignes 8 et 9 de la page 1.

Sur la proposition de M. Cavers, appuyé par M. Langlois (*Gaspé*),

*Il est résolu*: Qu'à la page 1, 8<sup>e</sup> ligne, il soit ajouté après le mot "transport" les mots "d'un point au Canada à un autre point en ce pays".

M. Langlois (*Gaspé*), appuyé par M. Cavers, propose:

Que les lignes 31 à 47 de la page 3, de même que les lignes 1 à 13 de la page 4 soient retranchées et remplacées par ce qui suit:

33. (1) Lorsqu'une taxe convenue a été en vigueur pendant au moins trois mois

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

b) toute association ou autre corps représentatif des expéditeurs d'une localité

peut se plaindre au Ministre que la taxe convenue crée une disparité injuste à l'égard d'un voiturier ou d'un expéditeur ou désavantage injustement ses affaires, et le Ministre, s'il est convaincu que, dans l'intérêt du public, la plainte devrait faire l'objet d'une investigation, peut déférer la plainte à la Commission aux fins d'enquête.

(2) s'il a lieu de croire qu'une taxe convenue peut être non désirable dans l'intérêt du public, le gouverneur en conseil peut déférer la taxe convenue à la Commission aux fins d'enquête.

(3) En statuant sur un cas déféré aux termes du présent article, la Commission doit tenir compte de toutes les considérations qui lui paraissent pertinentes, y compris l'effet que l'établissement des taxes convenues a eu ou vraisemblablement aura sur le revenu net des voituriers qui y sont parties, et, en particulier, doit décider si la taxe convenue est peu désirable dans l'intérêt du public pour le motif qu'elle crée une disparité injuste à l'égard de toute personne qui s'en plaint, ou désavantage injustement ses affaires, ou pour quelque autre raison, et, quand le gouverneur en conseil l'ordonne dans un cas déféré selon le paragraphe (2), si la taxe convenue est peu désirable dans l'intérêt du public pour le motif qu'elle désavantage injustement toute autre forme de services de transport.

(4) Si la Commission, après une audition, constate que la taxe convenue est peu désirable dans l'intérêt du public pour le motif qu'elle crée une disparité injuste à l'égard de toute personne qui s'en plaint ou qu'elle désavantage injustement ses affaires ou toute autre forme de services de transport, ou pour quelque autre raison, la Commission peut rendre une ordonnance modifiant ou annulant la taxe convenue ou toute autre ordonnance qu'elle estime appropriée aux circonstances.

(5) Si, aux termes du présent article, la Commission modifie ou annule une taxe convenue, toute taxe fixée selon le paragraphe (10) de l'article 32, en faveur d'un expéditeur qui se plaint de cette taxe convenue, cesse de produire son effet, ou est assujétie aux modifications correspondantes que la Commission détermine.

Comme sous-amendement à ceci, M. Green, appuyé par M. Hamilton (*Notre-Dame-de-Grâce*), propose:

Que le nouvel article 33 de la Loi sur les transports, proposé par M. Langlois (*Gaspé*), soit modifié en ajoutant après les mots "par eau ou par rail", au paragraphe (1) a) de l'article 33, les mots "ou association de camionneurs".

Mise aux voix, la motion de M. Green est rejetée par le vote suivant:

*Voix pour*: MM. Green, Hahn, Hamilton (*Notre-Dame-de-Grâce*), Hansell, Howe (*Wellington-Huron*), Johnston (*Bow-River*), Montgomery, Murphy (*Lambton-Ouest*), et Stanton—9.

*Voix contre*: MM. Batten, Boucher (*Châteauguay-Huntingdon-Laprairie*), Cameron (*Nanaimo*), Carrick, Carter, Cavers, Gourd (*Chapleau*), Harrison, Healy, Herridge, Hosking, James, Kickham, Lafontaine, Langlois (*Gaspé*), Lavigne, McIvor, Meunier, Nicholson, Purdy, Viau, et Villeneuve—22.

Le nouvel article 33 de la Loi sur les transports est adopté.

L'article premier, modifié, est adopté.

Le préambule, le titre, ainsi que le bill, modifié, sont adoptés.

Il est ordonné au président de faire rapport à la Chambre du bill modifié.

M. McIvor, au nom du Comité, remercie les témoins de leur concours.

Le Comité s'ajourne à 9 h. 40 du soir, pour se réunir de nouveau sur la convocation du président.

*Le secrétaire du Comité,*  
E. W. INNES.

## TÉMOIGNAGES

MERCREDI 29 juin 1955,  
11 heures et demie du matin.

Le PRÉSIDENT: Veuillez faire silence messieurs: nous sommes en nombre. M. Coyne s'il vous plaît?

M. H. E. B. Coyne, Q.C., représentant la *Irish Shipping Limited*, est rappelé.

Le TÉMOIN: Puis-je demander au sténographe de relire les dernières phrases des délibérations d'hier soir?

L'hon. M. MARLER: Vous parliez de la Loi sur les coalitions et, si je me souviens bien, je vous ai prié de laisser cette loi de côté et de poursuivre sur le sujet des taxes convenues.

M. GREEN: On entend mal, monsieur le président.

Le TÉMOIN: J'ai juste quelques mots à dire au sujet de la deuxième demande que nous avons faite à la Commission; cette demande avait pour but d'obtenir une déclaration sur ce que les chemins de fer ne s'étaient pas conformés à l'ordonnance rendue à la suite de notre première demande. Si MM. les membres du Comité le permettent je vais lire trois courts extraits de ce jugement. Le premier se trouve à la page 7, il est ainsi conçu:

Quoique la condition qui existait auparavant, selon laquelle l'adhésion à la Convention était indispensable pour l'obtention de connaissements relatifs au transport direct de marchandises, était plus rigoureuse que celle actuellement proposée de l'égalité des taxes pratiquées par les compagnies de transports maritimes, elles ont néanmoins toutes deux le même objectif, notamment d'amener les compagnies de transport océanique à établir des taxes uniformes.

Je vais également lire quelques-unes des questions et des réponses qui figurent dans ce jugement et font partie du témoignage de M. K. M. Fetterley, directeur du service extérieur pour les transports de marchandises de la compagnie Pacifique-Canadien:

D. Donc, avant le 31 août 1954 vous n'accordiez pas de connaissements direct à la *Saguenay Terminals Limited* parce que cette compagnie ne s'était pas mise d'accord avec les autres au sujet des taxes?—

R. Oui, en effet.

D. Et aujourd'hui vous lui accordez le privilège de connaissements directs du moment qu'elle accepte les taxes convenues; c'est bien ainsi, n'est-ce pas?—R. Oui, si elle accepte les taxes nous lui accordons des connaissements directs. (Témoignages, p. 152)

A la suite du second jugement rendu par la Commission, les chemins de fer nous ont effectivement accordé des connaissements directs en vertu d'un accord dont un article qui ne nous convenait pas a été supprimé; néanmoins ils font toujours des distinctions contre nous. Au cours des audiences j'ai invoqué le tarif n° 30-H de l'Association canadienne pour les transports

de marchandises, lequel, établi sur le prix des marchandises, s'applique au transport direct de marchandises destinées à l'exportation et permet d'affronter la concurrence. Ce tarif spécifie:

Ne s'applique qu'au transport de marchandises accompagnées de connaissements directs et dont les expéditeurs ont signé des accords établis par la convention avec les compagnies de transport maritime dont les noms sont indiqués à la page 2.

A la page 2 il y a en effet une liste des compagnies qui font partie de la convention. Ce tarif n'est plus en vigueur, mais il a été remplacé par le tarif des marchandises n° 30-M qui renferme des conditions similaires.

Je crois bien que d'après ce qui précède il apparaît clairement que les chemins de fer sont de même avec les compagnies qui font partie de la convention. C'est pourquoi la *Irish Shipping Limited* et la *Saguenay Terminals* craignent que les chemins de fer, si on leur en donne la moindre possibilité, vont les désavantager au moyen des taxes convenues. A ceux qui se demandent comment une telle distinction pourrait être faite contre ces compagnies, il peut être répondu que les chemins de fer ont plusieurs moyens de le faire. Tout d'abord ils pourraient exiger, lors de l'établissement de la taxe convenue, que l'expéditeur affirme et fasse valoir qu'il a signé des accords, faits en vertu de la Convention, avec certaines compagnies de transport maritime; suivrait alors une liste des compagnies qui font partie de la Convention. Ce serait un des procédés qu'ils pourraient adopter. Une autre manière d'agir serait d'amener les compagnies qui font partie de la Convention à s'entendre sur les taxes à appliquer.

*L'hon. M. Marler:*

D. Est-ce que ces compagnies seraient considérées comme des expéditeurs?—R. Non, monsieur.

D. Comment pourraient-elles faire partie d'une entente sur les taxes à appliquer?—R. Elles seraient associées en tant que voituriers. Elles ne sont pas toutes soumises à la juridiction de la Commission et elles ne sont pas non plus des compagnies de voituriers selon la loi relative à la Commission.

D. Alors, comment pourraient-elles faire partie d'un accord?—R. Je ne crois pas que ces compagnies seraient, à proprement parler, des signataires d'un tel accord, mais néanmoins cela pourrait arriver. A ce propos je vous ferais remarquer que la Commission vient d'être saisie d'une demande provenant des chemins de fer relative à la taxe convenue n° 70, et que ces derniers agissent exactement comme nous venons de le dire. Ils demandent, en effet, que certaines compagnies de transport maritime qui ne sont pas assujéties à la juridiction de la Commission et qui ne sont pas des compagnies de voituriers, au sens de la Loi sur les transports, soient incluses dans la taxe convenue n° 70. Cette demande retient encore l'attention de la Commission à l'heure actuelle.

Ensuite il est à noter que les compagnies que je représente n'ont aucun moyen de recours si une taxe convenue n'est pas à leur avantage mais favorise par contre les compagnies qui font partie de la Convention. Le paragraphe (1) de l'article 33 débute comme il suit:

Lorsqu'une taxe convenue a été en vigueur pendant au moins trois mois tout voiturier, ou toute association de voituriers, par eau ou par rail, ou b) toute association ou autre corps représentatif des expéditeurs d'une localité.

Les compagnies en question ne sont évidemment pas des expéditeurs, et ni l'une ni l'autre ne peut être considérée comme compagnie de voituriers selon la définition du mot voiturier qui figure dans la Loi sur les transports. Par conséquent elles ne peuvent avoir recours à ce paragraphe de l'article.

D. Donc à l'heure actuelle elles n'ont pas de recours non plus?—R. Si, monsieur, elles ont un recours très efficace. Il est vrai que selon le paragraphe (7) de l'article 32 de la Loi actuelle...

M. GREEN: La Loi sur les chemins de fer?

Le TÉMOIN: Non, la Loi sur les transports. Ces compagnies ne sont pas mentionnées dans l'article en question, d'ailleurs je ferais peut-être bien de vous le lire.

M. HABEL: Ne vous en donnez pas la peine.

Le TÉMOIN: Selon le paragraphe (7) de l'article 32 de la Loi sur les transports...

M. MURPHY (*Lambton-Ouest*): On entend mal.

M. CAVERS: Il y a des membres du Comité qui ne vous entendent pas, monsieur Coyne; ce serait peut-être mieux si vous vous leviez.

Le TÉMOIN: Quoique, en vertu de ce paragraphe, ni l'une ni l'autre de ces compagnies aient légalement le droit de faire opposition à ladite demande, du moins sont-elles protégées dans une certaine mesure du fait qu'une taxe convenue doit être approuvée par la Commission avant qu'elle puisse être appliquée. Or, la Commission étudie ces propositions de très près et si l'une des dispositions lui paraît étrange elle en demande l'explication; si celle-ci n'est pas satisfaisante elle n'approuve pas la disposition en question.

D'autre part, malgré que nous n'ayons pas légalement droit à une audition, nous pouvons toutefois adresser une lettre à la Commission afin d'attirer son attention sur un point relatif à une taxe convenue qui nous paraît inadmissible; la Commission, qui a le pouvoir d'agir, ne manque pas de prendre des mesures si effectivement la condition en question n'est pas acceptable.

M. JAMES: La nouvelle Loi vous permet-elle également d'adresser de telles lettres à la Commission?

Le TÉMOIN: Non, la compagnie doit d'abord obtenir l'autorisation du ministre. La Commission a perdu ses pouvoirs, elle a les mains liées.

L'hon. M. MARLER: Ce n'est pas qu'elle ait les mains liées; elle n'a pas à intervenir.

Le TÉMOIN: Exactement, elle n'a plus aucun pouvoir.

M. BYRNE: Est-ce que le ministre ne pourrait pas transmettre la lettre à la Commission?

Le TÉMOIN: Si, j'en arrive là dans un instant. Je voudrais signaler trois autres points qui ont trait au paragraphe (1) de l'article 33 substitué par le bill. Tout d'abord, un plaignant ne peut plus s'adresser directement à la Commission; il doit soumettre sa revendication au ministre qui la transmet ou non à la Commission. Autrement dit, avant de pouvoir entamer une action contre les chemins de fer un plaignant doit obtenir l'autorisation du ministre. Il y a quelques années on a voté une loi selon laquelle il n'était plus nécessaire d'obtenir l'autorisation d'intenter un procès à la Couronne; il semblerait donc que les chemins de fer sont plus dignes d'égards que la Couronne.

Deuxièmement, le ministre va maintenant remplir des fonctions quasi judiciaires et il ne sera pas possible d'en appeler de ces décisions. Ce n'est pas juste envers le ministre que de lui donner à remplir de telles fonctions car, aussi bien en réalité que dans l'esprit du public, il est trop étroitement lié à la compagnie des chemins de fer Nationaux. Je ne doute pas que le ministre s'efforcera de rester impartial, mais on peut se demander quels seront les sentiments du plaignant dont la revendication aura été rejetée? D'après un vieux dicton, qui est très juste d'ailleurs, il ne faut pas seulement que justice soit faite mais également que les effets soient visibles.

Troisième point, ce paragraphe ne reconnaît aucun droit à l'expéditeur individuel.

L'hon. M. MARLER: Croyez-vous qu'il ait jamais eu des droits, monsieur Coyne, du moins en vertu de l'article sur lequel on se fondait?

Le TÉMOIN: Vous voulez dire l'ancien article 33?

L'hon. M. MARLER: Oui.

Le TÉMOIN: Non, mais des droits lui étaient reconnus par le paragraphe (7) de l'article 32. Selon les termes de la Loi, telle qu'elle est rédigée à présent, l'expéditeur individuel avait des droits, mais il n'en a plus selon le paragraphe en question.

M. HOSKING: Qu'entendez-vous exactement quand vous dites qu'il n'a pas de droits?

Le TÉMOIN: Je veux dire que s'il se sent évincé il n'a aucun recours.

L'hon. M. MARLER: Je crois que vous allez au delà de la portée du bill, car en vertu de l'article 32, paragraphe (10), l'expéditeur individuel a bien un recours.

Le TÉMOIN: Il a un recours en effet, mais à condition qu'il se serve du voiturier ou des voituriers qui font partie de la convention visant une taxe convenue. Pour citer un exemple, j'ai mentionné la taxe numéro 70 et la demande récemment formulée à cet égard... à vrai dire les chemins de fer ont soumis leur demande il y a environ six mois. Cette requête a pour objet de faire inclure dans la convention des compagnies de navigation qui ne sont pas soumises à la juridiction de la Commission; au sens de la Loi sur les transports, ces compagnies ne sont pas des compagnies de voituriers. On n'a plus entendu parler de cette demande et la Commission n'a rendu aucune ordonnance à ce sujet; or, je crois qu'il est facile de comprendre pourquoi ce délai a eu lieu. En effet, si la Commission approuvait l'amendement désiré, elle se trouverait dans une situation bien embarrassante si un autre expéditeur survenait et demandait que la même taxe lui soit accordée en vertu du paragraphe de la Loi invoqué par le ministre, car la Commission n'aurait pas le pouvoir de ce faire.

Un autre cas qui peut se présenter est celui où un expéditeur doit se servir d'une ligne de chemin de fer autre que la ligne ou les lignes auxquelles la taxe convenue s'applique. Mettons, par exemple, qu'un fabricant de Brantford et un autre de Hamilton soient nommés comme expéditeurs dans une convention visant une taxe convenue. Ils sont desservis par les lignes du National-Canadien et du Pacifique-Canadien; par conséquent, si l'amendement est accordé, la taxe convenue s'appliquera automatiquement. Maintenant, supposons qu'un petit expéditeur de Waterford, qui est desservi par les lignes de la Toronto-Hamilton et Buffalo et celles de la *New-York Central*, veuille également profiter de la dite taxe convenue. Comment, vu les termes du paragraphe en question, la Commission peut-elle lui accorder cet avantage? Elle ne le peut pas parce que les voituriers de cet expéditeur ne sont pas ceux indiqués dans la convention.

M. CARRICK: Puis-je vous poser une question, monsieur Coyne? Lorsque vous vous plaignez de la législation, c'est-à-dire de ce qu'une association d'expéditeurs a le droit de formuler une plainte tandis que l'expéditeur individuel n'en a pas, faites-vous cette observation pour le compte d'un expéditeur déterminé?

Le TÉMOIN: Non, j'ai simplement voulu attirer l'attention du Comité sur cette question. Elle ne nous concerne pas particulièrement mais il m'a semblé à propos de la signaler.

M. CARRICK: Merci.

Le TÉMOIN: Maintenant, je voudrais proposer que le paragraphe 1 soit modifié par une disposition très simple.

M. GREEN: Parlez-vous de l'article 32 ou 33?

Le TÉMOIN: De l'article 33; le paragraphe 1 de l'article 33. Je propose que le bill 449 soit modifié en remplaçant le paragraphe 1 de l'article 33 par le paragraphe suivant:

1. La Commission peut modifier ou supprimer toute taxe convenue. Cette disposition rendrait justice à tous et si les chemins de fer s'y opposent il me semble qu'ils se montreront bien peu raisonnables.

M. CARRICK: Cette disposition permettrait d'éviter que les plaintes soient d'abord soumises au ministre; elles iraient directement à la Commission et n'importe qui pourrait se plaindre.

Le TÉMOIN: Évidemment, on peut objecter que dans ce cas il y aura une multitude de plaintes, mais je ne crois pas que ceci soit à craindre car la situation serait toute autre qu'à l'heure actuelle. A présent tous ceux qui ne veulent pas d'une taxe convenue n'ont qu'à soulever des objections, ce qui entraîne une audition et d'autres formalités qui peuvent causer des mois de délai. Les amendements en question permettent qu'une taxe convenue soit mise en vigueur immédiatement.

Maintenant, quelles que soient les objections soulevées, la taxe convenue reste en vigueur sauf si la Commission estime qu'elles sont bien fondées et décide de ne plus l'admettre. En vertu du bill 449 ceux qui veulent se plaindre sont bien moins encouragés à le faire qu'ils ne le sont à présent.

*M. Hosking:*

D. Et que peut-on trouver à redire si, un expéditeur s'étant mis d'accord avec les chemins de fer et ayant signé une convention visant une taxe convenue, celle-ci entre en vigueur immédiatement et est maintenue jusqu'au moment où elle est jugée incorrecte?—R. Nous n'avons rien à redire à cela. Notre objection à nous c'est que si, dans une telle convention, il y a une disposition qui nous est défavorable, nous n'avons aucun recours, et nous maintenons qu'il en est de même en ce qui concerne l'expéditeur individuel.

D. Mais pourtant si un expéditeur signe un tel contrat, ceci ne signifie-t-il pas qu'il en accepte les termes?—R. C'est de l'expéditeur individuel que je parle, de celui qui ne fait pas partie de la convention et s'estime lésé.

D. Il ne faudrait tout de même pas qu'un tel expéditeur soit à même de faire péricliter une convention et d'en retarder la mise en vigueur.—R. Il ne peut pas en retarder la mise en vigueur puisque ceci se fait immédiatement.

D. Alors, que peut-on reprocher à ce bill?—R. Que s'il est adopté et que la taxe convenue est mise en pratique immédiatement nous n'aurons pas le droit de comparaître devant la Commission afin de démontrer que cette taxe nous est défavorable; un grand nombre d'expéditeurs individuels seront handicapés de la même façon.

J'ajouterais, qu'en sa forme présente l'article 33 de la Loi sur les chemins de fer s'est prouvé lettre morte et, à mon avis, il en sera presque de même pour le paragraphe 1 de l'article 33 du présent bill s'il est adopté tel quel. Vous pensez bien que, sauf dans des cas tout à fait exceptionnels, les voituriers par rail et par eau, qui travaillent ensemble, ne vont certainement pas se plaindre. Quant à l'expéditeur individuel, lui n'a pas le droit de se plaindre.

En parlant d'une association d'expéditeurs, M. le juge Turgeon a dit, je cite ses paroles textuellement:

Toute organisation ou autre corps représentatif des expéditeurs d'une localité.

Cette phrase est de tournure assez bizarre, mais d'après son rapport il me paraît clair que ce n'est pas aux expéditeurs,—selon la définition donnée dans la Loi le terme expéditeur s'applique à toute personne qui expédie ou reçoit des marchandises,—mais aux consignataires qu'il faisait allusion.

Il me semble également qu'il avait en vue une situation dans le genre de la suivante: Une taxe convenue est établie pour le transport ordinaire de marchandises, mettons, de Toronto à Halifax. Or, des négociants de Saint-Jean estiment que cette taxe leur est défavorable. Ils peuvent donc s'associer et soumettre une plainte à la Commission comme quoi la taxe est injuste à leur égard et leur cause du détriment dans leurs affaires. Mais, néanmoins, le ministre peut décider, dans l'intérêt du public de la localité, que la taxe établie doit être maintenue.

Je crois bien que c'est un cas de ce genre que M. Turgeon avait en vue. Tout en ayant beaucoup d'estime pour lui il me semble toutefois qu'il ne s'est pas rendu compte que le paragraphe qui existait préalablement, selon lequel la Commission pouvait établir des taxes pour les expéditeurs ne s'applique pas à toutes les plaintes que ceux-ci peuvent soumettre. Il n'a pas pensé au genre de situation dont je vous ai donné un exemple plus tôt. Ce n'est pas qu'il ait voulu être injuste mais simplement qu'il était sous l'impression que les deux dispositions en question envisageraient toute éventualité; or, malgré tout le respect que je lui dois, je ne crois pas que ce soit le cas.

J'oubliais de dire que si MM. les membres du Comité ne sont pas en faveur de la modification que j'ai proposée, M. Jean Brisset, qui est ici avec moi, a rédigé un amendement qui peut répondre au but des deux compagnies que nous représentons mais qui, à mon avis, ne s'applique pas aussi bien à la situation générale que celui que j'ai proposé.

Pourrait-on permettre à M. Brisset de présenter au Comité l'amendement qu'il a rédigé?

M. CAVERS: Est-ce que M. Brisset désire prendre la parole?

Le TÉMOIN: Oui.

M. CAVERS: Et vous, monsieur, vous avez terminé?

Le TÉMOIN: Oui.

M. GREEN: J'aimerais poser quelques questions à M. Coyne.

Le PRÉSIDENT: Vous feriez peut-être mieux d'entendre M. Brisset d'abord.

M. GREEN: Si je comprends bien, ce contre-amendement se rattache à l'exposé présenté par M. Coyne.

Le PRÉSIDENT: Veuillez vous avancer, monsieur Brisset.

**M. Jean Brisset, C.R., de Montréal, représentant la *Irish Shipping Limited* et de la *Saguenay Terminals Ltd.*, est appelé:**

Le TÉMOIN: Monsieur le président, monsieur le ministre, messieurs: Avant de soumettre l'amendement que je désire proposer au Comité j'aimerais dire quelques mots à titre d'explication, car autrement je crains qu'il ne soit difficile d'en comprendre le but. Je vais donc tâcher de concrétiser la question qui intéresse particulièrement nos mandants et qui, à mon avis, est également du plus vif intérêt pour tous les exportateurs canadiens.

Laissez-moi vous dire, tout d'abord, que nous ne trouvons rien à redire à ce que les chemins de fer cherchent à se faire octroyer, par le bill que vous étudiez en ce moment, des pouvoirs qui leur permettront d'établir des taxes convenues et que nous reconnaissons qu'ils doivent être libres d'entrer en concurrence dans des limites déterminées. Ce que nous disputons c'est que les chemins de fer aient le droit d'avoir recours à des pratiques préjudiciables

aux voituriers indépendants qui ne leur font nullement concurrence pour ces transports de marchandises auxquels ils cherchent à appliquer une taxe convenue. Ce que je viens de dire peut, à ce point, vous paraître assez obscur, mais avant de m'expliquer je voudrais vous mettre au courant de certains faits qui vous aideront à comprendre notre position. Je vais d'abord vous expliquer exactement ce qu'est la *Saguenay Terminals Limited*. Cette compagnie, qui est une compagnie canadienne, possède 70 navires de haute mer, dont 12 environ ont été achetés du gouvernement canadien après la guerre. A part le transport de bauxite des Antilles britanniques à Port-Alfred, ces vaisseaux effectuent d'autres services notamment: le transport de cargaisons mixtes entre l'est du Canada, la Grande-Bretagne et le continent européen. Il est à noter qu'en effectuant ce service la compagnie est en concurrence avec les compagnies de navigation britanniques dont l'une, la *Canadian Pacific Steamship Company* est, comme vous le savez, une filiale de la compagnie des chemins de fer Pacifique-Canadien. Ensuite il y a un service entre l'est du Canada, les Antilles britanniques et l'Amérique du Sud où la compagnie se trouve en concurrence avec la *Canadian National Steamships*, qui appartient aux chemins de fer Nationaux du Canada, et avec différentes compagnies américaines et autres. Puis vient un service côtier qui dessert les ports de l'est et de l'ouest du Canada; ici la compagnie, à première vue, semble être en concurrence avec les chemins de fer mais, comme je vous l'expliquerai plus tard, ce n'est pas exactement le cas. La compagnie sert également d'agence générale pour le service canadien de la compagnie Constantine entre les Grands lacs et Terre-Neuve; elle est en concurrence avec les chemins de fer pour le parcours entre les Grands lacs et Montréal mais, pendant la saison de navigation, elle ne leur fait pas concurrence pour le trajet de Montréal à Terre-Neuve.

Maintenant, il arrive que sous prétexte de contrats à taxe convenue les chemins de fer ont recours à des pratiques qui, favorisant les concurrents de la *Saguenay*, en particulier la *Canadian Pacific Steamships* et la *Canadian National Steamships*, font tort non seulement à cette compagnie mais à tous les expéditeurs canadiens; et bien souvent ces agissements au lieu de valoir des bénéfices aux chemins de fer, leur causent des pertes. C'est contre ces pratiques que nous cherchons une sauvegarde.

Si vous me demandez comment les chemins de fer réussissent à opérer de cette façon, je vous répondrai qu'ils l'ont bel et bien fait dans le passé, qu'ils le font toujours et que grâce à la taxe convenue il leur sera possible de continuer à le faire. Jusqu'à présent nous pouvions au moins nous adresser à la Commission des transports pour obtenir satisfaction mais si ce bill est adopté sans la modification que je propose nous n'aurons même plus ce recours-là.

Pour vous aider à comprendre comment les chemins de fer peuvent évincer les expéditeurs en se servant de la taxe convenue, je vais vous expliquer comment ils ont procédé dans le passé. Il y a quelques années ils ont inventé le système du connaissance direct qui avait pour but d'encourager l'exportation de produits canadiens: tout expéditeur canadien qui avait un lot de marchandises à expédier outre mer pouvait, qu'il se serve de la *C.P. Steamship*, de la *National Steamships*, d'une autre compagnie faisant partie de la Convention, de la *Saguenay Terminals* ou de la *Irish Shipping Limited*, obtenir un tel connaissance. Tout allait très bien jusqu'à la fin de 1953 quand les chemins de fer n'ont plus voulu accorder des connaissances directs aux expéditeurs qui ne se serviraient pas des compagnies faisant partie de la Convention, de la *C.P. Steamships*, de la *C.N. Steamship* ou de compagnies signataires d'autres conventions.

M. CAVERS: A part la *C.N. Steamships* et la *C.P. Steamships* quelles sont les autres compagnies qui font partie de la Convention?

Le TÉMOIN: Je vais vous expliquer ce qu'est une convention. Une convention est une association de voituriers effectuant du transport océanique...

M. CAVERS: Oui, je sais.

Le TÉMOIN: ...dont le but principal est détablir et de maintenir des taxes convenues. Bien des économistes prétendent que cette politique donne parfois de bons résultats, je ne les contredis pas et je ne vais pas m'étendre sur ce sujet. Que les compagnies britanniques qui sont en concurrence avec la *Saguenay Terminals Limited* fassent partie d'une convention, il s'agit ici de la Convention du Royaume-Uni pour les transports vers l'est, dont la *Saguenay* n'est pas membre, et qu'ils établissent des taxes convenues, cela les regarde et nous ne leur contestons pas ce droit. Mais là où nous ne sommes plus d'accord c'est quand les chemins de fer se mettent à ordonner aux exportateurs canadiens d'expédier leurs marchandises destinées à la Grande-Bretagne par les compagnies faisant partie de cette convention plutôt que par la *Saguenay Terminals Limited*, et celles destinées à l'Irlande par ces mêmes compagnies plutôt que par la compagnie de navigation du gouvernement irlandais. C'est pourquoi nous avons protesté auprès de la Commission des transports qui nous a donné raison et a ordonné aux chemins de fer de cesser de faire de telles distinctions. Qu'ont-ils trouvé moyen de faire? Ils ont immédiatement fait savoir aux expéditeurs, dont la *Saguenay Terminals Limited* et la *Irish Shipping Limited* que, très bien, ils leur accorderaient des connaissements directs mais à condition, toutefois, que ces compagnies appliquent les mêmes taxes que la *Canadian Pacific Steamships* et les autres compagnies faisant partie de la Convention. Soit dit en passant, nos prix étaient moins élevés que ceux de ces compagnies. Nous nous sommes donc adressés de nouveau à la Commission et nous avons protesté que les chemins de fer n'avaient pas le droit de nous dicter des prix pour nos transports maritimes. Nous avons exposé que nous voulions être entièrement libres d'établir nous-mêmes nos prix; que nous étions partisans de la liberté dans le commerce; que nous établissions nos prix selon les exigences de l'offre et de la demande et que nous voulions que les exportateurs puissent profiter de ces prix qui étaient plus bas que ceux établis par la Convention. Bref, que nous ne voulions pas nous soumettre à la volonté des chemins de fer et changer nos prix, c'est-à-dire, les augmenter, pour qu'ils soient les mêmes que ceux appliqués par nos concurrents, par ces compagnies qui font partie de la Convention.

La Commission nous a encore donné raison; elle a indiqué aux chemins de fer qu'ils n'avaient pas tenu compte des instructions qui leur avaient été données et leur a ordonné d'accorder des connaissements directs également aux expéditeurs qui se servaient de la *Saguenay* et de la *Irish Shipping*, même si les prix de ces deux compagnies étaient différents de ceux de la *Canadian Pacific Steamships* et autres compagnies faisant partie de la Convention.

Vous auriez sans doute pensé, messieurs, que l'affaire se terminerait là, mais si, comme on nous le dit, les administrateurs des chemins de fer sont des gens honnêtes, ce que je veux bien croire, ils ont, néanmoins, un défaut, celui d'être très butés. Ainsi, malgré la décision rendue par la Commission, et pendant que l'affaire se poursuivait, l'Association canadienne pour le transport de marchandises qui, je crois, est un organe des chemins de fer, a commencé à publier des tarifs pour transport direct. D'après ce que je comprends au moins sept ou huit de ces tarifs sont en vigueur à l'heure actuelle. Je ne vais pas vous citer ces tarifs textuellement mais je vais vous donner un exemple des offres qui y sont faites: Il y est indiqué qu'un expéditeur, mettons de Winnipeg, peut faire transporter telle ou telle marchandise de cette ville à, mettons, Liverpool, en Angleterre, à raison de \$20 la tonne avec un connaissement direct. Un peu plus loin il est indiqué: A condition que ce transport soit effectué par des vaisseaux appartenant aux compagnies faisant partie de la Convention telles que la *Canadian Pacific Steamships* etc.

Nous avons écrit à cette association en leur indiquant que de nouveau ils enfrennaient les ordres donnés par la Commission; que la *Saguenay Terminals* et la *Irish Shipping* avaient également le droit d'être comprises dans ces tarifs pour transport direct; que les chemins de fer n'avaient pas le droit de réserver ces taxes uniquement aux compagnies déterminées, c'est-à-dire à nos concurrents. Il y a deux mois que cette histoire dure et il nous est répondu à chaque fois que la question est toujours à l'étude. Je suis persuadé qu'en fin de compte on nous dira de nous adresser de nouveau à la Commission.

Maintenant, analysons l'exemple que je viens de citer. Cette taxe de \$20 comprend le transport sur terre de Winnipeg à la côte, mettons, jusqu'à Halifax, et par voie de mer de Halifax en Grande-Bretagne. Or, je vais citer des chiffres au hasard, le tarif établi pour les transports par rail de Winnipeg à Halifax est de \$12 et, selon leur tarif, les compagnies qui font partie de la Convention comptent \$12 pour le transport maritime, soit un total de \$24 comparé au prix de \$20 offert pour le transport direct; les chemins de fer conjointement avec les compagnies de navigation ont donc fait une réduction quelconque. Maintenant, pour ce même transport la *Saguenay Terminals* aurait demandé \$10 qui, ajoutés aux \$12 pour le transport sur terre, font un total de \$22, montant qui dépasse encore le prix offert par les chemins de fer pour un transport direct. Je ne sais pas comment la réduction est répartie entre les chemins de fer et la *Canadian Pacific Steamships*, mais il n'y a aucun doute que ce rabais est accordé. Et pourquoi? Tout bonnement pour favoriser ces compagnies de navigation et leur permettre d'obtenir les commandes plutôt que la *Saguenay Terminals* ou la *Irish Shipping*. Au moyen de ce tarif pour transport direct les chemins de fer attirent indirectement des expéditeurs qui, autrement, se serviraient de la *Saguenay Terminals* pour effectuer leur transport. Et qu'y gagnent les chemins de fer? Rien, au contraire, ils y perdent. Si le transport en question avait été effectué comme d'habitude par la *Saguenay* ils auraient reçu le prix qu'ils demandaient normalement, c'est-à-dire \$12. De sorte que s'ils accordent de tels rabais c'est uniquement pour favoriser les concurrents de la *Saguenay Terminals* dans le domaine du transport maritime.

Voilà ce qui est arrivé dans le passé, et la même chose peut se produire à l'heure actuelle.

M. MURPHY (*Lambton-Ouest*): Le témoin voudrait-il expliquer davantage ces deux ou trois dernières phrases? Je ne comprends pas cette différence. Est-ce l'expéditeur qui en bénéficie?

Le TÉMOIN: En fin de compte l'expéditeur obtient un prix de \$20.

M. CAVERS: Donc, il économise \$4?

Le TÉMOIN: Il économise \$2 si les chemins de fer lui accordent un rabais sur leur prix normal pour le transport de marchandises. Je ne sais pas à combien se chiffre ce rabais, il se pourrait qu'il soit de \$4. Il se pourrait que sur les \$20 que j'ai cités, la *Canadian Pacific Steamships* en reçoive \$12, ce qui est le tarif normal de cette compagnie, et les chemins de fer \$8. Nous ne savons pas comment le montant est réparti. Toutefois, si les chemins de fer avaient réduit leur propre tarif de \$12 à \$8 et avaient permis à l'expéditeur d'envoyer ses marchandises par la *Saguenay*, soit à \$10 la tonne, il aurait bénéficié d'un prix global de \$18 au lieu de \$20.

Maintenant, considérons ce que les chemins de fer peuvent arriver à faire en se servant du prétexte de la taxe convenue. Je vais vous soumettre un cas hypothétique comme exemple. Mettons que je sois un agent du service de transport de marchandises à l'étranger du Pacifique-Canadien. Je sais qu'il y a un expéditeur de Winnipeg qui envoie une quantité considérable de marchandises en Angleterre. Il paie en ce moment pour le transport sur terre de Winnipeg aux ports de l'est du Canada le tarif normal des chemins de

fer qui est, mettons, de \$12 la tonne, et \$10 à la *Saguenay Terminals* pour le transport maritime, soit un total de \$22. En ma qualité d'agent du Pacifique-Canadien je me rends chez cet expéditeur et je lui propose un contrat à prix convenu de \$8 par tonne pour le transport de ses marchandises de Winnipeg à la côte, à condition qu'il nous confie la totalité de ses expéditions et qu'il se serve maintenant de la *Canadian Pacific Steamships* au lieu de la *Saguenay Terminals*.

