

J
103
H72
1969/70
T72
A1

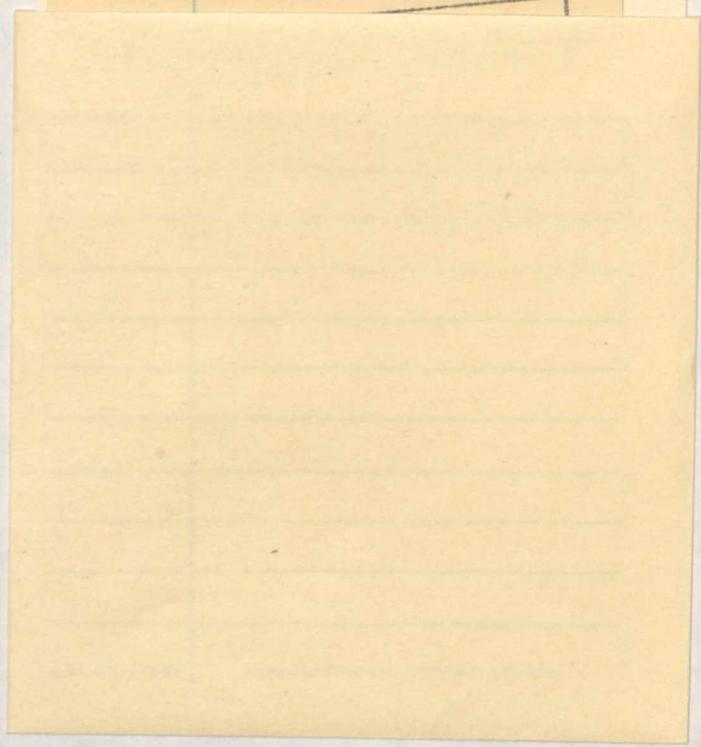
BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

J
103
H72
1969/70

Canada. Parlement.
Sénat. Comité permanent
des transports et des
communications, 1969/70.
Délibérations.

T72
A1

NAME - NOM



J

103

H72

1969/70

T72

A1



Deuxième session de la vingt-huitième législature

1969

SÉNAT DU CANADA

DÉLIBÉRATIONS

DU

COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT

DES

TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Vice-président: L'honorable J. CAMPBELL HAIG

Fascicule 1

Seule et unique séance sur les Bills S-17 et C-7,
intitulés respectivement:

- «Une loi constituant en corporation la ICG Compagnie de Transmission Limitée»; et
- «Loi de 1969 sur les Chemins de fer Nationaux du Canada (Financement et garantie)».

SÉANCE DU JEUDI 18 DÉCEMBRE 1969

TÉMOINS:

De la Compagnie de Transmission ICG Limitée: Robert G. Graham, président, *Inter City Gas Limited*; Alan Sweatman, conseiller juridique.

Des Chemins de fer Nationaux du Canada: R. T. Vaughan, c.r., vice-président et secrétaire; G. M. Cooper, avocat général; W. G. Cleeveley, coordonnateur des budgets d'immobilisation.

Air Canada: R. T. Vaughan, c.r., secrétaire; H. D. Laing, vice-président adjoint, Finance; D. F. Atkinson, directeur des budgets et du contrôle des dépenses, Finance.

RAPPORTS DU COMITÉ



Deuxième session de la vingt-huitième législature

1937

SÉNAT DU CANADA

DÉLIBÉRATIONS

DU

COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES TRANSPORTS

ET DES COMMUNICATIONS

Président suppléant: L'honorable J. Campbell Haig

Les honorables sénateurs:

- | | | |
|--|--|-----------------------------|
| Aseltine | Hayden | Michaud |
| Blois | Hollett | Molson |
| Bourget | Isnor | Nichol |
| Burchill | Kinley | O'Leary (<i>Carleton</i>) |
| Connolly (<i>Halifax-</i>
<i>Nord</i>) | Kinnear | Pearson |
| Denis | Langlois | Petten |
| *Flynn | Macdonald (<i>Cap-</i>
<i>Breton</i>) | Rattenbury |
| Fournier (<i>Madawaska-</i>
<i>Restigouche</i>) | *Martin | Robichaud |
| Haig | McElman | Smith |
| | McGrand | Sparrow |
| | | Welch—28 |

*Membre d'office

(Quorum 7)

TÉMOINS:

De la Compagnie de Transmission ICG Limitée: Robert G. Graham, pré-
sident; Iner City Gas Limited; Alan Sweetman, conseiller juridique.
Des Chemins de fer Nationaux du Canada: R. T. Vaughan, c.e., vice-pré-
sident et secrétaire; G. M. Cooper, avec secrétaire; W. G. Cleveley,
coordonnateur des budgets d'immobilisation.
Air Canada: R. T. Vaughan, c.e., secrétaire; H. D. Leung, vice-président
adjoint; Finances: D. E. Atkinson, directeur des budgets et du con-
trôle des dépenses; Finance.

RAPPORTS DU COMITÉ

ORDRE DE RENVOI

Extrait des procès-verbaux du Sénat, 17 décembre 1969:

Suivant l'ordre adopté, l'honorable sénateur Everett propose, appuyé par l'honorable sénateur Croll, que le Bill S-17: «Loi constituant en corporation la ICG, Compagnie de Transmission Limitée», soit lu pour la deuxième fois dès maintenant.

Après débat,

La proposition, mise aux voix est adoptée.

Le bill est alors lu pour la deuxième fois.

L'honorable sénateur Everett propose, appuyé par l'honorable sénateur Croll, que le bill soit déferé au Comité sénatorial permanent des transports et des communications.

La proposition, mise aux voix, est adoptée.

Suivant l'ordre du jour, le Sénat poursuit le débat sur la motion de l'honorable sénateur Laird, appuyé par l'honorable sénatrice Kinneer, tendant à la deuxième lecture du Bill C-7, intitulé: «Loi autorisant la prestation de fonds pour faire face à certaines dépenses d'établissement du réseau des Chemins de fer Nationaux du Canada et d'Air Canada depuis le 1^{er} janvier 1969 au 30 juin 1970, ainsi que la garantie par Sa Majesté, de certaines valeurs qu'émettra la Compagnie des Chemins de fer Nationaux du Canada et de certaines débentures qu'émettra Air Canada».

Après débat,

La proposition, mise aux voix, est adoptée.

Le bill est alors lu pour la deuxième fois.

L'honorable sénateur Laird, propose, appuyé par l'honorable sénateur Kickham, que le bill soit déferé au Comité sénatorial permanent des transports et des communications.

La proposition, mise aux voix, est adoptée.

Le greffier du Sénat,
ROBERT FORTIER.

PROCÈS-VERBAL

Le JEUDI 18 décembre 1969

Conformément à l'avis de convocation, le Comité sénatorial permanent des Transports et Communications se réunit à 11 heures ce matin afin d'étudier:

Le bill S-17, «Une Loi constituant en corporation la ICG Compagnie de Transmission Limitée».

Présents: Les honorables sénateurs Aseltine, Blois, Fournier (*Restigouche-Madawaska*), Haig, Kinneer, Michaud, Pearson et Robichaud—(8).

Présents, mais ne faisant pas partie du Comité: Les honorables sénateurs Argue, Connolly (*Ottawa-Ouest*), Grosart, Everett, McDonald et Laird.—(6)

Sur présentation d'une proposition, il est décidé que l'honorable sénateur Haig soit élu *président suppléant*.

Il est décidé que 800 exemplaires en anglais et 300 en français du compte rendu des délibérations soient imprimés.

Les témoins suivants sont entendus:

De la Compagnie de Transmission ICG Limitée: Robert G. Graham, président, *d'Inter City Gas Limited.* Alan Sweatman, conseiller juridique.

Sur une motion,

Il est décidé que rapport soit fait du bill sans amendement.

A 11 heures et vingt-cinq du matin, le Comité passe à l'article suivant de ses travaux.

11h 25

Le Comité procède à l'étude du bill C-7, «Loi de 1969 sur les Chemins de fer Nationaux du Canada (Financement et garantie)».

Les témoins suivants sont entendus:

Les Chemins de fer Nationaux du Canada:

R. T. Vaughn, C.R.,
vice-président et secrétaire.

G. M. Cooper,
avocat général.

W. G. Cleeveley,
coordonnateur des budgets d'immobilisation.

Air Canada:

R. T. Vaughn, C.R., secrétaire.

H. D. Laing, vice-président adjoint, Finance.

D. F. Atkinson, directeur des budgets et du contrôle des dépenses, Finance.

Sur une motion,

Il est décidé que rapport soit fait du bill sans amendement.

A 1 heure et dix de l'après-midi, la séance est levée.

ATTESTÉ:

Le secrétaire du Comité,
Frank A. Jackson.

RAPPORTS DU COMITÉ

Le jeudi 18 décembre 1969

Le JEUDI 18 décembre 1969

L'honorable sénateur Haig, président suppléant du Comité sénatorial permanent des transports et des communications auquel a été déféré le Bill S-17, intitulé: «Loi constituant en corporation la ICG, Compagnie de Transmission Limitée», rapporte que le comité après avoir étudié ce bill l'a chargé d'en faire rapport au Sénat, sans amendement.

Respectueusement soumis,

J. CAMPBELL HAIG,
Président suppléant.

L'honorable sénateur Haig, président suppléant du Comité sénatorial permanent des transports et des communications auquel a été déféré le Bill C-7, intitulé: «Loi autorisant la prestation de fonds pour faire face à certaines dépenses d'établissement du réseau des Chemins de fer Nationaux du Canada et d'Air Canada depuis le 1^{er} janvier 1969 jusqu'au 30 juin 1970, ainsi que la garantie par Sa Majesté, de certaines valeurs qu'émettra la Compagnie des Chemins de fer Nationaux du Canada et de certaines débentures qu'émettra Air Canada», rapporte que le comité après avoir étudié ce bill l'a chargé d'en faire rapport au Sénat, sans amendement.

Respectueusement soumis,

J. CAMPBELL HAIG,
Président suppléant.

LE SÉNAT

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

TÉMOIGNAGES

Le jeudi 18 décembre 1969

Le Comité sénatorial permanent des Transports et des Communications auquel a été référé le bill S-17, destiné à constituer en corporation la Compagnie de Transmission ICG Limitée, et le bill C-7, destiné à autoriser l'affectation de fonds en vue de faire face à certaines dépenses d'immobilisation du réseau des Chemins de fer Nationaux du Canada et d'Air Canada pour la période du 1^{er} janvier 1969 au 30 juin 1970, et pour autoriser la garantie par sa Majesté de certains titres qui seront émis par la Compagnie des Chemins de fer Nationaux du Canada et certaines obligations qui seront émises par Air Canada, s'est réuni à 11 heures ce matin pour étudier lesdits bills.

Le sénateur J. Campbell Haig (*président suppléant*) occupe le fauteuil.

Le président suppléant: Il est proposé que nous étudions d'abord le bill S-17 destiné à constituer en Corporation la ICG Compagnie de Transmission Limitée. Qui témoigne pour ceux qui ont fait cette demande?

Le sénateur Everett: M. Robert Grant Graham, le président d'*Inter City Gas Limited*, et M. Alan Sweatman, conseiller juridique.

Le président suppléant: Ces deux messieurs voudraient-ils s'avancer, s'il vous plaît?

M. Alan Sweatman, conseiller juridique, la ICG Compagnie de Transmission Limitée: Monsieur le président et messieurs, ce bill a pour but de constituer en corporation une compagnie de gazoduc qui a l'intention de transporter du gaz d'un point situé à l'ouest de Falcon Lake au Manitoba, à Sprague, au Minnesota, le long de la frontière pour revenir à Fort Frances et à International Falls.

La ICG Compagnie de Transmission Limitée est une entreprise affiliée à *Inter City Gas Limited*, qui est une société manitobaine desservant plusieurs localités rurales du Manitoba et bon nombre de localités du Minnesota. Nous faisons affaire aux États-Unis et au Canada. *Inter City Gas Limited* est une entre-

prise canadienne dont toutes les actions appartiennent à des Canadiens.

Le gazoduc projeté s'étendrait sur une distance d'environ 160 milles. La société-mère a un contrat avec Boise Cascade Corporation visant tous les approvisionnements nécessaires à Fort Frances ainsi qu'à International Falls. Boise Cascade Corporation projette de construire une nouvelle usine à Fort Frances, et cet établissement utilisera le gaz naturel comme première source de combustible. Cette usine est censée être mise en marche le 1^{er} novembre 1970. Si le projet de loi est adopté, une demande sera présentée et, en fait, une demande a déjà été présentée à l'Office national de l'énergie, qui l'étudiera dès que la compagnie aura obtenu sa charte, afin d'autoriser l'exportation de gaz pour le réimporter au Canada en destination de Fort Frances.

Je pense que c'est à peu près tout ce que j'ai à dire au sujet du bill.

Le sénateur Fournier (Restigouche-Madawaska): Dans ce bill, vous proposez que la ICG Compagnie de Transmission Limitée soit constituée en corporation. Est-ce que le bill limite strictement cette entreprise au transport du gaz, ou bien comptez-vous plus tard transporter de l'essence ou de l'électricité?

M. Sweatman: Non, ces installations ne serviront qu'au transport du gaz.

Le sénateur Fournier (Restigouche-Madawaska): Le bill que vous proposez contient-il une disposition précise à cet égard?

M. Sweatman: Je pense que le bill stipule que cette entreprise pourra transporter du gaz et des hydrocarbures de même nature; mais, en fait, nous ne transporterons que du gaz, et nous le prendrons de la ligne principale de Trans-Canada Pipe Line pour l'amenner directement à Fort Frances.

Le sénateur Fournier (Restigouche-Madawaska): Y a-t-il dans cette région une compagnie qui fournit présentement du gaz?

M. Sweatman: Non.

Le sénateur Fournier (Restigouche-Madawaska): Il s'agit donc d'une nouvelle compagnie dans une région nouvelle?