Supposons maintenant que le tarif des marchandises de la *Canadian Pacific Steamships* soit de \$12 la tonne, nous obtenons ainsi un prix combiné de \$12 plus \$8, soit \$20. L'expéditeur, qui paie actuellement \$22, trouvera certainement que la taxe convenue offerte pour le transport sur terre est très avantageuse mais voudra continuer à se servir de la *Saguenay Terminals Limited*, puisque cette compagnie ne lui compte que \$10 la tonne pour le transport maritime. Je lui répondrai alors, toujours en ma qualité d'agent du Pacifique-Canadien, que je regrette mais s'il continue à se servir de la *Saguenay* nous ne pourrions pas lui accorder le prix de \$8 la tonne, qu'il devra payer le tarif normal de \$12. L'expéditeur, évidemment, accepte les conditions. Et qui va se plaindre? Certainement pas l'expéditeur puisque dorénavant il ne paiera que \$8 pour le transport sur terre de ses marchandises tandis que d'autres continueront peut-être à payer \$12. Et la *Saguenay Terminals* n'aura pas le droit de se plaindre puisque, en vertu de la Loi, elle n'est pas considérée comme une compagnie réglemентаire de voituriers. Ainsi la situation reste inchangée et des arrangements comme celui que je viens de citer comme exemple, sont faits pour favoriser la *Canadian Pacific Steamship Company*.

Les membres du Comité se rendent compte certainement qu'une telle situation est pleine de dangers. On s'en est bien rendu compte aux États-Unis où, il y a quelques années, la Commission du commerce entre États a ordonné que les transactions des chemins de fer et des compagnies de navigation soient complètement séparées. Autrement dit, aux États-Unis les compagnies de chemin de fer ne peuvent pas être les propriétaires et les exploitants de compagnies de navigation qui ont des services pour l'étranger, pour la bonne raison qu'ils auraient certainement tendance à favoriser leurs propres compagnies de navigation en établissant un tarif pour le transport par voie ferrée qui, en fin de compte, serait au détriment de tous les exportateurs.

#### M. Hosking:

D. Le ministre nous a assuré que si les chemins de fer font des transactions à taxe convenue c'est qu'ils n'y perdent pas; donc, s'ils transportent les marchandises en question à raison de \$8 la tonne, ils ne le font pas à perte.

—R. Je ne dis pas que la taxe que j'ai citée dans mon exemple leur ait valu une perte; il se peut que tout en réduisant leurs prix ils réalisent néanmoins un bénéfice, mais je maintiens que s'ils réduisent leurs prix pour le transport par voie ferrée, c'est uniquement pour avantager les compagnies de navigation qu'ils protègent, celles-ci se trouvant en meilleure position pour concurrencer les services de la *Saguenay Terminals Limited*.

D. Mais notre but principal à tous n'est-il pas de réduire autant que possible les prix appliqués pour le transport de marchandises d'un bout à l'autre du Canada, afin de favoriser notre commerce?—R. Très certainement; comme je le disais, c'est exactement cela que les chemins de fer avec leur façon de procéder sont en train d'empêcher. Ils réduisent leurs prix, certes, mais seulement à condition que les expéditeurs ne se servent que des compagnies qu'ils protègent.

D. Ne croyez-vous pas que si la compagnie des chemins de fer du Pacifique-Canadien est prête à faire des transactions en bloc qui permettent aux expéditeurs d'obtenir de meilleurs prix, ceci est à l'avantage de ceux qui

expédient des marchandises et de tout le pays en général?—R. Non, et si vous le permettez je vais vous expliquer pourquoi en me servant de l'exemple que je vous ai cité plus tôt...

D. Si les chemins de fer ne veulent pas accorder un rabais uniquement pour le transport par rail mais sont prêts à le faire pour un transport combiné, quel mal y a-t-il à cela?—R. Aucun, pourvu toutefois que tout en accordant cette réduction ils permettent également aux expéditeurs de profiter des prix favorables qu'offrent les concurrents de ces compagnies de navigation qu'ils favorisent.

D. Ce que je tente de faire ressortir, c'est que si les chemins de fer obtiennent une commande pour transporter des marchandises, mettons, à Halifax, ce sont bien eux qui vont l'effectuer. Donc, pourquoi n'offriraient-ils pas de le faire à un prix moins élevé afin que, s'il le désire, un expéditeur puisse s'entendre avec eux pour le transport complet de son envoi. Quel mal y a-t-il à cela?—R. Ce qu'il y a de mal c'est que ceci empêche l'expéditeur de faire un arrangement encore plus avantageux.

*M. Cavers:*

D. Votre compagnie ne peut pas effectuer des transports sur terre n'est-ce pas? Elle ne peut pas offrir de tels services et doit s'en tenir uniquement à ses services de navigation?—R. Oui, absolument.

D. Par conséquent, si un expéditeur veut prendre avantage d'une offre de transport combiné qui comprend le parcours sur terre et par voie de mer, mettons, parce que ceci lui est plus commode, pourquoi ne le ferait-il pas?—R. Qu'il le fasse, certainement, mais que les chemins de fer lui permettent de faire de tels arrangements combinés avec d'autres compagnies également, je veux dire avec des compagnies de navigation qui ont établi des prix encore plus bas que ceux des compagnies qu'ils favorisent.

Supposons qu'en ce moment vous faites des expéditions outre-mer par les services de la *Saguenay Terminals* au prix de \$10 la tonne et que vous payez \$10 également pour votre transport sur terre. Arrivent les chemins de fer qui, en tant que chemins de fer ne s'intéressent qu'au transport par rail, qui offrent de transporter vos marchandises à un prix plus bas que celui que vous avez payé jusqu'à présent, mettons, à \$2 de moins par tonne. Vous serez certainement satisfait de cette offre car vous vous direz qu'ainsi, avec les \$10 que vous payez à la *Saguenay Terminals* le transport de vos marchandises ne vous coûtera plus que \$18. Mais voilà que les chemins de fer vous disent que non, vous n'allez plus vous servir de la *Saguenay Terminals* qui vous compte \$10 la tonne mais de la *Canadian Pacific Steamships* dont le prix est \$12.

Le PRÉSIDENT: Je crois que MM. les membres du Comité ont bien compris.

*M. Carter:*

D. Si je ne me trompe pas, le cas que vous avez cité est simple hypothèse. Vous avez commencé par dire que vous ne saviez pas comment le tarif en question était réparti. Dans le cas où le prix serait de \$20, vous ne saviez pas si chacun en recevrait la moitié ou l'un \$12 et l'autre \$8.—R. Nous ne le savons pas parce que les chemins de fer ne publient pas ces chiffres.

D. Mais vous supposez que la répartition se fait dans la proportion de \$8 et \$12, \$8 pour le transport sur terre et \$12 pour le transport par voie de mer. Pourtant il se pourrait que ce soit juste le contraire n'est-ce pas?—R. Oui, évidemment.

D. Dans ce cas celui qui expédierait par la *Saguenay* n'aurait aucun avantage?—R. Je comprends très bien qu'il se pourrait que ce soit ainsi, mais en moi-même je suis convaincu du contraire.

D. Chacun peut être convaincu en soi-même, mais vous n'avez offert aucune preuve que ce que vous maintenez soit vraiment le cas. C'est une simple conjecture de votre part.—R. Mon seul moyen de vous convaincre, monsieur, c'est de vous rappeler la première rencontre que nous avons eue avec les chemins de fer au sujet des connaissements directs, quand ils ont dit aux expéditeurs que pour bénéficier de tels connaissements ils devaient se servir des compagnies faisant partie de la convention et non de la *Saguenay Terminals Limited*.

D. Mais qu'y a-t-il de mal à ça?—R. Il n'y a pas de mal à ce que les compagnies de navigation demandent des prix plus élevés si elles le désirent, mais je ne vois pas du tout que les chemins de fer soient justifiés à exiger que les expéditeurs qui veulent envoyer des marchandises en Angleterre se servent de vaisseaux appartenant à des compagnies qui demandent des prix plus élevés que la *Saguenay*.

D. Q'en savons-nous? Il n'y a aucune preuve que leurs prix soient plus élevés, que ceux des autres. D'ailleurs s'ils sont prêts à faire du transport combiné, il n'est que juste qu'ils en obtiennent le plus de bénéfice possible en transportant les marchandises d'un bout à l'autre du parcours. Vous n'avez rien dit qui puisse prouver qu'en faisant transporter ses marchandises par voie ferrée jusqu'à la côte et ensuite sur un bateau de la *Saguenay*, un expéditeur réalise une économie. Vous avez fondé votre argument sur la répartition supposée d'un prix établi pour un transport combiné. Or, nous ignorons totalement comment un tel prix est réparti.

M. CAMERON (*Nanaïmo*): Monsieur le président, à la place de tout débat ne pourrions-nous pas poser quelques questions au témoin?

L'hon. M. MARLER: Laissons-le terminer son exposé.

M. CAMERON (*Nanaïmo*): Qu'il le termine alors, et qu'il n'y ait plus d'interruptions.

Le TÉMOIN: Donc, au moyen des taxes convenues, les chemins de fer peuvent faire les mêmes distinctions contre les voituriers non assujétis à la régie qu'ils ont faite pour les connaissements directs. Autrement dit, les chemins de fer vont offrir aux expéditeurs de transporter leurs marchandises, mettons, de Winnipeg en Grande-Bretagne à tel ou tel prix mais, encore une fois, à condition qu'ils se servent des compagnies qui font partie de la Convention, y compris la *Canadian Pacific Steamships*.

Ainsi, les chemins de fer vont encore favoriser une ou plusieurs compagnies au détriment de la *Saguenay Terminals*, comme dans le cas présent, ou de la *Irish Shipping Limited*. Or, nous maintenons que les chemins de fer n'ont pas le droit de favoriser une ou plusieurs compagnies de navigation plutôt que d'autres et que les expéditeurs devraient être libres de faire effectuer leur transport océanique par qui bon leur semble.

Ils sont bien obligés de se servir des chemins de fer pour leur transport sur terre et devraient donc pouvoir bénéficier d'une taxe convenue pour tout leur transport de marchandises jusqu'au littoral sans pour cela être obligés d'utiliser les services d'une compagnie de navigation déterminée. Qu'on laisse aux expéditeurs la possibilité de chercher la bonne affaire en matière de transport océanique.

Au Canada à l'heure actuelle la même situation existe pour les expéditions destinées à Terre-Neuve. Les chemins de fer ont publié un tarif pour transport direct du Canada à Terre-Neuve mais ils avertissent en même temps les expéditeurs que ces prix ne sont applicables que s'ils se servent des compagnies de navigation indiquées dans ledit tarif; s'ils se servent d'autres compagnies ils ne peuvent pas bénéficier du tarif. De cette façon les chemins de fer sont

en train d'empêcher la *Constantine Line* de participer au transport de marchandises de Montréal à Terre-Neuve malgré que cette compagnie soit très probablement prête à faire un prix qui, combiné avec celui du transport sur terre, donnerait un prix global de transport inférieur au tarif pour transport direct des chemins de fer. Nous nous permettons de soumettre qu'il y aurait lieu de remédier à cet état de choses ce qui ne peut être fait qu'en modifiant l'article 32 de ce bill.

J'ai apporté avec moi quelques exemplaires de la modification que je propose.

M. GREEN: Pourrait-on les voir?

Le TÉMOIN: Elle est ainsi conçue:

Immédiatement après le paragraphe (12) de l'article 32 ajouter le paragraphe suivant:

(13) La Commission peut interdire une taxe convenue, a) qui s'applique en partie à un transport par voie d'eau à l'égard duquel la Partie II de la Loi sur les transports n'est pas en vigueur; ou

Quel est l'objet de cette disposition? D'empêcher qu'une taxe convenue soit établie grâce au système adopté pour le tarif pour transport direct. Nous maintenons qu'en principe les chemins de fer ne devraient pas, sous prétexte d'offrir des taxes convenues, établir un tarif pour transport direct ni proposer d'un tel tarif pour un transport dont la partie qui doit se faire par voie d'eau n'est pas régie dans la Loi sur les transports.

Nous reconnaissons aux chemins de fer le droit d'établir un prix pour transport direct et une taxe convenue, mettons, pour un transport de marchandises qui, partant d'un endroit à l'intérieur du pays, comprend une traversée par voie d'eau ou par voie de mer, à partir des Grands lacs, mettons, mais pas plus bas que la pointe ouest de l'île d'Orléans qui est une région réglementée. Nous comprenons très bien que les chemins de fer aient le droit de ce faire mais on ne devrait pas leur permettre d'établir un tarif pour transport direct qui comprend, par exemple, la traversée par mer d'un port situé à l'est du Canada à un port étranger. Si néanmoins ils le font, la Commission, dans le cas où nous nous adresserions à elle, devrait pouvoir interdire la taxe convenue en question. Je ne crois pas que la mesure ait eu l'intention de permettre de telles taxes convenues.

Les chemins de fer vont peut-être nous assurer qu'ils n'ont aucune intention d'établir ces taxes convenues mais, étant donné les rencontres que nous avons eues avec eux dans le passé, nous nous sentirions bien plus rassurés si cette disposition figure dans la Loi.

L'alinéa b) de la modification que je propose est ainsi conçu:

b) qui crée une disparité injuste envers toute personne qui se charge de tel transport par eau.

Quel est l'objet de cette disposition? D'empêcher que les chemins de fer établissent, sur la base d'un prix net, mettons, pour un transport de Winnipeg à Halifax, une taxe convenue, non pas pour affronter la concurrence ou pour des raisons de compensation, mais uniquement pour favoriser une compagnie déterminée au détriment de voiturier qui n'est pas régi selon la loi. C'est comme dans l'exemple que je vous ai donné où les chemins de fer offrent à un expéditeur de transporter toutes ses marchandises au prix de \$8 au lieu du prix normal, à condition toutefois que ses marchandises destinées à l'exportation soient envoyées par l'une ou l'autre des compagnies qui font partie de la Convention.

Je conviens, messieurs, que cette modification permettrait à la *Saguenay Terminals Limited* de demander la suppression d'une taxe convenue que les chemins de fer pourraient établir pour concurrencer son transport intercôtier,

sans passer par le ministre. Je soumetts toutefois que pour le moment vous acceptiez ma proposition comme prémisse, c'est-à-dire que selon les principes économiques en matière de transport, si les chemins de fer établissaient une taxe convenue pour le transport de marchandises des côtes de l'Est à celles de l'Ouest, ou vice versa, et qu'elle soit inférieure ou fasse concurrence aux prix de la *Saguenay* pour le genre de marchandises en question, cette taxe ne pourrait nullement être compensatoire.

Laissez-moi vous raconter en quelques mots l'histoire de ce service entre les littoraux et comment il s'est développé. Il y a environ cinq ou six ans une compagnie, la *Monsen Clarke Company* a inauguré un tel service qu'elle a ensuite développé. Lorsque le service a atteint son plein rendement, les chemins de fer sont entrés en jeu avec des tarifs plus avantageux que ceux de la compagnie qui, en fin de compte, a dû fermer ses portes et cesser le dit service; sur ce, les chemins de fer ont haussé leurs prix. Quoique je ne puisse pas vous le prouver, messieurs, il me semble bien que si les chemins de fer ont ainsi augmenté leurs tarifs c'est qu'auparavant ils opéraient à perte. Il y a beaucoup de chances que par suite de cette augmentation ce commerce a cessé entièrement.

M. GREEN: Sur quelle route s'effectuait ce service?

Le TÉMOIN: Les bateaux qui effectuaient ce service naviguaient entre les ports de l'Ouest et de l'Est et vice versa, en passant par le canal Panama. Il y a environ cinq ans, je crois que c'était en 1951, la *Saguenay Terminals Limited* a inauguré un service similaire et a ranimé ce commerce, mais si les chemins de fer se mettent à offrir ou à négocier des taxes convenues pour les plus importantes marchandises transportées par ce service, il devra évidemment, être supprimé; et la même chose se reproduira, les chemins de fer augmenteront ensuite leurs prix et ce commerce déperira de nouveau. Je ne veux pas dire que ceci s'applique à toutes les marchandises transportées par ce service mais ce serait le cas pour un bon nombre de marchandises importantes.

M. MURPHY (*Lambton-Ouest*): Monsieur le président, le témoin pourrait-il s'expliquer davantage... je ne comprends pas très bien ce qu'il vient de dire. Est-ce que les prix ont été majorés après la disparition de l'ancienne compagnie et l'inauguration du nouveau service?

Le TÉMOIN: Depuis l'inauguration de ce service par la *Saguenay Terminals Limited* les chemins de fer ont, à vrai dire, diminué leurs taux pour certaines marchandises; ils ont publié des tarifs avantageux et ont ainsi regagné une partie de ces affaires. Je ne voudrais pas affirmer une chose dont je ne suis pas sûr, et pour bien faire je devrais d'abord consulter mes clients... mais je ne crois pas que les chemins de fer aient offert des prix plus avantageux pour toutes les marchandises transportées par ce service, étant donné qu'il fonctionne toujours et est établi comme service régulier. J'admets que si les chemins de fer offraient ou négociaient des taxes convenues pour les marchandises transportées par ce service, la *Saguenay Terminals Limited* ne pourrait pas prétendre qu'ils agissent à son détriment parce que ces taxes lui font concurrence; ce ne serait pas une raison de combattre les taxes convenues car, en ce qui concerne les chemins de fer, c'est simplement une bonne manière de faire des affaires. La *Saguenay Terminals Limited* ne serait pas justifiée à dire que, parce qu'il est inférieur au sien, le prix ou la taxe convenue est injuste et lui fait perdre des affaires. Mais par contre, messieurs, je soumetts que la compagnie serait justifiée de dire que ladite taxe convenue est injuste parce qu'elle n'est pas simplement compensatoire, que les chemins de fer perdent de l'argent sur ce transport et ne devraient, par conséquent, pas avoir le droit d'établir une telle taxe convenue pour l'évincer, elle. Or, la *Saguenay Terminals* pourrait-elle formuler une telle plainte si l'amendement

en question n'est pas apporté à la loi? Elle ne le pourrait pas étant donné que selon les dispositions de l'article 33 elle n'est pas une compagnie de voiturage réglementaire. Et l'on ne peut pas s'attendre, messieurs, à ce que l'expéditeur ou les expéditeurs qui bénéficient d'une telle taxe convenue qui, comme je l'ai dit, est inférieure au prix offert par la *Saguenay* s'en plaignent au ministre. Je crois, messieurs, que vous pouvez vous rendre compte de l'ironie de la situation. Il est certain que les expéditeurs ne vont pas non plus se plaindre au ministre que la taxe n'est pas compensatoire et que les chemins de fer devraient leur demander plus; ceci est inconcevable. De sorte que personne ne se plaindra de la taxe. Si l'on n'accorde pas aux camionneurs le droit de protester, je vous assure que je les plains, car il est certain que jamais un expéditeur n'ira demander au ministre qu'une taxe convenue soit annulée parce qu'elle ne rapporte pas assez aux chemins de fer ou qu'elle n'est pas compensatoire.

M. McIVOR: Ne croyez-vous pas que lorsque les chemins de fer transportent des marchandises...

M. NICHOLSON: Est-ce que le moment est venu de poser des questions? Le témoin a-t-il terminé?

Le PRÉSIDENT: Je crois que oui.

Le TÉMOIN: J'ai encore une chose à dire. Je conviens, messieurs,—parlant au nom de la *Saguenay Terminals* et de la *Irish Shipping*,—que nous n'avons pas comparu devant la commission royale présidée par M. Turgeon. Aucun exposé n'a été présenté à ce sujet, je veux dire au sujet des méthodes employées par les chemins de fer pour favoriser certaines compagnies de navigation au détriment d'autres car, jusqu'à l'innovation renversante du connaissance direct en 1953, nous ne nous attendions pas à ce qu'ils aient recours à de telles pratiques; ils n'avaient pas agi ainsi par le passé. Je crois bien que, sauf le respect que je lui dois, M. le juge Turgeon, malgré toute sa sagesse et sa prévoyance, n'a pas envisagé que les chemins de fer pourraient avoir recours à de telles méthodes.

Pour terminer, monsieur le président, permettez-moi d'adresser quelques mots au ministre. Vous vous souviendrez certainement, monsieur le ministre, qu'avant que vous n'entriez en fonctions, le gouvernement a permis aux armateurs canadiens de transférer sous pavillon britannique leurs vaisseaux immatriculés au Canada afin que leurs frais d'exploitation soient moins élevés et qu'ils puissent ainsi entrer en concurrence avec les compagnies de navigation britanniques et autres. Or, il me semble que vous vous trouveriez dans une situation peu enviable si maintenant vous donniez néanmoins votre appui aux chemins de fer qui par leurs agissements empêchent les compagnies canadiennes telles que la *Saguenay* de faire concurrence aux compagnies britanniques pour le commerce avec le Royaume-Uni. Car c'est bien ce qu'ils sont en train de faire, indirectement si vous voulez, en obligeant les expéditeurs de se servir de bateaux appartenant aux compagnies britanniques qui font partie de la Convention.

M. HOSKING: Est-ce que cette séance ne pourrait pas se poursuivre dans la salle 497 ou dans une autre salle plus petite où l'on entendrait mieux?

Le PRÉSIDENT: Non, il n'y a pas d'autre salle qui convienne.

M. NICHOLSON: Ne pourriez-vous pas vous rendre à cette demande? D'après ce que je comprends, notre Comité est le seul à siéger en ce moment.

Le PRÉSIDENT: Le secrétaire me fait savoir qu'il n'y a pas d'autre salle assez grande pour ce nombre de personnes.

Nous allons suspendre la séance maintenant, pour nous réunir de nouveau à deux heures et demie dans cette même salle.

## APRÈS-MIDI

Le 29 juin 1955,  
deux heures et demie.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous sommes en nombre. Y a-t-il des membres du Comité qui veulent poser des questions à M. Brisset?

M. Jean Brisset, C.R., représentant la *Irish Shpping Limited*, est rappelé:

M. Cameron (Nanaïmo):

D. D'après ce que je comprends, monsieur Brisset, vos clients ne sont pas membres de la Convention pour la marine marchande de l'Atlantique Nord?—R. Non. Ils en ont fait la demande mais ont été refusés. J'ajouterais, incidemment, qu'une semblable demande d'admission à une convention a déjà été présentée aux États-Unis; dans ce pays la loi exige que de telles demandes soient acceptées. En ce qui concerne la *Saguenay Terminals*, cette compagnie ne fait pas partie de la Convention parce qu'elle préfère rester indépendante.

D. Vous n'avez pas demandé d'être admis à la Convention?—R. Vous voulez dire la *Saguenay Terminals*?

D. Oui.—R. Non, cette compagnie a préféré rester indépendante?

D. Cette compagnie serait-elle admissible si elle en faisait la demande?—R. Je ne connais pas trop bien les règlements de la Convention, mais je crois que l'admission d'un nouveau membre est assujétie sinon au vote unanime de tous les membres du moins à une majorité des voix.

D. Les membres de la convention ont sans doute un barème de taux?—

R. Oui. Leur but principal est d'établir et de maintenir des taxes pour chaque catégorie de marchandises indiquée dans leur tarif; soit dit en passant, ce tarif n'est pas rendu public.

D. Ou sont immatriculés les vaisseaux de la *Saguenay Terminals*?—

R. Douze de ses navires, qui auparavant étaient immatriculés au Canada, ont, en vertu d'un accord entre les deux gouvernements, été transférés à l'immatriculation britannique afin que, selon les termes et conditions établis par le gouvernement canadien il soit possible de les exploiter à meilleur compte; ceci permettait à la compagnie de faire concurrence aux compagnies de navigation britanniques et autres. La *Saguenay Terminals* met également en service un certain nombre de vaisseaux qui sont immatriculés dans d'autres pays. Vous reconnaîtrez certainement,—je fais cette remarque pour mon compte,—que pour acheter, mettons, 50 ou 60 navires, il faut engager un capital considérable et je crois que depuis qu'elle a acheté du gouvernement six ou sept bateaux après la guerre, la *Saguenay* depuis neuf ou dix ans a petit à petit augmenté sa flotte.

D. Vous nous avez dit plus tôt que votre compagnie aurait pu offrir aux expéditeurs un prix plus avantageux que celui des compagnies qui font partie de la convention de l'Atlantique Nord. Voulez-vous nous expliquer comment elle pourrait le faire; comment sa façon de travailler, ses mesures de sécurité, et coetera, se comparent-elles à celles des compagnies qui font partie de la dite convention?—R. Je n'ai pas qualité pour répondre à cette question, monsieur, mais un représentant de la *Saguenay Terminals Limited* est ici.

L'hon. M. MARLER: Il me semble que cette question est en dehors du sujet des taxes convenues. Ne pourrions-nous pas convenir que les compagnies qui ne font pas partie de la convention peuvent effectivement offrir des prix plus bas que celles qui en sont membres et revenir à l'effet que ceci peut avoir sur les taxes convenues?

M. CAMERON (*Nanaïmo*): La compagnie prétend que les taxes convenues dont il est question ont été appliquées également dans le cas d'un contrat de transport sur l'Atlantique.

L'hon. M. MARLER: Je n'ai pas l'impression que pareille chose ait été suggérée. Je crois comprendre d'après les témoignages que ce que ces messieurs craignent c'est que des taxes convenues pourraient être appliquées de la sorte si elles sont régies par le bill 449.

M. Cameron (*Nanaïmo*):

D. Si j'ai bien compris M. Brisset, c'est effectivement ce qui est arrivé.—R. Ce que j'ai dit, c'est qu'avec leur système de tarifs pour transport direct, les chemins de fer ont usé d'un faux-fuyant pour atteindre le même but qu'avant, c'est-à-dire de contraindre les expéditeurs à se servir des compagnies de navigation qui font partie de la Convention. Pour ce faire, ils ont publié un tarif pour transport direct qui ne s'applique qu'aux expéditeurs qui utilisent les services des compagnies citées dans ce tarif, lesquelles font toutes partie de la convention.

L'hon. M. MARLER: Mais ceci n'a rien à voir avec les taxes convenues?

Le TÉMOIN: J'en arrive là dans un instant. Lorsqu'un expéditeur veut prendre avantage du tarif pour transport direct, il doit se rendre au bureau d'une des compagnies qui font partie de la convention, où on lui demande s'il est membre de la convention et s'il a signé l'engagement réglementaire. S'il répond que non, on lui dit qu'il ne pourra bénéficier du tarif pour transport direct que s'il signe ledit engagement; et évidemment, il signe. Or, pour résumer le texte de cet engagement, dont j'ai apporté un modèle avec moi, il y est dit que l'expéditeur s'engage à faire transporter à l'avenir non seulement ces marchandises auxquelles s'applique le tarif pour transport direct, mais toutes les autres, par des vaisseaux appartenant aux compagnies qui sont membres de la convention et aux taux établis par la convention. Il y est également indiqué que si, après avoir signé ledit engagement l'expéditeur s'arrange autrement, des sanctions seront prises contre lui. Je vais vous lire cette clause:

Le commerçant ou l'expéditeur devra payer au voiturier des dommages de liquidation égalant deux fois le montant qui aurait été payable en vertu de cet engagement pour le transport faisant l'objet de l'infraction.

Autrement dit, pour bénéficier du tarif pour transport direct un expéditeur doit maintenant devenir membre de la convention ou signer l'engagement réglementaire; il est contraint d'expédier toutes ses marchandises par des compagnies de navigation qui font partie de la convention et de ne plus se servir de compagnies indépendantes, telle la *Saguenay Terminals Limited*. Et ce même système pourrait également être appliqué pour les taxes convenues; voilà ce que nous craignons.

L'hon. M. Marler:

D. Pourtant, monsieur Brisset, ce n'est pas un fait certain que cela ait été fait en vertu des dispositions actuelles relatives aux taxes convenues, n'est-ce pas?—R. D'après ce que je comprends...

D. Ne pouvez-vous pas répondre simplement "oui" ou "non"?—R. Cela a été fait au moyen du tarif pour transport direct.

D. Mais pour les taxes convenues?—R. Non.

M. Cameron:

D. Une question encore. Est-ce que, à votre connaissance, il y a eu des cas où un expéditeur s'est vu refuser une taxe convenue pour le transport de marchandises vers un port de l'Atlantique, parce qu'il ne voulait pas se servir de

vaisseaux appartenant à des compagnies faisant partie de la convention pour la traversée de l'Atlantique?—R. Oui. Là où un expéditeur a refusé de signer l'engagement il ne lui a pas été permis de bénéficier du tarif pour transport direct.

D. Dans ce cas il n'y a aucun doute que la question des taxes convenues est étroitement liées à l'affaire.

L'hon. M. MARLER: Il me semble que tout à fait sans le vouloir le témoin est en train d'induire le Comité en erreur. Il parle, en effet, de tarifs publiés par les chemins de fer qui, paraît-il, comportent certaines conditions, dont il nous a donné les lignes générales, auxquelles les expéditeurs doivent se soumettre. Il ne s'agit pas ici de taxes convenues au sens de la Loi sur les transports, mais simplement de transactions effectuées par les voituriers en vertu de la Loi sur les chemins de fer. Or, d'après ce que M. Coyne et M. Brisset ont dit ce matin, j'ai compris que la *Irish Shipping Company* et la *Saguenay Terminals* ont comparu devant la Commission des transports au sujet de ces tarifs mais non au sujet des taxes convenues, aucune taxe convenue n'ayant été établie en vertu de la Loi sur les transports. Il me semble que ce dont M. Brisset se plaint, c'est qu'en vertu de la législation que nous étudions à présent une situation semblable pourrait se présenter. Nous devrions nous en tenir à la question des taxes convenues; les témoins ont amplement expliqué leur revendication et je ne vois pas du tout qu'il soit nécessaire de passer en revue toute la question du transport sur l'Atlantique Nord.

M. CAMERON: Sauf votre respect, monsieur le ministre, je ne suis pas d'accord, car je trouve que nous devrions savoir quelle sera la conséquence d'une loi que nous allons mettre en vigueur. Par conséquent je tiens à savoir si les compagnies de chemins de fer National-Canadien et Pacifique-Canadien vont se servir de cette loi d'après un plan général concerté pour s'attirer toute l'expédition des marchandises sur l'Atlantique.

L'hon. M. MARLER: Votre question est très juste, monsieur Cameron.

M. CAMERON: C'est pourquoi j'interrogeais là-dessus, M. Brisset.

Maintenant, monsieur Brisset, vous avez parlé également de la permanence du service. Vous nous avez dit que dans le cas d'une certaine compagnie les chemins de fer avaient réduit leurs prix jusqu'à ce que cette compagnie se soit retirée des affaires et qu'ensuite ils les ont relevés. Pouvez-vous nous dire exactement quand cette majoration a eu lieu, était-ce immédiatement après que la compagnie eut fermé ses portes ou un peu plus tard; autrement dit, à quel moment les chemins de fer ont-ils ramené leurs taux au niveau préalable. Y a-t-il des preuves concluantes que c'était dans le but d'éliminer cette compagnie que les chemins de fer ont baissé leurs prix à ce moment-là?

Le TÉMOIN: Je n'ai pas avec moi de données précises quant aux dates et je ne puis vous donner qu'une réponse approximative. D'après mes renseignements, les chemins de fer ont révisé leurs prix quelque temps après que la *Inter-Coastal Line* eut établi son service et les ont augmentés de nouveau dès que la compagnie eut cessé d'exister, ou presque.

M. CAMERON: Merci, monsieur.

M. Hosking:

D. Je voudrais aussi poser une question à M. Brisset. N'êtes-vous pas d'avis que ce bill a pour objet de sauvegarder les intérêts des contribuables canadiens, de protéger celui qui exporte des marchandises et l'économie du pays en général? N'est-ce pas là l'intention de ce bill?—R. Telle est certainement l'intention du bill, monsieur, mais je soumets qu'il devrait contenir des dispositions qui empêcheront que cette intention reste lettre morte ou que le but visé par la Loi ne soit pas atteint parce que les chemins de fer, par leurs pratiques, favorisant certaines compagnies de navigation au détriment d'autres et, en général, au détriment de tous les exportateurs canadiens.

D. La compagnie que vous représentez n'est pas membre de la Convention de la marine marchande de l'Atlantique-Nord, n'est-ce pas?—R. Non, elle ne l'est pas.

D. Serait-ce, par hasard, parce qu'elle transporte de la bauxite pour une certaine compagnie du Saguenay et serait par conséquent prête à offrir des prix plus bas que les autres compagnies afin d'obtenir des cargaisons pour le voyage de retour, que la Convention de l'Atlantique Nord n'en voudrait pas comme membre?

M. GREEN: Et que fait-on des intérêts du consommateur dans ce cas?

M. HOSKING: Je cherche simplement à savoir comment la compagnie opère. Nous parlerons plus tard des intérêts du consommateur.

Le TÉMOIN: La compagnie ne veut pas devenir membre de la convention; elle veut être libre d'établir elle-même ses prix.

*M. Hosking:*

D. En tout cas, elle veut faire ce qui lui convient?—R. De la manière qui lui convient.

D. Oui, mais voilà. Le peuple canadien a construit des lignes de chemin de fer à travers le pays, ce qui, d'ailleurs, était une des conditions de l'entente selon laquelle notre pays a été constitué, et par conséquent il faut que les intérêts du public soient protégés. Or, si ces chemins de fer, qui ont été construits aux frais des contribuables, transportent, mettons du blé venant de Winnipeg, et que, dans l'intérêt des expéditeurs deux compagnies de chemins de fer et deux compagnies annexes de navigation sont maintenues, n'est-ce pas logique que ces chemins de fer, qui travaillent pour le bien du pays, aient le droit d'offrir de transporter ce blé à bon compte pourvu que l'expéditeur se serve également de leurs vaisseaux pour la traversée de l'Atlantique? Quel mal y a-t-il à cela et pourquoi une compagnie qui ne fait qu'apporter de la bauxite à son industrie et qui n'a pas été admise à la Convention de la marine marchande, devrait-elle s'en plaindre?—R. Il y a un point en particulier sur lequel je ne suis pas d'accord. Quand vous parlez de transport de céréales, vous voulez dire sans doute celui qui se fait du Canada en Europe? Or, les compagnies membres de la Convention qui s'occupent de ce transport sont des compagnies britanniques et je ne vois pas très bien pourquoi vous voudriez que les chemins de fer les favorisent plutôt que des compagnies canadiennes.

D. Si j'ai parlé de blé, c'est uniquement à titre d'exemple. Le point que je cherche surtout à marquer, c'est que les compagnies de navigation du National-Canadien et du Pacifique-Canadien, qui appartiennent aux chemins de fer et aux contribuables de ce pays, doivent bien faire tout ce qu'ils peuvent pour gagner le plus d'argent possible. N'est-il pas juste, après tout, que ce service supplémentaire soit exploité de façon à aider les contribuables à payer ces frais, car, n'oublions pas, les expéditeurs ont toujours deux compagnies à leur disposition?

M. HAHN: A part les compagnies du National-Canadien et du Pacifique-Canadien, y a-t-il d'autres compagnies de navigation qui sont membres de cette convention?

Le TÉMOIN: Mais certainement, il y a un bon nombre de compagnies britanniques; il y a environ 20 autres compagnies.

*M. Carrick:*

D. Puis-je poser une ou deux questions? Le témoin se rend sans doute compte qu'il a soulevé une question que ce Comité n'a pas le temps d'étudier en détail, et je me demande pourquoi il ne l'a pas soumise à la Commission Turgeon? Cette commission a été constituée le 20 mai 1954; d'après M. Coyne,

c'est en 1952 que cette distinction contre la compagnie en matière de connaissements directs s'est présentée pour la première fois. S'il en est ainsi, n'auriez-vous pas eu amplement le temps de préparer votre mémoire et de soumettre votre cas à la Commission Turgeon?—R. Non, monsieur. C'est à partir du mois de décembre 1953 que la *Saguenay Terminals Limited*, qui venait d'annoncer qu'elle inaugurerait un service pour le Royaume-Uni qui commencerait à fonctionner le 1<sup>er</sup> janvier 1954 s'est vu refuser les privilèges du connaissement direct. Comme vous pouvez vous rendre compte, le délai était bien calculé et, d'ailleurs, à ce moment-là nous ne soupçonnions pas les difficultés qui allaient surgir au cours des dix-huit mois à venir, difficultés que nous avons soumises à la Commission des transports.

D. Oui, mais cela a eu lieu en 1953 et la Commission n'a été constituée qu'en mai 1954, ce qui aurait dû vous laisser amplement le temps de vous rendre compte de l'effet de ces mesures. Quant aux taxes convenues, elles ne devaient pas vous être étrangères puisqu'elles existent depuis 1938.—R. Mais auparavant les chemins de fer n'avaient jamais usé de telles tactiques; d'ailleurs, je peux vous expliquer comment les choses se sont passées. Avant la guerre, en 1938, le Canada n'avait pas de marine marchande pour le commerce avec l'étranger, de sorte que toutes les expéditions de marchandises pour le Royaume-Uni ou du moins la majeure partie de celles effectuées par des exportateurs canadiens, se faisaient par des bateaux britanniques. Puis vint la guerre, et le Canada a commencé de construire une flotte.

Pendant la guerre les flottes de chaque pays ont étéquisitionnées par leur gouvernement respectif, des taux ont été établis et la concurrence a disparu. Mais après la guerre, en 1945, des vaisseaux ayant été coulés par l'ennemi, il y avait plus de cargaisons que de navires pour les transporter.

Ainsi toutes les compagnies de navigation avaient autant de cargaisons qu'elles pouvaient en prendre et chacun y trouvait sa part. Ceci dura des années, jusqu'en 1950 quand, je crois, une légère baisse a commencé à se faire sentir, parce que les vaisseaux perdus pendant la guerre commençaient petit à petit à être remplacés.

Ensuite il y a eu la guerre de Corée et de nouveau la quantité de marchandises à transporter a augmenté; tout le monde faisait des affaires et les vaisseaux travaillaient à plein rendement. Si je ne me trompe, ce n'est qu'en 1953 que les affaires ont baissé de nouveau.

Jusqu'en 1953 la *Saguenay Terminals* n'a eu aucune difficulté avec les chemins de fer. Elle obtenait ses connaissements directs et on ne l'empêchait pas, au moyen de tarifs pour transport direct ou d'autres méthodes, de faire concurrence, à conditions égales, aux autres compagnies. Ce n'est qu'après que les ennuis ont commencé.

D. M. Coyne a dit que votre compagnie se refusait à devenir membre de la convention parce qu'elle pensait que ce serait contraire à la Loi relative aux enquêtes sur les coalitions. Est-ce que, en vertu de cette Loi, on a demandé au directeur qu'une enquête soit faite sur le fonctionnement de la convention?—R. Je ferais peut-être bien de rectifier ce qu'il a dit. Nous ne pensions pas du tout qu'en devenant membre de la Convention la compagnie agirait à l'encontre de la loi sur les coalitions, mais qu'elle enfreindrait peut-être cette loi si elle se mettait d'accord avec toutes les autres compagnies de navigation pour appliquer les mêmes taux.

D. Par toutes les autres compagnies, vous voulez dire celles qui font partie de la Convention sans doute?—R. Oui, monsieur.

D. N'avez-vous jamais demandé qu'une enquête soit faite sur le fonctionnement de cette organisation dans la mesure où elle fixe des prix déterminés?—R. Il y a là un point discutable car, à mon avis, il se pourrait que, du moment qu'elles n'obligent pas les compagnies en dehors de la Convention d'appliquer les mêmes prix, celles qui en font partie n'enfreignent pas la loi

sur les coalitions du fait qu'elles établissent des prix déterminés. Si, d'une part, on permet aux compagnies qui font partie de la Convention d'établir des taxes déterminées et, d'autre part, aux compagnies indépendantes d'établir les prix qu'elles désirent, il se peut que la Convention n'agisse pas à l'encontre de la loi, étant donné qu'il y a concurrence entre les deux groupes. Or, si les chemins de fer avaient réussi à nous faire appliquer les mêmes prix que ceux établis par la convention toute concurrence aurait cessé et c'est ce que nous voulions éviter. Nous nous sommes dits que si nous devenions membres de la convention il n'y aurait plus de concurrence et qu'alors nous enfreindrions peut-être la loi sur les coalitions. C'est ce que nous ne voulons pas faire; nous tenons à rester indépendants et à concurrencer par nos prix les compagnies qui sont membres de la Convention. Nous voulons être entièrement libres d'établir nos prix comme nous l'entendons.

D. Je crois, qu'en ce qui concerne la *Saguenay Terminals*, l'affaire se résume à ceci: vous n'avez pas voulu faire partie de la convention parce que vous estimiez que vous pourriez transporter des cargaisons à meilleur prix que les compagnies membres de la convention, autrement dit que vous étiez entrés dans une lutte économique contre ces compagnies et contre les chemins de fer.—R. C'est exact.

D. Donc, en somme vous vous plaignez des conséquences d'être entrés dans cette lutte?—R. Non. Nous faisons actuellement concurrence aux compagnies membres de la convention; c'est une concurrence dans le vrai sens du mot et nous ne nous en plaignons pas. Ce qui nous fait protester, c'est que les chemins de fer essaient de mettre fin à cette concurrence, et nous ne voyons pas du tout pourquoi ils se permettent d'exiger qu'il n'y ait plus de concurrence entre les compagnies de navigation.

Après tout cela ne les regarde pas; même s'il y a concurrence entre les compagnies de navigation pour le transport océanique, cela ne dérange pas le transport terrestre. En tant que chemins de fer, ils n'en souffrent nullement et ils pourront toujours obtenir le même prix, mettons, pour un transport de marchandises de Winnipeg à Halifax.

D. Si vous deveniez membres de la Convention, vous seriez dans la même position que ces autres compagnies qui en font partie?—R. En effet. Nous serions obligés d'appliquer les mêmes taux. D'autre part, les expéditeurs n'ayant plus la possibilité de se servir de compagnies autres que celles qui font partie de la Convention se trouveraient contraints d'accepter les taux établis par celle-ci. Il s'en suit que la convention, étant ainsi à même d'exercer une maîtrise absolue, pourrait établir un tarif à son gré; elle pourrait, si bon lui semble, doubler ses prix du jour au lendemain et les expéditeurs n'auraient aucun recours.

*M. Hosking:*

D. Mais est-ce que les chemins de fer ne font pas juste l'inverse de ce que fait votre compagnie? En apportant de la bauxite au Canada votre compagnie a toutes les cargaisons dont elle a besoin, mais elle en manque pour le voyage de retour de ses bateaux; donc tout transport qu'elle peut effectuer au retour ne lui coûte rien. Les vaisseaux de votre compagnie ont de pleins chargements pour le voyage de retour mais pour l'aller, votre compagnie se jette sur n'importe quelle affaire, à n'importe quel prix pourvu qu'elle obtienne un chargement quelconque. Pour les chemins de fer, par contre, c'est l'inverse qui se produit. Ils peuvent, selon cette législation, faire partir tous leurs bateaux chargés, mais pour le voyage de retour ils doivent prendre ce qui leur tombe sous la main. Je ne vois pas en quoi cela peut nuire au pays.—R. Je ne vous suis pas très bien, monsieur. Si les expéditeurs canadiens peuvent obtenir de la *Saguenay Terminals Limited* de meilleurs prix pour le

transport océanique, pourquoi donc les empêcher d'en profiter? Permettez-moi de vous donner un exemple en vous disant quelques mots au sujet du service pour les Antilles britanniques de la *Canadian National Steamships*. Pour ce service, à part la *Saguenay Terminals Limited*, la *Canadian National* est en concurrence avec des compagnies étrangères et autres; l'une d'elles est la compagnie Alcoa.

Or, la compagnie de chemins de fer du National-Canadien a accepté de demander aux expéditeurs canadiens les mêmes prix que ceux pratiqués par toutes les autres compagnies de la Convention. Et pourquoi ont-ils agi ainsi? Pourquoi la *Canadian National Steamships* ne ferait-elle pas concurrence aux compagnies étrangères, tout comme le fait la *Saguenay Terminals Limited*? Il se pourrait même que s'ils offraient des prix plus bas que ceux des compagnies de la Convention ils récolteraient plus d'affaires.

M. Cameron (Nanaïmo):

D. Vos vaisseaux rapportent-ils d'autres cargaisons que la bauxite?—  
R. Ils apportent d'autres marchandises de la Guyane anglaise mais leurs cargaisons consistent surtout en bauxite. Je ne connais pas le pourcentage des diverses cargaisons, mais je pourrais m'informer.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Nicholson?

M. CAMERON (Nanaïmo): Vous avez dit, monsieur Brisset, que votre compagnie voulait prendre part au transport de marchandises du Canada en Grande-Bretagne. Cherche-t-elle également à faire ce commerce dans le sens inverse?

Le TÉMOIN: Non, monsieur, parce que...

Le PRÉSIDENT: Répondez simplement "oui" ou "non", monsieur Brisset.

M. GREEN: Je proteste, monsieur le président. Le président de ce Comité n'a pas le droit d'adopter une telle attitude ni de dire à un témoin ce qu'il doit répondre.

Le PRÉSIDENT: Il peut tout de même bien répondre par un "oui" ou par un "non".

M. GREEN: Le témoin a été interrogé par différents membres du Comité et je compte lui poser des questions moi-même.

Le PRÉSIDENT: M. Nicholson a plusieurs fois essayé de poser une question mais d'autres membres ont pris son tour.

M. GREEN: Le témoin a fait preuve de beaucoup de patience et il a fait de son mieux pour répondre aux questions qui lui ont été posées. Ce n'est pas juste que vous l'interrompiez pour lui dire de répondre "oui" ou "non".

Le PRÉSIDENT: Vous avez envie de parler, alors allez-y.

M. GREEN: Après tout, nous sommes réunis ici pour remplir des fonctions judiciaires et nous n'avancerons pas si le président nous interrompt de telle façon.

Le PRÉSIDENT: Avouez que je ne vous interromps pas souvent.

M. GREEN: Je sais, mais vous êtes intervenu au mauvais moment.

Le TÉMOIN: Dois-je répondre à la question?

M. NICHOLSON: J'aimerais poser quelques questions à M. Brisset, monsieur le président. Est-ce que la compagnie des chemins de fer National-Canadien a des vaisseaux qui naviguent entre les côtes de l'est et le Royaume-Uni, ou est-ce que tous ces vaisseaux font le service des Antilles?

L'hon. M. MARLER: Ils font seulement le service des Antilles, monsieur.

M. Nicholson:

D. Voilà ce que je voulais établir, que le N.-C. depuis un nombre d'années n'a pas de vaisseaux qui desservent l'Europe. Je comprends très bien que le N.-C. devrait pouvoir offrir un prix spécial pour transporter des marchandises par voie ferrée et par bateau jusqu'aux Antilles, mais je ne vois pas pourquoi, lorsqu'elle fait un prix pour un transport de Saskatoon à Liverpool, cette compagnie insiste pour que ce chargement, mettons qu'il s'agisse de farine, traverse l'Atlantique sur le bateau d'une compagnie spécifiée du moment qu'elle, la N.-C. n'est pas à même de le faire. De même, il me semble que le P.-C. devrait être libre d'offrir un prix spécial si, toutefois, il est prêt à transporter les marchandises en question de leur point d'origine à, mettons, Liverpool ou Southampton. Mais je ne comprends vraiment pas pourquoi la compagnie des chemins de fer du National-Canadien ne veut transporter des marchandises de l'ouest du Canada jusqu'en Grande-Bretagne que si tout le voyage est effectué par des moyens de transport choisis par elle. Pouvez-vous nous dire s'il y a eu des cas où le N.-C. a effectivement refusé de transporter des chargements de l'ouest du Canada qui devaient partir sur des vaisseaux de votre compagnie?—R. Je crois que ce qui a été demandé c'est si des cas s'étaient présentés où la compagnie des chemins de fer du N.-C. avait refusé de transporter des chargements. . .

D. Si elle avait refusé de faire un prix minimum pour un transport, mettons, de Saskatoon à Liverpool, à moins que les marchandises ne traversent l'océan sur un vaisseau appartenant à une compagnie membre de la convention?—R. Mais certainement, la C.-N. a toujours travaillé la main dans la main avec la compagnie des chemins de fer du Pacifique-Canadien.

D. Et qu'en est-il de cette compagnie? A-t-elle permis que des chargements transportés sur ses voies traversent l'Atlantique sur des vaisseaux autres que les siens?—Vous voulez dire sur des bateaux appartenant à des compagnies qui ne sont pas membres de la convention?

D. Non, sur d'autres navires que les siens mais appartenant néanmoins aux compagnies de la Convention?—R. Ah, mais non! Ce que les chemins de fer veulent surtout c'est que les chargements soient transportés par les compagnies de la convention et non pas par des compagnies indépendantes; et ces compagnies de la convention comprennent celle du P.-C. et beaucoup de compagnies britanniques.

D. Ce que je cherche à savoir, c'est s'il y a des cargaisons d'origine canadienne qui traversent l'Atlantique sur des vaisseaux appartenant à des compagnies de la convention mais non au P.-C.? Si un chargement doit être transporté d'un bout à l'autre du parcours par ses services, je comprends parfaitement que le P.-C. fasse un prix spécial mais, si je comprends bien, ils accordent des prix spéciaux également pour le transport qui se fait sur des vaisseaux autres que les leurs?—R. Certainement, mais ils ne le font pas pour la *Saguenay Terminals Limited*.

D. N'avez-vous pas demandé au ministre de la Justice de faire faire une enquête en vertu de la Loi des enquêtes sur les coalitions? Si ce que vous dites est vrai, je suis d'avis que les pratiques dont vous avez parlé entravent le commerce et que, par conséquent, le ministère de la Justice devrait faire une enquête. Vous êtes-vous adressés à ce ministère?—R. Non, monsieur, mais nous nous sommes adressés à la Commission des transports qui a redressé la situation en avertissant les chemins de fer qu'ils n'avaient pas le droit d'agir ainsi. Mais nous craignons que si ces pratiques se continuent sous le couvert des taxes convenues nous n'aurons plus aucun recours, car en tant que voituriers non réglementés nous ne pourrions plus nous adresser directement à la Commission. Et c'est là le but de la modification que j'ai proposée ce matin: réserver aux voituriers qui ne sont pas réglementés le droit de s'adresser à la Commission des transports, comme ils l'ont fait jusqu'à présent, quand ils se trouvent en face de telles pratiques.

M. HAHN: Ne pourriez-vous pas, le cas échéant, vous adresser aux tribunaux et démontrer que ces pratiques entravent le commerce?

Le TÉMOIN: Il m'est difficile de répondre à cette question car je ne voudrais pas m'engager sans avoir étudié en détail la loi sur les coalitions, qui ne m'est pas trop familière.

M. NICHOLSON: Le dernier paragraphe du rapport publié à Ottawa le 28 avril 1955 se lit comme il suit: "Il sera émis une ordonnance déclarant que les compagnies des chemins de fer du Pacifique-Canadien et du National-Canadien et autres membres de l'Association des chemins de fer du Canada se sont abstenus de faire ce qui leur était demandé par l'ordonnance n° 84457". Vous êtes donc d'avis que si ce bill est adopté tel quel vous n'aurez aucune chance d'obtenir un redressement et aucun moyen d'amener la compagnie des chemins de fer du National-Canadien à se conformer à cette ordonnance?

Le TÉMOIN: Oui, les chemins de fer vont se dérober à cette ordonnance de la Commission au moyen de la taxe convenue comme je vous l'ai expliqué ce matin.

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

*M. Green:*

D. Monsieur Brisset, en vertu de la Loi qui est en vigueur actuellement pour les taxes convenues, les chemins de fer pourraient-ils établir une taxe convenue qui comprendrait en réalité non seulement le coût du transport par rail mais celui du transport maritime également?—R. Si j'ai bien compris, ce qui a été demandé préalablement c'est si les chemins de fer pourraient, en vertu de la Loi en vigueur, établir des taxes convenues qui embrasseraient et le transport terrestre et le transport océanique, c'est bien ça n'est-ce pas?

M. MURPHY (*Lambton-Ouest*): En effet, des taxes convenues qui engloberaient et le transport terrestre et le transport maritime.

M. GREEN: Oui.

Le TÉMOIN: Je ne crois pas, et je n'ai pas connaissance qu'ils l'aient fait. Ils ont toujours eu recours au système du tarif pour transport direct. Il n'est pas fait mention dans la disposition visant les taxes convenues de la Loi actuelle de transport terrestre et maritime combiné qui s'effectue autre part que dans les eaux visées par la Loi sur les transports.

*M. Green:*

D. Mais pourraient-ils y introduire une restriction comme celle que vous avez mentionnée selon laquelle les marchandises devraient partir sur un vaisseau déterminé?—R. C'est ce que nous craignons. Ils ne stipuleront peut-être pas le vaisseau qui doit être utilisé, mais ils insisteront sur ce que le transport doit être fait par une compagnie de navigation déterminée ou par une compagnie de la convention.

D. Supposons qu'en vertu de la loi actuelle, les chemins de fer établissent une taxe convenue en stipulant que les marchandises doivent être transportées par un vaisseau appartenant à une compagnie de la Convention, qu'est-ce qui vous autoriserait à présent à combattre cette taxe?—R. J'imagine que cette taxe devrait d'abord être approuvée par la Commission des transports.

D. C'est exact.—R. Et je crois bien que la Commission des transports, une fois saisie de la question, pourrait trouver "proprio motu" que les chemins de fer n'ont pas le droit de l'appliquer.

D. Je comprends. Dans ce cas, ce que vous craignez c'est qu'en vertu de la nouvelle loi, je veux dire quand ce bill sera adopté, une taxe convenue accompagnée d'une condition de cette sorte pourrait entrer en vigueur et il n'y aurait aucun moyen de la combattre. C'est de ceci surtout que vous vous plaignez, n'est-ce pas?—R. Oui, en effet.

D. Et vous demandez une disposition qui vous permettrait de combattre une taxe convenue qui comprend une telle condition?—R. Oui, et à notre avis cette disposition devrait être insérée à l'article 32. Nous devrions pouvoir nous éloigner de procédure prévue à l'article 33, d'autant plus que s'il nous arrivait de combattre une telle taxe il paraîtrait si clairement qu'elle est illégale qu'il n'y aurait plus lieu d'aller, après trois mois d'attente, d'abord chez le ministre et ensuite à la Commission, car, si je puis prendre une telle liberté, le ministre ne pourrait faire autrement que de nous permettre d'en saisir la Commission. Le ministre dorénavant, ne serait mêlé à l'affaire que pour la forme. Je ne vois vraiment pas comment il pourrait nous refuser la permission de soumettre notre cas à la Commission mais évidemment il faut d'abord avoir le droit de ce faire; c'est ce que l'article 33, tel qu'il est rédigé à présent, interdit aux voituriers.

D. Cela m'intéresse beaucoup que l'on puisse chercher à se servir d'un tel projet pour empêcher le transport de marchandises entre la côte de l'Est et la côte de l'Ouest. Comment pensez-vous que les chemins de fer pourraient se servir des nouvelles dispositions concernant les taxes convenues pour entraver ces transports?—R. En établissant une ou plusieurs taxes convenues qui ne seraient pas compensatoires. Cela serait fait uniquement dans le but d'éliminer une compagnie de navigation quelconque et les chemins de fer accepteraient de subir une perte pendant le temps qui s'écoulerait entre l'entrée en vigueur des taxes convenues et la cessation dudit service de navigation entre les littoraux.

D. Pouvez-vous nous donner d'autres renseignements au sujet de la *Clarke Steamship Line* et ce qu'il en est advenu. C'était bien la *Clarke Steamship Line*, n'est-ce pas?—R. Non, la première compagnie qui a inauguré un service entre les littoraux après la guerre, c'est-à-dire en 1950, s'appelait la *Monsen-Clarke Limited*. Je crois que ce service a duré un an.

D. Connaissez-vous les taux respectifs qui étaient appliqués lorsqu'il s'agissait d'évincer cette compagnie?—R. Non, on ne m'a pas fourni les renseignements qu'il faudrait pour répondre à cette question et donner des statistiques. Je puis seulement parler de cet incident de manière générale.

D. Est-ce qu'il y a quelqu'un ici qui pourrait vous fournir ces renseignements?—R. Permettrait-on que M. Baatz, le trésorier de la *Saguenay Terminals Limited*, réponde à cette question?

Le PRÉSIDENT: Mais oui.

M. WILLIAM BAATZ (trésorier de la *Saguenay Terminals Limited*): Je ne sais pas si nous pouvons affirmer exactement de quelle façon la *Monsen-Clarke* a été évincée, mais à mon avis c'est parce que, des taxes convenues ayant été appliquées, cela a eu pour effet de faire perdre des affaires à cette compagnie de sorte que ses revenus n'étaient plus suffisants pour lui permettre de se maintenir. Si les taux sont revenus à leur niveau normal après la disparition de la compagnie, je pense que s'est par suite de l'application automatique de la taxe convenue; une fois celle-ci épuisée, il n'y aura plus eu raison de la renouveler.

L'hon. M. MARLER: Est-ce de taxes convenues ou de prix concurrentiels que vous parlez?

M. BAATZ: D'après ce que je comprends, il s'agit de taxes convenues.

M. GREEN: C'est donc l'application de taxes convenues qui a évincé cette compagnie?

M. BAATZ: Je crois bien que oui; par l'application de taxes convenues pour le transport de certaines marchandises. Je n'irais pas jusqu'à affirmer que cela s'est fait de façon uniforme, mais je crois que s'est par une ligne de conduite qui a été suivie pendant une période de temps suffisante pour influencer les affaires et avoir des résultats décisifs.

L'hon. M. MARLER: Cela a eu lieu en quelle année?

M. BAATZ: En 1949.

Le TÉMOIN: Vers 1949 ou 1950.

M. BAATZ: C'est cela.

*M. Green:*

D. Est-ce que votre compagnie exploite actuellement un service entre les deux côtes du Canada?—R. Elle a un service entre les côtes de l'Est et de l'Ouest et un autre, pour les marchandises destinées à l'exportation, qui dessert les ports situés sur les côtes Ouest et Est de l'Amérique.

D. Est-ce que, pour ce commerce intercôtier, un arrangement semblable à celui dont vous avez parlé pourrait être fait pour comprendre dans un taux la taxe établie par les chemins de fer ainsi que celle établie par la convention? D'après ce que je comprends, la convention pour les transports maritimes vers l'est, qui existe entre le Royaume-Uni et le Canada, ne vise que les transports vers l'Europe, mais les chemins de fer pourraient-ils suivre le même procédé pour les transports qui se font d'un littoral à l'autre en passant par le canal du Panama?—R. Dans le cas de la *Monsen-Clarke*, ce que les chemins de fer ont fait pour concurrencer le service côtier de cette compagnie, ce fut de négocier avec les expéditeurs des taxes convenues uniquement pour la partie des transports qui se faisait par rail, mettons, par exemple, pour le parcours de Vancouver à Halifax. Or, ils peuvent porter atteinte au service entre les littoraux au moyen de taxes convenues en procédant de la façon suivante: mettons qu'un expéditeur de la Colombie-Britannique expédie des marchandises à Halifax et également à un endroit dans le Manitoba; les chemins de fer pourraient très bien lui proposer de transporter ses marchandises jusqu'au Manitoba à une taxe convenue très avantageuse, pourvu toutefois qu'il cesse dorénavant d'expédier celles de ses marchandises qui vont de Vancouver à Halifax par ledit service côtier. D'après ce que je vois la loi actuelle ne comprend aucune disposition qui pourrait les empêcher d'avoir recours à une telle tactique.

D. Ainsi les chemins de fer offrirait à l'expéditeur de transporter ses marchandises à un prix plus bas... R. En tous les cas pour celles qu'il doit expédier par rail.

D. ...pourvu qu'il accepte d'envoyer ses autres marchandises par rail plutôt que par le canal du Panama?—R. Exactement.

D. La taxe convenue serait accordée moyennant cette condition?—R. Oui. Il se pourrait qu'ils fassent un arrangement combiné pour embrasser les deux genres de transport.

D. Est-il permis de stipuler dans un contrat pour une taxe convenue que les marchandises doivent être transportées par une compagnie membre de la Convention?—R. Vous voulez dire en ce qui concerne le transport océanique?

D. Oui.—R. Certainement, et c'est pour cela que nous craignons que les chemins de fer vont proposer aux expéditeurs de transporter leurs marchandises à tel ou tel prix jusqu'au port d'embarcation, à condition toutefois qu'ils se servent ensuite uniquement de vaisseaux appartenant aux compagnies de la Convention.

D. On peut donc dire qu'une telle taxe convenue n'est pas libre d'entraves.—R. Elle est établie pour porter préjudice aux voituriers non-réglés et, en fin de compte, les expéditeurs peuvent également en souffrir. Il peut en effet, se trouver que le prix établi par les chemins de fer pour un transport combiné par rail et par voie de mer, ce dernier s'effectuant par des vaisseaux de compagnies membres de la Convention, soit plus élevé qu'il ne l'eût été si les chemins de fer avaient accordé aux expéditeurs ces avantages même s'ils se servaient de la *Saguenay Terminals* pour le transport maritime.

D. Et en ce qui concerne Terre-Neuve, les vaisseaux qui font ce service ne sont pas régis par la Loi des transports, n'est-ce pas?—R. Non, ils ne le sont pas.

D. Ils sont dans le même cas que ceux qui vont en Grande-Bretagne?—R. Exactement.

D. La Commission des transports n'a donc aucun contrôle sur les taux appliqués pour ce transport—R. Non, aucun.

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

M. O'DONNELL: Puis-je poser une question au témoin?

Le PRÉSIDENT: Je ne crois pas, monsieur.

*M. Murphy (Lambton-Ouest):*

D. J'aimerais poser une question au témoin avant qu'il ne s'assoit. Depuis que nous abordé ce sujet, il y a un point qui me taquine, c'est que si ce bill est adopté, la Commission des transports, semble-t-il, aura moins d'autorité en ce qui concerne les taxes convenues. C'est bien ce que vous craignez, n'est-ce pas?—R. Oui.

D. N'est-ce pas à cela que se résume votre exposé devant notre Comité?—R. Oui, en effet.

D. Et c'est pour cette raison que vous avez rédigé un amendement qui permettrait à des plaignants tels que vous de s'adresser à la Commission lorsqu'ils ont une revendication du genre de celle que vous avez expliquée dans votre témoignage d'aujourd'hui?—R. Oui monsieur, mais l'amendement que j'ai proposé est restrictif dans ce sens qu'il permet aux voituriers par eau qui ne sont pas régis par la Loi de s'adresser à la Commission seulement si une taxe convenue, que les chemins de fer n'auraient en tous les cas pas dû établir, cause préjudice à leurs affaires. Les chemins de fer ne devraient pas établir des taxes uniquement dans le but de faire tort aux voituriers non-régis et ils ne devraient pas avoir le droit d'entraver la concurrence qui doit exister pour le bien du pays dans le domaine du transport océanique en matière de taux concurrentiels, qui doivent exister pour le bien du pays.

D. Si je comprends bien, monsieur Brisset, les compagnies de transport telles que les chemins de fer peuvent, sans tenir compte des taux établis par la Commission, faire un arrangement privé avec un expéditeur à condition que ce soit elles qui effectuent en entier ledit transport?—R. Elles peuvent accorder à un expéditeur une taxe convenue à condition qu'il confie tout son transport à une compagnie déterminée autre qu'une compagnie indépendante.

D. Et c'est évidemment ce qui vous inquiète. Il en est de même pour les taxes compensatoires, n'est-ce pas? Si ce bill est adopté la Commission n'entrera plus en ligne de compte?—R. Exactement.

M. GREEN: Donc, sous le régime de la nouvelle loi, si les chemins de fer se mettaient en œuvre pour évincer, mettons, une compagnie de navigation qui maintient un service entre les côtés de l'Est et de l'Ouest, cette compagnie, que ce soit la vôtre ou une autre, n'aurait pas le droit de s'adresser à la Commission des transports ou de faire quoi que ce soit pour se défendre.

L'hon. M. MARLER: Mais la Commission ne pourrait rien faire non plus, n'est-ce pas?

Le TÉMOIN: Non. Si le prix offert par les chemins de fer est un prix concurrentiel, la compagnie de navigation n'aurait aucun recours. L'essentiel, c'est qu'il y ait concurrence.

M. GREEN: Si une taxe convenue établie sous la loi actuellement en vigueur n'est pas compensatoire, la Commission des transports peut l'interdire, n'est-ce pas ?

L'hon. M. MARLER: Selon la loi en vigueur, il faut qu'une telle taxe soit compensatoire.

Le TÉMOIN: Oui, elle l'est inévitablement, puisqu'avant qu'elle ne puisse être appliquée elle doit être approuvée par la Commission qui, je pense, s'assure tout d'abord si oui ou non elle est compensatoire.

M. GREEN: Et sous cette nouvelle loi toute possibilité de protection disparaît?

Le TÉMOIN: Oui, complètement.

L'hon. M. MARLER: Je ne crois pas qu'il soit juste de dire que toute possibilité de protection disparaît, monsieur le président, mais il n'y a pas de doute qu'elle soit restreinte.

M. Carrick:

D. Vous avez fait une accusation sérieuse contre la Compagnie des chemins de fer du National-Canadien, monsieur Brisset, lorsque vous avez allégué que cette compagnie en appliquant des taxes convenues a cherché à provoquer la liquidation de la *Monsen-Clarke*. C'est bien ce que vous avez dit au Comité n'est-ce pas?—R. Nous avons dit que les chemins de fer ont appliqué des taxes convenues qui ont eu pour effet d'amener la *Monsen-Clarke* à cesser le service qu'elle exploitait pour le parcours cité.

D. Pouvez-vous fournir des preuves à l'appui? Savez-vous quelque chose de la structure financière de cette compagnie?—R. Non, je ne saurais répondre à cette question.

D. A part les autres affaires qu'elle pouvait faire, savez-vous la proportion de celles qu'elle faisait avec ce service côtier? Ce service représentait-il la totalité de leur commerce?—R. Je ne suis pas à même de répondre à cette question. Il m'a été dit que les vaisseaux de cette compagnie faisaient escale aux ports qui se trouvaient sur le parcours, ce qui constituait une partie dudit service.

M. Murphy (Lambton-Ouest):

D. Je suis bien content que vous ayez posé cette question, monsieur Carrick; j'avais l'intention d'aborder cet aspect mais j'ai oublié de le faire. Je crois, monsieur le président, qu'il est très important que nous passions rapidement en revue ce qui s'est passé dans le cas en question. Si je me souviens bien, il y avait concurrence pour les affaires et à cause des taxes... mais expliquez cela en vos propres termes, monsieur Brisset. Qu'est-il advenu de la *Monsen-Clarke*?—R. Elle a fermé ses portes.

D. Elle a fermé ses portes?—R. Je regrette mais je ne suis pas renseigné sur ce cas; je ne m'attendais pas à ce que l'on me pose des questions à ce sujet.

D. Cette compagnie était-elle de grande envergure?—R. Non, je ne pense pas.

D. Est-ce que les taux ont changé depuis sa disparition?—R. D'après ce que je comprends les taux ont augmenté dès que les taxes convenues sont arrivées à expiration.

D. Pouvez-vous nous dire de combien était cette augmentation?—R. Non, nous n'avons jamais eu accès aux livres de cette compagnie et par conséquent nous n'avons pas ce renseignement. Nous savons de manière générale ce qui lui est arrivé mais nous n'en connaissons pas les détails.

D. A quelle époque votre compagnie est-elle entrée en ligne de compte en ce qui est du service entre les littoraux?—R. En juillet 1951.

D. Et vous maintenez toujours ce service?—R. Oui.

D. Comment se compare votre tarif avec celui de vos concurrents?—R. Je n'ai malheureusement pas qualité pour vous parler des tarifs.

D. Je ne demande pas que vous m'en donniez des détails précis. Je cherche simplement à savoir s'ils sont beaucoup plus élevés ou beaucoup plus bas qu'au moment où cette autre compagnie a été évincée?—R. Vous voulez faire la comparaison entre notre tarif actuel et celui appliqué par la *Monsen-Clarke* lorsqu'elle exploitait ce service?

D. C'est cela.

M. W. D. FLAVELLE (*chef du mouvement de la Saguenay Terminals Limited*): Le tarif actuel est à peu près le même que celui qui était appliqué à ce moment-là, ou il s'en faut de peu.

M. McIVOR: Monsieur le président, je ne suis ni un avocat ni un expert, mais je suis en train de me demander...

M. GREEN: Vous êtes tout de même un peu avocat quand il s'agit de questions maritimes.

M. McIVOR: J'étais simplement en train de me demander si le National-Canadien et le Pacifique-Canadien transportent beaucoup de marchandises qui doivent partir par voie de mer. Si, me mettant à la place de l'une ou l'autre de ces compagnies, je transportais des marchandises jusqu'aux côtes il me semble que, si je pouvais le faire honnêtement, je voudrais également les transporter le restant du parcours. Quant aux marchandises qui ne voyagent pas du tout par chemin de fer, je trouve que d'autres compagnies de navigation devraient avoir le droit de se rivaliser pour obtenir ces affaires. Je me trompe peut-être, mais c'est ainsi que je vois les choses à présent; s'il y a une quantité conséquente de marchandises à transporter autrement que par rail, les compagnies de navigation devraient alors avoir le droit de se faire concurrence pour obtenir ce transport.

M. HAHN: Il y a quelques instants le ministre nous a dit que les taxes convenues, établies en vertu de la loi en vigueur, doivent obligatoirement être compensatoires. Par conséquent, la concurrence qu'il y a eu entre la *Monsen-Clarke* et les chemins de fer du National-Canadien était pour une bonne partie légitime; selon ma compréhension des objections faites contre les taxes convenues, il n'y a pas lieu de s'en plaindre. Il ne s'agissait pas de transporter des marchandises sur l'océan mais de toute autre chose. Je ne trouve pas que le témoin ait démontré, du moins il ne l'a pas fait à ma satisfaction, qu'il y ait quoi que ce soit à redire dans ce cas particulier.

M. GREEN: Mais ils se sont servis de taxes convenues pour évincer cette compagnie.

L'hon. M. MARLER: Ils ont toujours appliqué des taux compensatoires.

M. HAHN: On ne s'est pas plaint que les taxes n'étaient pas compensatoires. C'est ce qu'il s'agirait maintenant de déterminer, si oui ou non ces taxes étaient compensatoires. Si elles ne l'étaient pas, alors l'accusation serait certainement bien fondée, mais dans le cas contraire je ne vois aucune raison que l'on se plaigne de ce qui s'est passé.

L'hon. M. MARLER: Je ne le vois pas non plus.

M. JAMES: Si je me souviens bien, il a été dit préalablement qu'une des compagnies de navigation avait réussi à éliminer ses rivaux. Or, la compagnie en question n'est-elle pas une de celles qui ont tenté d'évincer la *Canadian National Steamships Lines* pour ce qui en est du commerce avec les Antilles britanniques? Est-ce que je dis vrai?

L'hon. M. MARLER: Je crois que nous pouvons permettre à M. Brisset de ne pas répondre à cette question.

M. James:

D. D'après le témoignage qui nous a été fait plus tôt, je crois que ce que vous dites est juste, étant donné qu'on applique des taux non compensatoires pour les marchandises transportées aux Antilles britanniques, tandis que leurs vaisseaux en reviennent avec des cargaisons de bauxite. Il me semble qu'on ne peut pas trop blâmer le National-Canadien, la *National Steamships* ou le Pacifique-Canadien si ces compagnies prennent des mesures qu'elles jugent nécessaires pour faire face à certain genre de concurrence. Il se peut bien que si l'une d'elles établit un contrat à taxe convenue pour transporter en Grande-Bretagne toute la production d'une compagnie industrielle, on doit s'attendre qu'elle fasse un prix spécial. Et ayant obtenu tout, ou du moins une bonne partie de l'affaire pour ses vaisseaux en partance une telle compagnie se trouve dans une situation assez spéciale pour le voyage de retour de ses navires.—R. Je ne suis pas un expert en ce qui concerne l'établissement de tarifs et je pense qu'une personne qui s'y connaît devrait répondre à cette question.

D. Un expéditeur qui fait transporter en Grande-Bretagne les 75 p. 100 ou la totalité de ses marchandises par une compagnie, peut raisonnablement s'attendre à ce que cette compagnie lui fasse un prix plus bas que s'il ne lui en confiait une partie seulement.—R. J'en vois la possibilité; dans le cas de notre compagnie la loi de l'offre et de la demande entre en jeu dans l'établissement des prix et c'est ce en quoi elle diffère des compagnies de la Convention qui, elles, exigent que les expéditeurs se servent de leurs vaisseaux uniquement et acceptent les taxes fixées et maintenues par elles.