M. Sweatman: Ce sera un service entièrement nouveau dans cette région. En fait, c'est l'unique moyen par lequel Fort Frances peut obtenir du gaz.

Le sénateur McDonald: Votre gazoduc fournirait probablement du gaz à la ville de Fort Frances également?

M. Sweatman: En effet, nous fournirons du gaz aussi bien à Fort Frances qu'à International Falls.

Le sénateur Pearson: Sur combien de milles s'étendent vos pipe-lines présentement au Manitoba?

M. Robert Grant Graham, président d'Inter City Gas Limited: Nous desservons environ 40 localités du Manitoba avec des installations qui relient ces localités au gazoduc de Trans-Canada Pipe Line, et nous faisons la distribution dans ces localités. Pour ce qui est de la longueur, cela représente des centaines de milles de gazoduc.

Le sénateur Pearson: A quel endroit votre pipe-line est-il relié au Trans-Canada Pipe Line?

M. Graham: Le raccordement avec Trans-Canada Pipe Line se fait à un point situé à peu près à mi-chemin entre Winnipeg et Kenora, et le conduit de transmission longe le lac des Bois.

Le sénateur Pearson: Vous devez payer un droit de passage?

M. Graham: En effet.

Le sénateur Pearson: Il n'y a absolument aucun autre gazoduc dans cette région?

M. Graham: Non. En fait, c'est là l'unique façon d'emener du gaz naturel dans la région ontarienne de Rainy River. Le bouclier laurien empêche de passer ailleurs.

Le sénateur Fournier (Restigouche-Madawaska): Distribuez-vous du gaz aux usagers domestiques, ou bien est-ce que vous vous bornez au transport?

M. Sweatman: Nous distribuons aussi du gaz aux usagers domestiques, et les installations que nous projetons serviront également à cet fin.

Le sénateur Grosart: Pourquoi faut-il une loi spéciale du Parlement pour constituer votre société en corporation?

M. Graham: On doit présenter un projet de loi à la Chambre des communes, je crois qu'il s'agit du bill C-4 destiné à modifier la loi fédérale des compagnies, et si ce projet de loi était adopté, nous n'aurions pas à demander une loi spéciale, car ce bill permettra de constituer une compagnie en corporation et de lui conférer les pouvoirs que nous sollicitons au

moyen de lettres patentes plutôt que par une loi spéciale. Cependant, on me dit qu'il est peu probable que ce projet de loi soit adopté à temps pour que l'Office national de l'énergie puisse étudier notre demande et autoriser la mise à exécution de notre projet dans le délai voulu. S'il nous faut jusqu'au 1^{er} novembre, la date à laquelle la Boise Cascade projette d'ouvrir sa nouvelle usine, c'est-à-dire tout l'été pour construire, nous risquerions fort de ne pas avoir suffisamment de temps pour obtenir les autorisations nécessaires, soit celle de l'Office national de l'énergie et celle de la Federal Power Commission. Si nous attendions l'adoption du bill C-4 et si ce projet de loi passait trop de temps devant le comité, ou à une autre étape du processus législatif, nous ne pourrions pas mettre notre projet à exécution à temps. Nous avons donc pensé qu'il était préférable de prendre le taureau par les cornes, pour ainsi dire, et tenter de faire adopter une loi spéciale le plus tôt possible afin que le projet ne soit pas retardé.

Le sénateur Pearson: Subissez-vous la concurrence d'une autre entreprise du Sud, une entreprise américaine?

M. Sweatman: Non, il n'y a pas de concurrence à l'égard de cette entreprise pour le moment.

Le sénateur Fournier (Restigouche-Madawaska): Quelle est la somme d'argent nécessaire pour ce projet, grosso modo?

M. Sweatman: En tout, environ 7.3 millions de dollars. Environ 4 millions de dollars pour la conduite principale.

Le sénateur Grosart: La raison justifiant votre demande de constitution en corporation serait également la raison pour laquelle on a demandé au Sénat de procéder rapidement à l'étude de ce projet de loi?

M. Sweatman: Oui, en effet.

Le sénateur Grosart: Aimerez-vous ajouter quelque chose à ce que vous avez déjà déclaré? Dans ce cas, le Sénat a passé outre à des pratiques établies depuis longtemps pour vous accommoder. Pouvez-vous nous assurer qu'une telle dérogation était nécessaire, car nous n'aimons pas déroger à notre coutume.

M. Sweatman: Honorables sénateurs, je ne puis vous dire à quel point j'apprécie ce que vous avez fait à cet égard. Je devrais ajouter que John Reid s'est fait le parrain de notre ville à la Chambre des communes. M. Graham et moi-même étions là la semaine dernière pour rencontrer M. Reid et le sénateur Everett, afin d'expliquer l'urgence de ce problème. M. Reid a déclaré que si nous pouvions faire adopter le bill par le Sénat cette semaine, il avait confiance de pouvoir le faire inscrire au *Feuilleton*; je pense que c'est ce

qu'il nous a dit, avant l'ajournement de la Chambre pour les vacances de Noël, auquel cas il a estimé pouvoir le présenter à la Chambre avant que cette dernière passe à l'étude des prévisions budgétaires. J'ai compris que s'il ne pouvait pas faire inscrire ce bill avant que la Chambre procède à l'étude des prévisions budgétaires, il se pourrait très bien qu'il y ait un retard à la Chambre des communes également. Selon lui—et le sénateur Everett était d'accord—si nous pouvions obtenir que le Sénat procède rapidement, le projet de loi pourrait probablement être approuvé par la Chambre à temps pour le soumettre à l'Office national de l'énergie. C'est ce qu'il nous a conseillé. Incidemment, l'Office siège présentement, bien qu'il s'ajourne pour Noël. Il est à étudier les demandes concurrentielles présentées par Trans-Canada Pipe Lines, *Northern Natural* et autres. Il est au courant de notre projet. Nous sommes intervenus dans ces procédures afin que notre projet demeure devant l'Office national de l'énergie, qui est pleinement au courant des quantités de gaz nécessaires. Nous aimerions soumettre de nouveau ce projet à l'Office national de l'énergie avant qu'il ait terminée les présentes auditions, qui se poursuivront jusqu'au cours du mois de février, je pense, ce qui serait à souhaiter.

Le sénateur Grosart: La nature de la garantie que je cherchais à obtenir ne concernait pas le processus législatif, mais avait plutôt trait au calendrier de vos travaux.

M. Sweatman: L'autre aspect important du calendrier de nos travaux a trait aux commandes de tuyaux et, bien entendu, au financement. Il nous faudra bientôt faire des offres fermes et les tuyaux sont actuellement mis de côté. C'est la date limite. Nous pouvons probablement la reculer quelque peu, mais c'est à la fin de janvier ou au cours de février.

Le sénateur Grosart: Qu'est-ce que cela a à voir avec le début de l'exécution de l'ensemble de votre projet? Autrement dit, auriez-vous pu débiter plus tôt?

M. Sweatman: Non. Nous devons commencer en mai. En fait, nous comptons exécuter une certaine partie des travaux avant la période du dégel. Une partie du terrain que traversera ce conduit est marécageuse, voire mouvante.

Le sénateur Everett: Je pense que le sénateur Grosart veut savoir si vous avez entamé les procédures aussitôt que cela était humainement possible après la signature du contrat? En d'autres mots, êtes-vous responsable du retard dans une certaine mesure?

M. Sweatman: Non, pas du tout. Nous avons entrepris les démarches à la toute première occasion, dès que nous avons signé le

contrat avec Boise Cascade; nous avons immédiatement pris des mesures en vue de présenter une demande pour constituer cette compagnie en corporation.

Le sénateur Grosart: Vous avez donc procédé aussi rapidement que possible?

M. Sweatman: Sans nul doute, sénateur. Nous avons même procédé très rapidement, pour un avocat.

Le sénateur Aseltine: Avez-vous une carte indiquant l'endroit où vous avez l'intention d'installer ces conduits?

M. Sweatman: Oui, monsieur.

Le sénateur Aseltine: Pourriez-vous en donner l'explication?

M. Sweatman: Oui, je le puis. La carte est passablement détaillée.

Le sénateur Fournier (Restigouche-Madawaska): Où se trouve la frontière américaine?

M. Sweatman: Vous voyez la frontière américaine et le lac des Bois, ainsi que l'angle nord-ouest, comme on l'appelle. Ce gazoduc partira de la conduite principale. Vous apercevez le gazoduc de Trans-Canada Pipe Lines traversant la partie supérieure, la ligne bleu foncé.

Le sénateur Aseltine: Où est située Winnipeg?

M. Sweatman: Winnipeg ne figure pas sur la carte. Cette ville est située à une cinquantaine de milles de là.

M. Graham: Quarante milles.

M. Sweatman: Vous apercevez le lac Falcon et le lac Whitemouth. Nous ne pouvons pas installer un conduit de gaz en traversant ce terrain en ligne droite parce qu'il est marécageux et rempli de fondrières.

Le sénateur Aseltine: Je suis allé à la pêche sur ce lac.

M. Sweatman: Moi aussi, monsieur. Le conduit fera un détour ici, complètement en territoire manitobain. Il laissera le territoire canadien près de Sprague, au Manitoba, pour desservir à cet endroit une nouvelle usine de fabrication de carton. Il traversera ensuite au Minnesota pour y desservir quelques localités américaines, comme Warroad et Beaudette, et contournera le lac des Bois par le sud. Il reviendra ensuite en territoire canadien à International Falls. Il traversera la rivière pour desservir toutes les localités établies le long de cette ligne jusqu'à Fort Frances. Vous apercevez le lac des Bois et la région de Rainy River à l'extrémité de la carte. Aimerez-vous avoir la carte?

Le sénateur Grosart: Oui, elle devrait être versée au compte rendu. Quels sont les avantages d'ordre économique et autres que reti-

ra le Canada de cette entreprise au point de vue, disons, de la balance des paiements, les ventes à l'étranger et ainsi de suite?

M. Graham: Cette entreprise a pour premier but de desservir la compagnie Boise Cascade, qui exploite une industrie importante à International Falls ainsi qu'à Fort Frances. Ces établissements sont exploités comme s'ils faisaient partie d'une même unité, malgré que cette localité soit divisée par la frontière. Cette compagnie a des projets d'expansion, et elle désire en particulier construire de nouveaux établissements à Fort Frances. Les avantages économiques de cette construction et les répercussions qu'elle aura sur l'économie du Canada dépendent de l'approvisionnement en gaz naturel de cet endroit. C'est là une des conditions préalables. En outre, du gazoduc d'une longueur de 160 milles, 60 milles seront situés en territoire canadien alors que 56 traverseront le district ontarien de Rainy River pour desservir les localités établies dans cette région. C'est la seule façon dont cette région du Canada pourra jouir des avantages du gaz naturel. Pour mettre à exécution cette entreprise, il faut tenir compte de l'interdépendance du marché américain et du marché canadien pour rendre le gaz naturel à cet endroit. Je pense que c'est là la principale chose dont il faille tenir compte.

Le sénateur Grosart: Combien de clients canadiens comptez-vous desservir?

M. Graham: La population de Fort Frances est d'environ 10,000 à 11,000. Le district de Rainy River, y compris les autres petites localités, comptent une population de peut-être 3,000 âmes présentement.

Nous mettrions le gaz naturel à la disposition de tous ces gens, s'ils désirent s'en servir, bien entendu. A longue échéance, il y a dans cette région une possibilité d'exploiter des gisements miniers. Notre compagnie, une entreprise canadienne, dessert la partie nord du Minnesota en utilisant du gaz américain qui provient actuellement du Texas, et nous desservons les hauts fourneaux de Mesabi dont les terres ferrugineuses contiennent une quantité considérable de taconite à faible teneur en fer. Cette région connaît une très grande expansion industrielle. La *United States Steel Corporation* possède, à elle seule, une entreprise de \$450 millions qui a été établie dans cette région au cours des quatre dernières années. Cela se trouve à seulement 16 milles au sud. Certaines personnes ont laissé entendre que la région ontarienne de Rainy River a une géologie du même type et que, si le gaz naturel était une condition préalable à l'exploitation du taconite à faible teneur en fer dans la région de Mesabi, il faut alors conclure à la même condition préalable

pour un développement semblable dans la région de Rainy River, si cela devait arriver.

Le sénateur Grosart: Vous parlez à présent des avantages pour le Canada?

M. Graham: En effet, monsieur, et notre conduit est enfoui en territoire canadien. Vous remarquerez en examinant la carte que notre gazoduc revient en territoire canadien. Nous aurions pu le laisser courir de l'autre côté de la rivière, mais nous l'avons ramené au Canada.

Le sénateur Grosart: Quelle est la quantité de gaz naturel que vous comptez vendre au Canada dès le début de l'exploitation?

M. Graham: Au prix de détail, notre revenu sera d'environ 5.3 millions de dollars par an.

Le sénateur Grosart: En dollars américains?

M. Graham: En dollars canadiens, monsieur.

Le sénateur Grosart: Mais vos revenus seront en dollars américains.

M. Graham: Le gaz que nous vendrons sur le marché américain sera payé en dollars américains et le gaz que nous vendons en territoire canadien sera payé en dollars canadiens.

Le sénateur Grosart: Vous gagnerez donc des dollars américains pour la balance des paiements.

M. Graham: En effet.

Le sénateur Everett: Votre entreprise est publique, n'est-ce pas?

M. Graham: Oui, monsieur.

Le sénateur Everett: Votre entreprise est, dans une grande mesure, à capitaux canadiens?

M. Graham: Dans une proportion de près de 100 p. 100. La proportion est plus précisément de 99.7 p. 100.

Le sénateur Everett: Et les actionnaires sont des Canadiens.

M. Graham: Notre entreprise appartient à des Canadiens et les actions sont vendues à la bourse de Toronto.

Le président suppléant: S'il n'y a pas d'autres questions, désirez-vous faire rapport du bill sans modifications?

Le sénateur Blois: Je propose que nous fassions rapport du bill sans modifications.

Le président suppléant: D'accord?

Les honorables sénateurs: Convenu.

Le président suppléant: Merci beaucoup, messieurs.

Honorables sénateurs, nous allons maintenant étudier le bill C-7, destiné à autoriser l'affectation des fonds nécessaires aux dépen-

ses d'immobilisation des Chemins de fer nationaux du Canada et d'Air Canada. M. Vaughan se présentera lui-même et il présentera ses collègues.

M. R. T. Vaughan, C.R., vice-président et secrétaire des Chemins de fer Nationaux du Canada et secrétaire d'Air Canada: Merci beaucoup, monsieur le président, et bonjour messieurs les sénateurs. Je dois dire que nous sommes heureux de l'occasion qui nous est fournie de témoigner ici une fois de plus. Je suis accompagné ce matin de M. G. H. Cooper, qui est l'avocat général des Chemins de fer Nationaux du Canada, et de M. W. G. Clevely, coordonnateur des budgets d'immobilisation des chemins de fer Nationaux du Canada. Quant à moi, je représente les Chemins de fer Nationaux du Canada ainsi qu'Air Canada. Je suis également secrétaire d'Air Canada, mais M. Duncan Laing, vice-président adjoint (Finance) d'Air Canada, et M. Dale Atkinson, chef du Budget et du Contrôle des dépenses (Finance) ont bien voulu m'accompagner.

Monsieur le président, nous avons dans le passé suivi une coutume selon laquelle l'avocat général donnait aux sénateurs un bref exposé du bill et l'expliquait article par article. Nous avons ici un document préparé à cette fin et, avec votre permission, nous procéderons ainsi si vous le voulez bien.

Le sénateur Pearson: Dois-je comprendre que vous représentez les chemins de fer Nationaux du Canada ainsi que Air Canada, monsieur Vaughan?

M. Vaughan: En effet, je suis vice-président des Chemins de fer Nationaux du Canada, mais j'ai une double responsabilité qui peut sembler bizarre, puisque je suis secrétaire de la compagnie Air Canada par suite des rapports traditionnels qui existent entre ces deux compagnies. Je suis donc le principal témoin des Chemins de fer Nationaux du Canada.

Le président suppléant: M. Cooper, avocat général de la compagnie, va maintenant lire sa déclaration.

M. G. M. Cooper, avocat général des Chemins de fer Nationaux du Canada: Monsieur le président, honorables sénateurs, le bill C-7, la loi de 1969 sur les Chemins de fer Nationaux du Canada (Financement et garantie), traite de bon nombre de questions financières concernant les Chemins de fer Nationaux du Canada et Air Canada, à l'égard de l'année civile de 1969 et de la première moitié de 1970. Ses dispositions correspondent à l'esprit et à la lettre de la loi de 1968, sous réserve du besoin évident de modifier les montants et les dates et quelques changements mineurs dans son application.

De façon générale, les principaux buts du bill sont les suivants:

(i) conférer aux Chemins de fer Nationaux du Canada un pouvoir légal à l'égard de leurs dépenses d'immobilisations et de leurs engagements de capitaux au cours de l'année 1969 et des six premiers mois de 1970;

(ii) dispositions relatives à la provenance des fonds nécessaires à ces dépenses;

(iii) disposition relative à un prêt du gouvernement à Air Canada et/ou à la garantie, par le gouvernement, d'obligations qui seront émises par Air Canada; et

(iv) l'affectation des fonds nécessaires pour combler tous les déficits saisonniers ou annuels des Chemins de fer Nationaux du Canada ou d'Air Canada.

Nous avons l'habitude d'exposer le bill article par article et, si le comité le désire, je demeurerai fidèle à cette façon de procéder.

Le sénateur Laird: Monsieur le président, je ne suis pas membre du Comité, mais je me suis fait le parrain du bill à la Chambre des communes. Nous avons eu un certain nombre de discussions élaborées à la Chambre, et je me demande s'il est maintenant nécessaire de l'étudier article par article. Je me demande s'il ne serait pas préférable de passer immédiatement aux questions, car je sais qu'on en posera un bon nombre.

Le président: Je m'en remets aux membres du Comité sur ce point, et nous suivrons la procédure qu'il voudra.

Le sénateur Fournier (Madawaska-Restigouche): Monsieur le président, je dois dire que je trouve très regrettable qu'un bill de cette nature, impliquant une somme d'argent aussi considérable, soit présenté à la Chambre aussi tard. Je sais que ce retard ne vous est pas imputable, ni à qui que ce soit, mais une telle situation est regrettable. Nous n'aurons pas le temps d'étudier le bill comme j'aurais voulu que nous le fassions. Nous n'aurons pas le temps de poser des questions parce que les réponses seront trop longues. Il s'agit d'une somme d'environ 200 millions de dollars, et cette situation ne me plaît pas du tout. Nous devrions passer trois jours à étudier cette question en profondeur afin de bien comprendre toute la situation. Peut-être pourrions-nous faire cela l'an prochain. Je l'espère.

Le sénateur Grosart: A ce sujet, monsieur le président, il est difficile de poser aux représentants des Chemins de fer Nationaux du Canada et d'Air Canada, les questions qui me brûlent les lèvres; c'est pourquoi je vais me borner à l'aspect apolitique. Pour quelle raison n'a-t-on pas présenté ce projet de loi plus tôt? Je ne pose pas cette question en me

fondant sur des considérations politiques; je la pose simplement dans la mesure où elle s'applique aux chemins de fer. Y a-t-il une raison pour qu'un bill concernant les dépenses de 1969 soit présenté au Parlement le 18 décembre?

M. Vaughan: Vous voulez que je dise quelques mots à ce sujet? Comme vous le savez, il s'agit d'un projet de loi du gouvernement soumis au nom du ministre des Finances, et ce ne sont pas les Chemins de fer Nationaux du Canada qui fixent la date de...

Le sénateur Grosart: Je m'excuse, monsieur Vaughan, mais je pose cette question au point de vue de la compagnie. Je ne vous demande pas de faire des remarques concernant la façon de procéder du gouvernement.

M. Vaughan: Mais, pour compléter ma réponse, j'ajouterai que ce n'est pas à nous d'établir les priorités des projets de loi présentés. Comme je vous l'ai fait remarquer l'an passé quand j'ai témoigné ici, ainsi que l'année précédente et l'année d'avant encore, ce projet de loi constitue l'instrument législatif régissant le financement.

Le sénateur Aseltine: Une fois que tout l'argent a été dépensé.

M. Vaughan: J'aimerais faire une autre remarque sur ce point. Je vous ferai remarquer, étant donné que vous avez soulevé cette question, que la presse canadienne a publié une déclaration erronée l'autre jour lorsqu'elle a indiqué que ce bill porte sur un emprunt de 366 millions de dollars. Il n'en est pas ainsi. Ce qui se fait est conforme aux diverses lois qui régissent les Chemins de fer Nationaux du Canada. La compagnie est présentement à établir le budget pour l'année 1970, c'est-à-dire le budget des dépenses d'immobilisation et du budget d'exploitation pour 1970. Une fois que ces budgets ont été scrutés au sein de la compagnie, le conseil d'administration de la compagnie l'étudie et procède à un examen très détaillé des propositions budgétaires. La prochaine étape consiste à soumettre ces propositions au ministre des Transports et au ministre des Finances. Des hauts fonctionnaires du ministère des Finances et du ministère des Transports procèdent ensuite à un nouvel examen en collaboration avec les responsables de la compagnie et des représentants du Conseil du Trésor. Par la suite, conformément à la Loi sur l'administration financière, un décret du conseil approuve le budget et ce même décret du conseil est déposé à la Chambre conformément à la procédure ordinaire. Par la suite, on donne à ce budget la forme d'un projet de loi annuel, comme celui qui vous est soumis.

A présent, les 200 millions de dollars qui figurent ici en rapport avec les Chemins de

fer Nationaux du Canada ne concernent absolument aucun emprunt. L'argent des contribuables que vous votez ici ne concerne aucun emprunt. Il s'agit d'argent gagné par la compagnie suivant la méthode de dépréciation, il ne s'agit donc pas d'emprunt souscrit par le public. Il ne s'agit pas d'une subvention. Tout ce qui se fait est conforme aux méthodes ordinairement suivies par une entreprise.

Le sénateur Grosart: Mais il s'agit d'une autorisation donnée par le Parlement afin que vous puissiez dépenser l'argent que vous demandez?

M. Vaughan: Je vous explique la situation juridique concernant la procédure à suivre à l'égard de cette loi.

Le sénateur Grosart: Mais vous provoquez une discussion en déclarant qu'il ne s'agit pas des deniers publics. Si vous vouliez éviter des discussions, vous ne devriez pas faire des déclarations qui prêtent à discussion.

M. Vaughan: Je veux exposer clairement la situation. Il est certain que le gouvernement et les citoyens du Canada sont propriétaires des Chemins de fer Nationaux dans la mesure où il s'agit d'un actif public.

Le sénateur Grosart: Mais vous êtes tenu d'obtenir une autorisation du Parlement.

M. Vaughan: C'est la raison pour laquelle nous sommes ici. Cependant, sénateur, vous m'avez demandé de dire ce que nous pensons de la procédure en cause. J'ai commencé à vous le dire, et je veux qu'on comprenne bien que nous sommes des plus heureux de venir ici à n'importe quel moment où un projet de loi est soumis à la Chambre des communes ou au Sénat pour en donner l'explication.

Le sénateur Robichaud: Nous devrions admettre aussi que ce projet de loi a été présenté à la Chambre des communes en octobre 1969.

Le sénateur McDonald (Moosomin): A quel moment de l'année le décret du conseil a-t-il été adopté en vue d'autoriser les dépenses?

M. Vaughan: Cela se passe ordinairement au printemps, en avril ou en mai, vers ce temps. Telle est la méthode généralement suivie.

Le sénateur McDonald (Moosomin): Aurais-je raison de supposer que le projet de loi est préparé immédiatement après cela?

M. Vaughan: En effet, étant donné que le présent projet de loi est le même que celui de l'an dernier, sauf que les chiffres diffèrent, la rédaction débute à peu près au moment où le décret du conseil est présenté.

Le sénateur McDonald (Moosomin): En fait, le bill pourrait être présenté au Parlement vers le mois de juin?

M. Vaughan: En effet, il serait possible de procéder ainsi.

J'espère que vous serez indulgents à mon égard. Comme l'a dit le sénateur Grosart, je ne voudrais pas donner de réponse qui risquerait d'être interprétée de façon à faire croire que nous avons une préférence quelconque à cet égard. Je ne désire sur ce point précis, que vous exposer bien simplement les faits. Un autre point que j'aimerais signaler, c'est qu'à mon avis la raison pour laquelle le projet de loi est pour ainsi dire déphasé, tient à ce qu'il y a trois ou quatre ans, un double projet de loi couvrant deux années a été présenté; il est possible que quelques sénateurs s'en souviennent, et il y eut une année où aucun projet de loi ne fut présenté concernant le financement et la garantie.

Le sénateur Grosart: Cela s'est produit à deux reprises, n'est-ce pas?

M. Vaughan: On a plus tard décidé de faire cela deux fois et de les réunir de cette façon; voilà pourquoi il y a un déphasage.

Le sénateur Grosart: Comme vous avez parlé du décret du conseil, pourrais-je vous poser la question suivante: quel est l'effet du décret du conseil puisque vous sollicitez l'autorisation de faire des dépenses?

M. Vaughan: Le décret du conseil est conforme à l'article 80 de la Loi sur l'administration financière, et est également conforme à la Loi sur les Chemins de fer Nationaux du Canada, et ces deux lois stipulent que le budget sera présenté au Ministre et que ce dernier déposera chaque année devant le Parlement le budget des dépenses des Chemins de fer Nationaux du Canada. Le décret du conseil indique donc simplement qu'il plaît au gouverneur en conseil d'approuver le budget des Chemins de fer Nationaux du Canada conformément à l'article 80 et aux autres articles pertinents de la Loi sur les Chemins de fer Nationaux du Canada. Selon une interprétation juridique de ce sujet, l'adoption du décret du conseil nous donne le droit et le pouvoir de poursuivre l'exploitation de l'entreprise.

Le sénateur Grosart: Selon votre interprétation, êtes-vous autorisés à dépenser l'argent?

M. Vaughan: Oh! oui.

Le sénateur Grosart: Alors, pourquoi venez-vous devant le Parlement solliciter une autorisation à cet égard, si vous êtes déjà autorisés? Je ne veux pas faire le malin; j'essaie de trouver ce qu'on nous demande de faire.

M. Cooper: En fait, le bill traite d'un bon nombre de questions. Trois choses pour lesquelles nous devons nous adresser au Parlement, et qui font l'objet de ce bill, sont le

pouvoir d'emprunt des Chemins de fer Nationaux du Canada, dans la mesure où il en est question dans le bill, soit de la part du ministre des Finances, ou bien des emprunts souscrits par le public et garantis par le gouvernement. Nous nous adressons au Parlement pour cela. En second lieu, il y a une autorisation similaire pour Air Canada d'emprunter du ministre des Finances ou bien, avec l'approbation du gouvernement, d'emprunter du public.

Deux articles traitent de la troisième disposition, le pouvoir du ministre des Finances de consentir des prêts temporaires, dans le premier cas aux Chemins de fer Nationaux et, dans l'autre cas, à Air Canada, à l'égard de déficits provisoires ou de déficits annuels.

Le sénateur Grosart: Faites-vous allusion aux articles 11 et 12?

M. Cooper: En effet, il s'agit de ces deux articles.

Dans le premier cas, les emprunts des Chemins de fer Nationaux, je faisais allusion à l'article 3(2), c'est-à-dire du pouvoir d'emprunter. Vous pouvez trouver cela au bas de la deuxième page du bill. Et une disposition semblable se trouve à l'article 4(1), qui concerne l'émission de titres relatifs à des emprunts souscrits par le public. Ensuite, l'article 9, je crois qu'il s'agit du pouvoir facultatif de consentir des prêts à la compagnie. Toutes ces dispositions concernent les emprunts des Chemins de fer Nationaux du Canada. En ce qui concerne Air Canada, l'article 7, vous pouvez le constater, traite du même sujet; et, comme vous le faites remarquer, les articles 11 et 12 concernent les avances consenties aux Chemins de fer Nationaux du Canada et à Air Canada.