D. D'après la façon dont les taxes convenues sont établies en ce moment, le National-Canadien et le Pacifique-Canadien ne doivent pas nécessairement fixer leurs taxes, ils peuvent offrir des prix plus bas que ceux qu'ils indiquent au public.—R. Non, monsieur. La *Canadian Pacific Steamships* étant membre de la Convention, elle s'est entendue avec les autres compagnies de la Convention sur les taux applicables au commerce qui se fait avec les Antilles et, selon les termes de cette convention, elle ne peut pas offrir aux expéditeurs des prix plus avantageux que ceux des autres compagnies.

D. Que les compagnies offrent à d'autres expéditeurs?—R. Que les compagnies offrent à d'autres expéditeurs. Si les voituriers font partie de cette association, c'est dans le but d'appliquer les mêmes prix à tous les expéditeurs; comme ils sont liés entre eux par l'accord de la Convention et qu'ils peuvent faire pression il leur est possible de maintenir leurs prix.

D. Pour revenir à l'autre question qui me préoccupe: en vue de votre situation particulière, et étant donné que vous pourriez peut-être obtenir la totalité de ce commerce, on devrait, sans doute, tenir pour établi que vous feriez aux expéditeurs des prix exceptionnellement bas. Or, voici que vous vous plaignez parce que le National-Canadien et le Pacifique-Canadien accordent ou pourraient accorder un tarif spécial par suite de leur situation particulière en ce qui concerne le transport par rail. Par contre, en ce qui concerne le transport océanique ils n'ont, comme vous l'avez d'ailleurs avoué, aucune possibilité d'accorder un prix spécial. Ne trouvez-vous pas que leur situation est presque exactement inverse à la vôtre?—R. Non. Nous voulons bien reconnaître aux compagnies de la Convention le droit de nous faire concurrence et d'établir des prix plus bas que les nôtres s'ils le désirent. Ce que nous n'admettons pas c'est que si nous offrons de transporter certaines marchandises à raison de, mettons, \$10 la tonne quand une compagnie étrangère demande \$12 pour le même transport, les chemins de fer aient le droit d'insister que l'expéditeur canadien se serve de cette autre compagnie sinon il ne pourra bénéficier du connaissement direct, du tarif pour transport direct, des taxes convenues et autres avantages.

M. BYRNE: Pourtant un expéditeur peut trouver que, s'il accepte de faire un contrat à taxe convenue, il fera une meilleure affaire. Tout en sachant qu'il pourrait faire transporter ses marchandises du littoral jusqu'à destination par des compagnies indépendantes, il peut, en étudiant les tarifs réguliers, trouver qu'il économisera une somme importante en acceptant la taxe convenue. Et que peut-on trouver d'extraordinaire à cela?

Le TÉMOIN: N'empêche qu'il devrait être libre de choisir le voiturier par voie de mer qui lui fait le prix le plus avantageux.

M. CARTER: Mais ce qui doit surtout l'intéresser c'est le prix de revient total de son transport. Or, si le prix global qu'on lui fait est plus avantageux qu'il ne serait s'il devait additionner deux ou trois taxes supplémentaires, c'est bien ce qui compte. Ce qui intéresse l'expéditeur c'est d'obtenir le prix le plus bas pour le transport de ses marchandises du point de départ jusqu'au point de livraison.

Le TÉMOIN: Voilà justement le nœud de la question, car ce n'est pas le prix le plus bas qu'il obtient. Si on lui fait un prix de \$8 à condition qu'il se serve d'une compagnie de la Convention et non de la *Saguenay*, et si les chemins de fer sont prêts à transporter ses marchandises jusqu'à la côte à raison de \$8 la tonne pourvu qu'il se serve d'une desdites compagnies, il n'y a aucune raison qu'ils ne lui fassent pas le même prix s'il préfère se servir de la *Saguenay*...

M. CARTER: Où prenez-vous ce prix de \$8 la tonne?

Le TÉMOIN: J'ai cité bien des chiffres au hasard aujourd'hui.

Le PRÉSIDENT: Il s'agit d'un cas hypothétique.

Le TÉMOIN: Oui c'est une simple hypothèse.

M. CAVERS: Toute la question est hypothétique.

Le TÉMOIN: En effet, ce ne sont pas des statistiques que je vous cite en ce moment. Si on n'aime pas ce chiffre de \$8 je puis facilement en choisir un autre.

M. GREEN: Si le ministre pouvait mettre au point cette question, je crois que ce serait le moment. Est-il permis qu'un contrat à taxe convenue stipule qu'après leur arrivée sur le littoral les marchandises doivent ensuite être transportées par une compagnie de navigation déterminée? Est-il permis de négocier de cette façon une affaire à taxe convenue?

L'hon. M. MARLER: Pour ma part, monsieur le président, je ne vois pas que cela soit prévu par la loi; je suis porté à croire que les taxes convenues ne sont supposées être appliquées qu'au transport de marchandises qui se font au Canada. Je me trompe peut-être mais telle est mon impression à première vue. En tous les cas on voit nettement où veulent en venir M. Coyne et M. Brisset: s'assurer que dorénavant les contrats à taxe convenue ne renfermeront pas de clauses préjudiciables aux compagnies qui ne font pas partie de la Convention, et je crois qu'ils nous ont fait clairement comprendre les mesures qu'ils jugent nécessaires pour la protection de ces compagnies. Je suis d'avis que depuis midi nous arpentons continuellement le même terrain.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Monsieur le président, je voudrais poser une question dans le même ordre d'idées que celles exprimées par le ministre. Selon lui, il serait prévu par ce bill que les taxes convenues se limiteraient au transport de marchandises au Canada. Ne serait-il pas possible d'atteindre le même but de manière plus définitive et de parer à la situation qui semble gêner certaines compagnies, en insérant dans le paragraphe 1 de l'article 32, à la suite du mot "expéditeur", les deux mots "au Canada"; on y lirait ainsi: "...un voiturier peut, pour le transport au Canada de marchandises d'un expéditeur, imposer les taxes dont conviennent le voiturier et l'expéditeur". De cette façon la situation dont on nous fait entrevoir la possibilité ne pourrait pas se produire.

L'hon. M. MARLER: Monsieur le président, je tiens à dire que cette question sera certainement prise en considération, mais pour le moment je ne veux pas me prononcer définitivement sur ce point. J'aimerais entendre tous les témoignages qui doivent être faits devant le Comité avant de formuler une proposition quant à la manière de procéder.

M. HANSELL: Comme le ministre l'a dit il y a quelques instants, je suis également d'avis que nous avons examiné presque tous les aspects de la situation. Toutefois je ne crois pas que les exposés de M. Coyne et de M. Brisset aillent aussi loin que le ministre l'a indiqué. Bien entendu ils ne sont pas d'accord sur ce que des contrats à taxe convenue comprennent également le transport océanique, mais néanmoins la modification qu'ils proposent...

M. NICHOLSON: Monsieur le président, est-ce qu'une seule personne pourrait parler à la fois. On a du mal à comprendre quand quatre ou cinq membres parlent en même temps. Ce serait bien si l'on pouvait avoir un peu d'ordre au Comité.

M. CARRICK: La parole est à M. Hansell.

Le PRÉSIDENT: A l'ordre, messieurs. Veuillez poursuivre, monsieur Hansell.

M. HANSELL: ...par la modification qu'ils proposent, il est simplement demandé que les compagnies de navigation aient le droit de s'adresser à la Commission des transports quand elles estiment qu'il y a une disparité à leur égard, et qu'ensuite la Commission puisse, remarquez qu'ils ne disent pas qu'elle doit nécessairement le faire, interdire la taxe en question. Je crois que telle est la portée de cette modification.

Le TÉMOIN: Oui, nous serons tout à fait satisfaits si nous pouvons continuer à nous adresser à la Commission. Nous avons obtenu satisfaction dans le passé et si nous rencontrons des pratiques semblables à celles dont nous avons eu à nous plaindre, nous serons entièrement satisfaits si nous pouvons de nouveau soumettre le cas à la Commission.

M. CAVERS: Pouvons-nous entendre M. MacTavish maintenant, s'il vous plaît?

Le PRÉSIDENT: Merci beaucoup, monsieur Brisset.

**M. D. K. MacTavish, Q.C., représentant la *Canada Steamship Lines*, est appelé:**

Le TÉMOIN: Monsieur le président, monsieur le ministre, messieurs, je vais tâcher de m'exprimer aussi brièvement que possible. Au nom de la *Canada Steamship Lines*, je viens demander au Comité de prendre en considération, lorsqu'on étudiera le paragraphe 5 de l'article 32, une modification qui amènerait cet article à correspondre exactement à la recommandation faite par la commission royale. Il ne s'agit pas, messieurs, d'ergoter sur l'emploi des mots, mais les deux dont je vais parler ont une importance considérable pour mon client, étant donné que la partie de notre mémoire qui figure dans le rapport de la commission a pour but de rendre effectif un accord conclu entre la *Canada Steamship Lines* et les chemins de fer au moment où cette affaire a été soumise à la commission royale présidée par M. le juge en chef Turgeon.

M. HOSKING: Ne pourrions nous pas continuer l'étude du bill jusqu'à ce que nous arrivions à la clause en question avant que M. MacTavish ne développe son sujet.

M. CAVERS: Je crois que nous devrions d'abord entendre son exposé.

Le PRÉSIDENT: Oui, je crois que nous devrions en effet entendre le témoin.

Le TÉMOIN: J'espère pouvoir vous expliquer la question de telle façon que vous en aurez compris la portée avant que vous ne l'ayez devant les yeux sous forme d'article.

M. CAMERON (*Nanaïmo*): Le témoin pourrait-il nous dire au nom de quelle compagnie il parle?

M. CAVERS: Il a été annoncé plus tôt que M. MacTavish représente la *Canada Steamship Lines*.

M. CAMERON (*Nanaïmo*): Excusez-moi, je ne l'avais pas entendu.

Le TÉMOIN: C'est la première ligne de cet article qui nous intéresse; on y lit:

Lorsqu'un voiturier par rail a conclu une convention visant une taxe convenue, etc...

Nous demandons au Comité d'étudier la possibilité de remplacer les mots "a conclu", auxquels nous nous objectons, par le mot "conclut" de cette manière le paragraphe correspondrait exactement à l'appendice "A" du rapport de la commission royale où ledit paragraphe est proposé.

Puis-je demander, monsieur le président, de bien vouloir vous reporter à la page 36 de ce rapport, vous y trouverez un exposé du commissaire qui indique les raisons pour lesquelles ce paragraphe a été ainsi rédigé. Ici encore, pour abréger, je ne vous lirai que les deux dernières phrases du paragraphe 3 de la page 36. M. Turgeon après avoir parlé d'une contestation que la *Canada Steamship Lines* et les chemins de fer avaient eue préalablement pour un cas semblable, dit ensuite: "La compagnie (soit la *Canada Steamship Lines*) a protesté auprès de la Commission royale des transports, que si les chemins de fer usaient, sans restriction aucune, des taxes convenues, les voituriers par eau se trouveraient au pied du mur. La compagnie a maintenant retiré cette objection et s'est entendue avec les chemins de fer pour prendre des dispositions qui permettront aux voituriers par eau de prendre part aux taxes convenues moyennant certaines conditions. Je suis d'avis que cet arrangement devrait être inséré aux dispositions relatives aux taxes convenues et je vais en donner l'explication détaillée un peu plus tard." Si vous le voulez bien, je vais vous lire la première ligne du paragraphe, c'est-à-dire le paragraphe 4 du rapport, qui dans son ensemble est conforme à la première ligne du paragraphe de l'article en question:

Lorsqu'une convention visant une taxe convenue est conclue par un ou plusieurs voituriers par rail et par eau, et...

Dans le paragraphe que le Comité étudie, il y en a une autre variante d'ordre secondaire entre le texte du bill et celui du paragraphe proposé dans le rapport. Plus loin dans le rapport il est dit que dans ce cas la *Canada Steamship Lines* devrait participer à de telles taxes convenues. A notre avis ceci pourrait bien être incorporé au paragraphe, au milieu de la treizième ligne, pour rendre la chose plus claire, mais j'insiste moins là-dessus que sur la nécessité de mettre le verbe au présent plutôt qu'au passé.

Maintenant, si vous le permettez, je vais vous dire deux mots au sujet de l'entente dont j'ai parlé. Comme je l'ai dit, la question que nous discutons en ce moment a surgi au cours de l'audience. Le commissaire a posé à M. Hazen Hansard, avocat conseil de la *Canada Steamship Lines*, la question suivante:

Vous êtes donc tous d'accord sur ce point?

et M. Hansard répond... je ne vous lirai qu'une partie de sa réponse...

Je crois également, d'après la déposition de M. O'Donnell, que les chemins de fer ne voient pas d'inconvénient à ce que l'occasion nous soit donnée de participer à ces taxes convenues dans les cas où nous entrons en concurrence.

Il en est question de nouveau à la page 112 des Témoignages de la Commission royale relatifs aux taxes convenues où l'on trouve la réponse suivante faite par M. Hansard à une question qui lui a été posée par le commissaire:

Oui, je ne crois pas me tromper en disant que cela serait abandonné, et s'il n'y a pas de disposition absolue qui porte atteinte aux droits des voituriers par eau, car même s'ils entrent en concurrence ils n'ont aucun moyen de se faire entendre et ils se trouvent devant un fait accompli quand ils découvrent qu'il a été établi une taxe convenue, qui leur soustrait une quantité considérable d'affaires. Ils ne peuvent rien faire pour se défendre.

Je prétends, monsieur le président, que l'accord auquel le commissaire faisait allusion est manifestement un accord établi par les avocats-conseils de la *Canada Steamship Lines* et des chemins de fer intéressés, soit M. Hansard et MM. O'Brien et O'Donnell, selon lequel cette compagnie devait être consultée avant qu'une taxe convenue soit établie. Si on donne au passé du verbe sa signification habituelle, c'est que l'accord est déjà un fait accompli comme l'a dit M. Hansard dans la phrase que je viens de vous citer.

L'hon. M. MARLER: Il n'y a aucune intention de la part du gouvernement de donner au verbe une signification autre que celle qui lui est propre et nous accepterions volontiers une modification qui permettrait de remplacer le passé par le présent pour nous rendre à l'idée que M. MacTavish vient de nous soumettre.

*M. Cavers:*

D. Vous proposez qu'à la treizième ligne, au paragraphe 5, après l'expression "taxe convenue", il soit ajouté qu'un voiturier par eau puisse également faire partie de la convention et participer à la taxe convenue. Est-ce cela que vous proposez?—R. Oui.

D. Et d'instituer des tarifs?—R. Oui, mais en toute bonne foi, étant donné que ces mots ont déjà été employés dans l'appendice "A" je reconnais que le contexte a été légèrement modifié, toutefois le sens reste le même. À mon avis, si les mots "et de participer à une telle taxe convenue" étaient ajoutés après l'expression "taxe convenue", au milieu de la ligne, l'article correspondrait exactement à l'appendice "A". D'après ce qui a été dit ce matin, je crois que les deux compagnies de chemin de fer seraient prêtes à s'en tenir audit rapport. Si ces mots étaient ajoutés, ce serait plus clair.

*M. Green:*

D. Quand le ministre vous a interrompu vous commencez à dire que la compagnie aurait voulu prendre part aux négociations des taxes convenues. Voulez-vous poursuivre s'il vous plaît.—R. Je trouve, monsieur, que la compagnie a droit à une protection; au lieu de se trouver tout à coup devant un fait accompli elle devrait pouvoir prendre part aux négociations d'une taxe convenue.

M. CARRICK: Mais puisque votre compagnie est légalement reconnue comme une compagnie de voiturage, elle est en tous les cas protégée par la loi, n'est-ce pas?

Le TÉMOIN: Oui.

*M. Green:*

D. D'après ce que je comprends, il arrive parfois que d'autres compagnies qui bénéficient d'une taxe convenue n'ont aucunement pris part aux négociations mais ont néanmoins le droit de prendre avantage de la convention qui a été établie. Quand j'ai pris connaissance du paragraphe 5, il m'a semblé

que c'était ce droit-là qui vous était reconnu, c'est-à-dire que si une taxe convenue est établie dans des circonstances telles que celles que vous avez décrites, d'après le paragraphe 5 vous feriez partie de la convention. Mais voilà que vous demandez le droit d'assister aux négociations d'une telle taxe convenue, ce qui est toute autre chose. Qu'avez-vous en vue, au juste?—R. Je suis convaincu, monsieur Green, que l'article en question, d'après la forme qui lui est donnée dans l'appendice, a pour objet de rendre effectif l'accord que j'ai mentionné et dont l'avocat-conseil a parlé au cours de l'audience. Il me semble que M. Hansard a clairement expliqué la situation lorsqu'il a dit que la compagnie se trouvait devant un fait accompli quand elle découvrirait qu'une taxe convenue avait été établie. C'est le temps du verbe employé, qui laisse supposer le passé, qui a sérieusement inquiété la *Canada Steamship Lines* quand le projet de loi a été soumis.

D. Mais même si le temps du verbe était changé, est-ce que cela vous donnerait droit d'assister aux négociations d'une taxe convenue, soit de prendre part à la convention avant que celle-ci ne soit définitivement établie?

M. HAHN: Ne serait-ce pas les mots "devrait pouvoir participer" qu'il faudrait ajouter?

Le TÉMOIN: Pour éviter les malentendus... l'interprétation du sens de ce verbe résulte de ce que M. le juge Turgeon avait dit plus tôt. Ce qui semble être entendu c'est qu'une taxe convenue "est en voie de conclusion". Je crois que c'est là le sens qui est donné au verbe.

*M. Green:*

D. Est-ce que les chemins de fer approuvent votre proposition?—R. Je ne puis me permettre de parler au nom des compagnies de chemin de fer, mais, d'après une conversation que j'ai eue avec des personnes bien renseignées, il semble qu'ils sont d'accord. D'ailleurs, selon le texte qui est reproduit dans l'appendice "A" il me semble qu'ils l'ont fait savoir ouvertement, mais évidemment c'est à eux de le dire.

M. O'BRIEN: Nous sommes d'accord avec le projet soumis. Toutefois il s'y trouve quelques mots au sujet de l'établissement des taxes sur une base de chiffres différentiels établis que M. MacTavish n'a pas commentés dans le projet du bill. Quand il est question d'établir une taxe convenue, les parties doivent s'entendre sur le chiffre différentiel entre la taxe à convenir et celle autrement appliquée. Nous sommes tous d'accord que le texte préparé par la Commission royale est satisfaisant.

L'hon. M. MARLER: J'aimerais examiner les deux textes en question afin de constater en quoi ils diffèrent. Je crois qu'il est dans notre intention de rendre le rapport effectif et de ne pas changer les recommandations.

Le PRÉSIDENT: Merci, monsieur MacTavish. M. Sheppard, je crois, représente ici la province du Manitoba.

**M. C. D. Sheppard, Q.C., conseiller juridique du gouvernement du Manitoba, est appelé**

Le TÉMOIN: Monsieur le président, monsieur le ministre, messieurs, je suis accompagné de M. Stechishin, de la Commission des transports du Manitoba. Cet organisme, chargé de constater des faits, est sous les auspices du gouvernement du Manitoba, de la Chambre de commerce de Winnipeg et de la Fédération agricole du Manitoba. Permettez-moi de dire tout d'abord, monsieur le président, que le gouvernement du Manitoba vous soit gré de l'occasion qui lui est donnée de se faire entendre et que je serai aussi bref que possible.

Je pense que tout comité de la Chambre des communes doit savoir que dans l'Ouest, de même que dans les provinces Maritimes, on attache beaucoup d'importance à la question des transports, ce qui est d'ailleurs tout naturel. En effet, nous comptons beaucoup sur les chemins de fer et nous aimons croire qu'ils comptent également sur nous, mais nous voulons que l'industrie du camionnage soit florissante, bref, nous voulons avoir les avantages de la concurrence entre les voituriers.

Maintenant je dois vous dire, de la part du gouvernement du Manitoba, que ce gouvernement est en principe d'accord avec le bill 449. Le Comité sera sans doute intéressé d'apprendre qu'un représentant du gouvernement du Manitoba a assisté à toutes les séances de la Commission royale Turgeon relatives aux taxes convenues. Nous avons présenté un exposé devant cette commission, et il a été donné suite à certaines de nos propositions. Nous ne sommes pas venus ici pour débattre de nouveau notre cause, car nous tenons la Commission royale en haute estime et sommes prêts à accepter son rapport qui, ayant été fait après enquête approfondie, nous semble devoir être tout à fait correcte.

Toutefois, monsieur le président, il y a deux points sur lesquels j'ai été chargé d'attirer l'attention du Comité. Étant donné que les chemins de fer et les entreprises de camionnage ont traité du sujet à fond je ne vais pas m'étendre sur le premier de ces points. Il s'agit de savoir si l'industrie du camionnage devrait avoir le droit de formuler une plainte et, dans l'affirmative, quels droits de ce genre lui sont réservés par l'article 33. Je pense que les membres du Comité seront bien aises d'apprendre que les gouvernements du Manitoba et de la Colombie-Britannique, à la demande de M. le juge Turgeon, ont rédigé ensemble un projet de modification à l'article 32 de la Loi sur les transports et un autre pour l'article 33. Je puis vous dire que la question du droit des camionneurs à une audition a été longuement débattue et j'ai moi-même passé une demi-heure assez désagréable à démontrer au Commissaire royal le bien-fondé de cette modification. Tout en trouvant la modification proposée par l'Association des camionneurs d'une portée plus étendue qu'il n'est nécessaire, je suis d'avis que, si les chemins de fer de ma propre province ont le droit, comme l'a dit hier mon ami M. O'Donnell, de s'adresser à la Commission régionale pour les transports motorisés au sujet, il est vrai, de services nécessaires au public et non de tarifs, il serait assez injuste que les camionneurs en général n'aient pas voix au chapitre. Je ne vois pas qu'il soit nécessaire que je fasse d'autres commentaires au sujet de l'article 33.

L'autre observation que j'ai à faire, monsieur le président et messieurs, a trait à la rédaction du paragraphe 1 de l'article 32; si vous permettez, je vais vous en lire le texte:

Nonobstant toute disposition de la Loi sur les chemins de fer ou de la présente loi, un voiturier peut imposer, pour le transport de marchandises d'un expéditeur, les taxes dont conviennent le voiturier et l'expéditeur.

J'attire spécialement l'attention du Comité sur le début de ce paragraphe: "Nonobstant toute disposition de la Loi sur les chemins de fer". Or, d'après moi, monsieur le président, la première loi sur les chemins de fer (1904) a été édictée surtout pour éviter les disparités injustes et l'excès de favoritisme. Je vais vous citer rapidement quelques alinéas de l'article 319 de la Loi sur les chemins de fer:

Le paragraphe (3) Aucune compagnie ne doit

- a) donner de préférence ou d'avantage indu ou déraisonnable à un particulier ou à une compagnie, ni en recevoir, non plus que favoriser un genre quelconque de trafic à quelque égard que ce soit.

et

- c) exposer un particulier, une compagnie ou un genre de trafic à subir un tort ou un désavantage indu ou déraisonnable à quelque égard que ce soit.

Je ne propose pas que l'article 32 de la Loi sur les transports soit assujéti à l'article 319 c) de la Loi sur les chemins de fer, monsieur le président; j'attire simplement l'attention du Comité sur le fait que la proposition "nonobstant toute disposition de la Loi sur les chemins de fer" va priver l'expéditeur qui opère de la manière prévue par l'article 319 c) de la Loi sur les chemins de fer, de toute protection normale.

Reportons-nous à la deuxième ligne du paragraphe 1 de l'article 32; on y lit maintenant:

...un voiturier peut imposer... les taxes...

On reconnaît à ces mots qu'un privilège de grande envergure est accordé aux chemins de fer mais, comme je l'ai déjà dit, nous ne nous opposons nullement à ce que les chemins de fer soient dotés de plus de liberté. Je reconnais que ces mots sont les mêmes que ceux du paragraphe (1) de l'article 32 actuellement en vigueur, mais si les membres du Comité veulent bien se donner la peine de consulter le paragraphe 2 du même article, il est reproduit sur la page en regard, ils y liront que pour ce faire la Commission doit donner son approbation. Or, la Commission n'approuve pas une taxe avant de s'être assurée que la transaction en question ne peut pas se faire au moyen de tarifs spéciaux ou concurrentiels.

Ce que je voudrais faire ressortir avant de terminer, c'est que de la façon dont ils sont rédigés, le paragraphe (1) de l'article 32 du bill proposé et le paragraphe (2) de l'ancienne loi, permettent aux voituriers de négocier une taxe convenue même quand il n'y a pas concurrence.

Je n'attribue aucun motif à cet égard à la direction des chemins de fer, que je tiens en haute estime, mais je trouve qu'il ne serait que raisonnable d'ajouter trois mots à cette deuxième ligne; le paragraphe serait alors ainsi conçu:

Nonobstant toute disposition de la Loi sur les chemins de fer ou de la présente Loi, un voiturier, afin de faire face à la concurrence, peut imposer, pour le transport de marchandises d'un expéditeur, les taxes dont conviennent le voiturier et l'expéditeur.

Je ne prétends pas que ce soit là la meilleure façon de rédiger la phrase, mais je crois que ces mots expliquent la pensée que je suis chargé d'exprimer devant votre Comité.

Le PRÉSIDENT: Merci, monsieur Shepard.

M. CAVERS: Y a-t-il d'autres personnes qui ont des exposés à faire devant le Comité?

M. Green:

D. Avez-vous une modification à proposer pour la première ligne du paragraphe (1) de l'article 32?—R. Non, monsieur.

D. Vous nous avez fait remarquer que les mots "nonobstant toute disposition de la Loi sur les chemins de fer" aboliraient les mesures de protection prévues par le paragraphe (3) de l'article 319 de la Loi sur les chemins de fer. Avez-vous un amendement à proposer à cet égard?—R. Non. D'après les instructions que j'ai reçues nous ne ferons pas d'objection au paragraphe (1) si les mots "afin de faire face à la concurrence" sont ajoutés, car une fois cette condition imposée pour l'établissement de taxes convenues, d'autres articles de la loi traitent des disparités injustes. Je pense au paragraphe (10) en particulier, et il y en a un autre.

D. Vous voulez dire le paragraphe (10) de l'article 32?—R. Oui, monsieur.

M. HAHN: Selon vous, les mots "afin de faire face à la concurrence" constituent à eux seuls une restriction suffisante pour que tout le monde soit protégé?

Le TÉMOIN: Je le crois bien. A mon avis, tous ceux qui sont versés dans la question des transports de ce pays peuvent se rendre compte que les chemins de fer doivent sans faute être libres de faire face à la concurrence. La seule chose qu'il faut éviter, c'est qu'ils en abusent en faisant des distinctions injustes contre les uns ou les autres.

*M. Carrick:*

D. D'après ce que je comprends, les taxes convenues permettent aux expéditeurs d'obtenir des prix plus avantageux que les prix concurrentiels appliqués normalement. Or, si les chemins de fer sont prêts à accorder à un expéditeur une taxe convenue qui lui convient, pourquoi donc ne pourraient-ils pas le faire même s'il n'y a pas concurrence?—R. Nous estimons que ce n'est pas la bonne façon d'établir le tarif; les chemins de fer eux-mêmes reconnaissent qu'ils n'accorderaient pas des taxes convenues s'il n'y avait pas de concurrence.

D. Alors pourquoi l'indiquer dans la loi?—R. C'est une proposition du même genre que celle faite hier par M. Green au sujet de la compensation. Ce n'est peut-être pas flatteur pour la direction des chemins de fer que de supposer qu'ils pourraient établir une taxe convenue même quand il n'y a pas de concurrence, mais nous autres du Manitoba serions bien plus à l'aise si ces mots étaient insérés dans ce paragraphe.

D. Mais si les chemins de fer n'ont aucunement l'intention de le faire, personne ne va souffrir. Pourquoi ne pas les laisser libres d'avantager les expéditeurs?—R. Ceux auxquels ils accorderaient une taxe convenue en profiteraient, certes, mais les autres qui devraient contribuer aux revenus généraux des chemins de fer seraient forcés de payer des taux plus élevés.

*M. Green:*

D. A votre avis donc, tout le barème des taxes pour transport par rail au Canada serait atteint, et c'est pour ce motif que vous faites opposition?—R. Il ne serait pas juste de supposer que nous sommes opposés au principe du bill; au contraire, selon les instructions que j'ai reçues, nous sommes favorables au bill. La modification que j'ai proposée pour le paragraphe (1) ne fait que confirmer ce qui a déjà été dit devant le Comité par les représentants des chemins de fer.

D. Nous devrions peut-être demander aux représentants des chemins de fer de nous donner leur opinion sur les mots qu'il est proposé d'ajouter à l'article 32.

M. CAVERS: Le ministre aimerait peut-être nous dire quelques mots à ce sujet; en tout cas, il est temps qu'il s'en occupe.

L'hon. M. MARLER: Monsieur le président, j'ai écouté attentivement les observations faites au Comité et j'ai été fort intéressé par les opinions exprimées hier par les représentants des associations de camionnage au sujet du bill.

Toutefois, en écoutant hier la lecture du mémoire je n'ai pu m'empêcher de trouver que ces opinions étaient les mêmes que celles exprimées par les représentants de l'industrie du camionnage en 1937 et 1938, comme d'ailleurs M. O'Donnell l'a dit hier soir.

J'ai eu l'occasion l'autre jour de lire une partie des témoignages faits devant le comité permanent de la Chambre, lorsque la Loi sur les transports fut présentée en 1938, et j'ai remarqué que déjà à cette époque les camionneurs se montraient pessimistes au sujet des taxes convenues et de l'effet qu'elles allaient avoir.

Ils disaient en 1938 que l'application de taxes convenues ruinerait l'industrie des transports par route. Douze ans plus tard, en 1950, la Commission royale, sous la présidence de M. le juge Turgeon, a reçu des observations semblables, c'est-à-dire que si les taxes convenues étaient autorisées, ce serait la ruine de l'industrie du camionnage.

Et de nouveau, vers la fin de 1954, quand des exposés furent présentés à la Commission royale sur les taxes convenues, les camionneurs ont répété que si le système d'application des taxes convenues venait à être changé ce serait la fin de l'industrie du camionnage.

Il se peut, monsieur le président, n'étant pas dans l'industrie du camionnage, que je puisse voir les choses plus objectivement que ceux qui en font partie, mais en tous les cas je suis loin d'être convaincu que ce pessimisme si souvent exprimé soit fondé. D'ailleurs, qui de nous peut douter que l'industrie du camionnage joue un rôle essentiel dans l'économie de presque tous les pays, et très certainement dans celle du Canada.

Nous savons tous que, dans une multitude de cas, le camion peut rendre des services plus efficaces et plus utiles que n'importe quel autre moyen de transport actuel. J'ai vu dans le mémoire même de l'Association canadienne du camionnage, à la page 36, que les associations des chemins de fer américains ont trouvé utile d'adresser un questionnaire aux expéditeurs où il leur était demandé d'indiquer la raison principale pour laquelle ils se servaient des entreprises privées de camionnage avec lesquelles ils établissent des contrats ordinaires. Voici ce que dit le rapport:

Le questionnaire concernait le transport de la marchandise et les réponses étaient données séparément pour le transport partant de l'expéditeur ou allant à l'expéditeur. Un rapport complet sur les résultats de ce questionnaire est annexé à ce mémoire comme appendice D.

Et voici les passages importants de ce rapport:

Pour le transport allant à l'expéditeur, 78 p. 100 des expéditeurs donnèrent comme raison la rapidité du voyage, pour leur emploi du camion. Les frais moins élevés furent cités par 12 p. 100.

On pourrait même dire "par seulement 12 p. 100". En d'autres termes, si je puis me permettre d'interpréter cet énoncé, ce n'est pas à cause des prix demandés que la plupart de ces personnes se sont servis de camions pour leurs transports, mais à cause de la rapidité du voyage. Le facteur du prix moindre n'a joué que dans 12 p. 100 des cas seulement. Je n'irai pas jusqu'à dire que le facteur coût n'a pas son importance, mais à mon avis c'est la question de commodité qui l'emporte.

Je crois que ces renseignements et cette citation tirés du rapport de l'Association des camionneurs démontrent bien que, comme je l'ai dit il y a un instant, le camionnage a sa place dans l'industrie des transports; ainsi tout ce que les chemins de fer peuvent effectuer en matière de taxes convenues, de taxes concurrentielles ou autres mesures ne peut changer les habitudes des expéditeurs parce que les camions peuvent opérer là où les chemins de fer ne le peuvent pas.

Pour revenir au mémoire, on y lit également "10 p. 100 des expéditeurs ont cité beaucoup d'autres raisons, notamment, moins de manutention, moins de marquage et d'emballage, moins de perte et moins de dégâts". Je trouve que ce passage présente un argument convaincant quant à la raison pour laquelle l'industrie du camionnage, malgré les taxes convenues et les procédés adoptés par les chemins de fer et d'autres voituriers pour les faire appliquer, ne va pas disparaître.

Je crois, monsieur le président, que les membres du Comité sont à même d'envisager la situation de manière objective et moi-même, tout en ayant des responsabilités en ce qui concerne l'exécution de la Loi sur les transports et de la Loi sur les chemins de fer, je crois clairement que si ces deux industries sont en concurrence pour une certaine proportion des affaires, elles sont néanmoins complémentaires l'une de l'autre et doivent continuer côte à côte. Et voici effectivement ce qu'on lit à la page 40 du rapport de l'Association canadienne de camionnage: "Il ne faut pas perdre de vue dans l'emportement de la dispute, que pour un grand nombre d'opérations les services de transport par rail et par route ne sont pas en concurrence mais, au contraire, se complètent, chacun remplissant individuellement les fonctions pour lesquelles il est le mieux adapté techniquement." Je crois pouvoir m'arrêter là sans modifier en rien le sens du paragraphe entier.

Et qu'essayons-nous de faire au moyen du présent bill, monsieur le président? Pour résumer la question en une seule phrase, je crois que nous nous efforçons essentiellement de simplifier la procédure pour la mise en vigueur de taxes convenues, afin que les chemins de fer puissent être sur un pied d'égalité avec les entreprises de transport par route en ce qui concerne la concurrence. Je tiens à souligner, tout comme il a été souligné lorsque les taxes convenues ont été introduites pour la première fois, que ces taxes sont considérées, et l'ont d'ailleurs toujours été, comme servant d'instrument à la concurrence qui existe entre les chemins de fer et les entreprises de camionnage. C'est ce à quoi elles servent en Angleterre, et il en est de même au Canada. Il y a là un principe que les membres du Comité devraient tenir bien en vue car, à mon avis, il explique certaines dispositions de la loi actuelle qui ont ensuite été incorporées dans le bill que nous étudions à présent.

Et comment faut-il procéder pour mettre en vigueur une taxe convenue? Tout d'abord il faut qu'il y ait un accord entre les chemins de fer et un ou plusieurs expéditeurs. Or, nous savons tous que, si un expéditeur signe un contrat pour une taxe convenue, c'est que cela lui convient; il se peut que certaines conditions du contrat ne soient pas tout à fait à son gré, mais dans l'ensemble il doit être satisfait, autrement il ne signerait pas. On a prétendu devant le Comité que certaines entreprises seraient obligées de prendre part à une convention visant une taxe convenue du fait qu'un tiers aurait signé un tel contrat, ce qui est inexact. Nul n'est obligé de faire partie d'un tel accord; chaque expéditeur est libre de choisir le mode de transport qui lui convient le mieux pour envoyer ses marchandises au marché auquel il les destine. Maintenant, monsieur le président, supposons que les chemins de fer se mettent d'accord avec un expéditeur pour transporter ses marchandises à un prix convenu; nous allons prendre le cas que j'ai cité l'autre jour à la Chambre, d'une taxe convenue pour le transport de conserves et de marinades. Un grand nombre d'expéditeurs avaient commencé à travailler non seulement avec le National-Canadien et le Pacifique-Canadien mais avec plusieurs autres compagnies de chemin de fer. Une taxe convenue a donc été établie pour transporter 85 p. 100 de ces marchandises de centres situés à l'est du Canada à d'autres qui se trouvent en Alberta et en Colombie-Britannique et des tarifs ont été établis pour les différents parcours. Si quelqu'un ici désire prendre connaissance de cette taxe convenue je me ferai un plaisir de la lui montrer tout à l'heure. Voici donc essentiellement un accord entre deux parties qui stipule bien que 85 p. 100 des marchandises doivent être transportées par les chemins de fer mais qui laisse les expéditeurs entièrement libres en ce qui concerne les marchandises qu'ils envoient dans l'est du pays de même que pour les 15 p. 100 qu'ils expédient dans l'ouest ou, plus spécifiquement, en Alberta et en Colombie-Britannique.