En plus de notre pouvoir d'emprunter et, je pense, peut-être partiellement dans le but d'être complet et en partie dans le but de permettre un lien exprès entre le pouvoir d'emprunt des Chemins de fer Nationaux et les dépenses auxquelles il se rattache, la Loi sur le financement a toujours contenu la disposition correspondante, maintenant à l'article 3(1), qui confère l'autorisation du Parlement à l'égard des dépenses autorisées et qui, comme M. Vaughan l'a fait remarquer, ont été préalablement autorisées par un décret du conseil conformément à la Loi sur l'administration financière et à la Loi sur les Chemins de fer Nationaux du Canada.

Le bill traite en outre de trois autres questions qui nécessitent l'autorisation du Parlement, je pense qu'il s'agit de l'article 14, pouvoir du ministre des Finances d'acheter des actions privilégiées des Chemins de fer Nationaux; encore ici, le prolongement du moratoire qui concerne une demande des Chemins de fer Nationaux que le ministre conserve en

vertu du redressement des capitaux effectué en 1952; la nomination de vérificateurs qui, d'après la Loi sur les Chemins de fer Nationaux du Canada, doit être faite par le Parlement.

C'est donc pour ces sept raisons que nous sommes devant vous aujourd'hui.

Le sénateur Grosart: Parmi ces montants qui constituent un total d'environ 500 millions de dollars, y en a-t-il à l'égard desquels vous croyez n'avoir pas besoin de l'autorisation du Parlement? Vous semblez rattacher la nécessité de l'autorisation parlementaire aux emprunts et à certaines catégories de choses comme le moratoire, et ainsi de suite.

M. Cooper: Comme avocat, je dirais que nous avons suffisamment de pouvoir pour diriger les affaires et faire les dépenses quand l'autorisation prévue par les deux lois mentionnées a été conférée par le gouverneur en conseil.

Le sénateur Grosart: Prenez le chiffre de 113 millions de dollars qui figure à l'article 3(1) c); prétendez-vous n'avoir pas besoin de l'autorisation du Parlement pour faire de telles dépenses d'immobilisations?

M. Vaughan: J'ai déclaré que nous avons respecté la coutume établie depuis 20 ans.

Le sénateur Grosart: Mais c'est peut-être là cela que nous nous opposons aujourd'hui.

M. Vaughan: En premier lieu, il a donné un avis juridique selon lequel le décret du conseil suffit à permettre l'utilisation des fonds de la compagnie. Les sept autres choses qu'il a mentionnées ne nous sont pas autorisées par le décret.

Le sénateur Grosart: Cela ne répond pas à ma question, et je débute par un chiffre. Est-ce que le réseau, ou la compagnie, les deux mots sont employés ici, ou bien Air Canada croit nécessaire de demander au Parlement d'autoriser les dépenses d'immobilisation de l'ordre de \$201 millions de dollars au terme de l'article 3(1) a)? Je ne vous demande pas de répondre par un «oui» ou par un «non» mais je pense qu'une réponse d'une précision raisonnable dans un sens ou dans l'autre serait utile au Comité.

M. Vaughan: Je pense que je devrais consulter quelqu'un relativement à cette question. Nous ne viendrions pas ici à moins d'estimer que cette loi est nécessaire, et le gouvernement n'inscrirait pas un projet de loi au feuillet s'il n'estimait pas la chose nécessaire.

Le sénateur Grosart: Quelques-uns d'entre nous ne seraient pas d'accord avec cette dernière déclaration.

M. Vaughan: Eh bien, je parle du bill C-7.

Le sénateur Grosart: Nous cherchons à savoir si c'est nécessaire. Nous formons un comité qui a pour mission de faire rapport au Sénat quant à savoir si ce bill devrait être adopté. Si vous dites qu'il n'est pas nécessaire d'obtenir l'autorisation du Parlement, nous devrions alors en faire rapport, mais vous procédez comme vous le faites parce que c'est une tradition établie depuis 20 ans.

M. Vaughan: Nous pourrions répondre à cela que ce projet de loi conserve certaines choses qui, à notre avis, nous sont légalement permises. D'autres choses ne nous sont permises qu'en vertu d'une loi.

Le sénateur Grosart: Je ne parle que d'un chiffre, le chiffre de 201 millions de dollars pour débiter. Auriez-vous l'obligeance de me dire s'il est nécessaire d'obtenir l'autorisation du Parlement avant de dépenser cette somme? Je vous demanderai plus tard si vous l'avez dépensée.

M. Vaughan: Je ne peux que vous dire que c'est là la coutume et que nous l'observons.

Le sénateur Pearson: N'existe-t-il pas une loi spéciale qui vous oblige à vous présenter devant le Parlement à l'égard de cette somme? Cet argent est en fait gagné par la compagnie.

M. Vaughan: En effet.

Le sénateur Pearson: Vous n'avez pas à emprunter d'argent?

M. Vaughan: Non.

Le sénateur Pearson: Mais, selon la loi du Parlement, vous devez procéder de cette façon.

M. Vaughan: Je veux dire que, conformément aux deux lois que j'ai citées, la Loi sur l'administration financière et la Loi des Chemins de fer Nationaux du Canada, c'est là la méthode et la coutume qu'ont suivies les administrateurs qui se sont succédés.

Le sénateur Pearson: Mais il serait possible de changer cela.

M. Vaughan: En effet.

Le sénateur Grosart: Et il est possible que cela ne soit pas correct.

M. Vaughan: C'est possible.

Le sénateur Grosart: C'est peut-être nécessaire.

M. Vaughan: Si quelqu'un désire que nous révisions la loi, j'en serai heureux.

Le sénateur Grosart: En voici l'occasion. Vous vous trouvez devant le comité sénatorial qui doit présenter un rapport au Sénat de l'étude article par article du bill.

M. Vaughan: En effet, et c'est ce à quoi nous nous étions préparés pour aujourd'hui.

Si j'avais cru me rendre ici aujourd'hui pour faire autre chose qu'expliquer le bill et répondre aux questions pertinentes...

Le sénateur Grosart: Votre rôle se résume justement à expliquer le projet de loi et à répondre aux questions posées; je ne sais pas la substance de votre objection.

M. Vaughan: Vous me demandez à présent de fournir une opinion détaillée et motivée portant sur l'étendue des modifications que l'on pourrait apporter à ce projet. Cette question exige la rencontre des compétences juridiques du ministère de la Justice, du ministère des Finances, du conseil du Trésor et de notre compagnie. Si une proposition voyait le jour, on le ferait parvenir au gouvernement, qui en assurerait l'exécution.

Le sénateur Grosart: Veuillez m'excuser, mais cet état de choses se poursuit depuis vingt ans déjà, et nous ne faisons que poser la question; à savoir si notre autorisation vous est nécessaire pour dépenser ces sommes.

M. Vaughan: Si on se fie à l'usage établi, la réponse est «oui».

Le sénateur Grosart: Avez-vous dépensé une portion quelconque de ce montant sans l'autorisation du Parlement?

M. Vaughan: Comme je l'ai déjà dit, les deux étapes sous-entendent les autorisations nécessaires.

Le sénateur Grosart: Je répète: avez-vous dépensé une somme quelconque sans l'autorisation du Parlement?

M. Vaughan: Eh bien, sénateur...

Le sénateur Grosart: Un instant, je vous prie. Vous venez de dire il y a un moment que vous étiez certain, en vertu de l'usage, que l'autorisation du Parlement était requise. Je vous demande donc, dans un tel cas, si une partie de ce montant a été dépensée sans l'autorisation du Parlement.

M. Vaughan: Sénateur, vous m'avez entraîné bien loin de la prise de position que je soutenais tout à l'heure!

Le sénateur Grosart: Le hasard recueillera vos propos.

M. Vaughan: J'ai dit que l'usage s'était moulé dans le creuset des administrations successives du Parlement.

Le sénateur Grosart: Voilà bien la plus piètre réponse au monde!

M. Vaughan: Je vous demande pardon.

Le sénateur Grosart: C'est bien la réponse la plus piètre au monde. Nous sommes ici

justement pour mesurer le bien-fondé de vingt années de pareils agissements.

M. Vaughan: Puisque je vous affirme que la situation peut aisément s'améliorer!

Le sénateur Grosart: D'accord.

M. Vaughan: Si vous me demandez: est-ce que la Compagnie des Chemins de fer nationaux a dépensé des sommes lorsqu'elle n'y était pas autorisée, ma réponse sera négative.

Le sénateur Fournier (Madawaska-Restigouche): Puis-je vous rappeler, messieurs, que le temps nous manque?

Le sénateur Grosart: Vous avez raison, il ne nous reste que peu de temps. Pourrais-je vous demander d'explicitier un peu votre réponse, monsieur Vaughan? Avez-vous dépensé des sommes dont l'usage requerrait l'autorisation du Parlement? Avez-vous effectué ces dépenses? Je parle ici au passé composé, parce que c'est ce que vous employez ici. Je cite vos paroles:

«dans le but d'acquitter des obligations échues qui ont été contractées par la compagnie nationale avant cette année-là.»

M. Vaughan: Non, nous n'avons rien dépensé. Loin de moi l'intention de vous affronter dans un duel sémantique; j'essaie réellement de vous fournir des réponses honnêtes et sincères.

Le sénateur Grosart: J'en suis bien sûr.

M. Vaughan: Puis-je vous faire remarquer, à propos de la nécessité d'une autorisation du Parlement, que certains montants sont soustraits à cette obligation. J'ai parlé plus tôt d'un arrêté ministériel découlant d'un statut parlementaire, à savoir la Loi sur l'administration financière; c'est l'essentiel de ma réponse.

Le sénateur Grosart: Est-ce ce qu'on vous y autorise à dépenser de l'argent?

M. Vaughan: Oui, monsieur.

Le sénateur Grosart: Je vous pose la question.

M. Vaughan: Oui, en effet.

Le sénateur Grosart: Cette loi vous permet donc de dépenser les sommes en question.

M. Vaughan: C'est bien ça.

Le sénateur Grosart: Lorsque le budget du C.N. est approuvé?

M. Vaughan: En vertu d'un arrêté ministériel.

Le sénateur Grosart: La loi autorise bien votre pouvoir de dépenser.

Le président suppléant: Non, ce pouvoir vient de l'arrêté ministériel.

Le sénateur Grosart: Lequel est-ce, la loi ou l'arrêté?

M. Vaughan: Le budget est approuvé en vertu de l'arrêté ministériel.

Le sénateur Grosart: Il approuve le budget, mais ne vous autorise pas à dépenser les sommes en question.

M. Vaughan: Quelle autre explication en tirez-vous? Si l'arrêté ministériel approuve un budget, ce budget a cours.

Le sénateur Grosart: Si tel est le cas, pourquoi venez-vous demander l'autorisation du Parlement? Il doit y avoir une explication.

Le sénateur Robichaud: Parce que la loi le prévoit; je pense ici à la Loi sur l'administration financière.

M. Vaughan: Voilà qui est bien dit.

Le sénateur Grosart: Cette réponse ne me satisfait pas.

Le sénateur Robichaud: Eh bien, voilà la situation; c'est un fait concret.

Le sénateur Grosart: J'ai lu la Loi sur l'administration financière, et en autant que je me souviens, cette loi stipule qu'un arrêté ministériel vous permet de dépenser de l'argent, mais sous réserve d'une autorisation de la part du Parlement. Je n'accepte pas votre interprétation de la Loi sur l'administration financière, et Dieu sait que je l'ai parcourue souvent!

Le sénateur Pearson: Ne faut-il pas, en vertu de la Loi sur le Parlement, qu'un arrêté ministériel soit subséquemment approuvé?

M. Vaughan: Par le Gouverneur en conseil.

Le sénateur Grosart: Non, cette approbation n'est pas requise. Un comité de la Chambre des communes s'occupe à présent de ce problème.

Le sénateur Fournier (Madawaska-Restigouche): Monsieur le président, personne ne peut répondre à cette question.

Le sénateur Grosart: Soyons francs, vous ne savez pas la réponse!

Le sénateur Fournier (Madawaska-Restigouche): Je propose à présent que nous pour-

suivions, étant donné que nous sommes dans une impasse.

Le sénateur Grosart: Non!

Le sénateur McDonald (Moosomin): Monsieur le président, je ne crois pas que nous puissions laisser ces questions en suspens; bien que je ne possède aucune formation juridique, j'ai cru comprendre, compte tenu de l'attitude adoptée par les Chemins de fer nationaux, sur la question du financement, que l'on puisse préparer un budget pour l'approbation parlementaire. Je sais que vous avez déclaré aujourd'hui, et à plusieurs autres reprises, qu'un arrêté ministériel vous donnait l'autorisation nécessaire pour dépenser cet argent; d'autre part, la Loi sur l'administration financière stipule que ce projet de loi doit être approuvé par le Parlement. Dès qu'un arrêté ministériel est approuvé, on vous donne l'autorisation de dépenser ces sommes, mais la Loi sur l'administration financière stipule que le Parlement doit examiner ce projet de loi. En d'autres mots, l'arrêté ministériel vous autorise à dépenser l'argent, mais les lois du Parlement vous dictent de lui présenter ce projet.

M. Vaughan: Vous avez raison.

Le sénateur McDonald: C'est le nœud de l'affaire, voyez-vous.

Le sénateur Grosart: Cette proposition reste à être démontrée; je veux que l'on me montre ou que l'on me cite avec précision l'article de la Loi sur l'administration financière. Je refuse en attendant d'y prêter foi.

Le sénateur Robichaud: Monsieur le président, la Loi sur l'administration financière stipule que le Parlement doit approuver les sommes que les Chemins de fer nationaux du Canada et qu'Air-Canada ont dépensées en vertu d'un arrêté ministériel prévu par cette loi. La date indiquée tombe avant la fin de l'année civile.

M. Vaughan: Oui; je sais que ce qui tracasse le sénateur Grosart, et je dois avouer que j'ai essayé de lui fournir des réponses honnêtes et sincères.

Le sénateur Grosart: Je le sais.

M. Vaughan: Je répète que cette loi peut être améliorée; si un ministère désire discuter avec nous les modifications susceptibles d'améliorer ce statut, nous serons plus qu'heureux de collaborer. Vous remarquerez aussi que ce statut renouvelle certains paragraphes de la Loi de 1952 sur la révision du capital

des Chemins de fer nationaux du Canada (loi abrogée en 1961), de façon à ce que les révisions de capital s'effectuent à chaque année, en vertu de ce statut.

De plus, j'ai fait remarquer, au début, qu'après plusieurs années d'essai, le gouvernement jugeait nécessaire l'ensemble de ce programme législatif, afin de broser le tableau financier des emprunts et des dépenses autonomes effectués par le CN. Remarquez que cette loi nous accorde un délai de dix-huit mois, et nous habilite, en vertu des deux paragraphes 3(1)b) et 3(1)c), nous donne le pouvoir, dis-je, de prendre des engagements financiers s'étendant à six mois après l'année suivante. La bonne marche de la compagnie exige ce genre d'autorisation; une telle disposition législative nous fournit donc un élan de six mois au sein de l'année suivante, et lorsque ce statut porte sur le budget de l'an prochain, il comprend la période de six mois; nous planifions donc dix-huit mois d'avance.

Les experts des administrations successives ont estimé qu'il s'agit de la méthode appropriée. On peut tout améliorer, et la structuration de notre capital doit être examinée et révisée; nous serons plus qu'heureux de discuter la chose avec le gouvernement.

Le sénateur Grosart: Monsieur Vaughan, puis-je ajouter qu'hier, au Sénat, j'ai dit beaucoup de bien des gens qui ont dirigé le CN depuis 25 ans.

M. Vaughan: Oui, je vous en remercie.

Le sénateur Grosart: Je n'ai donc aucune critique à formuler envers le CN.

M. Vaughan: Je comprends.

Le sénateur Grosart: J'essaie de découvrir le rôle qui m'est dévolu aujourd'hui. Êtes-vous d'avis que l'autorisation contenue à l'article 3(1)c) se trouvait aussi dans le projet de loi de l'an dernier, et pourrait ainsi englober les 201 millions de dollars auxquels j'ai fait allusion? J'ai pensé que votre réponse pourrait ainsi se concevoir.

M. Vaughan: J'avoue que cette loi est excessivement compliquée. Croyez-vous que le paragraphe 3(1)b) comprenne le 82 millions de dollars?

Le sénateur Grosart: Oui.

M. Vaughan: L'an dernier, ce paragraphe mentionnait une somme de 75 millions de dollars. Cette année, il est question au paragraphe 3(1)c) de 113 millions de dollars, alors qu'il ne s'agissait l'an dernier que de 90 millions. Voyez un peu plus haut au paragraphe 3(1)a); un tableau y indique une somme de 75 millions dévolue au projet de loi d'il y a un an. Certains de nos engagements financiers qui se chiffraient à \$58 millions rejoignent ce niveau à présent; les divers services, à l'exclusion du matériel, gèlent 90 millions de dollars qui englobent une autre somme de 48 ou 52 millions dont le volume est maintenant soufflé dans ces proportions. L'outillage à lui seul représente 35 des 58 millions; ainsi, au fur et à mesure que l'autorisation est utilisée, le statut insère les obligations financières dans le budget, et le tour est joué. Ai-je répondu à votre question, monsieur?

Le sénateur Grosart: Prétendez-vous donc, monsieur Vaughan, comme je suis enclin à le penser, que le projet de l'an dernier comportait l'autorisation nécessaire pour dépenser la quasi-totalité des 200 millions de dollars?

M. Vaughan: Non, pas tout à fait. Vous vous rendez compte que l'explication est difficile à fournir.

Le sénateur Grosart: ...d'autant plus que vous utilisez l'année civile.

M. Vaughan: L'an dernier, le projet de loi couvrait une période de dix-huit mois; ce projet nous a donc fourni l'autorisation de contracter des engagements financiers au cours des six premiers mois de 1969; cette autorisation devancée de six mois explique pourquoi nous n'avons pas cherché à obtenir un arrêté ministériel le premier janvier tapant. Celle-ci nous transporte jusqu'au sixième mois de 1970, et le retour de notre projet de loi l'an prochain assurera le roulement de la machine; il s'agit donc d'une loi de financement qui nous permet d'agir pendant une période de dix-huit mois.

Le sénateur McDonald (Moosomin): Monsieur le président, n'est-il pas vrai que le présent projet de loi couvre une période de six mois représentant les dépenses effectuées l'année dernière?

M. Vaughan: C'est exact.

Le sénateur McDonald (Moosomin): La dépense des six mois couverts par le bill de l'an dernier est-elle donc comprise dans celui de cette année?

M. Vaughan: C'est exact, et elle se trouve dans nos budgets détaillés à quelque 200 millions de dollars.

Le sénateur Fournier (Madawaska-Restigouche): Ainsi, les six premiers mois de l'année prochaine figurent dans vos prévisions?

M. Vaughan: C'est exact.

Le sénateur Grosart: Monsieur Vaughan, j'espère que vous saisissez mon point de vue. A titre de sénateurs, nous sommes conscients de nos responsabilités, nonobstant les idées d'un chacun. Lorsqu'on nous demande le dix-huit décembre d'autoriser des dépenses qui ont déjà eu lieu, nous sommes en droit d'exiger des détails et de nous enquerir quant à votre permission de dépenser. J'ose espérer qu'à tête reposée vous nous apporterez une réponse valable dans un mémoire.

M. Vaughan: Mais oui, avec plaisir; vous vous rendez compte qu'une réponse étudiée s'impose cependant à cause des prises de position que peut prendre l'administration. Mais je me ferai un plaisir de présenter un mémoire au Sénat sur le sujet.

Le sénateur Grosart: Je vous remercie.

Le sénateur Fournier (Madawaska-Restigouche): Voilà qui est satisfaisant.

Le sénateur Pearson: Êtes-vous en mesure de proposer dans votre mémoire des améliorations au projet ou à la loi elle-même?

Le sénateur Grosart: Après vingt ans, cette méthode pourrait s'avérer avantageuse.

M. Vaughan: Écoutez, j'aimerais différer ma réponse, puisque ce n'est pas mon projet de loi.

Le sénateur Pearson: Ce n'est pas votre rôle.

M. Vaughan: Ce n'est pas mon projet de loi. Je suis venu ici à titre d'auxiliaire pour expliquer le projet, et je ne saurais ni parler au nom du gouvernement, ni entreprendre quelque chose qui l'engage à la réalisation d'une entreprise. Je vais cependant entreprendre la rédaction d'un mémoire qui vous expliquera les sujets que nous avons touchés ce matin. Je répète sans hésitation que la complexité de ce projet de loi peut justifier une foule d'améliorations; je parle au nom du CN et d'Air-Canada quand je dis que nous sommes tout-à-fait disposés à discuter des améliorations possibles avec les autorités en place. J'expédierai cependant un mémoire à l'intention des membres du Sénat.

Le sénateur Grosart: Nous n'avons pas été entièrement justes à votre égard, et je le reconnais, étant donné qu'une partie des

réponses aux questions posées auraient dû être données par un ministre; à mon avis, on aurait dû fournir ces réponses lorsque le projet a été discuté. Mon insistance s'explique lorsqu'on se rappelle que le ministre adjoint des Finances n'a consacré qu'un discours de sept minutes à la présentation de ce projet de loi, qui entraîne des dépenses de l'ordre de 1 milliard de dollars, dont une partie est récupérable au Parlement. En d'autres mots, ce projet n'a eu droit qu'à sept minutes d'explications.

Le président suppléant: Honorables sénateurs, voulez-vous poser d'autres questions?

Le sénateur Fournier (Madawaska-Restigouche): A ce sujet, ou sur d'autres propos?

Le président suppléant: Sur ce projet-ci.

Le sénateur Grosart: Monsieur le président, je propose que nous le parcourions article par article. Certains renseignements s'y trouvent dont nous devrions prendre connaissance avant de soulever d'autres questions.

M. Cooper: Dois-je commencer?

Le sénateur Grosart: Je fais appel au Règlement, monsieur le président. Désirez-vous que nous réservions nos questions jusqu'après l'explication, ou devons-nous les poser à chaque article?

Le président suppléant: Posez-les après lecture de chaque article.

M. Cooper: Les articles 1 et 2 sont tout simplement le titre abrégé et la définition.

Le sénateur Grosart: Puis-je faire une remarque? Certains parlementaires ont prétendu que le titre de ce projet de loi prête à mauvaise interprétation. Je suis convaincu que vous êtes au courant de la chose, pouvez-vous offrir des commentaires?

M. Vaughan: Voulez-vous répéter la question, je vous prie?

Le sénateur Grosart: On a dit à «l'autre endroit» (et ce Comité peut se permettre de faire allusion à «l'autre endroit») que ce titre induit en erreur parce qu'il ne recouvre pas toute la portée du projet.

M. Vaughan: Je crois que le titre au long est très clair; si l'on transposait certains éléments de ce titre que d'aucuns prétendent ont été omis du titre abrégé, on aboutirait avec deux titres au long!

Le sénateur Grosart: Auriez-vous alors la bonté d'expliquer pourquoi il a été jugé nécessaire de différencier le «réseau» et la

«compagnie» à l'article 2 de la définition? Je sais la différence, mais pourquoi faut-il en faire mention tout au long du bill? Dans certains cas, le pouvoir est dévolu au réseau et, dans d'autres, il l'est à la compagnie.

M. Vaughan: En autant que le bill comporte le pouvoir d'emprunter, ce pouvoir se rapporte à la personne civile, la Compagnie des Chemins de fer Nationaux du Canada. Cependant, l'emploi des fonds prévus à l'article 9 concerne toute l'entreprise exploitée par la Compagnie des Chemins de fer Nationaux du Canada et ses filiales, relativement aux biens qui lui ont été confiés par le gouvernement. Nous sommes donc en présence de deux concepts, dont l'un comprend la compagnie juridique identifiable et l'autre, généralement, tout le réseau des Chemins de fer Nationaux du Canada.

Le sénateur Grosart: L'expression «réseau» comprend-elle Air Canada?

M. Vaughan: Non.

Le sénateur Grosart: Même si Air Canada est effectivement une filiale?

M. Vaughan: Oui, à cause, je crois, du degré de dépendance.

Le sénateur Grosart: Mais d'après vous, cette expression ne comprend pas Air Canada?

M. Vaughan: Non, Air Canada possède des bureaux distincts et une comptabilité distincte.

Le sénateur Grosart: Ainsi qu'un titre abrégé et distinct dans le bill?

M. Cooper: Le paragraphe 1 de l'article 3 embrasse le programme des Chemins de fer Nationaux du Canada pour la période de 18 mois englobant l'année 1969 et les 6 premiers mois de 1970. Nous avons débattu cette question assez longuement ce matin. Je me demande si vous désirez en entendre la lecture en entier.

Le paragraphe (2) de l'article 3...

Le sénateur Fournier (Madawaska-Restigouche): Avant d'aborder le paragraphe (2), dites-moi, je vous prie, ce que 53 millions de dollars vont vous procurer en fait d'équipement. Est-ce des locomotives, des wagons de voyageurs ou de nouveaux camions?

M. Vaughan: Je puis vous dire que cet équipement comprend exclusivement de l'équipement de transport de marchandises ainsi que des locomotives.

Le sénateur Grosart: A ce point, permettez-moi de poser une question. Le paragraphe (3)(1a) comporte la permission de dépenser 17 millions de dollars en immobilisations pour

embranchements. Plus loin, on vous permet de dépenser 2 millions de dollars et ailleurs, dans le texte du bill, il est fait mention d'une somme globale de 19 millions de dollars. Ceci tient-il compte du temps? Se rapporte-t-il à l'époque où les déboursés seront effectués? Les 17 millions seront-ils dépensés à un moment donné et les 2 millions à un autre moment?

M. Cooper: Le bill autorise des déboursés de 17 millions de dollars en 1969 et de 2 millions au cours du premier semestre de 1970; il peut y avoir chevauchement.

Le sénateur Grosart: S'agit-il de lignes secondaires construites ou sont-elles en construction?

M. Cooper: Elles sont en construction.

M. Vaughan: La principale d'entre elles est celle de Windfall qui comprend la construction d'une ligne de 60 milles de longueur destinée à desservir la *Pan American Petroleum Corporation*, de Bigstone, en Alberta, ainsi que la *Hudson Bay Oil and Gas Company*, de South Kaybob, en Alberta également. Cet ouvrage représente 11.6 millions de dollars. Il est également question d'un autre petit embranchement à Nanticoke, subdivision de Cayuga, destiné à desservir l'Hydro-Ontario et la *Steel Company of Canada*. Il s'agit d'une somme de 2.9 millions de dollars. La raison pour laquelle il est fait mention de l'embranchement ailleurs dans le texte du projet de loi est que nous avons soumis notre budget ordinaire, mais également que nous cherchons, par l'intermédiaire de ce projet de loi, à obtenir la permission d'emprunter pour fins d'embranchements, advenant que nous ayons besoin de cette permission. Au fait, nous n'avons contracté aucun emprunt à l'égard de cet embranchement; nous avons puisé dans nos revenus, mais nous aimons toutefois obtenir chaque année l'autorisation d'emprunter au cas où, éventuellement, il faudrait construire une ligne secondaire très longue, 200 ou 300 milles, qui exigerait des déboursés considérables, et plutôt que de chercher à justifier cette dépense dans notre budget, nous cherchons à obtenir l'autorisation d'emprunter pour défrayer ces dépenses.