Or, monsieur le président, nous proposons que si un nouvel accord de ce genre doit être fait en vertu du bill 449 il ne soit plus nécessaire de soumettre la question à la Commission des transports comme il a fallu le faire jusqu'à présent. Pourquoi M. le juge Turgeon a-t-il recommandé une modification? C'est parce que, selon la procédure actuelle, les taxes convenues ne fournissent pas un instrument efficace pour faire face à la concurrence. Je vous demanderais, messieurs, de supposer un instant que vous avez des marchandises à expédier et que vous avez signé un contrat pour une taxe convenue dont les termes vous conviennent parfaitement. Vous allez très certainement vous demander dans combien de temps le contrat entrera en vigueur; quelles formalités vous allez devoir remplir et dans combien de temps la Commission des transports se prononcera sur la question. M. O'Donnell nous a parlé hier soir d'un cas où un contrat visant une taxe convenue qui avait été établie au début du mois d'avril n'a été mise en vigueur qu'à la fin septembre. Je crois bien que si j'étais à la place de cet expéditeur je me dirais que j'ai eu bien assez de mal comme ça et qu'on ne m'oblige pas de m'occuper de la question pendant quatre ou cinq mois encore. Je trouve vraiment qu'il ne serait que juste que les chemins de fer puissent conclure une affaire de ce genre avec la même rapidité et de la même façon que leurs concurrents; je ne devrais peut-être pas dire "de la même façon" mais j'entends de façon à ce qu'ils puissent tenir tête aux camionneurs qui, eux, peuvent traiter une affaire en quelques minutes sans autre formalité qu'un coup de téléphone ou peut-être même une simple poignée de mains.

J'attire votre attention sur ceci: les contrats à taxe convenue doivent obligatoirement être soumis à la Commission et ne sont jamais gardés secrets comme il arrive parfois en Angleterre. Dès qu'ils sont soumis à la Commission ils tombent dans le domaine public; ils sont annoncés et n'entrent en vigueur que 20 jours après leur remise à la Commission afin que d'autres expéditeurs soient dans la même situation que ceux qui ont signé le contrat et puissent adhérer à la convention si les chemins de fer le permettent ou sinon s'adresser à la Commission pour que celle-ci établisse une taxe semblable à celle imposée en vertu de l'accord à taxe convenue. Si les membres du Comité veulent bien se donner la peine de consulter le paragraphe (10) ils y trouveront l'explication de la procédure. Ils verront en effet qu'un expéditeur qui est défavorisé du fait qu'il n'a pas été compris dans une convention à taxe convenue peut comparaître devant la Commission et demander qu'en dépit de l'attitude adoptée à son égard par les chemins de fer, on lui accorde une taxe semblable à celle établie par ladite convention. Autrement dit, le paragraphe (10) qui, d'ailleurs, n'est pas nouveau, reconnaît aux expéditeurs le droit à un traitement juste. Les chemins de fer ne peuvent pas défavoriser un expéditeur simplement parce qu'ils ne veulent pas traiter avec lui; du moment que cet expéditeur se trouve dans la même situation que ceux qui bénéficient de la taxe convenue ou qui font partie de la convention selon laquelle elle est pratiquée, il a le droit d'adhérer à cette convention soit avec le consentement des chemins de fer, soit par ordre de la Commission.

Maintenant, le bill 449 renferme une autre disposition nouvelle. A présent les contrats à taxe convenue peuvent être établis pour une assez longue période de temps; la Commission a le droit de les approuver avec ou sans limite de temps, mais il arrive que les parties contractantes établissent un accord pour une durée allant même jusqu'à trois ans. Or, en vertu du bill 449, les expéditeurs ou les voituriers peuvent, sur préavis de 90 jours, révoquer un tel contrat au bout d'un an, quel que soit sa durée de validité. Autrement dit, un expéditeur et son voiturier ne peuvent pas créer une situation à long terme qui serait susceptible de nuire à l'un ou à l'autre. Je vous fais remarquer, toutefois, que lorsqu'un accord à taxe convenue a été établi et mis en vigueur, l'expéditeur et le voiturier savent à quoi s'en tenir pendant

une période de douze mois et je suis d'avis que, comme M. O'Donnell l'a dit hier soir, il est très important pour l'expéditeur de savoir combien il aura à payer pour faire transporter ses marchandises au marché auquel il les destine pendant une période d'au moins douze mois.

Maintenant, monsieur le président, le bill contient également une disposition en ce qui concerne les revendications. M. Turgeon a proposé,—et je crois que ses raisons pour le faire apparaissent clairement dans son rapport,—que lorsqu'un contrat à taxe convenue a été en vigueur pendant trois mois tout voiturier ou représentant de voituriers, ou toute association ou représentant d'expéditeurs, soit autorisé à formuler une plainte, c'est-à-dire se plaindre au ministre des Transports qu'il y a disparité injuste ou que la situation est inéquitable. Si ce dernier juge qu'il y va de l'intérêt du public,—auparavant il était dit de l'intérêt national,—le ministre peut transmettre la revendication à la Commission des transports pour enquête et selon les résultats de cette enquête la Commission peut ordonner que ladite taxe soit annulée ou modifiée. Si l'on examine l'article 33 on y trouve une disposition selon laquelle la Commission, lorsqu'elle étudie un contrat à taxe convenue, doit tenir compte de toutes les considérations qui semblent pertinentes au cas et, en particulier, l'effet que l'établissement de ce contrat a eu ou pourrait avoir sur le revenu net des voituriers qui en font partie. Il y a là un avertissement aux voituriers qu'une taxe convenue doit sans faute être établie sur une base compensatoire. Ils savent que si un contrat à taxe convenue est soumis à la Commission pour enquête et que celle-ci trouve que la taxe n'est pas compensatoire ils peuvent s'attendre à ce qu'elle soit annulée.

Je ne vois pas que les chemins de fer aient un intérêt quelconque à établir une taxe convenue qui n'est pas compensatoire car, après tout, si une telle taxe est établie, c'est bien pour que les chemins de fer y gagnent de l'argent et non simplement pour ajouter au chiffre des dépenses et des recettes. Supposer que pour remporter un avantage de moindre importance et de courte durée sur un autre système de transports, les chemins de fer vont introduire des taxes convenues dans le but exprès d'éliminer une entreprise, c'est, à mon avis, manquer de réalisme. Si tel était vraiment leur but, il me semble qu'ils l'atteindraient plus facilement en se servant de taxes concurrentielles qui, contrairement aux taxes convenues, n'ont pas besoin d'être maintenues pendant une période de temps déterminée. Si vraiment les chemins de fer avaient de tels mauvais desseins, ils n'auraient pas besoin d'avoir recours aux taxes convenues, ils n'auraient qu'à se servir de taxes concurrentielles partout où ils rencontreraient la concurrence.

Évidemment, quand il y a absence de concurrence il n'y a pas lieu d'avoir des prix concurrentiels, mais là où il y en a, ils sont l'instrument par lequel les chemins de fer peuvent l'étouffer.

Je ne voudrais pas, monsieur le président, que les membres du Comité aient l'impression que je suis venu ici avec des idées préconçues pour écouter patiemment les observations et m'opposer ensuite à ce que le bill que nous étudions soit modifié.

L'Association canadienne des camionneurs, en particulier, a demandé instamment qu'on leur permette de comparaître et, si on veut, de se plaindre des taxes convenues. Je ne vais pas m'occuper du texte exact de la modification qu'ils ont proposée puisque vous avez tous eu l'occasion d'en prendre connaissance mais le point que je tiens à marquer, c'est que tout d'abord les camionneurs ne sont pas, dans le sens habituellement attribué à ce terme, régis de la même façon que les chemins de fer. D'après ce que je comprends,—je ne voudrais pas que l'on me prenne trop à la lettre,—c'est le cas dans chacune des provinces du Canada. Je ne crois pas que les taxes qu'ils pratiquent soient autre chose que des taxes de plafond, comme le sont également beaucoup de taxes imposées par les chemins de fer. Cela signifie que

la taxe qui doit être appliquée ne doit pas dépasser un certain chiffre, ou ne doit pas dépasser la taxe établie et soumise à l'organisme chargé de la réglementation là où un tel organisme existe. Toutefois, j'ai remarqué non sans intérêt, que dans le mémoire où l'on a tenté démontrer que cette réglementation avait été poussée assez loin, il y a cette phrase qui, à mon avis, indique assez clairement ce qui se passe dans l'industrie du camionnage. Voici la phrase en question, elle se trouve à la page 21 du rapport:

Quelques-uns des exploitants de camions sur le trajet Montréal-Toronto, selon notre enquête, avaient eux-mêmes réduit les prix en bas des taxes des chemins de fer avant la baisse du mois de mai 1954.

Nous savons, bien entendu, que cela signifie un abaissement du tarif. En ce qui concerne la province de Québec je suis au courant de la situation. Dans cette province il n'a pas été demandé au gouvernement de faire une Loi sur le transport motorisé et, par conséquent, il n'y a pas de règlement relatif au transport sur route interprovinciale; donc le tarif appliqué pour le parcours Montréal-Toronto ne peut pas être l'objet d'un règlement. Mais ce n'est pas de cela que nous nous plaignons. Je ne demande pas que l'industrie du camionnage soit réglementée; je cherche tout simplement à démontrer que leurs tarifs sont loin d'être réglementés comme le sont ceux des voituriers régis par la Loi sur les chemins de fer ou la Loi sur les transports.

Je tiens à vous faire remarquer également que l'Association canadienne des camionneurs a eu la prudence, ce qui à mon avis lui fait honneur, de ne pas s'attaquer au principe des taxes convenues. Voici, par exemple, ce qu'on peut lire à la page 61 de son rapport:

Nous avons déjà déclaré dans ce mémoire que nous ne sommes pas ici pour attaquer le principe de la législation qui a été recommandée par la Commission royale chargée d'étudier les taxes convenues.

Toutefois je ne voudrais pas qu'il soit supposé que cette déclaration faite par l'Association canadienne des camionneurs signifie qu'ils approuvent chaque disposition du bill, car ce n'est pas ainsi que je l'interprète; selon moi, cette déclaration indique simplement que les camionneurs ne s'opposent pas à la mesure en ce qu'elle concerne les taxes convenues, mais qu'ils ont certaines propositions à faire au sujet des taxes qui, à leur avis, devraient être imposées.

Ils disent maintenant qu'ils voudraient avoir le droit de porter plainte.

Pratiquement parlant, ils demandent au Comité de modifier le bill 449 de telle façon qu'ils puissent, tout comme les voituriers sous régie ou une association ou groupement représentatif d'expéditeurs d'une localité quelconque, soumettre au ministre des Transports une plainte au sujet d'une taxe convenue déterminée. Je trouve difficile d'accepter le principe de cette demande, car ce que les camionneurs cherchent à obtenir, c'est en réalité le droit de s'opposer aux taxes que leurs concurrents désirent établir.

D'autre part, les chemins de fer n'auraient ni le droit, ni l'occasion d'ailleurs, de s'opposer aux taxes que les camionneurs pourraient faire aux expéditeurs. Je ne me plains nullement de ceci; au contraire, je trouve qu'il serait bien regrettable pour ceux qui veulent faire effectuer leurs transports par camion s'il était permis aux chemins de fer de se mêler à la question et de dire aux camionneurs qu'ils établissent des tarifs trop bas. Je suis d'avis que ceux qui se servent de camions devraient pouvoir le faire sur une base concurrentielle jusqu'à ce qu'un règlement ait été institué par les autorités compétentes pour résoudre ces questions. Selon moi, les chemins de fer n'ont pas à s'opposer aux négociations qui peuvent avoir lieu entre camionneurs et expéditeur de même que les camionneurs n'ont pas à intervenir aux contrats à taxe convenue qui peuvent être traités entre les chemins de

fer et des expéditeurs. Évidemment, je ne suis pas sans savoir que les camionneurs cherchent depuis longtemps à obtenir le droit de comparaître devant la Commission afin d'exprimer leurs opinions au sujet des taxes convenues. Ils ont cherché à le faire en vertu de la loi actuelle, mais la Commission, et non moi, leur a fait savoir que n'étant pas voituriers au sens de la Loi sur les transports ils ne pouvaient être entendus, tout comme elle aurait pu dire à la *Irish Shipping Company* et à la *Saguenay Terminals* ce matin "vous n'êtes pas des compagnies de voiturage sous régie auxquelles s'applique la Loi sur les transports, donc vous n'êtes pas fondées à venir ici vous plaindre des taxes convenues".

En tous les cas, monsieur le président, comme je l'ai dit il y a quelques instants, je n'ai pas d'idées préconçues au sujet des droits des camionneurs et je puis dire tout à fait ouvertement aux membres du Comité que, ni après avoir entendu ce matin les exposés de faits, ni à un autre moment, le gouvernement ne pourrait avoir dans l'idée qu'il serait souhaitable de détruire ou d'éliminer un mode quelconque de transport au Canada. Je suis persuadé que les compagnies de chemin de fer et les voituriers sous régie feront un usage judicieux de la procédure recommandée par M. le juge Turgeon et que, si les camionneurs ont à se plaindre, ce ne sera que parce que quelques affaires leur échappent à cause des taxes convenues.

Malheureusement, le but de la taxe convenue, c'est justement de permettre aux chemins de fer d'obtenir des affaires, non pas déloyalement ni, comme il a été suggéré, en demandant aux camionneurs de leur céder une partie des leurs. Tout ce qui est demandé, c'est que les chemins de fer soient placés plus ou moins sur un pied d'égalité en ce qui concerne la concurrence.

Comme je l'ai déjà dit, je ne suis pas sans savoir que les camionneurs aimeraient pouvoir comparaître devant la Commission des transports en dépit du fait qu'ils ne sont pas des voituriers sous régie, pour reprocher aux chemins de fer d'appliquer des prix trop bas leur causant ainsi du détriment dans leurs affaires. Depuis que ce bill a été publié et distribué, je m'efforce de découvrir un cas quelconque où un camionneur aurait des raisons légitimes de se plaindre d'une taxe convenue. Pendant le témoignage de M. Magee j'ai tâché de lui faire citer un pareil cas mais, lorsque j'ai pris connaissance du mémoire, tout ce que j'ai pu trouver, c'est le passage suivant qui commence à la page 67, et mes doutes à ce sujet n'ont pas diminué:

Le ministre des Transports est un homme très occupé,—réflexion très juste, à mon avis,—et l'Association canadienne du camionnage représente 7,000 camionneurs; chaque fois qu'un camionneur sera touché par une taxe convenue, il voudra en appeler au ministre.

N'est-ce pas exactement ce que les camionneurs veulent avoir le droit de faire chaque fois qu'une taxe convenue sera établie? Une telle taxe aura pour effet de diminuer quelque peu le volume de leurs affaires et, évidemment, ils voudront s'en plaindre. Je trouve cela parfaitement naturel, mais là où je ne suis plus d'accord, c'est qu'ils puissent intervenir chaque fois qu'une taxe convenue, qui est un moyen de concurrence, se montre efficace, pour en somme en paralyser les effets. Les camionneurs n'ont pas, à présent, le droit de comparaître devant la Commission pour se plaindre d'une taxe convenue et demander qu'elle ne soit pas mise en vigueur ou faire valoir quelque raison contre son application. Notre expérience a, je crois, bien démontré que trop souvent des objections ont été soulevées simplement dans le but de gagner du temps, et je trouve que cela ne devrait pas être encouragé.

Par contre, si les taxes convenues étaient mal employées,—comme je l'ai dit plus tôt, je ne crois pas du tout que cela puisse arriver,—et que, par suite de la concurrence exercée au moyen de telles taxes, l'avenir de l'industrie du

camionnage, ou de la branche de cette industrie qui s'occupe du transport de marchandises d'un endroit à un autre, se trouvât menacé, je suis tout à fait d'accord qu'il faudrait remédier à la situation. C'est pour cette raison, monsieur le président, que je vais maintenant demander à un des membres du Comité de proposer une modification à apporter à l'article 33. Je ne vais pas demander que cette proposition soit faite immédiatement, mais simplement que des exemplaires du texte de la modification soient distribués afin que les membres du Comité puissent l'avoir sous les yeux.

En réalité, la modification que je désire faire proposer donnerait plus d'étendue à l'article 33.

Ainsi que je l'ai indiqué, la modification prévoit que

lorsqu'une taxe convenue a été en vigueur pendant au moins trois mois

- a) tout voiturier, ou toute association de voiturier, par eau ou par rail, ou
- b) toute association ou autre corps représentatif des expéditeurs d'une localité peut se plaindre au Ministre que la taxe convenue crée une disparité injuste à l'égard d'un voiturier ou d'un expéditeur ou désavantage injustement ses affaires, et le Ministre, s'il est convaincu que, dans l'intérêt du public, la plainte devrait faire l'objet d'une investigation, peut déférer la plainte à la Commission aux fins d'enquête.

Il se peut, mais je vous dit tout de suite qu'à mon avis ceci est purement théorique et n'arrivera jamais, que les chemins de fer fassent mauvais usage de ce droit qu'ils ont d'établir des taxes convenues et qu'en conséquence le camionneur qui opère entre deux points déterminés du Canada se trouve en danger d'être anéanti ou éliminé. J'ai donc proposé que, sans devoir attendre que le délai de trois mois indiqué dans le paragraphe (1) se soit écoulé:

s'il y a lieu de croire qu'une taxe convenue peut être non désirable dans l'intérêt du public, le gouverneur en conseil peut déférer la taxe convenue à la Commission aux fins d'enquête.

Les membres du Comité se rendront certainement compte que cette disposition ne s'applique pas seulement au cas où un certain mode de transport se trouve menacé d'élimination; à mon avis, elle s'appliquerait parfaitement au cas qui a été présenté de façon si détaillée au Comité hier soir et aujourd'hui, où des taxes convenues incorporaient en réalité des conditions préjudiciables à un système de transport qui fonctionne dans l'intérêt du public. Par conséquent je tiens à souligner le fait qu'en vertu du paragraphe (2) le gouverneur en conseil,—je dis bien le gouverneur en conseil et non le ministre,—aura beaucoup de latitude pour déférer une taxe convenue à la Commission aux fins d'enquête.

Si vous voulez bien consulter le paragraphe (3), vous y trouverez les conditions dont la Commission doit tenir compte lorsqu'une réclamation ou une taxe convenue lui sont soumises en vertu du paragraphe (1), ou du paragraphe (2). Nous y disons ceci:

En statuant sur un cas déféré aux termes du présent article, la Commission doit tenir compte de toutes les considérations qui lui paraissent pertinentes, y compris l'effet que l'établissement des taxes convenues a eu ou vraisemblablement aura sur le revenu net des voituriers qui y sont parties.

En d'autres termes, les commissaires sont à même de déterminer si oui ou non une taxe est compensatoire.

Ensuite:

Si la Commission, après une audition, constate que la taxe convenue est peu désirable dans l'intérêt du public pour le motif qu'elle crée une disparité injuste à l'égard de toute personne qui s'en plaint ou qu'elle désavantage injustement ses affaires...

J'estime que cette disposition vise bien le cas des personnes qui pourraient se plaindre en vertu du paragraphe (1) sauf sans inclure toutefois le transport motorisé.

...ou pour toute autre raison,...

Il y a là d'amples raisons pour lesquelles la Commission peut décider que, dans l'intérêt du public, une taxe convenue est peu désirable. Ensuite, l'éventualité, ce dont j'ai parlé il y a un instant, où un système de transports quelconque se trouverait menacé par plusieurs taxes convenues, est prévue...

et quand le gouverneur en conseil l'ordonne dans un cas déferé selon le paragraphe (2), si la taxe convenue est peu désirable dans l'intérêt du public pour le motif qu'elle désavantage injustement toute autre forme de services de transport.

Je crois que si vous examinez les paragraphes (4) et (5) vous vous rendrez compte qu'ils contiennent d'autres dispositions de l'article 33 du présent bill et, par conséquent, je ne pense pas qu'il soit nécessaire que je vous en parle. Néanmoins, je tiens à souligner le fait que dans chaque cas que nous venons de considérer, la Commission a le pouvoir d'annuler ou de modifier une taxe convenue.

A mon avis, ce qui importe surtout c'est que ce texte indique clairement que si, pour citer un exemple, un camionneur prétend qu'une certaine taxe réduit le volume de ses affaires, nous ne pourrions admettre que ceci soit une raison suffisante pour formuler une plainte.

Si un expéditeur consent à faire transporter une partie de ses marchandises par chemin de fer, à mon avis, c'est surtout lui que cela concerne. Dans le cas qui nous a été présenté, l'expéditeur n'était nullement tenu à accepter qu'une quantité déterminée de ses marchandises soit l'objet d'une taxe convenue; s'il avait voulu, il aurait pu refuser de faire partie d'un contrat à taxe convenue. Toutefois, il a accepté un tel arrangement pour un certain pourcentage de ses marchandises et, malgré que leurs affaires se soient trouvées diminuées en conséquence, je ne vois pas que cela regarde les voituriers motorisés.

Les chemins de fer, à mon avis, se rendent très bien compte combien il est peu souhaitable que l'industrie du camionnage disparaisse. D'ailleurs, nous avons pu voir dans le passé qu'ils se sont abstenus d'établir des tarifs concurrentiels qui auraient pu obliger leurs concurrents de se retirer des affaires. Je trouve qu'ils se sont montrés pleinement conscients de leur responsabilité envers le public à cet égard et que, par conséquent, l'industrie du camionnage au Canada ne se trouve nulle part en danger d'être éliminée.

Toutefois, s'il arrivait qu'un certain mode de transport se trouvât à la longue menacé par toute une série de taxes convenues, je suis d'avis que si un organisme tel que l'Association canadienne du camionnage, qui à plusieurs occasions s'est montrée digne de confiance, prenait l'initiative de signaler que la situation devient dangereuse, le gouverneur en conseil ne refuserait pas de déferer la question à la Commission pour fins d'enquête. Néanmoins je vous ferai remarquer qu'il y a une grosse différence entre le cas d'un

camionneur individuel et celui où une industrie toute entière se trouve menacée d'élimination. Si je puis en juger d'après ce rapport, je serais très étonné que l'Association canadienne du camionnage, une fois le bill adopté, vienne nous dire que la situation est bien ennuyeuse et nous demander d'examiner à nouveau toute la question.

Si par hasard elle le faisait, je crois que ce serait parce que, la situation en question s'étant développée petit à petit et ayant fini par alarmer les camionneurs, l'Association jugerait bon d'obtenir un redressement.

Je tiens à souligner de nouveau que ce délai de trois mois ne s'applique pas aux mesures prises par le gouverneur en conseil. Il n'aura pas besoin d'attendre que trois mois se soient écoulés avant d'agir. S'il juge qu'il doit agir sur-le-champ, il pourra le faire.

Je regrette de vous avoir retenus si longtemps, mais il faut encore que je fasse ressortir que ce bill est fondé sur la recommandation de M. Turgeon. Comme vous le savez sans doute, M. Turgeon a tenu de nombreuses audiences dans différentes parties du Canada, et pendant une longue période de temps à Ottawa même. Je crois que chacun a eu l'occasion de comparaître devant la Commission et de soumettre son point de vue à M. Turgeon qui, je suis sûr que vous êtes tous de mon avis à cet égard, est reconnu comme un expert en matière de transport au Canada.

Le bill qui est devant vous,—la modification dont je viens de parler n'y apporte qu'un changement de moindre importance,—met en vigueur toutes les recommandations de M. Turgeon. S'il y a une différence de langage entre le bill et l'appendice au rapport de M. Turgeon, c'est simplement une question de rédaction juridique. Nous n'avons pas cherché à modifier ses recommandations dans le moindre détail, sauf celui dont j'ai parlé à la Chambre l'autre jour et que je vous rappelle maintenant: notamment, le paragraphe 9 contient une disposition, à mon avis, sensée, selon laquelle, lorsqu'une taxe convenue a été conclue entre des voituriers et un ou plusieurs expéditeurs, une personne qui n'a pas été comprise dans cet accord peut, si elle le désire et si les chemins de fer le veulent bien, en faire partie sans d'abord demander l'autorisation de la Commission comme elle doit autrement le faire en vertu du paragraphe 10. Ainsi le paragraphe 9 du bill imprimé s'ajoute aux recommandations de M. Turgeon et en augmente, à mon avis, la portée.

Maintenant, monsieur le président, je ne cherche pas du tout à me faire passer pour un expert en matière de taxes convenues; j'ai simplement voulu expliquer aux membres du Comité l'intention du bill que nous étudions. J'ajouterai toutefois que le gouvernement est fortement d'avis que ce bill devrait être adopté afin que les chemins de fer soient à même de faire concurrence aux camionneurs à conditions plus égales. Je dis à conditions plus égales, car il va de soi que des organismes aussi vastes que les chemins de fer, vu les règlements auxquels ils doivent se soumettre, ne peuvent jamais être entièrement sur un pied d'égalité avec les entreprises de camionnage. Évidemment, les camionneurs peuvent répondre à cela qu'en effet ils ne peuvent jamais être sur un pied d'égalité pour la bonne raison que les chemins de fer ont toujours d'autres moyens à leur disposition et que toute inégalité qui peut avoir lieu dans l'établissement de tarifs est amplement compensée par les immenses ressources financières dont ces derniers disposent. Mais si nous laissons de côté ce point de vue quelque peu élémentaire, je crois que si nous donnons aux chemins de fer la possibilité d'obtenir des affaires de transport au Canada, qui, en somme, sont là pour tout le monde, ce ne sera pas commettre une injustice envers les camionneurs.

M. NICHOLSON: Monsieur le président, nous en sommes à notre cinquième ou sixième séance et nous avons siégé onze heures. S'il n'y a pas d'autres témoins, puis-je proposer que nous nous ajournions maintenant et que nous reprenions nos délibérations sur ce bill demain.

L'hon. M. MARLER: En ce qui me concerne, j'ai certains engagements demain à Montréal et je préférerais que nous poursuivions l'étude du bill cet après-midi et ce soir.

M. CARRICK: Y a-t-il d'autres témoins?

M. GREEN: J'ai cru comprendre que le ministre allait prendre en considération quelques-unes des modifications proposées. Ce bill ne contient qu'un article.

Le PRÉSIDENT: Modifiant deux articles de la loi existante.

M. GREEN: Je veux dire, le bill n'a qu'un article mais traite de deux articles différents de la Loi.

L'hon. M. MARLER: En effet.

M. GREEN: Nous pourrions peut-être siéger ce soir?

L'hon. M. MARLER: A vrai dire, je ne tiens pas à me lancer dans une étude de ces modifications, mais, comme je l'ai dit au moment même, l'amendement proposé par M. MacTavish au paragraphe 5 me paraît satisfaisant. Ils s'agissait de substituer le présent au passé du verbe.

Si les membres du Comité estiment qu'il est préférable d'employer les mêmes termes que ceux de l'appendice A du rapport de M. Turgeon, je n'ai rien à redire à ce qu'une modification soit apportée dans ce sens. Ce que je ne veux pas faire, c'est m'amuser à remanier le paragraphe 5 de telle façon qu'il en résulte un mélange des deux paragraphes; nous pourrions en changer le sens et arriver à un amalgame qui ressemblerait aux deux mais ne serait identique ni à l'un ni à l'autre.

Quant à la modification proposée par M. Brisset, je crois qu'il s'agit là de quelque chose d'un peu spécial. Cette modification, en effet, se rapporte à un cas qui ne se présente pas à l'heure actuelle mais à une éventualité future où une taxe convenue pourrait peut-être contenir des dispositions préjudiciables, mettons, aux compagnies de navigation qui ne font pas partie de la convention. Ces contrats sur une taxe convenue pourraient aussi contenir des dispositions défavorables d'une toute autre nature. Je ne crois pas que cela arrivera mais je suis bien prêt à dire ceci: Si on fait valoir auprès du gouvernement qu'un contrat sur une taxe convenue renferme des dispositions manifestement préjudiciables à un mode de transport quelconque,—et ce n'est pas uniquement aux compagnies qui font partie de la convention et à celles qui ne sont pas membres, que je pense,—je suis persuadé que nous sentirons qu'il est de notre devoir de soumettre la question à la Commission des transports en vertu du paragraphe 2 de cet amendement, laquelle aurait ainsi l'occasion de faire une étude approfondie.

Je crois devoir dire très franchement, monsieur le président, que je ne suis pas disposé à accepter une modification qui donnerait aux voituriers non assujétis à la régie le droit, qui ne leur est pas reconnu par la loi actuelle, de comparaître devant la Commission des transports, surtout quand je pense que, par la modification que nous avons proposée, seront amplement protégés, ceux dont les intérêts peuvent être atteints par une taxe convenue qui n'a pas été approuvée par la Commission.

M. HERRIDGE: Monsieur le président, il y a juste une question que j'aimerais poser au ministre. Je vois que dans le bill et dans la modification proposée par le ministre les mots "d'intérêt public" remplacent les mots "d'intérêt national". Le ministre voudrait-il nous expliquer cette distinction?

L'hon. M. MARLER: Je crois, monsieur le président, que le sens des mots intérêt national est beaucoup plus vaste que celui d'intérêt public. Quand on parle d'intérêt national on envisage une situation qui concerne toute la nation, tandis que le terme intérêt public s'applique, à mon avis, à un bien plus petit rayon du pays. Il est de toute évidence que les mots "intérêt national" se

rapportent à la nation toute entière, tandis que le mot "public" peut s'interpréter de différentes façons. Par exemple, les artistes ont leur public et l'on peut sans doute dire que les politiciens ont le leur également; mais quand on parle "d'intérêt public" par rapport aux expéditeurs d'une certaine localité, pour citer un exemple, c'est encore autre chose.

On me demande de dire un mot au sujet de la modification dont M. Sheppard a parlé il y a un instant. Eh bien! j'ai deux réponses à donner à la proposition de M. Sheppard. D'abord, il est tout à fait évident que les taxes convenues sont des moyens de faire concurrence, autrement dit, elles sont établies pour faire face à la concurrence. Je ne vois pas qu'il y ait quelque chose à gagner en ajoutant les mots "pour faire face à la concurrence". Dans un cas peut-être, l'inclusion de ces mots ne serait pas acceptable. Lorsque je lui ai posé une question ce matin, M. Coyne a cité comme exemple le cas où un expéditeur, qui ne serait pas desservi par le même voiturier que celui qui a fait un marché à taxe convenue, voudrait s'adresser à la Commission des transports pour obtenir une taxe fixe. Or, dans un cas pareil, si nous étions liés par la restriction "afin de faire face à la concurrence", il se pourrait que la Commission se trouve dans l'impossibilité d'accorder une taxe fixe à une personne ayant droit au même traitement que celle qui bénéficie d'une taxe convenue. Bref, je ne vois pas qu'il soit utile d'ajouter ces mots; au contraire, il y a de bonnes raisons pour que nous ne le fassions pas.

M. HAHN: Monsieur le président, le ministre vient de nous faire une assez longue dissertation sur les exposés des témoins et j'ai quelques observations à faire, qui, je le crois, seraient à propos. Le ministre nous a parlé d'une allégation du mémoire des camionneurs, selon laquelle les taxes convenues ruindraient l'industrie du camionnage, et il a attiré notre attention sur le fait que les camionneurs estiment qu'à peu près 12 p. 100 de leurs affaires sont dus au facteur prix.

L'hon. M. MARLER: Oui, c'était indiqué dans le questionnaire.

M. HAHN: C'est dans leur mémoire. J'ai fait un calcul rapide, qui est peut-être erroné, mais si je me souviens bien on a dit que les chemins de fer se plaignent qu'à l'heure actuelle il se fasse pour 340 millions de dollars en transport par camion. Les camionneurs, par contre, disent qu'ils n'en font que pour 200 millions de dollars. En tous les cas, si nous prenons ce chiffre de 12 p. 100 et que nous admettons que les camionneurs perdraient également ce revenu, ce qui, à mon avis, n'est pas exact. . .

L'hon. M. MARLER: Si je vous interromps un instant, monsieur Hahn, je crois que nous gagnerons du temps. Les 12 p. 100 dont il s'agit ne s'appliquent qu'au nombre de personne qui expédient leurs marchandises par camion. La question posée était "Pourquoi vous servez-vous de camions?"; 78 p. 100 ont répondu qu'ils s'en servaient parce que c'était le moyen de transport le plus rapide, et 12 p. 100 seulement ont dit que c'était à cause du prix. Il ne s'agit donc pas de 12 p. 100 d'un certain volume d'affaires, mais seulement du pourcentage de personnes qui ont répondu qu'ils se servaient de camions surtout à cause du coût inférieur.

M. HAHN: C'était bien mon idée que les 12 p. 100 se servaient de camions. Les deux s'égalisent,—ou peut-être pas,—mais même en faisant le calcul sur cette base-là, en prenant le chiffre maximum de \$340 millions, on n'obtient qu'un montant brut de \$40,800,000 pour les chemins de fer qui ne représente pas le déficit net que le National-Canadien a eu l'année dernière. Ceci, évidemment, si nous poussons notre calcul jusqu'au montant net. Je suis prêt à accepter votre version, monsieur le ministre, car je vois très bien que, si 12 p. 100 des expéditeurs se servent du camion, cela peut en effet représenter 50 p. 100 ou plus du volume de ces affaires; dans ce cas, en prenant le chiffre que j'ai cité, si les compagnies de chemin de fer enlevaient 50 p. 100 du volume

d'affaires, la moitié des camionneurs se trouverait éliminée,—ce serait le résultat immédiat, mais évidemment d'autres affaires peuvent leur arriver où ils peuvent, en bons commerçants, partir à la recherche d'autres affaires de sorte qu'ils ne perdraient pas tout.

Ensuite vient la question si oui ou non ces affaires sont compensatoires. Selon la phraséologie que nous avons employée, les chemins de fer pourraient être offensés si ce mot était mentionné dans le bill. Étant donné que ce mot compensatoire paraît dans l'ancienne loi, si je ne me trompe, je ne comprends pas très bien cette attitude. Il est question de le supprimer. Si, ce mot auparavant, ne les offensait pas, pourquoi s'en offusqueraient-ils maintenant si nous ne faisons que l'inclure dans la loi en question; je trouve qu'il y a là un point très important. Il me semble que j'ai parlé avec réalisme de la compagnie *Monsen Clarke Steamship*...

L'hon. M. MARLER: De la compagnie *Monsen Clarke Steamship*?

M. HAHN: Je m'excuse. Oui, et de la taxe compensatoire qui les a obligés de fermer boutique. Je me demande à présent si c'est cette même taxe qui sera appliquée par les compagnies de chemin de fer dans toute l'étendue du Canada ou uniquement dans ces régions où une taxe convenue est en vigueur. Si je soulève cette question, c'est parce que, quand j'ai essayé d'obtenir des renseignements de ce genre,—je crois m'être adressé à M. Gordon lorsqu'il était ici parmi nous,—on m'a donné à entendre qu'il était impraticable de nous indiquer le coût par secteur. J'ai peut-être reçu ce renseignement par lettre lorsque nous étions en correspondance ou encore, au cours de séances antérieures que nous avons eues à ce sujet. Quoi qu'il en soit, c'est très important quand il s'agit de déterminer si en général un camionneur a le droit de se plaindre qu'il soit l'objet d'une disparité injuste du fait qu'une taxe n'est pas compensatoire. Je comprends très bien que dans les régions de Montréal et de Toronto une taxe soit moins élevée, étant donné le trafic qui s'y fait. Prenons, par exemple, le parcours de Vancouver à Kamloops: il se peut qu'une taxe ne soit pas au même degré compensatoire dans cette région. C'est pourquoi nous devrions savoir à peu près sur quoi nous appuyer dans une situation semblable et, surtout, il nous faut absolument savoir sur quoi se fondent les compagnies de chemins de fer. J'ai dit hier que le gouvernement de la Colombie-Britannique avait des règlements pour le tarif du transport. Nous avons parmi nous aujourd'hui un représentant du Manitoba; peut-être pourrait-il nous dire si les camionneurs de cette province peuvent changer leur tarif comme ils l'entendent, ainsi que le ministre l'a dit tout à l'heure, simplement en serrant la main de leur client, ou s'ils doivent se soumettre à une réglementation du tarif pour transport.