Le sénateur Fournier (Madawaska-Restigouche): Vous possédiez les mêmes pouvoirs l'an passé?

M. Cooper: Oui.

Le sénateur Fournier (Madawaska-Restigouche): Les avez-vous utilisés l'an passé?

M. Cooper: Non.

Le sénateur Connolly (Ottawa-Ouest): Vous avez souligné que ces embranchements étaient destinés à desservir certaines industries du secteur privé. Je suppose que vous avez passé, avec chacune de ces entreprises

que vous comptez desservir, un contrat qui, tôt ou tard, vous permettra de recouvrer vos investissements?

M. Vaughan: Oui, nos rapports avec le secteur privé se font sur une base d'affaires et nous n'investirions pas des sommes aussi considérables sans au préalable passer un contrat avec les bénéficiaires, ce que nous appelons une garantie de trafic. Autrement dit, ils nous accordent 100 p. 100, 80 p. 100 ou 90 p. 100 du trafic, mais si le trafic n'a pas lieu, ils nous paieront quand même. C'est pourquoi nous estimons être justifiés d'emprunter pour ce genre d'ouvrages, de façon que la compagnie puisse disposer des fonds appropriés.

Le sénateur Grosart: Monsieur Vaughan, le sénateur Bourget a soulevé la question au Sénat à l'effet de savoir s'il existait, dans ce projet de loi, quelque passage qui pourrait être interprété comme une autorisation omnibus relativement aux lignes secondaires, laquelle autorisation dispenserait la compagnie ferroviaire, au cours des années à venir, de solliciter du Parlement un bill privé relativement à ces lignes.

M. Vaughan: Non, en vertu de la Loi nationale du transport, toute ligne dépassant 20 milles de longueur oblige toute compagnie de transport à obtenir du Parlement la permission de construire cette ligne. Dans notre cas, pour la construction de toute ligne secondaire mesurant moins de 20 milles de longueur, il nous faut, en vertu de la loi qui nous régit, obtenir la permission, par arrêté en conseil, cette ligne fût-elle de 12 milles, trois milles ou un mille de longueur. Par conséquent, cette loi ne modifierait en rien les exigences de la Loi nationale du transport.

Le sénateur Grosart: Cependant, si l'embranchement mesurait plus de 20 milles, vous seriez tenus d'obtenir l'autorisation de sa construction en vertu d'une loi spéciale du Parlement?

M. Vaughan: En effet, par loi spéciale.

Le sénateur McDonald (Moosomin): Construisez-vous les lignes secondaires vous-mêmes, ou sont-elles construites en vertu de contrats, en règle générale?

M. Vaughan: En règle générale, les premiers travaux de défrichement et de nivellement sont exécutés en vertu de contrats accordés à la suite d'appels d'offres et la pose de la voie ferrée est laissée aux soins de nos propres équipes. La partie initiale de l'ouvrage, préparation, défrichement, aménagement du sous-sol et sa finition, est confiée à l'entreprise privée, après quoi nos équipes apportent les rails et les posent.

Le sénateur McDonald (Moosomin): Vous avez sans doute eu connaissance des observations formulées par le sénateur Argue au Sénat, hier je crois, quant aux contrats. Il lui

a été impossible de se joindre à nous ce matin, étant donné qu'il assiste aux séances d'un autre comité, mais il désire que je vous demande, en son nom, si vous utilisez encore la même formule de contrat que vous employiez il y a un an.

M. Vaughan: Oui. Il fait probablement allusion à notre formule générale de contrat pour ouvrages techniques. En effet, nous nous servons de la même formule de contrat.

M. Cooper: Oui.

Le sénateur McDonald (Moosomin): Êtes-vous au courant du Second rapport du Comité permanent des Transports et des Communications de l'autre chambre, dont l'alinéa 2) se lit comme suit:

Que les chemins de fer du National-Canadien revisent leur contrat de construction en vue d'y incorporer certaines des modifications maintenant contenues dans les contrats utilisés par le ministère des Transports et le ministère des Travaux publics.

Vous connaissez ce rapport?

M. Vaughan: Oui, je le connais.

Le sénateur McDonald (Moosomin): Réviserez-vous votre formule de contrat, ou comptez-vous la réviser?

M. Vaughan: Je devrais peut-être, à l'intention des sénateurs, faire une revue de la situation. Nous nous sommes présentés devant un comité de l'autre chambre précisément au sujet des contrats relatifs au Grand lac des Esclaves. Nous y avons témoigné et répondu aux questions durant une journée, et je suppose que tout cela est imprimé et disponible. Nous avons, à notre avis, présenté notre opinion sur la situation d'une manière juste et raisonnable. Ce rapport, dont vous venez de parler, a justement été soumis à la Chambre cette semaine, si je ne me trompe.

Le sénateur McDonald (Moosomin): Oui, justement le 11 décembre.

M. Vaughan: Et c'est une recommandation d'un comité du Parlement, un rapport de comité du Parlement. Je n'hésite pas à dire que nous examinons toutes les clauses des contrats et si, à notre sens, quelques-unes des clauses des contrats ne conviennent pas, nous les modifions. Mais je tiens à dire que nous croyons et soutenons toujours (et je le dirais au sénateur Argue s'il était présent) que nous négocions ces contrats de manière prudente et raisonnable; et, même après qu'une action en justice eût été entreprise par eux, nous avons

engagé une personne indépendante, M. Hardy, pour évaluer les réclamations, et celui-ci, en évaluant les réclamations, a tenu compte des nouvelles clauses qui existent dans ces autres ministères, comme vous l'avez souligné dans une tentative d'arriver à un règlement, tel que préconisé, des réclamations de ces entrepreneurs. Je ne voulais pas soulever cette question, étant donné que le sénateur Argue n'était pas ici, et je ne veux pas ajouter quoi que ce soit à ce sujet, sauf que nous allons étudier le rapport de la Chambre, ainsi que toute mesure prise par le Parlement en vertu de ce rapport.

Le sénateur McDonald (Moosomin): C'est sûrement la réponse que le sénateur Argue chercherait à recevoir.

M. Vaughan: Je voudrais cependant y apporter la réserve qu'en déclarant que nous allons étudier la question, ma réponse ne précise pas ce que nous comptons faire à ce sujet.

Le sénateur McDonald (Moosomin): Merci.

Le sénateur Grosart: Sommes-nous déjà rendus à la cause 3?

M. Cooper: Le paragraphe 2 constitue notre pouvoir d'emprunt et il se confine à l'emprunt...

Le sénateur Grosart: Avant d'en arriver là, que signifie la phrase de la clause 3(1) c) «venant en cours de paiement»? C'est pour moi un nouveau terme de comptabilité ou d'actuariat.

M. Vaughan: Cette expression signifie que nous recevons la facture et devons verser l'argent.

Le sénateur Grosart: Lorsque vous apporterez des améliorations au projet de loi, peut-être songerez-vous à coucher cette phrase en anglais.

M. Vaughan: Vous avez raison, c'est vraiment lourd.

Le sénateur Connolly (Ottawa-Ouest): Vous ne rédigez pas ces projets de loi; ils sont rédigés par le ministère de la Justice, n'est-ce pas?

M. Cooper: En dernière analyse, c'est la Justice qui l'emporte.

Le sénateur Connolly (Ottawa-Ouest): Il en a toujours été ainsi.

Le sénateur Fournier (Madawaska-Restigouche): Poursuivons.

Le sénateur Grosart: Ils ne sont pas notoires, non plus, pour la précision de leur anglais.

M. Cooper: Le paragraphe 2 concerne les emprunts pour fins de lignes secondaires.

Le paragraphe 3 exige que le rapport annuel du Canadian National fasse mention du montant des emprunts.

Le sénateur Grosart: D'où vient la distinction que l'on fait entre l'obligation de faire mention des emprunts dans le rapport annuel, et celle d'exposer les prévisions budgétaires ainsi que les sommes payables en vertu des articles 4 et 5 dans le budget annuel?

M. Cooper: Le paragraphe 4, concernant les montants dépensés au cours du semestre de prolongement, oblige à revoter, comme on dit, ces montants lors du budget annuel, de sorte qu'un déboursé qui découlerait de l'article correspondant 1 b) et aurait été effectué durant le premier semestre de l'année courante devrait figurer dans notre budget de 1969. Par contre, le rapport annuel ne préciserait pas que nous avons construit un embranchement au mille Un.

Le sénateur Grosart: Dois-je comprendre qu'il n'était pas nécessaire, vraiment, de dire «revoté dans le budget annuel»?

M. Cooper: Le paragraphe 5 exige que les montants qui deviennent payables en vertu des dispositions relatives aux engagements d'immobilisation, c'est-à-dire l'alinéa c) du paragraphe (1), doivent être inclus dans le budget de l'année au cours de laquelle ils deviennent exigibles, de sorte que le budget de chaque année doit laisser voir toutes les dépenses d'immobilisation qui seront effectuées au cours de cette année civile, même si certaines des dépenses se rapportent à des engagements d'années antérieures. Il y a divulgation entière.

Le paragraphe (6) limite l'autorisation de dépenser du C.N. aux fins propres de l'article 3, et stipule expressément que les dépenses encourues au cours de la partie de l'année 1968, c'est-à-dire de la loi de l'année passée, qui se trouverait être l'alinéa b) du paragraphe (1), seront considérées être des dépenses effectuées en vertu de l'alinéa a) de la présente année; autrement dit, vous ne pouvez pas dépenser le même montant deux fois.

L'article 4 renvoie des dépenses autorisées aux sources des fonds. Le paragraphe (1) permet l'émission des valeurs nécessaires au soutien des emprunts mentionnés à l'article 3(2). C'est notre autorisation d'emprunter. J'allais dire que ceci se rattache aux lignes secondaires, mais c'est en raison du texte de l'article 3(2).

Le sénateur Grosart: Quels sont les détenteurs de ces notes, titres fiduciaires, obligations et autres titres?

M. Cooper: Au cours des dernières années nous n'avons pas eu d'émission publique, je crois, de sorte que nos emprunts ont été faits en vertu de l'article 9 plutôt que de l'article 4.

Le sénateur Grosart: Mais quels sont les détenteurs actuels d'émissions antérieures, grosso modo? Le public?

M. Cooper: Entre les mains du public? Je n'ai pas sous les yeux le registre des détenteurs d'obligations.

Le paragraphe (2) de l'article 4 se rapporte à ce qui a été mentionné ici même comme étant des revenus d'exploitation et précise:

Les montants affectés à la dépréciation ainsi qu'à l'amortissement de l'escompte à l'égard de la dette doivent être employés à couvrir les dépenses autorisées par l'article 3.

C'est là notre principale source de fonds d'immobilisation.

L'article 4(3) limite le montant de valeurs mentionné à l'article 4(1) à 19 millions de dollars qui, naturellement, est la somme des 17 millions et des 2 millions pour embranchements pour lesquelles un emprunt était permis.

Le sénateur Grosart: Pour quelle raison faut-il vous limiter en vertu d'un paragraphe distinct, alors que l'autorisation constitue en somme une restriction? Craint-on que vous dépassiez le montant autorisé?

M. Cooper: J'ignore quels soupçons peuvent hanter les esprits ministériels, mais il est de fait que cet article se répète d'année en année.

Le sénateur Connolly (Ottawa-Ouest): Mais on ne vous impose aucune restriction quant aux montants destinés à répondre à vos besoins.

M. Cooper: Si, monsieur. Nous ne possédons aucun pouvoir d'emprunt relativement à ces montants, mais à l'article 3(6) il est spécifié:

Nul montant ne doit être dépensé à une fin mentionnée au présent article au-delà du montant global autorisé par cet article relativement à ladite fin.

Le sénateur Connolly (Ottawa-Ouest): C'est-à-dire que vous devrez effectuer des dépenses pour d'autres embranchements que ceux devant coûter 17 millions et 2 millions de dollars. Les défrayerez-vous à même vos propres revenus d'exploitation?

M. Cooper: C'est possible, monsieur, mais elles sont les seules dépenses à l'égard desquelles cette loi nous accorde également un pouvoir d'emprunt.

M. Vaughan: Étiez-vous présent lorsque j'ai souligné que nous désirons recevoir cette autorisation d'emprunter, chaque année?

Le sénateur Connolly (Ottawa-Ouest): Je regrette, mais je ne voudrais pas vous obliger à le répéter.

M. Vaughan: Nous n'avons pas contracté d'emprunt à l'égard des embranchements pour bon nombre d'années, mais nous désirons conserver cette manière d'agir.

Le sénateur Connolly (Ottawa-Ouest): J'ai entendu dire cela, en effet.

Le sénateur Grosart: Les 17 millions de dollars pour embranchements sont une autorisation à dépenser?

M. Cooper: Oui.

Le sénateur Grosart: Non pas à emprunter?

M. Cooper: Non. C'est l'article 3(2) a) qui contient l'autorisation d'emprunter correspondante à ces montants.

L'article 5 autorise le gouverneur en conseil à garantir les titres auxquels il est fait allusion à l'article 4 advenant que nous empruntons du public à ces fins.

L'article 6 régit l'application du pouvoir d'emprunt.

Ces six articles se rapportent tous aux Chemins de fer Nationaux du Canada.

L'article 7 autorise également, au paragraphe (1), le ministre des Finances à prêter de l'argent à Air Canada aux fins mentionnées. Le paragraphe (3), alternativement, autorise le gouverneur en conseil à garantir les obligations d'Air Canada aux mêmes fins.

Le sénateur Grosart: Est-ce une nouvelle orientation relativement à la situation antérieure?

M. Cooper: La loi de l'année dernière comportait cet article.

M. Vaughan: Il était nouveau, l'an passé.

Le sénateur Grosart: Mais, antérieurement à ceci, Air Canada empruntait du National Canadien?