Pour revenir à la question de taxes qui ne sont pas compensatoires...

L'hon. M. MARLER: Je crois qu'il serait utile d'expliquer qu'une taxe doit être compensatoire dans ce sens qu'elle doit couvrir les frais des services effectués à ce prix.

M. GREEN: Cela n'est pas indiqué dans le bill.

L'hon. M. MARLER: Je suis en train d'expliquer ce qui s'entend par taxe compensatoire. En pratique, cette taxe permet aux chemins de fer de transporter des marchandises au prix indiqué et d'y trouver leur compte. Une telle taxe s'applique au transport de marchandises du point d'origine jusqu'à destination.

M. CARRICK: M. Hahn a dit que le mot "compensatoire" figurait auparavant dans la loi, mais je n'ai pas pu le trouver.

L'hon. M. MARLER: Il n'y est pas.

M. HAHN: Je croyais vous avoir entendu dire qu'il y était.

L'hon. M. MARLER: Je me suis servi du mot sans penser à préciser.

M. HAHN: Dire que les chemins de fer ne vont pas opérer avec une taxe qui n'est pas compensatoire, c'est à mon avis manquer de réalisme, car ils doivent, comme toute autre entreprise, faire tout leur possible pour obtenir des affaires; si, pour arriver à ces fins, il faut qu'une autre industrie soit éliminée, ce qui peut être le cas, ce n'est pas la question de taxes qui les empêchera de s'abaisser, je ne devrais peut-être pas m'exprimer ainsi, jusqu'à faire des affaires de cette façon. Sans vouloir offenser les chemins de fer, je dis ceci pour la bonne raison que toutes les grosses entreprises, même certaines des plus grosses entreprises au monde, c'est aux gros détaillants des États-Unis que je pense en particulier, s'abaissent ainsi dans l'espoir d'enlever des affaires à leurs concurrents. Je me souviens avoir lu dans les journaux, il y a à peine quelques mois qu'une maison de New-York offrait certains articles comme prime parce qu'une autre les vendait à cinq sous; en agissant ainsi cette maison n'avait qu'un but, s'attirer des affaires. Si, pour s'attirer des affaires, les chemins de fer établissaient des taxes convenues qui ne nous permettraient pas de déterminer la taxe compensatoire rien ne les empêcherait de baisser leur tarif autant qu'ils voudraient.

Il y a quelques instants j'allais proposer que le mot "compensatoire" soit inclus dans ce bill, parce que j'avais compris qu'il y était auparavant; il paraît que je me suis trompé. Je crois tout de même que nous devrions examiner s'il n'y a pas lieu de l'insérer.

Il y a un autre point dont il faudrait tenir compte, c'est celui du droit que devraient avoir les camionneurs de demander un redressement. D'après ce que je comprends, les camionneurs ne sont pas visés par les modifications que vous proposez à cet article et, en vue des circonstances, ne devraient sans doute pas l'être, mais la Loi ne prévoit pas non plus qu'une commission provinciale puisse présenter une demande de redressement pour une industrie qui tombe sous sa juridiction.

Ceci pourrait peut-être être pris en considération et on pourrait leur permettre de présenter leur demande d'abord à l'organisme provincial qui établit les tarifs qui, lui, s'adresserait au gouvernement pour obtenir le redressement voulu.

L'hon. M. MARLER: En vertu du paragraphe (2), n'importe qui peut se plaindre au gouvernement; il suffit que le gouvernement soit convaincu que le cas est digne d'intérêt, pour qu'il soit déféré à la Commission des transports.

M. HAHN: Cela est prévu au paragraphe (2) de l'amendement?

L'hon. M. MARLER: Oui.

M. HAHN: Dans ce cas, je l'ai mal interprété.

M. HANSELL: Ceci s'applique également aux camionneurs?

L'hon. M. MARLER: Les camionneurs peuvent soumettre une réclamation comme tout le monde. Évidemment, je n'ai pas indiqué dans l'amendement qu'ils peuvent se plaindre de n'importe quelle taxe, mais le fait est que si un camionneur soumet une réclamation, le gouvernement, en vertu du paragraphe (2), peut agir.

M. HANSELL: Dans ce cas, la modification proposée par M. Magee pour l'addition des mots "ou tout camionneur ou association de camionneurs" devient superflue?

L'hon. M. MARLER: La question est mal posée. A vrai dire, si les camionneurs n'ont pas légalement le droit de réclamer auprès du ministre, ils ont néanmoins le droit de se plaindre au gouvernement qu'une situation peu désirable dans l'intérêt public se soit créée petit à petit; si le gouvernement est convaincu que leurs griefs sont bien fondés, la taxe convenue en question sera déferée à la Commission.

M. HANSELL: Autrement dit, ils peuvent se prévaloir de la loi bien qu'ils n'y soient pas spécifiquement mentionnés?

L'hon. M. MARLER: Je crois qu'en pratique c'est bien cela.

M. HERRIDGE: Cette discussion se rapporte aux modifications et à différents paragraphes du bill. Ne croyez-vous pas qu'il serait plus utile de la poursuivre lorsque nous commencerons à discuter le bill même?

M. HAHN: Je n'avais pas l'impression de parler de quelque chose qui se trouve dans le bill.

L'hon. M. MARLER: Il en est question à l'article 33.

M. HAHN: Si j'ai soulevé cette question au mauvais moment je me sou mets au règlement, mais si tel n'est pas le cas, monsieur le président, j'aimerais poursuivre. Il y a cette autre question qui a été soulevée par la *Irish Shipping* et la *Saguenay Terminals*. Je ne vois rien de mal à ce que le Pacifique-Canadien, s'il le désire, transporte des marchandises de Vancouver à Londres ou à Liverpool, du moment qu'il se sert de ses propres bateaux; ce que je n'admets pas, c'est que le National-Canadien, en négociant une affaire à connaissance direct, exige que toutes les marchandises qu'il va transporter en conséquence devront sans faute partir de Halifax sur des bateaux appartenant à d'autres compagnies ou à celles qui font partie de la Convention.

M. LANGLOIS: Ils ont obtenu un redressement par la Commission à cet égard. Cela n'a rien à voir avec ce bill.

M. HAHN: Néanmoins, j'ai compris d'après les témoignages que des conditions de ce genre ont encore été imposées pour des transactions à connaissance direct. Or, si nous voulons avoir une mesure législative pour régler de tels cas et si nous voulons que toutes les entreprises commerciales qui existent actuellement dans ce pays puissent continuer à fonctionner, je demande instamment qu'il soit pris en considération que nous ne devons pas permettre, même indirectement, une coalition, un genre de coalition, tel que celui qui semble exister. Je me rends compte qu'en vertu de la Loi sur les coalitions en vigueur il nous serait peut-être difficile de prouver que dans le cas en question il y a coalition. A mon avis, quand une compagnie se permet de dire à un client qu'avant de prendre ses marchandises il doit s'engager à les expédier par une compagnie de navigation déterminée, tandis que d'autres compagnies sont prêtes à effectuer le même transport à un prix inférieur, cela n'est pas juste.

Je voudrais également parler d'une modification, mais puisque les membres du Comité ont bien voulu me laisser poursuivre mon exposé et qu'ils ne m'ont pas interrompu, je vais m'en tenir là pour le moment.

M. CAVERS: Nous pourrions peut-être passer à l'examen du texte du bill?

Le PRÉSIDENT: Comme ce bill ne comprend qu'un article, le compte rendu serait peut-être plus clair si, au cours de notre étude détaillée, nous nous référions aux articles et aux paragraphes de la Loi tels qu'ils sont cités dans le bill.

M. GREEN: En ce qui concerne le paragraphe (1), M. Sheppard, parlant au nom du gouvernement du Manitoba, a proposé une modification. M. Sheppard a proposé que les mots "pour faire face à la concurrence" soient ajoutés à la suite du mot "peut" à la deuxième ligne du paragraphe (1). Je crois qu'il y a lieu d'ajouter ces mots, parce que le ministre lui-même a insisté sur le fait que le bill a pour objet d'aider les chemins de fer à faire concurrence. Les taxes convenues ont pour seul objet de permettre une concurrence. Ceci est prévu au paragraphe (2) de l'article 32 de l'ancienne loi. Toute taxe convenue de cette nature devait d'abord être approuvée par la Commission.

(2) Une telle taxe convenue exige, sous réserve du présent article, l'approbation de la Commission, et cette dernière ne doit pas l'approuver si, à son avis, le but à atteindre en concluant la convention, eu égard à toutes les circonstances, peut être atteint convenablement au moyen d'un tarif de taxes, spécial ou de concurrence, prévu par la Loi sur les chemins de fer ou la présente Loi.

Ce paragraphe fait bien ressortir la question de concurrence et voilà qu'il ne va plus paraître dans la Loi. La Commission n'aura plus à rendre préalablement sa décision. Une fois arrêtées, ces taxes convenues vont entrer en vigueur automatiquement. Dire que les chemins de fer agiront ou n'agiront pas de telle ou telle façon, à mon avis, ne suffit pas. Après tout, nous sommes ici pour établir la Loi et, selon moi, il doit y être indiqué que les taxes convenues ont pour seul but de permettre une concurrence.

Prenez, par exemple, le favoritisme. S'il n'y a pas la restriction dont je viens de parler, les chemins de fer peuvent se mettre d'accord pour faire un prix plus bas à certains amis de la compagnie, sans qu'existe la moindre concurrence. Pour citer un exemple, ils pourraient se mettre d'accord pour consentir un traitement de faveur à un M. X ou Y de telle ou telle compagnie, sous l'empire de la Loi existante c'est tout à fait impossible, étant donné que la Commission doit d'abord approuver une demande de taxe convenue. Avant de donner son approbation la Commission doit être convaincue, entre autres choses, que la taxe convenue en question a pour but de permettre une concurrence. Je suis d'avis que l'esprit de l'ancienne loi demande que les mots soumis par le gouvernement du Manitoba soient inclus dans le bill; je propose donc que ceci soit fait, monsieur le président.

L'hon. M. MARLER: Monsieur le président, je tiens à faire remarquer aux membres du Comité que dans la loi existante la taxe convenue est définie dans les mêmes termes, pour ainsi dire, que dans le paragraphe que nous étudions en ce moment. Il n'y a rien de changé. Cette définition tient depuis 1938 et, franchement, je ne suis pas d'accord avec M. Green sur ce qu'on ne pourra plus conclure une taxe convenue, simplement du fait que nous laissons tomber la nécessité d'obtenir l'approbation de la Commission et que nous n'indiquons pas qu'une taxe convenue ne peut être établie que si les mêmes résultats ne peuvent être obtenus au moyen de taxes concurrentielles. A vrai dire, le mode des taxes concurrentielles s'est révélé tout à fait inutile quand il s'agit de faire face au genre de concurrence en question, comme M. O'Brien l'a d'ailleurs bien démontré au cours de son témoignage. Je ne considère donc pas que la mention qui a été faite de taxes concurrentielles ait un rapport avec la question de savoir si oui ou non nous devons ajouter les mots "afin de faire face à la concurrence". Je ne trouve pas que, pour la simple raison qu'il n'y aura plus lieu de demander l'approbation de la Commission, nous devrions maintenant introduire cette mention dont nous avons pu nous passer pendant 18 ans. En vérité, je n'y attache pas beaucoup d'importance. Par contre, ce qui me préoccupe, c'est qu'il pourrait arriver qu'un certain expéditeur bénéficie d'une taxe convenue accordée en vertu de la Loi que nous avons devant nous et qu'un autre remplisse les conditions du paragraphe (10), c'est-à-dire qu'il aurait des marchandises semblables ou identiques, mais ne se servirait pas du même voiturier. Dans ce cas, si ce dernier ne se sert pas du même voiturier,—il se pourrait qu'il n'y ait pas de concurrence,—il pourrait, si les mots en questions figurent dans la Loi, être privé des avantages d'une taxe convenue. C'est pourquoi je crains beaucoup que, tout en sachant que les taxes convenues sont toujours établies pour permettre de faire concurrence, si nous ajoutons ces mots, nous empêcherons certains expéditeurs de bénéficier des taxes convenues. M. Coyne nous a cité un excellent exemple ce matin; je ne voudrais nullement empêcher ses clients de bénéficier d'une taxe établie.

M. GREEN: Mais le deuxième expéditeur dont vous parlez ne sera pas atteint si ces mots sont incorporés au bill, étant donné qu'il est expressément protégé par les paragraphes 9 et 10 de l'article 32. La disposition la plus

importante de toutes celles concernant les taxes convenues, c'est justement celle du paragraphe (1) de l'article 32 qui est une disposition fondamentale pour l'établissement d'une ligne de conduite:

Nonobstant toute disposition de la Loi sur les chemins de fer ou de la présente Loi, un voiturier peut imposer, pour le transport de marchandises d'un expéditeur, les taxes dont conviennent le voiturier et l'expéditeur.

Cette disposition a uniquement pour but de permettre aux chemins de fer d'affronter la concurrence, et je suis fortement d'avis que les mots en question devraient figurer dans ce texte, afin d'éviter tout malentendu quant aux fins de cette législation.

Ces mots ont une importance vitale, car lorsque, en vertu de l'article 33, il est demandé qu'une certaine taxe convenue soit retirée, il s'agit en premier lieu de savoir si ladite taxe a été établie pour permettre une concurrence. Si tel n'est pas le cas et qu'elle ait été faite pour d'autres raisons, mettons, pour aider un "copain", il se pourrait qu'elle soit annulée. Il se peut que cela n'arrive pas, mais je ne trouve pas que nous devrions prendre pour acquit que les chemins de fer, sous le couvert de cette loi, ne feront rien qui soit injuste. Les chemins de fer sont une entreprise commerciale et ils ont à leur tête des hommes d'affaires qui sans aucun doute se soumettent à la loi, mais qui en toute probabilité ne se soucient pas trop que leurs concurrents soient désavantagés. J'affirme donc que, comme l'a dit le représentant du Manitoba, qui, de même que les autres provinces de l'Ouest, a toujours montré beaucoup de vigilance en ce qui concerne la Loi sur les transports, les mots "pour faire face à la concurrence" sont extrêmement importants. Cette proposition n'est pas soumise au Comité à la légère. Le gouvernement du Manitoba n'aurait pas fait cette démarche sans avoir étudié attentivement la question et sans bonnes raisons pour le faire. M. Sheppard a comparu bien des fois devant la Commission des transports; c'est un des premiers experts au Canada en matière de tarif pour le transport de marchandises et il a comparu, il y a deux ou trois ans, devant le comité qui a étudié la Loi sur les chemins de fer. J'estime donc que la modification qu'il a soumise se recommande et je propose qu'elle soit adoptée par le Comité.

M. HOSKING: Si vous permettez, monsieur le président, j'aimerais citer un exemple qui indique que cette modification ne devrait pas être adoptée. Une aciérie se propose de mettre en valeur un terrain minier dans le nord de l'Ontario. Or, pour établir son prix de revient afin de voir si elle a intérêt à exploiter ce domaine, la société s'adresse aux chemins de fer pour obtenir une taxe convenue. Si la compagnie de chemin de fer du gouvernement provincial lui accorde la taxe convenue, elle le fait sans qu'il y ait de concurrence pour ce transport de minerai. Cela me fait penser que le progrès du pays est directement en cause et que, si cette taxe convenue est établie, c'est bien dans l'intérêt du pays. Comme il n'y a qu'une ligne de chemin de fer à cet endroit, il ne peut pas y avoir de concurrence; néanmoins les chemins de fer doivent pouvoir établir une taxe convenue en cette circonstance pour permettre à la société de calculer son prix de revient.

M. GREEN: Dans des cas pareils ce ne sont pas des taxes convenues qui sont accordées mais des tarifs spéciaux. Toutes les compagnies de chemins de fer ont eu à traiter de cas semblables où ils doivent envisager un gros volume de transport pour une entreprise quelconque, et ils offrent alors des taxes spéciales. De tels arrangements n'ont rien de commun avec les contrats à taxe convenue. Si vous voulez vous donner la peine de vérifier, je crois que vous trouverez que c'est bien ce qui se passe.

M. HOSKING: Dans le cas en question, il s'agit bien d'une taxe convenue; si d'autres entreprises de la localité veulent en profiter, elles peuvent faire transporter leurs marchandises aux mêmes conditions.

M. GREEN: Il me semble en effet qu'un accord de ce genre a été fait pour du transport sur la ligne d'embranchement de Sherridon à Lynn-Lake du National-Canadien: un accord selon lequel on devait transporter les concentrés de cette mine à un prix déterminé. Je crois qu'il y en a eu un autre pour le transport de produits d'aluminium sur la ligne supplémentaire de Terrace à Kitimat. Toutefois, il s'agit là de contrats spéciaux qui n'ont rien à voir avec les contrats à taxe convenue.

M. HOSKING: Mais si une autre entreprise découvrait du minerai dans la localité dont j'ai parlé, les chemins de fer ne seraient-ils pas obligés de transporter ce minerai au même prix que dans le cas de l'autre société s'il y a une taxe convenue?

L'hon. M. MARLER: Monsieur le président, une des choses qui m'ennuie beaucoup en ce qui concerne la modification proposée, c'est que M. Green semble croire qu'une taxe convenue ne s'applique qu'au transport entre deux endroits. Or, en ce qui concerne le transport de conserves dont j'ai parlé tout à l'heure, j'ai toute une liste d'endroits où ces marchandises devaient être livrées et pour lesquels la taxe convenue est applicable. Je vais en citer quelques-uns au hasard. Les membres du Comité qui viennent de la Colombie-Britannique ne vont peut-être pas être d'accord, puisqu'ils connaissent mieux que moi la situation dans cette région. Prenons Marpole, en Colombie-Britannique, où il n'y a pas d'autre moyen de transport que le chemin de fer.

M. GREEN: Marpole est situé dans la ville de Vancouver.

L'hon. M. MARLER: Bon, alors choisissons une autre.

M. GREEN: Marpole se trouvait autrefois dans ma circonscription.

L'hon. M. MARLER: Si je l'avais su, j'aurais choisi un autre endroit. Et si nous prenions Fort-Langley?

M. HAHN: Fort-Langley se trouve dans ma circonscription. Il y a le Pacifique-Canadien, des services de camions et des services d'autobus.

L'hon. M. MARLER: Alors mettons qu'il n'y ait pas de services de camions ou d'autobus à cet endroit. Je cherche surtout à faire ressortir ceci: Supposons qu'une de ces 25 et quelques localités en Colombie-Britannique n'ait aucun autre mode de transport que le chemin de fer; si la modification de M. Green est adoptée, les chemins de fer ne pourront pas accorder de taxes convenues pour cet endroit du fait qu'il n'y a pas de concurrence. Comme les taxes convenues ont pour but de permettre aux gens de bénéficier de prix avantageux, il ne faudrait pas que leur application soit ainsi restreinte. C'est pourquoi je ne veux pas que M. Green, en disant que les taxes convenues ne peuvent être établies que pour faire face à la concurrence, limite la portée de ces taxes.

M. CAVERS: Mettons l'amendement aux voix!

M. HANSELL: Si l'amendement est mis aux voix, est-ce que cela empêche que d'autres modifications soient apportées à cet article? J'en ai une que j'aimerais proposer.

Le PRÉSIDENT: Ceux pour l'amendement de M. Green? Ceux contre?

L'amendement est rejeté par 20 voix contre 7.

M. HANSELL: Je ne voudrais pas prendre trop de votre temps, mais, franchement, j'estime que les deux compagnies de navigation qui nous ont fait un exposé aujourd'hui ont fait valoir un point de droit. Tout ce qu'ils demandent c'est que, dans certaines circonstances, la Commission puisse interdire

une taxe convenue. Je propose donc que leur modification, qui n'a rien d'exagéré, soit adoptée. Vous en avez tous un exemplaire. Voulez-vous que je la répète?

M. CAVERS: Je ne crois pas que cette modification se rapporte au paragraphe (1) de l'article 32, qui est celui que nous étudions en ce moment.

M. HANSELL: Très bien.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): En ce qui concerne le paragraphe 1, j'estime, comme M. Hansell, que les compagnies de navigation ont fait des demandes tout à fait raisonnables. Ils ont exposé une situation qui, si elle n'existe pas à l'heure actuelle, peut très bien se présenter un jour; peut-être même faudrait-il qu'on s'y attende si des circonstances de ce genre se présentent quand ce bill sera en vigueur car, ici au Canada, les chemins de fer commanditent des compagnies de navigation.

Les chemins de fer ont certainement tout intérêt à user de tous les moyens pour amener des affaires à leurs propres compagnies de navigation. Le ministre lui-même a dit que selon lui ces taxes convenues s'appliquaient uniquement aux transports faits au Canada. Il me semble donc que nous pourrions nous en tenir à cette observation, sans que cela nous empêche de parer aux objections soulevées par les compagnies de navigation en apportant une modification semblable à celle que j'ai proposée. Toutefois, avant de proposer cette modification, j'aimerais m'assurer si oui ou non les taxes convenues sont parfois appliquées pour du transport de marchandises entre le Canada et les États-Unis.

M. CAVERS: Oui, ceci est prévu au paragraphe 4 (b).

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Dans ce cas...

L'hon. M. MARLER: Non. M. Hamilton a raison, elles ne s'appliquent pas pour le transport de marchandises du Canada aux États-Unis.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Alors je propose que, dans le paragraphe 1, après le mot "expéditeur" les mots "au Canada" soient insérés. De cette façon, lorsqu'il s'agira d'expédier des marchandises d'un point au Canada à une destination outre-mer, la taxe convenue ne s'appliquera qu'à la partie du transport qui s'effectue par rail. Notez bien que ceci ne résoud pas l'autre problème soumis par les représentants de la *Saguenay Terminals Limited*, c'est-à-dire celui des marchandises transportées des côtes est aux côtes ouest du Canada où les chemins de fer peuvent être tentés d'abandonner temporairement les taxes qu'ils appliquent habituellement pour concurrencer les compagnies de navigation qui transportent des marchandises en passant par le canal de Panama. Mais laissons cette question pour le moment. Dans ce cas, étant donné les paroles du ministre, je crois que les taxes convenues s'appliqueront uniquement à la partie du transport qui se fait au Canada. Nous sommes en cours d'arrêter le texte de la loi, donc autant y indiquer que ces taxes ne seront appliquées que pour le transport au Canada; de cette façon, une protection sera assurée pour le cas où les chemins de fer tenteraient de monopoliser le transport entre le Canada et outre-mer.

L'hon. M. MARLER: En quoi consiste cette modification?

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Que les mots "au Canada" soient insérés après le mot "expéditeur", à la neuvième ligne de l'article 32 qui se lirait alors comme il suit:

Nonobstant toute disposition de la Loi sur les chemins de fer ou de la présente loi, un voiturier peut imposer, pour le transport de marchandises d'un expéditeur au Canada, les taxes dont conviennent le voiturier et l'expéditeur.

L'hon. M. MARLER: Vous rendez-vous compte monsieur, que la modification que vous proposez s'applique à l'expéditeur?

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): A vrai dire, je viens de m'en rendre compte en lisant le paragraphe.

L'hon. M. MARLER: Je ne crois pas que ce soit le cas, monsieur le président, parce que, comme les témoignages l'ont démontré, les taxes convenues ne s'appliquent pas nécessairement au transport effectué au Canada de marchandises faisant l'objet d'une taxe convenue. M. Jones, parlant au nom de la *Great Northern Railway*, nous a clairement expliqué hier que cette compagnie peut établir une taxe convenue pour un transport de marchandises, mettons, de Vancouver à Toronto ce qui ne veut pas dire que ce soit pour le transport au Canada des marchandises de l'expéditeur en question. De même le Pacifique-Canadien et le National-Canadien se trouvent sans doute en concurrence, mettons, pour le parcours de Montréal à Halifax. Nous le savons bien, le P.-C. passe par le Maine. Je ne suis pas d'avis qu'il soit indiqué que les taxes convenues ne s'appliquent qu'au transport effectué uniquement au Canada. Je suis tout disposé à considérer d'autres solutions, mais je ne veux pas de modification qui rendrait les taxes convenues impraticables.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Je trouve que le ministre a raison. La réponse qui a été donnée à ma question a peut-être induit certain d'entre nous en erreur. Au lieu de dire "au Canada" il vaudrait peut-être mieux dire "en dedans les frontières du continent de l'Amérique du Nord"; cela permettrait que les marchandises soient transportées sur des lignes de chemin de fer dont une partie du parcours se trouve de l'autre côté de la frontière, mais empêcherait dans une certaine mesure qu'un expéditeur qui fait transporter ses marchandises jusqu'aux côtes soit obligé par le contrat à taxe convenue de se servir d'une compagnie de navigation déterminée pour les faire partir plus loin. Le ministre voudrait-il prendre ceci en considération?

L'hon. M. MARLER: Est-ce que vous considérez que Terre-Neuve est situé en dedans les frontières de l'Amérique du Nord, monsieur?

M. BATTEN: Attention!

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): D'après ma façon de voir, elle l'est bien.

L'hon. M. MARLER: Le seul ennui c'est qu'ainsi vous n'interprétez pas la Loi comme il convient. Pour ma part, je ne vois pas l'utilité d'une telle restriction. Je pense plutôt comme vous en ce qui concerne les dispositions qui permettent une disparité injuste envers un certain voiturier ou une certaine compagnie de navigation, mais après tout il y a peut-être des raisons pour de telles distinctions. Je ferais remarquer aux membres du Comité que jusqu'à présent nous n'avons entendu que les témoignages des compagnies de navigation, y compris celles qui ne font pas partie de la Convention; nous ne savons pas encore ce que les chemins de fer ont à dire à ce sujet et je ne voudrais pas les condamner sans d'abord connaître les faits. Toutefois il me semble que le paragraphe 2 de l'article 33 dont j'ai parlé, nous permet de résoudre un cas de ce genre où il y a disparité injuste; je ne voudrais pas, d'autre part, qu'en essayant d'apporter un remède à de tels problèmes nous limitions d'une autre façon l'application des taxes convenues, d'autant plus que je suis persuadé que ce n'est pas ce que le Comité cherche à faire.

M. GREEN: Le ministre nous a cité l'exemple de la *Great Northern*, mais je me permets de lui faire remarquer qu'en vertu du paragraphe (3) de l'article 32, les paragraphes 1 et 2 ne s'appliquent pas à cette compagnie de chemins de fer. Donc à ce point de vue là il n'y a aucune raison que ces mots ne soient pas inclus.

L'hon. M. MARLER: Mais, monsieur Green, les taxes convenues appliquées par la *Great Northern* vont être reconnues comme telles en vertu du paragraphe 1 dont nous nous occupons en ce moment; par conséquent il n'est pas possible de stipuler qu'il s'agit uniquement de transporter les marchandises

d'un expéditeur à l'intérieur du pays. D'ailleurs, il n'est pas seulement question de la *Great Northern*, il y a également le Pacifique-Canadien pour ses transports sur Halifax et, qui sait, il y a peut-être une quantité d'autres exemples que l'on pourrait citer. En cherchant un remède à la situation envisagée par M. Hamilton, je ne suis pas d'avis que nous devions restreindre l'application des taxes convenues à un rayon déterminé.

M. GREEN: Le ministre a peut-être à nous proposer une autre solution? On nous a clairement démontré aujourd'hui qu'il peut arriver que les chemins de fer introduisent dans un contrat à taxe convenue une condition selon laquelle la partie d'un transport, qui doit se faire par voie d'eau, doit sans faute être effectuée par une ou plusieurs compagnies de navigation de leur choix. Les transports par voie de mer ne sont pas compris dans la Loi sur les transports et ils ne sont pas régis par la Commission des transports. D'autre part, le Parlement n'a jamais eu l'intention de permettre aux chemins de fer d'établir des taxes convenues qui s'appliquent également au transport par voie de mer ou qui sont accordées à condition qu'un expéditeur se serve d'une compagnie de navigation déterminée. Le ministre n'aurait-il pas une modification à nous proposer pour ces deux paragraphes qui paraîtrait à une telle situation? Il se peut que la modification proposée par M. Hamilton ne soit pas la bonne, mais il existe néanmoins une éventualité qui devrait être prévue par la Loi. Les chemins de fer ne devraient pas avoir le droit d'agir ainsi et de poser de telles conditions. D'après les témoignages il est clair qu'ils se sont dérobés à l'ordre émis par la Commission des transports. A deux reprises ils ont trouvé le moyen de circonvier des ordres établis par la Commission. Est-ce qu'on va leur permettre de se servir également des dispositions relatives aux taxes convenues pour se dérober aux règlements établis par la Commission?

L'hon. M. MARLER: Monsieur le président, M. Green demande si je ne pourrais pas proposer une modification. Je répondrai à cela que je pourrais bien en proposer une, mais je trouve qu'elle ne serait pas à sa place dans le paragraphe 1. Selon moi, ce paragraphe n'a pas besoin d'être modifié, et je ne suis pas d'avis que l'article 33 s'applique à des cas du genre de celui dont M. Green nous a parlé.

Je n'ai nullement l'intention de me prononcer sans avoir entendu les témoignages des deux parties,—nous n'avons entendu jusqu'à présent que la *Irish Shipping Limited* et la *Saguenay Terminals Limited*,—je dirai seulement qu'il y a sans aucun doute une question de principe dont il faut tenir compte: c'est qu'il est concevable qu'un contrat à taxe convenue comprenne des conditions qui, tout en faisant certaines distinctions, ne causeraient aucun détriment à un expéditeur déterminé ou à un voiturier sous régie. Je crois bien que la modification dont j'ai parlé et que j'ai l'intention de proposer lorsque nous en serons à l'article 33 vise le cas de ces derniers.

Des VOIX: Le vote.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Je me demande si le ministre a l'intention de fonder son argument sur le paragraphe (2) de l'article 33, parce que si nous acceptons ce paragraphe sans y apporter de modification et qu'ensuite, lorsque nous en serons au paragraphe (2) de l'article 33, il ne parvient pas à nous convaincre, nous ne pourrons plus y revenir. Ce qui m'inquiète c'est qu'en expliquant sa modification tout à l'heure le ministre a dit qu'il croyait que ce serait possible de convaincre le gouverneur en conseil que tel ou tel état de choses est peu désirable dans l'intérêt public. Or, comme j'ai moi-même cherché à convaincre le gouvernement sur certaines questions pendant les deux dernières années et que je n'ai pas toujours réussi, je sympathise assez avec ceux qui sont en butte aux mêmes difficultés. J'aimerais beaucoup mieux savoir ce point précisé par la Loi que penser que cela dépend de la bonne ou mauvaise volonté du gouverneur en conseil, car si une cinquantaine

de députés conservateurs ne peuvent pas convaincre le gouvernement en certaines occasions, il se peut très bien qu'une ou deux compagnies de navigation trouvent difficile de le faire.

L'hon. M. MARLER: Peut-être feront-ils preuve de plus de logique!

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Le ministre vise juste! Mais ne voudrait-il pas permettre que ce paragraphe soit réservé...

De; VOIX: Non, non!

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): ...afin de voir si oui ou non il répond aux besoins?

M. CAMERON (*Nanaïmo*): Puis-je poser une question au ministre?

M. LANGLOIS: Vous avez un exemplaire de l'amendement proposé?

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Le ministre a dit qu'il pensait pouvoir trouver ce qu'il fallait dans l'article 33 et il s'agissait également d'une modification.

L'hon. M. MARLER: Pas d'une autre modification.

M. CAMERON (*Nanaïmo*): Si une des compagnies de chemin de fer établit un contrat à taxe convenue pour transporter des marchandises, mettons, de Winnipeg à Liverpool, est-ce que l'expéditeur doit soumettre à la Commission la partie du contrat qui a trait au transport par voie de mer ou doit-il leur soumettre tout le contrat?

L'hon. M. MARLER: Il me semble que le contrat tout entier doit être remis à la Commission. Je crois que cela est indiqué dans le paragraphe (7).

M. CAMERON (*Nanaïmo*): Dans ce cas, ne croyez-vous pas que si la loi est modifiée ils pourraient établir un contrat indiquant la taxe pour la partie du transport qui se fait par rail, mettons, de Winnipeg à Montréal, et qu'il existerait un autre document dont on ne saurait rien?

L'hon. M. MARLER: Je ne crois pas que cela arrivera.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Je ne vois pas qu'en modifiant cette Loi d'une façon ou d'une autre, on puisse prévenir de tels agissements.

Pour nous permettre de discuter la question et convaincre le ministre que nous avons tenu compte de toutes les parties de l'Amérique du Nord, je propose que les mots "en dedans les limites continentales de l'Amérique du Nord et de Terre-Neuve" soient ajoutés après le mot "transport"; le paragraphe 1 se lirait alors ainsi:

Nonobstant toute disposition de la Loi sur les chemins de fer ou de la présente loi, un voiturier peut imposer, pour le transport en dedans des limites continentales de l'Amérique du Nord et de Terre-Neuve des marchandises d'un expéditeur, les taxes dont conviennent le voiturier et l'expéditeur.

Cela comprend bien l'Amérique du Nord. Ainsi conçue, cette disposition proscrireait des agissements monopolisants, par lesquels un voiturier par rail de l'Amérique du Nord use de son pouvoir pour diriger des marchandises vers les compagnies de navigation de son choix.

M. BARNETT: L'amendement proposé ne tient pas compte de la partie la plus importante du Canada, c'est-à-dire de l'île de Vancouver.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): J'estime que l'île de Vancouver se trouve en dedans les limites continentales de l'Amérique du Nord.

Le PRÉSIDENT: Tous ceux en faveur de l'amendement de M. Hamilton? L'amendement est rejeté sur division.

Le PRÉSIDENT: Le paragraphe (1) de l'article 32 est-il adopté?

Adopté.

La séance est suspendue jusqu'à 8 heures du soir.

## REPRISE DE LA SÉANCE

Le 29 juin 1955,  
8 heures du soir.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous sommes en nombre. Nous allons étudier le paragraphe (2) de l'article 32.

L'hon. M. MARLER: Je voudrais demander à mon ami M. Langlois de proposer une légère modification au paragraphe 2. Il est indiqué, sur les lignes cinq et six, "sauf si les voituriers concurrents par rail s'unissent pour la conclure", ce qui laisse supposer qu'il existe un accord entre les deux compagnies de chemin de fer. Or, on a attiré mon attention sur ceci: dans certain cas il arrive que tout en ne s'opposant pas à une taxe convenue une des deux compagnies ne désire pas y participer. Je demande donc à M. Langlois de proposer que ce paragraphe soit modifié en ajoutant après les mots "par rail", sur la quinzième ligne, les mots "y consentent par écrit ou" et puis la phrase continuerait, "s'unissent pour la conclure".

M. LANGLOIS: Monsieur le président, je propose cette modification, appuyé par M. Cavers.

M. GREEN: Est-ce que cela veut dire que la deuxième compagnie de chemin de fer appliquerait également la taxe?

L'hon. M. MARLER: Pour le moment cela veut dire qu'une taxe convenue ne peut être établie que si les deux compagnies s'unissent pour le faire. Or, il arrive parfois qu'une des compagnies désire fixer une taxe convenue mais que l'autre, tout en ne s'y opposant pas, ne veuille pas participer à son établissement; puisque cela me paraît raisonnable, je propose que nous indiquions "sauf si les voituriers concurrents par rail y consentent par écrit ou s'unissent pour la conclure".

M. GREEN: Je songe aux expéditeurs; d'après une disposition semblable qui se trouve dans la Loi actuelle, j'avais compris que lorsqu'une taxe convenue est établi pour un certain parcours, aussi bien les expéditeurs qui se servent du National-Canadien que ceux qui effectuent leur transport par le Pacifique-Canadien doivent pouvoir en profiter. C'est ce qui est prévu par le paragraphe 2 du bill actuel.

L'hon. M. MARLER: C'est exact.

M. GREEN: Mais si vous faites en sorte que la compagnie qui n'a pas établi la taxe convenue doive simplement y consentir, est-ce que cette taxe une fois appliquée ne sera pas préjudiciable à cette compagnie?

L'hon. M. MARLER: Je ne pense pas; mais à vrai dire il m'est difficile de croire que, s'il s'agissait d'un gros volume de transport, cette compagnie se retiendrait de participer à la taxe convenue en question.

M. GREEN: Il me semble, à première vue, que ce changement est à l'avantage des chemins de fer mais non des expéditeurs. Autrement dit, en vertu de la Loi telle qu'elle est rédigée à présent, si un expéditeur qui a un contrat avec le Pacifique-Canadien désire néanmoins faire transporter ses marchandises par le National-Canadien, cette compagnie est obligée de lui accorder le même tarif réduit. Or, si la modification que vous proposez est adoptée, ce ne sera plus le cas. Est-ce exact?

L'hon. M. MARLER: D'après ce que je comprends, si pour citer un exemple le National-Canadien fixe une taxe convenue et que le Pacifique-Canadien y consente mais ne participe pas à son établissement, des expéditeurs autres que celui qui a signé le contrat peuvent en bénéficier. Ils peuvent exiger que le National-Canadien transporte leurs marchandises aux conditions du

contrat mais ne peuvent pas contraindre le Pacifique-Canadien à le faire. Je crois toutefois que ce cas est assez exceptionnel car, comme je viens de le dire, étant donné qu'il s'agit de transports sur des parcours où il y a concurrence, j'ai du mal à croire qu'une des compagnies se refuserait à participer à la taxe convenue chaque fois qu'une occasion se présente. L'exemple que j'ai cité est certainement assez exceptionnel et par conséquent je n'insiste pas trop sur ce point.

M. GREEN: Prenons le cas du parcours Toronto-Montréal pour lequel il y a sans doute un bon nombre de taxes convenues. Eh bien, la loi actuelle exige qu'une taxe convenue établie à l'égard de ce parcours soit appliquée par les deux compagnies de chemin de fer.

L'hon. M. MARLER: C'est exact.

M. GREEN: Par conséquent, les expéditeurs peuvent se servir soit du Pacifique-Canadien soit du National-Canadien,—autrement dit, ils peuvent faire leur choix,—mais si cet amendement est adopté ce ne sera plus le cas; si un expéditeur signe un contrat à taxe convenue avec le Pacifique-Canadien, il devra se servir uniquement de cette compagnie. Il va sans dire que ceci modifie sensiblement la loi.

M. CAMERON (*Nanaïmo*): Il ne s'agit pas nécessairement de transport effectué entre des endroits où il y a concurrence.

L'hon. M. MARLER: Vous voulez dire se dirigeant vers un endroit où il y a concurrence ou en partance d'un tel endroit?

M. CAMERON (*Nanaïmo*): J'étais en train de réfléchir. Si le National-Canadien établit une taxe convenue pour le parcours Vancouver-Saskatoon, mettons, et que le Pacifique-Canadien n'y participe pas, un expéditeur qui voudrait envoyer des marchandises à Regina serait désavantagé, n'est-ce pas?

L'hon. M. MARLER: Je ne vois pas très bien ce que vous voulez dire.

M. CAMERON (*Nanaïmo*): Je veux dire qu'il y a des services similaires qui partent de Vancouver vers la région des Prairies mais qui ne desservent pas les mêmes endroits.

L'hon. M. MARLER: Je ne crois pas que cela s'applique au cas dont nous parlons. Si le Pacifique-Canadien accorde à un expéditeur une taxe convenue pour le parcours de Vancouver à Calgary, il me semble que l'autre compagnie de chemin de fer, qui ne s'occupe pas de ce genre de transport, peut très bien dire qu'elle n'a aucun intérêt à établir une taxe convenue pour ce parcours. Tel que la loi est rédigée à présent, une taxe convenue ne peut être établie que si les deux compagnies y consentent et y participent, mais, par la modification que je viens de proposer, si l'une d'elles ne veut pas établir une taxe convenue, l'autre pourrait néanmoins le faire.

M. GREEN: Supposons que le Pacifique-Canadien fasse un accord à taxe convenue avec la *General Motors* pour le parcours Oshawa-Vancouver. Grâce à la loi actuelle cette taxe convenue s'appliquerait également au transport effectué par le National-Canadien, de sorte qu'un négociant de Vancouver peut recevoir ses autos par l'une ou l'autre de ces compagnies.

L'hon. M. MARLER: Seulement si les deux compagnies sont d'accord.

M. GREEN: Mais il faut bien qu'elles soient d'accord puisqu'autrement la taxe convenue n'aurait pas pu être établie.

L'hon. M. MARLER: Ceci ne changera pas, mais il ne sera plus nécessaire que toutes deux acceptent d'appliquer la taxe convenue.

M. GREEN: Le seul qui perde quelque chose par cette modification c'est l'expéditeur.

L'hon. M. MARLER: Mais non, il se servira tout simplement de la compagnie qui applique la taxe convenue.

M. GREEN: Mais il ne peut pas faire transporter ses marchandises par le National-Canadien.

L'hon. M. MARLER: Il peut les faire transporter par celui des voituriers qui établit la taxe convenue.

M. CAVERS: Il n'a un contrat qu'avec une des compagnies de chemin de fer: par conséquent, c'est celle-là qui doit transporter ses marchandises; la compagnie qui ne participe pas au courant ne peut pas le faire.

L'hon. M. MARLER: C'est exact.

M. CARRICK: Dans le paragraphe (2) il est question de transport effectué sur les lignes de deux voituriers ou plus. Il semblerait donc que ce paragraphe ne s'applique qu'à un contrat à taxe convenue pour un transport qui doit s'effectuer sur deux lignes différentes. Il ne s'applique pas au cas que M. Green a cité, c'est-à-dire le transport entre Toronto et Montréal, car il s'agit là d'une seule ligne, celle du National-Canadien ou celle du Pacifique-Canadien. Le paragraphe (2) ne peut s'appliquer que lorsqu'il s'agit d'une ligne qui en prolonge une autre.

L'hon. M. MARLER: Je crois qu'il y a erreur.

M. GREEN: D'après mon interprétation du texte qui apparaissait auparavant dans le bill, cette disposition s'applique dans le cas où une ligne du Pacifique-Canadien de même qu'une du National-Canadien suivent le même parcours entre deux endroits. Calgary, Edmonton, Toronto, Montréal ou Vancouver.

L'hon. M. MARLER: Vous voulez dire où les deux compagnies desservent les mêmes endroits?

M. GREEN: Oui.

L'hon. M. MARLER: Je crois bien que c'est le cas.

M. GREEN: Du moment qu'il a négocié une taxe convenue, un expéditeur a le droit de se servir de l'une ou l'autre des deux compagnies de chemin de fer.

L'hon. M. MARLER: Parce que toutes deux sont d'accord pour lui faire un contrat à taxe convenue; mais si l'une d'elles refuse d'en faire partie parce que ce genre d'affaire ne l'intéresse pas, le contrat ne peut pas être établi. Par contre, avec la modification que je propose, si l'une des compagnies veut accorder une taxe convenue, un contrat peut être établi même si l'autre ne fait qu'y consentir sans l'appliquer.

M. GREEN: Si vous avez l'intention de modifier la Loi de cette façon, pourquoi modifiez-vous simplement ce paragraphe?

L'hon. M. MARLER: Il n'est pas question que les deux compagnies se fassent concurrence. Il s'agit simplement de cas où toutes deux sont d'accord pour établir une taxe convenue mais où l'une d'elles ne désire pas l'appliquer.

M. HAHN: Il se pourrait qu'à certains endroits, sur certaines lignes de chemin de fer, cela ne soit pas praticable. Par suite de la distance parcourue par une des lignes de chemin de fer, il se peut en effet que, eu égard au rendement, une transaction de ce genre ne soit pas intéressante.

L'hon. M. MARLER: C'est possible.

M. HAHN: Par conséquent, il y a là une bonne raison pour que cette modification soit apportée à un bill.

L'hon. M. MARLER: Je crois qu'ainsi cette disposition aura plus de portée.

Le PRÉSIDENT: L'amendement est-il adopté?

Adopté.

Ce paragraphe, modifié, est-il adopté?

Adopté.

Paragraphe (3) de l'article 32.

M. GREEN: Pourrait-on nous expliquer ce paragraphe et en même temps le paragraphe (4) parce qu'ils peuvent être étudiés ensemble. Il y est question de taxes convenues qui peuvent s'appliquer également au transport effectué en passant par les États-Unis. Est-ce que ceci veut dire que les chemins de fer vont concurrencer les camionneurs canadiens pour le transport qui se fait en passant par les États-Unis, au moyen de taxes convenues? Ces deux paragraphes indiquent qu'il y a concurrence, parce que beaucoup de transport se fait en passant par les États-Unis. Pourrait-on nous expliquer cela?

L'hon. M. MARLER: Je crois que nous devons accepter que le transport de marchandises s'effectue en effet par cette voie, mais, selon moi, cela n'a rien à voir avec les taxes convenues. A l'heure actuelle des marchandises qui doivent aller, mettons de Toronto à Vancouver, sont transportées sur des lignes qui passent en partie par les États-Unis; d'autre transport se fait par des lignes dont le parcours se trouve entièrement au Canada. Les paragraphes (3) et (4) ont trait aux chemins de fer américains; ils sont indiqués dans le bill comme voituriers des États-Unis, c'est-à-dire que ce sont des compagnies constituées en société aux États-Unis mais qui possèdent des lignes de chemin de fer au Canada, ou opèrent sur de telles lignes. Or, vous pourriez voir que, selon les dispositions de la Loi, tout d'abord un voiturier des États-Unis peut établir une taxe convenue pour le transport entre des endroits situés sur ses lignes au Canada et desservis uniquement par elles. Je pense qu'il est peu probable que de tels cas se présentent, mais cette disposition confère aux compagnies de chemin de fer américaines le droit d'établir des taxes convenues pour de tels parcours.

M. GREEN: Je n'ai rien à redire à cela.

L'hon. M. MARLER: Ensuite ces dispositions prévoient qu'un voiturier des États-Unis,—citons comme exemple la *Great Northern Railroad*,—peut établir une taxe convenue pour transporter des marchandises de Toronto à Vancouver ou plutôt, il peut participer à une taxe convenue établie par les chemins de fer canadiens, et peut transporter des marchandises sur les lignes qui constituent un parcours ininterrompu entre le point d'origine et la destination. Je crois que dans le cas de la *Great Northern* on doit emprunter deux ou trois lignes situées aux États-Unis pour effectuer le transport; par conséquent, ces autres compagnies de chemins de fer américaines doivent donner leur consentement avant que la *Great Northern* puisse participer à un accord visant une taxe convenue établie par les chemins de fer canadiens. D'après ce que je comprends, dorénavant lorsqu'une taxe convenue sera établie, elle sera uniforme pour les trois compagnies, c'est-à-dire, le Pacifique-Canadien, le National-Canadien et la *Great Northern*, mais cette dernière ne pourra y participer que si les compagnies américaines, sur les lignes desquelles les marchandises devront être transportées pour arriver à destination, consentent à l'établissement de l'accord.

M. GREEN: Pourquoi trouve-t-on nécessaire d'accorder ce privilège aux compagnies de chemin de fer américaines?

L'hon. M. MARLER: M. Scott, qui fait partie de mon ministère, me dit que c'est parce que ces compagnies participent aujourd'hui au transport de marchandises et qu'il n'est nullement question de changer cet état de choses.

M. GREEN: Est-ce que la loi actuellement en vigueur leur donne ce droit?

L'hon. M. MARLER: Non, mais en vertu des tarifs réguliers ils ont évidemment le droit de transporter des marchandises aux mêmes taxes que les autres compagnies de chemin de fer.

Le PRÉSIDENT: Le paragraphe (4) est adopté.

## Paragraphe (5).

L'hon. M. MARLER: Je propose que nous modifions légèrement les termes de ce paragraphe. Je fais remarquer aux membres du Comité que, lors de la rédaction du bill, les légistes du ministère de la Justice se sont efforcés d'employer un langage uniforme pour toutes les dispositions et se sont servis de ce que l'on peut appeler leur propre langage, c'est-à-dire le langage parlementaire; ils n'ont pas pour cela modifié les opinions de la Commission royale qui, je crois bien, sont incorporées sans changement. Quand la séance fut suspendue à 6 heures, j'ai relu dans l'intervalle le projet de M. Turgeon et nous estimons que là où il indique "un ou plusieurs voituriers" il suffirait de mettre "un voiturier", étant donné que le sens resterait le même. Je vais donc demander à M. Langlois de proposer que le paragraphe (5) soit modifié de la façon suivante. Il est simplement question de changer quelques mots; si l'un de vous a un exemplaire du rapport de M. Turgeon, il pourra se rendre compte que les deux textes sont presque identiques:

Lorsqu'un voiturier par rail conclut une convention visant une taxe convenue, tout voiturier par eau qui a établi des routes directes et des arrangements de correspondance avec un voiturier par rail a droit de devenir partie à une convention visant une taxe convenue et de participer à ladite taxe sur la base de chiffres différentiels dont il sera convenu à l'égard du transport, en provenance ou à destination d'un point de concurrence ou entre des points de concurrence que dessert le voiturier par eau est requis par la présente loi de produire des tarifs de taxes.

En pratique, les termes employés ici sont plutôt ceux de M. Turgeon que ceux incorporés dans le bill.

M. LANGLOIS: Appuyé par M. Lafontaine, je propose cette modification.

Le PRÉSIDENT: Cet amendement est-il adopté?

Adopté.

Le PRÉSIDENT: Le paragraphe (5) est-il adopté?

Adopté.

Le PRÉSIDENT: Le paragraphe (6)?

Adopté.

Le PRÉSIDENT: Le paragraphe (7)?

M. GREEN: Avant de considérer le paragraphe (7), monsieur le président, je propose d'ajouter le paragraphe (6) a) qui se lit comme suit:

Toute taxe convenue devra être compensatoire, c'est-à-dire que le revenu net du voiturier s'en trouvera amélioré.

Je suis d'avis que la loi doit comprendre une disposition de ce genre. Le paragraphe (15) de l'article 32 actuellement en vigueur comprend une disposition semblable; il est ainsi conçu:

Lorsqu'une demande est formulée sous le régime du présent article, la Commission doit tenir compte de toutes les considérations qui lui paraissent pertinentes et, en particulier, de l'effet de l'établissement de la taxe convenue ou la fixation d'une taxe peut vraisemblablement avoir ou a eu sur... le revenu net du voiturier.

Ceci veut dire, qu'en vertu de la loi actuelle, avant qu'une taxe convenue puisse être autorisée par la Commission, les chemins de fer doivent démontrer qu'elle est compensatoire, c'est-à-dire que le transport de marchandises effectué à ce prix ne se fera pas à perte. Or, le nouvel article 32 ne comprend aucune disposition de ce genre. Les représentants des compagnies de chemin de fer ont dit qu'ils ne travailleraient certainement pas à perte et que, par conséquent, nous ne devrions pas le stipuler dans le bill. Lorsque j'ai demandé à

un de ces représentants,—j'oublie lequel,—qui devait parfaire la différence occasionnée par l'établissement d'une taxe convenue, il m'a répondu: "Oh, vous savez, ces taxes convenues vont nous permettre de gagner bien plus d'argent qu'avant". Je doute fort que ce soit le cas, mais néanmoins cette remarque a son importance par rapport aux affaires qui se font entre les deux régions côtières du Canada. Le Comité a entendu hier et aujourd'hui des témoignages, selon lesquels il existait un service de transport maritime entre les deux régions côtières,—des marchandises pouvaient être transportées par bateau à Vancouver à meilleur compte que si elles l'étaient par rail. Or, les chemins de fer ont baissé leurs tarifs jusqu'à ce qu'ils aient réussi à éliminer ces compagnies de navigation, après quoi ils les ont remis au niveau préalable. On nous a donné des preuves que, pour certaines marchandises, cela s'est fait au moyen de taxes convenues.

L'hon. M. MARLER: Permettez-moi de vous interrompre un instant. Je me suis renseigné à ce sujet avant que la séance ne reprenne et on m'a dit qu'aucune taxe convenue n'avait été appliquée à l'égard du transport transcontinental avant 1954. Il me semble donc qu'il n'y a plus lieu de croire que la *Munson-Clarke* ait été éliminée au moyen de taxes convenues.

M. GREEN: Quoi qu'il en soit, le fait est qu'il y a eu des cas de ce genre dans l'Ouest, et nous sommes très inquiets à la pensée que les chemins de fer pourraient empêcher l'établissement d'un service qui irait d'une région côtière à l'autre en passant par le canal de Panama. Les chemins de fer sont bien décidés d'empêcher qu'il y ait un service de ce genre, mais nous estimons, nous qui sommes de la côte, que nous devrions avoir plusieurs services de transport par voie d'eau à notre disposition. Si les chemins de fer ont l'intention d'appliquer des taxes convenues qui sont compensatoires, c'est-à-dire qui leur permettent d'effectuer le transport sans perte, nul ne pourra se plaindre de ces taxes. Mais d'autre part s'ils ont l'intention d'appliquer des taxes convenues qui leur causeront des pertes, ils ne devraient pas avoir le droit de le faire dans le but d'éliminer des compagnies qui leur font concurrence à l'égard du transport par voie d'eau.

À l'heure actuelle, la *Saguenay Terminals* assure le service entre les deux régions côtières, et j'espère bien que d'autres services de ce genre seront établis. À mon avis, il n'est que juste que cette disposition soit dans la Loi; de la sorte, cet article renfermera tout simplement une disposition semblable à celle qui est déjà au paragraphe (15) a). Une modification dans le genre de celle que j'ai proposée, rédigée peut-être d'une autre façon, ferait face à une telle éventualité. Les chemins de fer seraient ainsi tenus d'établir leurs taxes convenues sur des bases qui les rendent compensatoires. Ce serait le seul effet de cette modification.

L'hon. M. MARLER: Monsieur le président, je crois que M. Green oublie une chose, c'est que dans leur ensemble les taxes appliquées par les chemins de fer sont établies justement dans le but de leur permettre de faire concurrence dans des cas semblables. Ce ne sont pas les taxes convenues qui ont permis aux chemins de fer de concurrencer les compagnies de navigation qui opèrent entre les côtes de l'Est et de l'Ouest, mais les taxes concurrentielles. M. Green doit certainement savoir que, d'après la Loi sur les chemins de fer, une taxe concurrentielle ne peut être appliquée que lorsqu'il y a précisément le genre de concurrence dont il vient de parler, c'est-à-dire des services de transport par voie d'eau entre les deux régions côtières.

S'il n'y a pas de service de transport qui leur fait concurrence entre Montréal et Vancouver, il ne peut être question de taxe concurrentielle pour ce parcours. C'est là le point essentiel: il faut qu'il y ait concurrence.

En quoi consiste cette concurrence entre les services de transport par voie d'eau et par rail, et entre les services qui opèrent entre les côtes Est et Ouest du Canada? Comme chacun doit l'admettre, un navire peut transporter des

cargaisons en volume à bien meilleur compte que les chemins de fer. Or, il y a très certainement un endroit dans la région des Grands lacs,—je ne sais pas exactement s'il est situé très à l'est,—d'où il est plus avantageux d'expédier des marchandises à la côte de l'Ouest entièrement par voie d'eau, en passant par le canal de Panama, que de les faire transporter par rail. Ce n'est pas uniquement sur les côtes que la concurrence se fait sentir, c'est partout. Un bateau n'arrive pas à destination aussi rapidement qu'un train; par conséquent, ceux qui sont pressés expédient par rail, tandis que ceux qui ne le sont pas attendent tranquillement que leurs marchandises arrivent par voie d'eau. Telle est la concurrence qui a lieu, et les compagnies de navigation ne peuvent pas s'attendre à éliminer les chemins de fer, car ces derniers ont l'avantage d'aller plus vite. Je ne crois pas non plus que les chemins de fer puissent éliminer les compagnies de navigation, pour la bonne raison qu'ils ne leur font pas concurrence pour le même genre d'affaires.

Les chemins de fer transportent des marchandises qui doivent parvenir rapidement à destination, tandis que les bateaux prennent celles qui sont moins pressées. Il ne peut donc pas être question de concurrence entre les deux modes de transport, du fait que c'est le facteur temps qui prime tout. Après tout, personne ne peut prétendre qu'un bateau va plus vite qu'un train.

Pour revenir à la modification de M. Green, ce qui m'ennuie c'est tout d'abord qu'elle n'explique pas ce qui est entendu par taxe compensatoire et, ensuite, qu'elle ne nous indique pas comment appliquer de telles taxes. Nous allons simplement indiquer dans le bill qu'une taxe convenue doit être compensatoire, mais comment pourrions-nous appliquer cette disposition? Faudra-t-il épilucher chaque taxe convenue soumise à la Commission des transports pour voir si oui ou non elle est compensatoire? Autrement dit, si nous adoptons cette simple modification de M. Green, n'allons-nous pas trouver que chaque taxe convenue devra être déférée à la Commission des transports pour que celle-ci décide si elle est vraiment compensatoire?

J'aimerais bien que M. Green fasse la comparaison entre sa modification et la disposition que contient déjà le paragraphe (15) de la loi en vigueur, selon laquelle la Commission des transports doit, lorsqu'elle étudie une taxe convenue, tenir compte de toutes les considérations qui lui paraissent pertinentes. Elle doit en particulier tenir compte de l'effet que l'établissement d'une taxe convenue peut avoir sur le revenu net d'un voiturier, et tout le monde sait ce que cela signifie. Je ne tiens pas du tout à introduire une nouvelle définition dans ce bill et, en outre, je ne veux pas que les taxes convenues soient entravées par une procédure quelconque qui viendrait remplacer celle qui existe à présent, laquelle d'ailleurs nous allons abandonner.

Voyons la question du côté pratique et non pas comme une simple théorie, à savoir si nous devrions mettre cette disposition dans l'article 32 ou dans l'article 33.

M. GREEN: Il ne s'agit pas de théorie quand une compagnie de navigation se trouve éliminée.

L'hon. M. MARLER: Parlons un peu de cette compagnie qui a été éliminée, qu'est-ce qu'elle a à Vancouver? Y possède-t-elle un quai? Sûrement pas. A-t-elle perdu son navire? Non. Elle a tout simplement cessé d'effectuer ce service. Elle n'a pas tout perdu dans l'affaire, elle a toujours son bateau.

M. GREEN: Ce n'est pas le sort de la compagnie de navigation qui m'inquiète mais celui des gens qui ont perdu l'avantage de taxes plus avantageuses.

L'hon. M. MARLER: A part une ou deux exceptions, les taxes ne sont pas établies par la loi. En ce qui concerne la modification de M. Green, c'est en pratique un nouveau procédé qu'il nous propose; je crains bien qu'en même temps il crée des complications du même ordre que celles qui entourent les taxes convenues en vertu de la loi actuelle et que je voudrais à tout prix voir

disparaître. Est-ce que nous laissons la voie libre aux chemins de fer d'établir des taxes convenues qui ne sont pas compensatoires? Je ne le crois pas, car l'article 33 prévoit qu'une revendication peut être soumise à la Commission, ou qu'une taxe convenue peut lui être déférée, et l'une des premières choses dont la Commission doit tenir compte, c'est l'effet que l'établissement d'une taxe convenue a eue ou pourrait vraisemblablement avoir sur le revenu des voituriers qui en font partie.

Or, avec un avertissement aussi net, comment voulez-vous que les compagnies de chemin de fer établissent des taxes non compensatoires qu'ils devraient peut-être abandonner trois mois plus tard? C'est pour cette raison que j'ai employé le mot "théorie". J'espère que je ne vous ai pas froissé monsieur Green, mais j'estime que votre raisonnement est purement théorique. Selon moi, la disposition de l'article 33, par laquelle la Commission est appelée à ce faire lorsqu'une taxe convenue lui est soumise, démontre nettement que ces taxes doivent sans faute être compensatoires, et qui est mieux placé pour le savoir que les chemins de fer?

M. HOSKING: Avez-vous une autorité quelconque sur les compagnies de navigation, monsieur le ministre? Est-ce que l'inverse ne pourrait pas se produire? Si les compagnies de navigation se mettent en tête de faire du tort aux chemins de fer en exploitant des services à bon marché, ont-elles quelque chance de réussir?

L'hon. M. MARLER: Je crois que oui. La navigation entre les côtes de l'Est et de l'Ouest n'est pas réglementée: rien ne peut empêcher une compagnie disposant de capitaux suffisants d'effectuer le transport à très bon compte et même gratuitement, mais je doute fort que cela arrive.

M. GREEN: M. Hosking nous a exprimé à plusieurs reprises son inquiétude au sujet du consommateur, mais en ce moment il semble faire marche arrière.

M. HOSKING: J'ai simplement posé une question, monsieur.

M. GREEN: Si les consommateurs de la côte de l'Ouest pouvaient faire transporter leurs marchandises par bateau sans payer un sou, auriez-vous quelque objection à faire??

M. HOSKING: Ma foi, non.

M. GREEN: Alors de quoi vous plaignez-vous?

M. HOSKING: Du moment que cela ne retombe pas sur les contribuables, je ne me plaindrai pas.

M. GREEN: Le ministre a dit que c'est le facteur temps qui prime, ce qui est tout à fait erroné. Or, quand les expéditeurs ont besoin de services rapides, ce sont les chemins de fer qui en profitent. Ce n'est pas à l'égard du transport rapide que les compagnies de navigation et les chemins de fer se font concurrence...

L'hon. M. MARLER: En effet.

M. GREEN: ...Les difficultés surgissent justement quand il n'est pas question de rapidité et que les compagnies de navigation peuvent offrir des tarifs plus avantageux que les chemins de fer. C'est ce qui est arrivé quand nous avons une deuxième compagnie de navigation, et voilà que le ministre nous a dit que si une discussion de ce genre était comprise dans l'article 32, la Commission des transports aurait à décider si oui ou non une taxe convenue peut être mise en vigueur...

L'hon. M. MARLER: Non, je n'ai pas dit cela.

M. GREEN: Pardon, vous avez dit qu'une telle procédure entraverait l'application d'une taxe convenue.

L'hon. M. MARLER: J'ai dit cela en effet.

M. GREEN: Si vous voulez bien nous allons lire le paragraphe (6) actuel:

(6) Une taxe convenue doit reposer sur la base de tarification et s'exprimer en cents par cent livres ou toute autre unité appropriée de poids ou de mesure; et le tarif de chargement complet pour un wagon ne doit pas excéder le tarif de chargement complet pour un nombre supérieur de wagons.

C'est une disposition de ce genre que j'avais en tête. Ce paragraphe met en relief certaines conditions auxquelles les chemins de fer doivent se soumettre, et je voudrais simplement ajouter un deuxième paragraphe, le (6) a), par lequel il serait prévu que les chemins de fer n'ont pas le droit d'établir des taxes convenues selon lesquelles ils transporteraiient des marchandises à perte. C'est le même genre de disposition fondamentale que celle qui se trouve au paragraphe (6) du bill tel qu'il est rédigé à présent.

M. CARRICK: Puis-je poser une question au ministre? Je vous demanderais de bien vouloir tourner à la page 19 du rapport de M. Turgeon, monsieur le ministre. Dans les trois derniers alinéas de cette page, M. O'Donnell parle de ce que M. Turgeon a appelé les trois catégories de taxes, c'est-à-dire, les plus élevées, les moins élevées et les taxes moyennes. Il dit en partie:

Sur la base du prix de revient, on peut considérer qu'il existe trois catégories de taux applicables à une expédition quelconque. La première, qui serait la plus élevée, représente un taux qui rapporte aux chemins de fer les frais directs ou débours assumés pour assurer le service, augmentés d'une part équitable des frais généraux que les chemins de fer doivent nécessairement assumer, mais qui ne se rapportent à aucun trafic particulier.

Et plus loin il dit:

Le deuxième taux, qui serait le plus bas, ne rapporterait au chemin de fer que les frais directs qu'il assume en assurant le service, ou, en d'autres termes, ses débours.

Ensuite, pour décrire un moyen terme il dit:

Entre ces deux extrêmes s'étale une large marge dans laquelle il est possible de déterminer ce que j'appellerais le taux de la troisième catégorie, c'est-à-dire un taux qui fait non seulement face aux débours mais apporte en outre des contributions variables qui, bien qu'elles soient inférieures à ce que rapporterait le taux de la première catégorie, soit le plus élevé, aident à compenser les frais généraux du chemin de fer. C'est à l'intérieur de cette marge que se situent la plupart des taux de transport par rail.

Maintenant, si nous devons incorporer une disposition de ce genre dans la loi, ne pourrions-nous pas, pour éviter toute équivoque qu'il pourrait y avoir dans la modification proposée par M. Green, définir une taxe compensatoire comme une taxe qui couvre tout au moins les frais directs pour assurer le service?

L'hon. M. MARLER: Voyez-vous, monsieur Carrick, ce que je ne voudrais pas, c'est que nous nous éloignions des termes employés dans le bill en vigueur depuis 1938. Je ne tiens pas du tout à introduire une nouvelle théorie pour la détermination d'une taxe compensatoire. S'il y avait un moyen pratique de rattacher la modification proposée par M. Green à la disposition concernant l'effet qu'une taxe convenue peut vraisemblablement avoir sur le revenu net d'un voiturier, qui est comprise dans la loi actuelle, je serais d'accord, parce que ce serait dans le même esprit; mais pour le moment je ne vois pas comment nous pourrions ajouter le paragraphe en question à l'article 32. Je

regrette donc de devoir dire à M. Green que pour le moment je m'oppose à sa modification. Néanmoins, pendant que le Comité fera son rapport et avant que le bill soit remis à l'étude en Chambre, je vais voir s'il n'y aurait pas moyen de tenir compte d'une autre façon de la disposition qu'il envisage.

M. HAHN: Monsieur le président, lorsqu'il exprimait ses doutes au sujet des taxes compensatoires, le ministre a demandé si nous allons devoir instituer une procédure spéciale pour déterminer si les taxes convenues sont effectivement compensatoires.

L'hon. M. MARLER: Oui, en effet.

M. HAHN: Quand nous disions plus tôt que les taxes convenues sont forcément compensatoires, comment êtes-vous arrivé à la conclusion que les chemins de fer savent qu'elles vont l'être avant de les appliquer?

L'hon. M. MARLER: Monsieur Hahn, ce que j'essaie de vous faire comprendre, c'est qu'il est nettement dans l'intérêt des chemins de fer d'établir des taxes convenues qui vont ajouter quelque chose à leur revenu net. Nous avons entendu un témoin dire hier soir, et je suis du même avis, qu'en affaires notre mobile à tous, c'est d'effectuer nos transactions de telle façon qu'elles nous rapportent un bénéfice. Je ne puis croire que les chemins de fer aient d'autre objectif. C'est pourquoi, comme je l'ai dit plus tôt, je suis persuadé que ces taxes convenues seront compensatoires; j'en suis d'autant plus convaincu que l'étude des connaissements effectuée par la Commission des transports en 1949, 1951, 1952 et 1953 a révélé que les taxes convenues ont donné un très bon rendement. A mon avis, il en sera de même en vertu de la nouvelle loi; ce que je voudrais surtout faire remarquer à M. Hahn, c'est que, lorsqu'il y aura raison de croire qu'une taxe convenue laisse à désirer, les expéditeurs, les voituriers et le public en général seront à même de soumettre la question au gouvernement si suffisamment de personnes s'en plaignent, le gouvernement décidera inévitablement que la taxe en question doit être déferée à la Commission des transports qui, en premier lieu, aura à déterminer l'effet qu'elle pourrait avoir sur le revenu net des voituriers qui l'ont établie.

Il me semble que nous avons pris assez de précaution, mais néanmoins, comme je viens de le dire, j'examinerai avec plaisir la modification que M. Green a proposée, avant que le bill soit remis à l'étude en Chambre, afin de voir s'il m'est possible de mieux répondre à sa demande; j'espère qu'ainsi il sera satisfait.

M. GREEN: Il y a une chose qu'il ne faut pas oublier, monsieur le ministre, c'est que les chemins de fer ont bien laissé entendre qu'une des raisons qui les incite aux taxes convenues, c'est pour faire face à la concurrence: c'est surtout pour cela qu'ils y attachent de l'importance. Les taxes convenues ne les intéressent pas comme moyen de gagner plus d'argent, mais comme arme contre leurs concurrents. M. O'Brien l'a indiqué clairement lorsqu'il a dit que les taxes convenues mettaient fin à la guerre des tarifs.

L'hon. M. MARLER: S'ils s'intéressent aux taxes convenues, c'est parce qu'elles leur rapportent des affaires et non pas parce qu'ils veulent étrangler leurs concurrents.

M. GREEN: Ils veulent que les taxes convenues mettent fin à la guerre des tarifs: tel est leur but et ne soyons pas assez naïfs pour croire le contraire. Ne l'oublions surtout pas. S'ils veulent des taxes convenues, c'est pour tenir le gros bout du bâton à l'égard de leurs concurrents. Après tout, je les comprends: il est très probable que chacun de nous qui aurait à prendre la direction des chemins de fer voudrait avoir les mêmes pouvoirs.

M. HOSKING: Ils ont dit que, lorsqu'ils haussaient leur tarif, leurs concurrents offraient aussitôt des prix plus bas que les leurs. Mais avec les taxes convenues, ces rivaux seront paralysés et, s'il y a une hausse, ils ne pourront plus abaisser leurs prix.

M. GREEN: Ce qui démontre bien que les chemins de fer veulent se servir des taxes convenues pour empêcher les camionneurs de les concurrencer.

L'hon. M. MARLER: Ils veulent s'assurer des affaires.

M. HAHN: Tout comme le négociant qui veut accaparer les affaires de sa localité et ne se soucie pas des moyens qu'il emploie pour le faire.

Le PRÉSIDENT: Le paragraphe (6) est-il adopté?

Le SECRÉTAIRE DU COMITÉ: M. Green propose qu'à la ligne 27 de la page 2, à la suite du paragraphe 6, il soit ajouté le paragraphe 6 a) ainsi conçu:

Toute taxe convenue devra être compensatoire, c'est-à-dire que le revenu net du voiturier s'en trouvera amélioré.

Le PRÉSIDENT: Quels sont ceux en faveur de l'amendement?

M. CAMERON (*Nanaïmo*): Avant de se prononcer sur cet amendement, permettez-moi de poser une question à M. Green. Selon vous, monsieur Green, à qui la Commission des transports devrait-elle s'adresser pour obtenir les chiffres nécessaires pour établir si oui ou non une taxe est compensatoire?

M. GREEN: Il n'y a personne à qui l'on pourrait s'adresser, d'ailleurs il n'y a personne en vertu du paragraphe (6). La disposition contenue dans la modification que je propose est dans le même ordre d'idées que le paragraphe (6), autrement dit, une taxe ne doit pas être telle qu'elle entraîne une perte nette.

M. CAMERON (*Nanaïmo*): Il faut s'en tenir aux chiffres fournis par les chemins de fer à cet effet.

L'hon. M. MARLER: Il me semble que, puisqu'il est indiqué qu'une taxe convenue doit être établie d'après l'échelle usuelle des taxes et s'exprimer en cents par cent livres, ceci n'offre pas beaucoup de difficultés. Quand nous disons que le tarif de chargement complet pour un wagon ne doit pas excéder le tarif de chargement complet pour un plus grand nombre de wagons, nous ne faisons pas simplement des nuances, mais au contraire nous donnons des indications précises. Ce qui me déplaît dans la modification de M. Green, c'est qu'elle peut de nouveau créer des obstacles, et c'est ce que tiens à éviter.

Le PRÉSIDENT: Quels sont ceux en faveur de l'amendement de M. Green? L'amendement est rejeté sur division.

Le paragraphe (6) est-il adopté?  
Adopté.

Le paragraphe (7) est-il adopté?  
Adopté.

Le paragraphe (8) est-il adopté?  
Adopté.

Le paragraphe (9) est-il adopté?  
Adopté.

Le paragraphe (10) est-il adopté?  
Adopté.

Le paragraphe (11) est-il adopté?  
Adopté.

Le paragraphe (12) est-il adopté?  
Adopté.

L'hon. M. MARLER: Monsieur le président, si les membres du Comité le permettent, je voudrais essayer de donner satisfaction à M. Hamilton au sujet de l'établissement de taxes convenues pouvant s'appliquer au transport effectué au delà de ce qu'il a appelé les limites continentales de l'Amérique du Nord et de Terre-Neuve; c'est la question qu'il a soulevée à la fin de notre séance de cet après-midi. Je dois avouer que j'ai été assez surpris de voir qu'il ne semblait pas considérer Terre-Neuve comme faisant partie du continent de l'Amérique du Nord; je me demande ce que les Terre-Neuviens auraient à dire à cela.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Si le ministre veut bien se donner la peine de lire le compte rendu, il y verra que j'ai parlé de l'Amérique du Nord et que c'est lui qui m'a demandé si cela comprenait Terre-Neuve.

L'hon. M. MARLER: Il a parlé des limites continentales de l'Amérique du Nord et de Terre-Neuve, ce qui laisse supposer que Terre-Neuve n'est pas compris dans ces limites. Il me semble que nous devrions envisager une disposition pour Terre-Neuve qui serait plus acceptable et moins compliquée.