M. Cooper: Oui.

Le sénateur Grosart: En a-t-on jamais besoin? Le ministre a souligné qu'il pourrait se produire un changement de conséquence à cet égard, soit en vertu d'une nouvelle loi, soit en vertu de son incorporation dans la loi, quant au pouvoir actuel d'Air Canada d'emprunter du Fonds du revenu consolidé et du public plutôt que des Chemins de fer Nationaux du Canada. Ma question pourrait se traduire ainsi: est-ce un premier pas vers la séparation du C.N. et d'Air Canada?

M. Vaughan: Cet article a fait son apparition l'an passé. Nous en avons parlé à l'époque. Comme l'a signalé le ministre, les affaires de la société Air Canada et les lois qui la régissent sont présentement à l'étude. Je crois qu'il en a fait part. Sont également à l'étude, les rapports existant entre les deux compagnies. Un nouvel article concernant cette question y a été incorporé l'an passé.

Le sénateur Grosart: J'aimerais bien savoir, si ma question n'est pas intempestive (si elle l'est, contentez-vous de m'en faire part par un signe de tête), si la société ou le réseau des Chemins de fer Nationaux a déjà soumis des

recommandations au Gouvernement relativement à l'avenir d'Air Canada quant à ses rapports avec le C.N.? Il est évident que vous n'êtes pas tenu de répondre à cette question.

M. Vaughan: C'est que je n'aime pas répondre par le silence.

Le sénateur Grosart: Votre silence ne sera pas mal interprété. Je supposerai qu'il s'agit d'une question de politiques.

M. Vaughan: Je ne veux pas que vous supposiez quelque secret d'envergure dans cette affaire.

Le sénateur Grosart: Je ne suppose rien de tout cela. Tout ce que je pense, c'est qu'il s'agit d'une question de politiques.

M. Vaughan: Il s'agit d'abord d'une question de politiques; mais qu'il me suffise de vous dire qu'on en discute actuellement avec le ministre des Transports et Communications, ainsi qu'entre le président du CN et le président d'Air Canada, soit ensemble, soit l'un avec l'autre.

Le sénateur Grosart: J'imagine qu'il en est ainsi vu la qualité de votre position.

M. Vaughan: En effet.

Le sénateur Grosart: A titre de président du CN, il est dans l'ordre que vous désiriez savoir ce que fait le secrétaire d'Air Canada.

M. Vaughan: J'en suis le vice-président.

Le sénateur Grosart: Le vice-président. Même un vice-président pourrait vouloir être au courant de ce que fait le secrétaire.

M. Vaughan: En ce moment les discussions se rapportent aux déclarations du Ministre quant à la marche progressive des deux compagnies.

Le sénateur Grosart: Quel est le montant total des investissements du CN dans la compagnie Air Canada?

M. Vaughan: Je crois qu'il s'agit de 392 millions de dollars. De toute façon, environ 390 ou 400 millions de dollars; mais il faut faire une distinction. Le CN détient 5 millions de dollars en obligations d'Air Canada. Les emprunts effectués par Air Canada au CN se situent aux environs de 390 millions de dollars. Ce qui est à peu près juste.

Air Canada prend cette dette entièrement à sa charge. Il n'y a aucun empiètement sur les comptes du CN à cette fin. Air Canada en paie les intérêts et le CN ne porte pas le fardeau des résultats d'une telle émission.

Le sénateur Connolly (Ottawa-Ouest): Air Canada a-t-elle jamais fait des offres au public?

M. Vaughan: Non. La loi actuelle prévoit que seul le CN peut émettre des obligations. En outre, elle prévoit que le Gouvernement, s'il le désire, peut rappeler l'émission à son profit.

Le sénateur Connolly (Ottawa-Ouest): En vertu du paragraphe (3) de l'article 7, Air Canada pourrait-elle s'adresser au public?

M. Vaughan: Je croyais que vous parliez d'émission de valeurs.

Le sénateur Connolly (Ottawa-Ouest): Non. Je parlais de dette.

M. Vaughan: Oui. C'est exact.

Le sénateur Connolly (Ottawa-Ouest): Mais elle ne l'a pas fait.

M. Vaughan: Non. Mais je croyais que vous parliez d'obligations ordinaires.

Le sénateur Connolly (Ottawa-Ouest): Non. Seulement de dette.

M. Vaughan: C'est ça.

Le sénateur Connolly (Ottawa-Ouest): Elle pourrait le faire et le Gouvernement en autorise la garantie.

M. Vaughan: De telles obligations ou emprunts, c'est vrai.

M. Cooper: Le paragraphe (4) de l'article 7 limite le montant que le ministre des Finances peut prêter à Air Canada, ou la garantie que le Gouvernement peut accorder sur les émissions. Les paragraphes (4) et (5) doivent être lus ensemble. Globalement, ils limitent les emprunts perçus d'une manière ou de l'autre à un montant ne dépassant pas 165 millions de dollars.

Le sénateur Connolly (Ottawa-Ouest): A moins que je ne comprenne mal, Air Canada a une dette en souffrance de 380 millions de dollars envers le CN. S'agit-il, pour ces 165 millions de dollars, de l'autorisation d'emprunter des sommes additionnelles?

M. Vaughan: Oui, monsieur.

Le sénateur Connolly (Ottawa-Ouest): Au cours de l'année civile?

M. Vaughan: Oui. Un nouvel emprunt.

Le sénateur Connolly (Ottawa-Ouest): Alors que ce bill est en cours?

M. Vaughan: C'est exact.

Le sénateur Connolly (Ottawa-Ouest): Merci.

M. Cooper: Pour la période de dix-huit mois. L'article 6 se rapporte au contrôle des bénéfices sur les obligations garanties, si on a recours aux obligations garanties.

Ayant prévu à l'article 5 la garantie des émissions du CN et, à l'article 7, la garantie des émissions d'Air Canada, l'article 8 prévoit alors les dispositions relatives à la signature et à l'effet desdites garanties.

Le sénateur Connolly (Ottawa-Ouest): Si je comprends bien les paragraphes (6) et (7) de l'Article 7, qui se rapportent au produit des emprunts, prévoient que les bénéfices des emprunts versés au Fonds du revenu consolidé soient subséquemment distribués à Air Canada au fur et à mesure qu'elle en a besoin.

M. Cooper: Oui. Bien que le paragraphe (6) prévoit l'alternative du Fonds du revenu consolidé ou une ou plusieurs banques désignées par le Ministre. D'où, effectivement, les sommes nécessaires aux fins desquelles l'emprunt est fait seront retirées.

Le sénateur Grosart: Jusqu'à quel point Air Canada emploie-t-elle ses propres bénéfices pour faire les frais de son expansion? Je crois que sur 18 ans d'activité, elle a fait des profits pendant 15 ans. Cette année elle a retiré près de sept pour cent sur ces placements. Qu'advient-il de ces profits?

M. Vaughan: Monsieur Laing voudra peut-être répondre lui-même à cette question. Le rapport annuel comporte un chiffre de retenue de recettes.

M. H. D. Laing, vice-président adjoint (Finance) Air Canada: A la page 22 du rapport annuel, monsieur le sénateur, il est indiqué que toutes les recettes sont retenues en vue de l'expansion future de la compagnie, sauf un petit dividende de quatre pour cent.

Le sénateur Pearson: Quels sont les intérêts sur les débetures?

M. Laing: Les intérêts sur les débetures? Voilà, monsieur le sénateur, en 1968 les intérêts sur la dette se chiffraient à 18 millions et un quart.

Le sénateur Grosart: Quel est le montant actuel total du surplus retenu?

M. Laing: A la fin de 1968, il était de 19.6 millions de dollars.

Le sénateur Connolly (Ottawa-Ouest): Est-il à ce niveau depuis longtemps?

Le sénateur Grosart: Il y a mouvement ascendant chaque année.

M. Laing: Il y a augmentation progressive.

M. Vaughan: En 1967, il atteignait \$11,630,000. En 1968, il grimpeait à \$19,614,000.

Le sénateur Grosart: Donc, Air Canada est tenue d'emprunter aux fins d'immobilisation, parce qu'elle n'est pas en mesure de produire suffisamment de capitaux avec ses propres opérations pour répondre aux exigences de son expansion.

M. Laing: C'est bien ça.

Le sénateur Grosart: Alors vous gardez ces 19 millions de dollars en réserve.

M. Laing: Nous l'avons vraiment dépensé et, en plus des bénéfices retenus, il nous a fallu faire un nouvel emprunt.

Le sénateur Grosart: Quel pourcentage de vos bénéfices représentent vos retenues, en gros?

M. Laing: Quel pourcentage des bénéfices?

Le sénateur Grosart: Je dis bien, les bénéfices accumulés d'année en année. Vos bénéfices ont dépassé les 19 millions de dollars depuis des années. Je veux dire le surplus retenu.

M. Vaughan: Il faudrait en excepter le dividende. Un petit dividende a été déclaré au CN sur les 5 millions de dollars détenus en valeurs.

Le sénateur Grosart: Vous ne payez pas la taxe corporative de cinquante pour cent?

M. Laing: Nous sommes assujettis aux taxes corporatives, monsieur le sénateur, mais nous avons compensé pour la remise des premiers frais d'établissement, et avons pris les dispositions en ce sens.

M. Vaughan: Comme le ferait toute société. Nous ne recevons pas de traitement de faveur à ce sujet pas plus que d'autres compagnies.

M. Laing: Il y a des dispositions à cette fin.

Le sénateur Laird: Au sujet des nouveaux avions, en attendez-vous?

M. Laing: Oui, monsieur le sénateur, nous en attendons: trois DC-9, qui viennent en 1970, c'est-à-dire, au printemps de 1970, et 7 DC-8 à version allongée.

Le sénateur Laird: Faites-vous du service de nolisément?

M. Laing: Oui, nous nous occupons d'affrètement et cela a empiété sur le programme cette année. Puis, trois Boeing 747 doivent nous être livrés en 1971. Les sénateurs seront peut-être intéressés de savoir que ce genre d'avion était à Montréal hier.

Le sénateur Pearson: S'agit-il de celui dont le moteur s'est arrêté à New York?

M. Laing: Non, je ne le crois pas. Puis, nous avons 10 Lockheed 10/11, dont six doivent être livrés en 1972, trois en 1973 et un en 1974.

Le sénateur Robichaud: A ce sujet et comme on a mentionné New York, pourriez-vous me dire si la société Air Canada projette d'améliorer ses installations à l'aéroport de cette ville?

M. Vaughan: Oui, un nouvel aérogare, dont nous-mêmes et la BOAC serons les propriétaires, est maintenant en voie de construction. Nous espérons qu'il sera prêt au printemps de 1970. Ce sera là une amélioration sensible. En effet, la société peut difficilement bien servir ses clients, parce que ses installations sont plutôt lamentables. Lorsque la construction sera terminée, je crois que vous serez fiers d'Air Canada à New York.

Le sénateur Grosart: Aurez-vous des trottoirs roulants?

M. Laing: J'ai visité l'immeuble la semaine dernière, sénateur, et je suis en mesure de vous dire qu'il y a des escaliers mécaniques partout.

Le sénateur Grosart: On m'a posé une question. Lorsque vous aurez ces avions plus grands pouvant transporter un plus grand nombre de passagers, le chargement prendra-t-il beaucoup plus de temps qu'actuellement?

M. Laing: Je crois comprendre qu'il prendra plus de temps, mais pas beaucoup plus. Ces avions sont munis de nombreuses portes pour y entrer et en sortir. Je pense que le temps d'escale sera plus long, mais pas plus que dans le cas des DC-8.

Le sénateur Grosart: Toutefois, cette augmentation de temps ne sera pas proportionnelle à l'augmentation de la charge?

M. Laing: Non.

M. Vaughan: Plusieurs aéroports prennent déjà des dispositions pour répondre aux besoins créés par les avions à longues carlingues et modifient leurs installations.

M. Cooper: L'article 9 a trait aux emprunts du National-Canadien, dans le cas présent aux emprunts consentis par le ministre plutôt que par le public, comme il était prévu à l'article 4, et stipule les mêmes limites, quant aux montants, que celles qui sont mentionnées dans l'article 10.

Le sénateur Grosart: Avant de poursuivre, je voudrais mentionner l'expression «comme une variante aux émissions de titres de l'État». Cela n'a trait, je crois, qu'aux emprunts faits sous forme de débenture.

M. Cooper: Comme une variante au cas prévu par l'article 1. Cela signifie que nous pourrions agir conformément à l'article 4. Selon l'article 9, le ministre des Finances pourrait nous prêter les 19 millions de dollars.

Le sénateur Connolly (Ottawa-Ouest): En d'autres termes, vous avez le choix. S'il peut obtenir des fonds à meilleur compte, vous vous adresserez à lui, mais si vous vous procurez ces fonds sur le marché, vous risquez de payer plus cher.

Le sénateur Grosart: L'expression «émissions de titres de l'État» a, de façon générale, un sens différent de celui qu'on lui donne ici. Toutefois, pour élucider la question, vous dites qu'elle signifie qu'il existe un choix en matière de prêts.

M. Cooper: L'article 10 a trait à la remarque que le sénateur Grosart a déjà faite à propos de la distinction qui existe entre les mots «compagnie» et «réseau». En lisant les articles 4 et 9 ensemble, vous constaterez que la compagnie peut emprunter et émettre des valeurs ou qu'elle peut chercher à obtenir des prêts du ministre, alors que l'article 10 stipule qu'elle peut mettre ces fonds à la disposition des autres compagnies ou chemins de fer faisant partie du réseau. Il s'agit d'un seul statut juridique.

Le sénateur Grosart: Combien de compagnies le réseau comprend-il? Il y en avait 78 lors de vos débuts et je pense qu'il y en a 30 maintenant?

M. Vaughan: Vous constaterez à la page 32 du rapport que 32 compagnies sont inscrites.

Le sénateur Connolly (Ottawa-Ouest): Sont-elles des filiales en propriété exclusive?

M. Vaughan: Entièrement, ou elles sont possédées par l'entremise de filiales. Il se peut qu'une ou deux actions soient en circulation.

Le sénateur Connolly (Ottawa-Ouest): Mais vous les contrôlez?