Je demanderais à M. Cavers de proposer l'adjonction, après le mot "transport" de la ligne 3 du paragraphe (1), des mots: "d'un point au Canada à un autre point en ce pays". Ceci indiquerait clairement que, quel que soit le mode de transport employé, il doit s'agir de transport entre deux endroits au Canada. Autrement dit, il ne peut être question de transport effectué d'un point au Canada à un point quelconque du Royaume-Uni, des Antilles ou d'ailleurs.

M. CAVERS: Monsieur le président, je propose l'adjonction, après le mot "transport" de la ligne 3 du paragraphe (1) de l'article 32, des mots "d'un point du Canada à un autre point en ce pays", et la phrase continuerait "de marchandises d'un expéditeur, imposer les taxes dont conviennent le voiturier et l'expéditeur".

Le PRÉSIDENT: L'amendement est-il adopté?

Adopté.

M. HANSELL: Avant de passer à l'étude de l'article 33, j'estime que ces messieurs qui ont parlé au nom des différentes compagnies de navigation ont bien accompli leur tâche. Comme je l'ai dit cet après-midi, je ne vais pas m'étendre sur cette question; néanmoins, j'estime qu'ils ont formulé un point de droit et que nous ne devrions pas négliger la modification qu'ils ont proposée.

L'hon. M. MARLER: Vous ne vous en êtes pas encore rendu compte, mais la modification que nous venons d'apporter au paragraphe (1) s'applique également au cas dont vous parlez.

M. HANSELL: En êtes-vous sûr, monsieur le ministre? Laissez-moi vous poser une question. Cette modification indique que, s'il y a disparité, la Commission des transports peut interdire une taxe convenue, mais est-ce que cela est également prévu dans votre modification à vous?

L'hon. M. MARLER: Je crois que c'est l'article 33 qui vise le cas et non celui que nous venons d'étudier. La modification que je viens de proposer apporte une solution, à mon avis, au problème dont on nous a tant parlé aujourd'hui, notamment que les chemins de fer en introduisant une condition dans leurs contrats à taxe convenue peuvent orienter les affaires vers des voituriers qui font partie de la Convention, tenant ainsi à l'écart ceux qui n'en sont pas membres. J'admets qu'il y a peut-être une légère différence, en tant que la modification que vous avez entre les mains traite de questions auxquelles la Partie II de la Loi sur les transports ne s'applique pas, tandis que nous,—et je suis sûr que tout le monde est d'accord sur ce point,—nous nous préoccupons énormément de la question du transport qui se fait à l'est de l'île d'Orléans.

M. HANSELL: Une simple question encore pour me rassurer à ce sujet. Je vais vous soumettre une hypothèse. Mettons que dans un contrat à taxe convenue les chemins de fer indiquent que l'expéditeur doit faire transporter ses marchandises par une compagnie de navigation qui fait partie de la Convention, mais sans mentionner le tarif; pourraient-ils le faire?

L'hon. M. MARLER: Je ne crois pas, monsieur, car d'après la définition d'une taxe convenue qui est donnée au paragraphe (1) qui vient d'être modifié, ces taxes, il me semble, ne peuvent s'appliquer qu'au transport effectué d'un point à un autre au Canada même. Il n'est pas permis d'établir une taxe convenue pour transporter des marchandises, mettons, de Winnipeg à Londres ou à Liverpool, en Angleterre.

M. HANSELL: Mais ne pourraient-ils pas indiquer dans un contrat que l'expéditeur doit se servir d'une des compagnies qui sont membres de la Convention pour la partie du transport qui doit se faire par voie de mer? C'est là la question. Ce n'est pas de l'établissement de taxes convenues qu'il s'agit, mais du fait qu'ils s'efforcent de passer des affaires aux compagnies de la Convention et qu'ainsi les autres compagnies de navigation se trouvent évincées.

L'hon. M. MARLER: Je crois, monsieur Hansell, que vous vous limitez à des considérations assez étroites et que nous ferions mieux de passer au domaine plus vaste de toutes les conditions défavorables que peuvent renfermer des contrats à taxe convenue. Je crois que cette question relève de l'article 33: dans la mesure où un groupement d'expéditeurs ou un voiturier ne peuvent pas formuler de plainte en vertu du paragraphe (1), le gouverneur en conseil, en vertu du paragraphe (2), peut déferer une taxe à la Commission aux fins d'enquête.

M. GREEN: Si la modification apportée au paragraphe (1) de l'article 32 s'applique aux taxes convenues établies pour le transport effectué du Canada au Royaume-Uni par les soins d'une compagnie déterminée, que se passe-t-il dans le cas d'une compagnie de navigation qui dessert Terre-Neuve? Il s'agirait là sans aucun doute de transport effectué d'un point à un autre du Canada. Est-ce que les chemins de fer ne pourraient pas stipuler dans un contrat à taxe convenue que des marchandises qui seront transportées par bateau à Terre-Neuve doivent l'être par une compagnie déterminée?

L'hon. M. MARLER: Je crois que, selon la définition qui a été donnée d'une taxe convenue ils pourraient le faire. C'est pourquoi, en répondant à H. Hansell, j'ai dit que je ne voulais pas m'en tenir simplement au cas que lui-même envisageait, mais que je voulais prendre d'autres, tel que celui que vous venez d'indiquer, également en considération. Pour ma part, je suis d'avis que les taxes convenues doivent s'appliquer uniquement au transport effectué d'un point à un autre du Canada et que les voituriers par rail ne devraient pas imposer des conditions qui mettraient quelqu'un dans une situation désavantageuse. Je ne vais pas porter de jugement à ce sujet, mais je suis persuadé que, si le gouvernement est saisi d'un cas de ce genre, qui à première vue semble être bien fondé, et s'il est démontré que la façon de procéder a été injuste, le gouverneur en conseil le déférera à la Commission pour enquête. Or, comme M. Green le sait, la Commission dans de telles circonstances est à même de modifier ou d'annuler une taxe convenue.

M. HANSELL: Croyez-vous que cette modification embrasse celle qui a été proposée par la *Saguenay Shipping Company*?

L'hon. M. MARLER: Elle n'est pas rédigée exactement de la même façon, mais je crois qu'elle offre un remède aussi efficace.

M. HANSELL: Vous êtes d'avis que ces autres compagnies de navigation auront le droit de faire des offres pour le transport outre-mer?

L'hon. M. MARLER: Ne m'attribuez pas des paroles que j'hésiterais à prononcer, monsieur Hansell. Si les compagnies membres de la Convention ont eu du succès dans leurs affaires, c'est parce qu'elles sont fertiles en ressources; je serai certainement le dernier à affirmer que, parce que nous adoptons certaines mesures, elles ne vont pas trouver un autre moyen d'agir. Mon idée à moi c'est qu'en limitant l'application des taxes convenues au transport effectué entre des points au Canada nous sauvegardons le principe en cause et que, lorsque des contrats à taxe convenue qui contiennent des conditions qui paraissent manifestement injustes seront soumis au gouverneur en conseil, on peut logiquement s'attendre qu'ils soient déférés à la Commission des transports pour examen.

M. LANGLOIS: Je propose, appuyé par M. Cavers, que l'article 33 soit supprimé et remplacé par ce qui suit:

33. (1) Lorsqu'une taxe convenue a été en vigueur pendant au moins trois mois,

- a) tout voiturier, ou toute association de voiturier, par eau ou par rail, ou
- b) toute association ou autre corps représentatif des expéditeurs d'une localité peut se plaindre au Ministre que la taxe convenue crée une disparité injuste à l'égard d'un voiturier ou d'un expéditeur ou désavantage injustement ses affaires, et le Ministre, s'il est convaincu que, dans l'intérêt du public, la plainte devrait faire l'objet d'une investigation, peut déférer la plainte à la Commission aux fins d'enquête.

(2) s'il a lieu de croire qu'une taxe convenue peut être non désirable dans l'intérêt du public, le gouverneur en conseil peut déférer la taxe convenue à la Commission aux fins d'enquête.

(3) En statuant sur un cas déféré aux termes du présent article, la Commission doit tenir compte de toutes les considérations qui lui paraissent pertinentes, y compris l'effet que l'établissement des taxes convenues a eu ou vraisemblablement aura sur le revenu net des voituriers qui y sont parties, et, en particulier, doit décider si la taxe convenue est peu désirable dans l'intérêt du public pour le motif qu'elle crée une disparité injuste à l'égard de toute personne qui s'en plaint, ou désavantage injustement ses affaires, ou pour quelque autre raison, et, quand le gouverneur en conseil l'ordonne dans un cas déféré selon le paragraphe (2), si la taxe convenue est peu désirable dans l'intérêt du public pour le motif qu'elle désavantage injustement toute autre forme de services de transport.

(4) Si la Commission, après une audition, constate que la taxe convenue est peu désirable dans l'intérêt du public pour le motif qu'elle crée une disparité injuste à l'égard de toute personne qui s'en plaint ou qu'elle désavantage injustement ses affaires ou toute autre forme de services de transport, ou pour quelque autre raison, la Commission peut rendre une ordonnance modifiant ou annulant la taxe convenue ou telle autre ordonnance qu'elle estime appropriée aux circonstances.

(5) Si, aux termes du présent article, la Commission modifie ou annule une taxe convenue, toute taxe fixée selon le paragraphe (10) de l'article 32, en faveur d'un expéditeur qui se plaint de cette taxe convenue, cesse de produire son effet, ou est assujétie aux modifications correspondantes que la Commission détermine."

Le PRÉSIDENT: Le paragraphe (1) de l'article 33, modifié, est-il adopté?

M. GREEN: Je propose, comme modification supplémentaire, qu'il soit ajouté à la suite des mots "association de voituriers par eau ou par rail" les mots "ou toute association de camionneurs".

Le ministre, à un moment donné, a parlé du rôle très important du camionnage dans l'industrie des transports au Canada et a fait des remarques on ne peut plus élogieuses à cet égard. Monsieur le ministre est bien aise que les camionneurs transportent des marchandises jusqu'aux chemins de fer.

L'hon. M. MARLER: Je n'ai pas dit cela, monsieur Green.

M. GREEN: Vous ne l'avez pas dit, mais j'exprime ce que je pense de vos remarques. Toutefois, le ministre n'admet pas qu'ils se plaignent. Quand il s'agit de leur permettre de venir se plaindre, le ministre ne bouge plus. Dans leur rapport, les camionneurs ne se sont pas attaqués aux taxes convenues; ils ont simplement demandé qu'on leur accordât le droit de protester, le droit de demander au ministre de déférer un cas à la Commission des transports, mais le ministre a refusé de leur accorder ce droit. Tout ce qu'il a bien voulu faire c'est d'introduire dans la Loi un nouveau paragraphe (2) qui se lit comme il suit:

Le gouverneur en conseil...

ce qui veut dire tout le cabinet des ministres, pas seulement le ministre, mais tout le cabinet et certains de ses membres sont bien plus difficiles à convaincre que le ministre des Transports.

L'hon. M. MARLER: Ne vous aventurez pas trop, monsieur Green.

M. GREEN: Et si les membres du cabinet ont des raisons de croire qu'une taxe convenue n'est pas dans l'intérêt du public, ils pourront la déférer à la Commission pour enquête.

Les camionneurs n'auront aucun autre moyen de soumettre une plainte. Ils devront convaincre tous les membres du cabinet qu'il y a lieu de déférer un cas à la Commission des transports. A mon avis, c'est presque impossible. Il est très probable que cette disposition ne sera d'aucune utilité dans la pratique.

L'hon. M. MARLER: Eh bien, nous pouvons la supprimer si les camionneurs n'en veulent pas, monsieur Green.

M. GREEN: Je ne fais qu'exprimer mon opinion personnelle à ce sujet. Cette disposition aidera peut-être, mais en tout cas elle est bien restreinte. Quelle est la situation actuelle au Canada? Il n'existe pas, à l'échelon national, de politique en matière de transports. Les chemins de fer sont sous l'autorité du gouvernement fédéral; une partie du transport maritime,—le transport maritime jusqu'à l'Île d'Orléans relève du gouvernement fédéral...

L'hon. M. MARLER: Vous êtes peut-être d'avis qu'ils devraient être sous régie, monsieur Green?

M. GREEN: Tout ce que je dis, c'est qu'ils ne sont pas régis par la Commission des transports, ni dans les provinces Maritimes, ni sur les côtes de l'Ouest. Le transport aérien ne relève pas de la Commission des transports, mais de la Commission des transports aériens, qui n'est pas du tout une commission mais simplement un service du gouvernement.

L'hon. M. MARLER: Allons donc!

M. GREEN: En tout cas, ce n'est pas un organisme judiciaire comme la Commission des transports. C'est tout autre chose; c'est simplement un organisme qui fait des rapports au ministre et ne remplit aucune fonction

juridique. Les pipe-lines, jusqu'à un certain point, dépendent de la commission des transports. Les camionneurs, qui contribuent tous à l'industrie des transports, sont sous l'autorité des gouvernements provinciaux...

L'hon. M. MARLER: Voulez-vous dire qu'ils devraient relever du gouvernement fédéral?

M. GREEN: Vous verrez ce que je veux dire dans un instant.

L'hon. M. MARLER: J'attends impatiemment.

M. GREEN: Eh bien! soyez un peu moins impatient. Le gouvernement fédéral, par une décision rendue par le conseil privé, a effectivement obtenu le pouvoir de régir le transport motorisé qui se fait d'une province à l'autre, mais ils s'en est débarrassé en le passant aux gouvernements provinciaux.

Les entreprises de camionnage, tout comme les chemins de fer, les compagnies de navigation, les services de transport aérien et même les pipe-lines, font bien partie de l'industrie des transports mais au lieu d'être sous l'autorité du gouvernement fédéral, ils sont régis par des commissions provinciales, pour autant qu'ils passent d'une province à l'autre. Or, si la situation est telle, c'est uniquement parce que le gouvernement fédéral n'a pas voulu prendre la responsabilité d'exercer son autorité.

Le ministre a dit aujourd'hui que ces entreprises de camionnage ne sont pas toutes sous régie, qu'elles ne sont pas réglementées comme le sont les chemins de fer. Mais le fait est que dans certaines provinces les tarifs des camionneurs sont bel et bien réglementés; je sais qu'ils le sont dans ma province, la Colombie-Britannique, et ils le sont également au Manitoba. Nous avons eu la preuve qu'ils le sont aussi dans la province de Québec.

M. CARRICK: Mais cette réglementation n'est pas strictement appliquée.

M. GREEN: Elle l'est en partie, et M. Sheppard nous a dit aujourd'hui qu'on était d'avis au Manitoba que les camionneurs devraient avoir le droit de comparaître devant la Commission des transports, tout comme les chemins de fer peuvent le faire devant la Commission du voiturage motorisé du Manitoba. Des preuves nous ont été données hier soir que, pour le Manitoba, la Colombie-Britannique, l'Ontario et le Québec, les chemins de fer ont le droit de comparaître devant cette commission qui siège à Québec. J'ai lu une partie du jugement rendu par le tribunal de Québec, selon lequel les chemins de fer ont le droit de comparaître devant cette commission.

Il me semble qu'il ne serait que juste que le gouvernement fédéral permette aux entreprises de camionnage de comparaître aussi devant la Commission des transports. Il n'y a pas de raison qu'ils soient ainsi exclus. Les chemins de fer ont un recours similaire dans certaines des provinces les plus étendues du Canada,—je pense bien qu'ils ont les mêmes droits dans d'autres provinces également,—mais en ce qui concerne les entreprises de camionnage, le gouvernement refuse de les reconnaître comme telles et ne veut pas prendre de dispositions pour qu'elles puissent comparaître devant la Commission ou protester lorsqu'un de leurs concurrents enfreint la loi.

Je prétends que c'est injuste et que les camionneurs, tout comme ces autres catégories de voituriers, doivent avoir explicitement le droit de se plaindre au ministre et de lui demander l'autorisation de comparaître devant la Commission des transports.

Le ministre a dit ensuite cet après-midi que dans ce cas tous les camionneurs du pays viendraient l'ennuyer.

L'hon. M. MARLER: Je n'ai pas dit cela; je n'ai fait que lire le rapport des camionneurs; d'ailleurs, je vais le relire dans un instant.

M. GREEN: En tout cas, c'est ce qui était entendu, que tous les petits camionneurs pourraient écrire au ministre pour se plaindre et s'attendraient qu'il s'occupe de leur cas. Selon les dispositions de cet article, le ministre a

pris sur lui de s'occuper de toutes les plaintes qui lui parviendraient, et je ne vois pas du tout pourquoi il l'a fait, car, à mon avis, elles devraient aller directement à la Commission des transports. Pour ma part, j'ai voulu éviter que les camionneurs soumettent des plaintes individuelles, et c'est pourquoi dans ma modification je me suis servi des mots "association de voituriers motorisés", ce qui indique que, s'il y a une plainte à soumettre, il faut que ce soit un groupement responsable de camionneurs qui le fasse, car, enfin, j'estime qu'on devrait au moins leur permettre de soumettre leurs revendications.

On nous a décrit toute la situation aujourd'hui, et vous en savez aussi long que moi. Or, tôt ou tard il faudra que ce pays adopte une politique nationale en matière de transports, car si nous nous trouvons aujourd'hui devant une situation aussi embrouillée, c'est dû à une absence de politique qui permette d'assujétir tous les différents services de transport aux mêmes règlements.

Tant que les différents services de transport seront régis d'une manière aussi confuse, nous ne cesserons d'avoir des complications de ce genre; par conséquent, pourquoi le gouvernement fédéral n'agirait-il pas de la même façon que ceux de la Colombie-Britannique, du Manitoba, de l'Ontario et du Québec,—et la Saskatchewan également, je crois,—qui permettent aux chemins de fer de soumettre une plainte? Pourquoi le gouvernement fédéral n'envisagerait-il pas la question avec la même largeur d'esprit et ne prendrait-il pas des dispositions pour permettre aux camionneurs de se plaindre au ministre et d'être éventuellement entendus par la Commission des transports?

L'hon. M. MARLER: Monsieur le président, M. Green a parcouru un champ bien vaste, mais je dois dire aux membres du Comité que je n'ai nullement l'intention de passer en revue toute l'activité, d'ailleurs très intéressante, d'organismes tels que la Commission des transports aériens et la Commission des transports, dont il vient de parler. M. Green, apparemment, voudrait que tout le transport maritime à l'est de l'Île d'Orléans, le long des côtes et ailleurs, soit réglementé. Tout ce que je puis dire à ce sujet, c'est qu'une Commission royale étudie en ce moment la question du cabotage; j'espère qu'il ne manquera pas de lui soumettre un exposé. Je sais qu'il s'intéresse à la question depuis longtemps et j'espère qu'avec l'énergie qui lui est habituelle il parviendra à convaincre la Commission royale d'enquête sur le cabotage de l'avantage qu'il y aurait à réglementer ces compagnies de navigation qui, à l'heure actuelle, ne le sont pas par la Loi sur les transports.

Il a également parlé de la Loi sur les transports motorisés. J'ai cru comprendre qu'il critiquait tant soit peu le gouvernement fédéral d'avoir autorisé les commissions provinciales de régir la circulation sur les grandes routes interprovinciales, ou d'avoir adopté une législation leur permettant de le faire. Or, je suis persuadé que, si le gouvernement fédéral avait voulu exercer ses pouvoirs constitutionnels en établissant une commission fédérale pour régir le camionnage, nous aurions entendu M. Green se plaindre que nous ne respections pas les droits des provinces. Comme j'ai moi-même fait partie de l'opposition, je sais combien il est facile de retourner la médaille.

M. GREEN: Nous sommes là pour ça!

L'hon. M. MARLER: Il m'est arrivé de retourner une autre médaille de ce genre et d'en examiner pas mal d'autres. De ce que M. Green a dit, il résulte que les camionneurs sont bel et bien réglementés. Il nous a parlé d'un jugement rendu à Québec, selon lequel les chemins de fer peuvent, à la demande des camionneurs, s'adresser à la Régie provinciale des transports pour obtenir un permis. Or, à quoi servent ces permis? Simplement à autoriser le transport entre deux points déterminés de la province même. Ils ne servent pas à établir des taxes mais à fournir au public des services utiles et nécessaires. Je suppose que, de même, n'importe quel citoyen pourrait comparaître et donner des raisons pour ou contre l'utilité ou la nécessité d'un service proposé

qui engloberait les moyens de transport existants, voiture à cheval, automobile ou autre, qui sont réglementés par la commission provinciale. Il n'est nullement question de taxes. Il n'y a rien dans le jugement que M. Green a devant lui qui indiquerait que les chemins de fer pourraient comparaître pour se plaindre que les taux pratiqués par les camionneurs sont trop élevés ou trop bas.

M. GREEN: Au Manitoba, ils peuvent le faire.

L'hon. M. MARLER: C'est possible, mais j'aimerais bien savoir jusqu'à quel point les commissions provinciales font observer les taxes établies pour le transport interprovincial, qui est justement celui auquel s'appliquent les taxes convenues. Je ne vais pas vous parler des autres provinces parce que j'ignore comment on y procède, mais je sais que dans le Québec la Loi sur le transport motorisé n'est même pas invoquée quand il s'agit de réglementer les camionneurs interprovinciaux. Les autorités provinciales peuvent décider d'établir un contrôle, mais ils ne se servent pas de la loi pour le faire, et par conséquent il n'y a aucune réglementation des taxes ou du transport interprovincial dans le Québec; comme nous l'avons entendu dire, il n'y en a pas non plus en Alberta. En ce qui concerne l'Ontario, pour employer les termes de M. Green, "d'ici un certain temps il y aura probablement une réglementation". C'est à peu près ce qui a été dit en 1938,—à cette époque la réglementation de la circulation sur les grandes routes était sur le point d'être introduite dans cette province. Il y a de cela 17 ou 18 ans, mais à l'heure actuelle on en est toujours là. En somme, ce que M. Green propose par sa modification, c'est que les voituriers non assujétis à la régie,—non réglementés dans le sens le plus large du terme, car ils ne le sont certainement pas en vertu de la Loi sur les transports,—aient le droit de se plaindre de taxes que les chemins de fer auraient l'intention d'imposer dans des contrats à taxe convenue. Et de quoi vont-ils se plaindre, exactement? Eh bien! d'après ce que M. Magee nous a dit, il y aura probablement deux sujets de plainte; on peut même envisager un troisième, mais je vous parlerai de celui-là dans un instant. D'abord qu'une taxe convenue accapare trop d'affaires et ensuite que les taux sont trop bas, du moins je le suppose, car ils ne vont certainement pas pour se plaindre qu'ils sont trop élevés. Or, ce que M. Green propose, c'est que les voituriers non réglementés, que les taxes convenues permettent de concurrencer, aient le droit de se plaindre qu'une taxe convenue n'est pas assez élevée ou qu'elle incite l'expéditeur à confier trop de marchandises aux chemins de fer, sans tenir compte que l'expéditeur s'est montré tout disposé à conclure un tel arrangement. Après tout, les expéditeurs ne sont pas obligés d'accepter de tels contrats, ils le font de leur propre gré et ce sont eux qui décident s'ils vont donner aux chemins de fer 55 p. 100, 75 p. 100, 85 p. 100 ou même la totalité des marchandises qui doivent voyager entre les deux endroits prévus pour la taxe convenue. Je ne vois pas du tout pourquoi les camionneurs devraient avoir le droit de se plaindre de taxes envisagées par les chemins de fer, surtout quand ceux-ci, comme nous le savons, ne peuvent même pas se plaindre lorsqu'un camionneur fait affaire avec un de ses clients. Je ne peux pas accepter la modification que M. Green a proposée. Il me semble que j'ai fait tout ce qu'il m'était possible de faire, surtout quand on pense que dans l'exposé écrit de l'Association canadienne du camionnage il est dit que: "Le ministre des transports est un homme bien occupé et l'Association canadienne du camionnage représente 7000 camionneurs. Chaque fois qu'un de ces camionneurs sera atteint par une taxe convenue, il voudra faire appel au ministre." Et, notez bien, ce n'est pas moi qui l'ai dit, mais l'Association.

M. GREEN: Cela ne vous a pas plu, et la modification ne tient pas compte des camionneurs individuels.

L'hon. M. MARLER: Non, et vous nous avez ensuite fait remarquer qu'ils s'agissait bien de l'Association; mais je crois, monsieur le président, qu'il y a là une indication très nette de l'emploi qui pourrait être fait de la modification

de M. Green. Voyons le côté pratique de la question. Il y a dix associations provinciales, je dit bien 10, et une association nationale. Or, mettons que quelqu'un se plaigne à l'une des associations provinciales. Que va faire le président lorsqu'il recevra cette réclamation? Va-t-il refuser de la transmettre? Sûrement pas; il va se dire que le plaignant est membre de l'association et qu'il ne peut faire autrement qu'envoyer sa réclamation au ministre. Maintenant, je dois vous dire que, tout en étant disposé à examiner les plaintes qui ont trait à des questions générales, je ne suis pas d'avis qu'on demande au ministre, au gouverneur en conseil ou à la Commission des transports d'entendre chaque camionneur qui se plaint qu'une taxe convenue qui vient d'être mise en vigueur lui soustrait quelques affaires.

Que nous parlions d'associations au lieu des camionneurs individuels, l'effet, en pratique, sera le même. Je crois, monsieur le président, que j'ai été aussi loin que possible dans la modification que j'ai fait proposer par M. Langlois. Selon cette modification, qui doit constituer le paragraphe 2, le gouverneur en conseil, chaque fois qu'il aura raison de croire qu'une taxe convenue n'est pas désirable dans l'intérêt du public, pourra la déférer à la Commission des transports. Maintenant, en quoi diffèrent la proposition de M. Green et la mienne? D'une part, si une association soumet une réclamation au ministre et que celui-ci refuse de la transmettre, il n'y aura plus aucun recours, tandis que, pour ma part, je demande non pas que ce soit le ministre qui prenne toute la responsabilité dans des cas semblables, mais que le gouverneur en conseil s'en occupe; de cette façon, un plaignant n'aura pas à compter uniquement sur l'avis du ministre, il aura l'avantage de l'opinion de tous les ministres du cabinet. Je suis persuadé, monsieur le président, que le paragraphe 2 prévoit une mesure de protection suffisante, non seulement pour les camionneurs individuels et l'association dont M. Green a parlé, mais également pour tous ceux qui peuvent être atteints par les conditions défavorables de contrats à taxe convenue ou par d'autres éventualités contraires à l'intérêt public. Il me semble que cette disposition a autant de portée qu'on puisse raisonnablement lui donner.

Je ne sais pas si c'est exact, mais on m'a dit que l'Association canadienne du camionnage, qui a soumis hier un rapport de 72 pages au sujet de ce bill, semble satisfaite de cette modification, de ce paragraphe (2), mais si les membres du Comité estiment que nous sommes allés trop loin, nous pourrions sans doute amener M. Langlois à retirer la modification proposée; toutefois, je suis personnellement d'avis qu'elle assure une assez bonne mesure de protection pour tous ceux qui font partie de contrats à taxe convenue ou qui en sont atteints.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Puis-je poser une question, monsieur le président?

L'hon. M. MARLER: Nous sommes heureux de vous avoir de nouveau parmi nous, monsieur Johnston.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Je regrette de n'avoir pu être là pour suivre tous ces débats. Le ministre vient de dire que ce paragraphe a autant de portée qu'on puisse raisonnablement lui donner; c'est à peu près ce qu'il a dit, n'est-ce pas?

L'hon. M. MARLER: Oui, à peu près.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Est-ce que cette disposition va jusqu'à permettre aux camionneurs de comparaître devant la Commission?

L'hon. M. MARLER: Non, certainement pas.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Et pourquoi donc n'auraient-ils pas le droit de comparaître tout comme les autres voituriers?

Des VOIX: Ah non!

Une VOIX: Voilà que ça recommence!

M. CAVERS: Il y a une heure que nous discutons là-dessus.

L'hon. M. MARLER: Je comprends très bien, monsieur le président, que le problème de faire élire les candidats du Crédit Social en Alberta ait tellement préoccupé le député qu'il lui ait été impossible d'assister aux séances...

M. JOHNSTON (*Bow-River*): C'est de la plus haute importance, je vous assure.

L'hon. M. MARLER: Nous avons passé deux jours entiers à discuter cette question, monsieur Johnston, et je crois que ce que vous auriez de mieux à faire serait de lire le compte rendu du Comité. Je me suis efforcé de dire aussi aimablement que possible, que je ne suis pas d'avis que l'on doive permettre aux camionneurs de se plaindre des taxes convenues et que si cette idée ne leur plaît pas ils devront quand même s'y faire. J'ai dit, toutefois, cet après-midi, et je ferais peut-être bien de le répéter pour les retardataires et pour ceux qui sont préoccupés par les problèmes de l'Alberta, que le paragraphe 2 a été prévu pour le cas où les taxes convenues seraient employées,—je devrais peut-être dire mal employées,—de telle façon qu'un service de camionnage qui fonctionne entre deux endroits au Canada serait en danger d'élimination. Si ce genre de cas se présente, le gouverneur en conseil, sans attendre trois mois ou même trois jours, pourra déférer la taxe convenue à la Commission pour enquête, et si celle-ci tient des audiences elle entendra sans doute tous ceux qui se présenteront; elle décidera ensuite si la taxe convenue en question doit être modifiée ou annulée.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Est-ce qu'il sera permis aux camionneurs d'expliquer leur point de vue à cette occasion?

L'hon. M. MARLER: Je crois bien que la Commission sera d'avis que les considérations qui lui sont soumises sont pertinentes, surtout en vue de la fin du paragraphe (3) que, si M. Johnston veut bien le permettre, je vais vous lire:

et, quand le gouverneur en conseil l'ordonne dans un cas déféré selon le paragraphe (2), si la taxe convenue est peu désirable dans l'intérêt du public pour le motif qu'elle désavantage injustement toute autre forme de services de transport.

Je serais étonné que la Commission ne puisse pas entendre les représentations de ceux qui s'occupent de ces autres services de transport.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Je crois qu'il y a un point qu'il y aurait lieu de mentionner, monsieur le président; mais je tiens à dire tout d'abord que je suis entièrement d'accord avec les raisonnements de M. Green. J'ai l'impression que nous sommes en train de diviser les voituriers en deux catégories, de façon que certains d'entre eux cesseraient de l'être. Nous avons aujourd'hui une industrie qui transporte environ 20 millions de tonnes par an, comparativement aux 120 millions de tonnes transportées par les chemins de fer; par conséquent, il est évident que le camionnage joue un rôle d'importance majeure dans l'industrie des transports au Canada. Or, il me semble que, si nous voulons petit à petit établir une politique nationale en matière de transports, nous devrions dès maintenant leur accorder, dans tous les bills que nous étudions, les avantages dus à l'un des plus importants services de transport du pays. Ceci dit, je vous ferai remarquer qu'il y a une différence entre les paragraphes (1) et (2) de la modification proposée. D'après ce que je comprends, le ministre a dit que, si les camionneurs ne pouvaient pas s'adresser à lui en vertu du paragraphe (1), ils pourraient le faire en vertu du paragraphe (2). Toutefois, selon le paragraphe (1) tout ce qui est nécessaire, c'est que le ministre soit convaincu qu'il y a lieu d'effectuer une enquête, tandis que le paragraphe (2) exige que le gouverneur en conseil soit convaincu que la situation en question n'est pas désirable. J'estime qu'il y a une différence considérable entre ces deux conditions et qu'en conséquence les camionneurs

sont désavantagés. En s'adressant au ministre, qui est un homme très raisonnable, comme il l'a prouvé aujourd'hui en acceptant une proposition que j'ai faite au sujet d'une des modifications, il est fort probable que les camionneurs puissent le convaincre assez facilement que le cas en question mérite une enquête, mais voilà qu'en vertu du paragraphe (2) ils devront le convaincre non pas que le cas mérite enquête mais qu'il s'agit d'une taxe qui n'est pas désirable. Avant de pouvoir comparaître devant le ministre, l'association de camionneurs devra effectuer une enquête préliminaire et rassembler des preuves, ce qui n'est pas facile pour une association, et ensuite ils devront convaincre le gouverneur en conseil.

M. CARRICK: Il n'y est pas dit que le ministre doit être convaincu que la taxe n'est pas désirable mais "s'il a lieu de croire qu'elle est non désirable", ce qui est tout à fait différent.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): C'est sans doute votre manière de voir, monsieur Carrick.

M. CARRICK: C'est que ce n'est pas du tout la même chose.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Mes remarques sont fondées sur la seule phrase "s'il est convaincu que dans l'intérêt du public la plainte devrait faire l'objet d'une investigation".

L'hon. M. MARLER: Je crois que vous oubliez ce qui précède, monsieur Hamilton, et c'est assez important parce qu'il y est dit qu'il doit être indiqué dans la plainte que la taxe convenue crée une disparité injuste. C'est ce qui doit être indiqué en premier lieu, ou bien que la taxe désavantage injustement les affaires d'un expéditeur ou d'un voiturier. C'est ce que le réclamant doit indiquer avant tout et non seulement l'indiquer mais en établir le bien-fondé.

M. HAMILTON: Je m'en rends parfaitement compte et ce que je cherche justement à souligner, c'est que c'est le réclamant individuel qui, d'après l'expérience qu'il a eu de la taxe en question, est le mieux placé pour formuler une plainte et apporter des preuves à l'appui, il peut, en toute probabilité, démontrer que la taxe convenue est injuste et le défavorise, et il lui est très certainement possible de prouver qu'elle le met dans une situation injustement défavorable pour ses affaires. Il me semble qu'ayant accompli tout ce qu'il pouvait faire à lui seul, il serait à même de présenter un cas, comme celui dont le ministre a parlé, qui à première vue serait bien-fondé et lui permettrait de demander qu'une enquête soit faite. C'est pour cette raison que j'estime que les camionneurs devraient être compris dans les prévisions du paragraphe (1). Si vous les reléguez à l'autre paragraphe, il est possible que tout en remplissant les conditions dont je viens de parler, la taxe en question n'ait rien d'indésirable, et par conséquent ils se trouveront obligés de présenter un cas de beaucoup plus d'envergure ce qui, comme je viens de le dire, ne leur est pas facile, étant donné qu'ils n'ont pas tous les détails sous la main et ne peuvent pas les obtenir. C'est pour cela que la modification de M. Green me paraît tout à fait raisonnable, d'autant plus que j'estime qu'à l'heure actuelle nous devrions accorder aux camionneurs le même droit d'interjeter appel qu'ont les autres associations et services de transport du pays.

Le PRÉSIDENT: M. Langlois a proposé un nouvel article 33 à l'article 1 du bill, auquel M. Green a proposé un sous-amendement selon lequel les mots "ou association de camionneurs" seraient insérés après le mot "rail" à la quatrième ligne du nouvel article proposé. Ceci se continue par l'alinéa b) "toute association ou autre corps représentatif d'expéditeurs d'une localité peut se plaindre" et ainsi de suite.

M. HANSELL: Je demande que le vote soit enregistré.

Le PRÉSIDENT: Ceux qui sont pour voudront bien répondre par oui, et ceux contre, par non.

(Le vote est enregistré.)

Le PRÉSIDENT: Le sous-amendement est rejeté.

Le paragraphe (1) du nouvel article 33 est-il adopté?

Adopté.

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

Adopté.

Le PRÉSIDENT: Le paragraphe (3) est-il adopté?

Adopté.

Le PRÉSIDENT: Le paragraphe (4) est-il adopté?

Adopté.

Le PRÉSIDENT: Le paragraphe (5) est-il adopté?

Adopté.

Le PRÉSIDENT: L'article du bill, modifié, est-il adopté?

Adopté.

Le PRÉSIDENT: Le titre est-il adopté?

Adopté.

Le PRÉSIDENT: Le bill, modifié, est-il adopté?

Adopté.

Le PRÉSIDENT: Le bill, modifié, doit-il faire l'objet d'un rapport?

Adopté.

M. McIVOR: Monsieur le président, j'estime que les témoins ont fort bien répondu aux questions infiniment variées qui leur ont été posées par les hommes les plus avertis du pays et qu'ils ont accompli on ne peut mieux leur tâche. J'aimerais qu'ils sachent que nous leur savons gré de leurs efforts.

M. HANSELL: Comme il n'était pas certain que cette question fût déferée au Comité, je tiens à remercier personnellement le ministre d'avoir bien voulu le permettre et d'avoir ainsi donné à ces témoins la possibilité de présenter leur point de vue.