M. Vaughan: Bien sûr.

Le sénateur Connolly (Ottawa-Ouest): Avez-vous jamais songé à créer une société qui s'occuperait distinctement du financement? Lorsque nous avons étudié la Loi sur les sociétés d'investissement, les membres d'une autre compagnie de chemins de fer sont

venus comparaître et ils nous ont dit que leur financement était fait par une corporation distincte ayant un statut juridique.

Le sénateur Grosart: Ils peuvent avoir recours au ministre des Finances.

Le sénateur Connolly (Ottawa-Ouest): Il s'agissait de spécialistes. Je suppose que vous feriez probablement la même chose mais par l'entremise d'une division de l'organisme exécutif de l'une de vos compagnies. Est-ce cela?

M. Vaughan: Oui, c'est ainsi que nous agissons. A quoi songiez-vous au sujet d'une compagnie distincte qui s'occuperait du financement?

Le sénateur Connolly (Ottawa-Ouest): Lorsque les membres de la Canadian Pacific Investment sont venus ici, ils nous ont dit qu'il était important de posséder des connaissances approfondies relativement aux marchés financiers et de s'adjoindre des spécialistes sur les problèmes financiers.

M. Vaughan: Nous avons une division spéciale qui s'occupe du placement des fonds de la caisse de retraite. C'est une division distincte. Nous comptons également un important département des finances qui se tient en contact avec le marché. Le National-Canadien et Air Canada sont bien considérés dans les milieux bancaires, non seulement dans notre pays, mais aussi à l'étranger. Je sais que le Pacifique Canadien a séparé toutes ses activités. Il a créé la CPI que vous avez mentionnée. Toutefois, il s'agit là surtout d'une compagnie de développement, dont le but consiste à placer des fonds dans des entreprises.

Le sénateur Connolly (Ottawa-Ouest): Ces messieurs ont mentionné les différents genres d'entreprises qu'ils pourraient exploiter, par exemple, les propriétés immobilières.

M. Vaughan: C'est exact. C'est là une question que nous sommes à étudier. Il faudrait peut-être que certaines de nos lois soient modifiées pour que nous puissions nous engager dans cette voie. Nous en discutons, pour l'instant.

M. Cooper: Les articles 11 et 12 respectivement, pour ce qui est du National-Canadien et d'Air Canada, permettent au ministre des Finances d'avancer des fonds si les revenus sont insuffisants au cours de l'année. Cela est basé sur une période de 18 mois.

Le sénateur Grosart: Monsieur Cooper, je tiens à vous féliciter pour votre style que je préfère de loin à celui du bill. Vous dites en fait:

...le ministre des Finances peut avancer des fonds pour couvrir l'insuffisance de revenu, fonds qui doivent être remboursés dans la mesure du possible.

Cela est très bien, mais le texte de la loi ne me plaît pas. En effet, on mentionne à l'article 11 (2) et également au paragraphe correspondant de l'article 12:

...toute insuffisance doit être comblée au moyen de crédits subséquemment votés par le Parlement.

Je ne vous demanderai pas de faire de commentaires à ce sujet. Je m'en chargerai moi-même. Je crois que c'est un véritable affront à faire au Parlement que de lui demander de dire à l'avance ce que contiendra une loi des subsides. Nous avons pour principe qu'aucun Parlement ne peut lier un autre Parlement, et il existe aussi d'autres raisons. Je dis simplement que votre style me plaît beaucoup mieux. Si vos paroles avaient été incorporées dans la loi, je n'aurais pas fait ce commentaire.

M. Vaughan: Naturellement, dans ses lois sur les subsides, le Parlement prend des dispositions à l'avance.

Le sénateur Grosart: Oui, mais dans une loi, nous demandons au Parlement de dire à l'avance ce que contiendra une loi sur les subsides et de légiférer pour ce qui est du contenu d'une telle loi qui sera adoptée par la suite. Pour m'exprimer avec modération, je dois dire que l'exactitude de la rédaction de nos textes juridiques me laisse assez perplexé.

Le sénateur Connolly (Ottawa Ouest): L'on peut quand même dire à propos de cette expression qu'elle donne au parlementaire l'assurance que s'il existe une insuffisance, il aura l'occasion d'en étudier les raisons et de savoir de quel montant il s'agit.

Le sénateur Grosart: Il pourrait le faire de toutes façons.

M. Cooper: Les articles 13, 14 et 15 ont trait à trois dispositions incidentes qui ont été mentionnées plus tôt.

L'article 13 prolonge pendant une année additionnelle le moratorium sur l'obligation de 100 millions de dollars détenue par le ministre.

L'article 14 prolonge pendant un an l'autorité que possède le Ministre d'acheter des actions privilégiées.

L'article 15 nomme les vérificateurs du réseau du CN pour l'année prochaine, soit pour 1970.

Le président suppléant: Y a-t-il d'autres questions? Vais-je faire rapport du bill sans modification?

Le sénateur Fournier (Madawaska-Resi-gouche): J'ai une question à poser. Elle n'a rien à voir avec le bill. C'est une question d'intérêt personnel et d'intérêt pour le Sénat. Elle sera très brève, parce que je sais qu'il est

tard. De plus, je n'en poserai qu'une. Je demande au National-Canadien pourquoi je ne peux pas avoir de réponse à ma demande de renseignements du 4 décembre.

M. Vaughan: Est-ce là une question au feuillet du Sénat?

Le sénateur Fournier (Madawaska-Restigouche): C'est une demande de renseignements provenant du Sénat.

M. Vaughan: La réponse sera donnée en temps utile.

Le sénateur Fournier (Madawaska-Restigouche): Cela ne me satisfait pas. Tout ce que j'entends dire depuis les trois dernières semaines, c'est que nous l'obtiendrons en temps et lieux. Vous avez les chiffres, puisque vous les avez fournis à la Commission canadienne des transports avec votre demande présentée dans le but de supprimer le *Scotian*.

Ce sont là des chiffres dont vous disposez et je veux obtenir la réponse. Il est presque honteux et insultant que les sénateurs, membres du gouvernement, ne puissent pas obtenir de chiffres officiels d'une société de la Couronne.

M. Vaughan: Pourrais-je faire un commentaire? Nous n'avons pas l'intention d'insulter les sénateurs. Une multitude de questions nous parviennent des deux Chambres. On n'a qu'à consulter les deux feuillets pour s'en rendre compte. Si l'honorable sénateur n'a pas encore reçu de réponse à sa question, je m'en excuse. Nous y répondrons. Je n'ai pas les données avec moi. Si c'était là la seule question à laquelle nous devons répondre, nous nous serions probablement acquittés de cette tâche dès le lendemain. Mais, il y a une limite à ce que nous pouvons faire. Nous avons comparu devant des comités quatre ou cinq fois cette année. Je devais me rendre à un comité des Communes l'autre jour et puis, immédiatement hier, venir ici. J'y suis aujourd'hui.

Le sénateur Fournier (Madawaska-Restigouche): Je comprends tout cela.

M. Vaughan: J'espère que vous n'êtes pas déçu. Si nous pouvons vous fournir des renseignements, nous serons heureux de le faire.

Le sénateur Fournier (Madawaska-Restigouche): Je ne veux pas entamer de débat et je dirai mon dernier mot. Je ne suis pas content, parce que ma question a été placée à l'ordre du jour le 4 décembre. Il s'agit de simples chiffres que vous avez dans vos livres. Cela ne fait pas de doute. J'aimerais savoir quand vous l'avez reçue, parce que nous

devons présenter nos demandes de renseignements au Ministre. Quand l'avez-vous reçue?

M. Vaughan: Vous l'avez posée le 4 décembre et nous sommes aujourd'hui le 18. J'imagine qu'elle nous a été transmise par les voies normales. Je ne sais pas, sénateur, quand nous l'avons reçue. Elle aura été envoyée à mon bureau. Je n'essaie pas de blâmer quelqu'un d'autre.

Le sénateur Fournier (Madawaska-Restigouche): Savez-vous que cela est publié dans tout le Canada, tous les jours? Le fait que vous ne répondiez pas à cette question porte atteinte à votre efficacité.

M. Vaughan: Je ne suis pas certain de vous comprendre.

Le sénateur Fournier (Madawaska-Restigouche): Cette demande de renseignements est publiée tous les jours dans les *procès-verbaux des délibérations du Sénat*. Je continue à demander pourquoi je n'obtiens pas de réponse et cela est publié dans tout le pays.

M. Vaughan: La société fait, naturellement, tout ce qu'elle peut pour répondre à ces questions. Comme je l'ai dit, dès que je le pourrai, je chercherai la réponse. Je regrette que vous soyez déçu, mais cela n'est pas intentionnel de notre part. Nous devons nous occuper d'une multitude de questions et de motions.

Le sénateur Fournier (Madawaska-Restigouche): Je poserai une autre question. Lorsque vous avez présenté une demande à la Commission canadienne des transports en vue de supprimer l'Ocean Limited, l'a-t-on approuvée?

M. Vaughan: Selon la Loi sur les transports nationaux et les divers règlements, nous n'avons pas à présenter de demande de suppression, parce que nous n'abandonnons pas la voie. Nous avons soumis les changements que nous nous proposons d'apporter au service à compter du 7 janvier. Est-ce bien à cela que vous songez?

Le sénateur Fournier (Madawaska-Restigouche): Oui.

M. Vaughan: Les règlements nous permettent de modifier l'horaire des trains. Ce n'est que lorsque nous voulons supprimer un service que nous devons avoir recours à la méthode de calcul des frais d'exploitation, etc.

Le sénateur Fournier (Madawaska-Restigouche): Vous êtes au courant, j'en suis certain, des protestations que vous avez reçues de toutes parts au pays. Il ne s'agit pas d'une suppression, dites-vous. Nous sommes persuadés du contraire, parce que vous enlèverez un service passager de première classe pour le

remplacer par un Budd, qui est un service de troisième classe, voué à l'échec, comme vous le savez très bien, parce que les gens ne l'utiliseront pas. Les habitants de la ville de Fredericton, qui est la capitale du Nouveau-Brunswick, ne monteront pas dans cet autorail, parce que pour se rendre à Montréal, ils devront passer la nuit à Edmundston. Nous ne sommes pas très contents. Vous nous avez toujours dit que le service n'était pas rentable. Je voyage dans ce train depuis son premier jour de service. J'admets qu'à certains moments il était peu achalandé, mais souvent aussi, comme il n'y avait plus de place, vous deviez ajouter deux ou trois wagons.

Je tiens à être franc à ce sujet. Je dis que vous avez peur de répondre à cette demande de renseignements.

M. Vaughan: Sénateur, le National-Canadien a pour fonction d'exploiter, au nom du Parlement du Canada et du peuple canadien, les services dont on a besoin. Le Parlement a, dans sa sagesse, adopté la Loi sur les transports nationaux, qui contient des dispositions destinées à garantir et à protéger l'intérêt public. Le National-Canadien croit, lorsqu'il supprime des services passagers et modifie les horaires ferroviaires, qu'il agit dans l'intérêt du public. Nous pensons que nous veillons sur l'intérêt public lorsque nous attirons l'attention de son gardien sur la situation relative à ces services. S'ils n'attirent pas les clients, s'ils ne sont pas utilisés ou s'ils ne sont pas rentables, il ne nous appartient pas d'employer l'argent des contribuables pour les maintenir. Toutefois, les deux Chambres du Parlement ont les pouvoirs nécessaires pour régler ces problèmes.

L'autorité en matière de suppression a été accordée à la Commission canadienne des transports. Pour ce qui est des modifications adoptées conformément à l'article 315 de la Loi sur les chemins de fer, les compagnies doivent fournir un service convenable et suffisant. Si la Commission et les autorités jugent que l'intérêt public n'est pas sauvegardé, elles ont alors l'autorité d'agir. Mais, le National-Canadien croit qu'il doit veiller sur la situation et qu'il ne doit pas maintenir un service à perte, puisque sa fonction consiste à ne pas dissiper ou répartir ainsi les deniers publics. Le train que vous mentionnez a été mis en service à titre d'essai. Lorsque la compagnie

dit que la clientèle est insuffisante pour que le service soit rentable, elle dit la vérité. La compagnie n'a ni l'autorisation ni le désir de supprimer des trains par plaisir.

Le sénateur Fournier (Madawaska-Restigouche): Alors, donnez-nous les chiffres et nous arrêterons la discussion.

M. Vaughan: Je puis vous dire sur le champ que les modifications que nous apporterons à ce service vont faire économiser près de 4 millions de dollars. Quels sont les chiffres que vous avez demandés?

Le sénateur Fournier (Madawaska-Restigouche): Ils sont contenus dans ma demande de renseignements du 4 décembre.

M. Vaughan: Pourrais-je voir cette demande? Je ne sais pas de quoi il s'agit. Nous sommes l'organisation la plus réglementée sur la terre. Nous avons plus que quiconque de commissions, d'enquêteurs, de règlements et de lois qui nous régissent. Nous essayons d'agir comme une organisation commerciale. On nous questionne à propos de chiffres et on essaie ensuite de former un jugement sans connaître tous les faits. De temps à autres, nous refusons de fournir certains renseignements au Parlement, parce qu'il n'est pas dans l'intérêt de la compagnie de les dévoiler à ses concurrents. Cette attitude a été approuvée par le Parlement. Je serai heureux de vous parler en détails de cette question, sénateur, et j'espère que nous pourrons nous entendre et vous satisfaire.

Le sénateur Fournier (Madawaska-Restigouche): Donnez-moi seulement les réponses aux questions, c'est tout ce que je veux. J'en ai besoin cet après-midi. Téléphonnez à Montréal ou à votre bureau. Vous avez un système de télécommunications de 18 millions de dollars. Vous pouvez sûrement obtenir les réponses pour cet après-midi. Je reviendrai au Sénat et je demanderai encore où sont les chiffres.

M. Vaughan: J'ai d'autres questions en attente provenant de la Chambre des Communes.

Le sénateur Fournier (Madawaska-Restigouche): Bien, on se renvoie encore la balle. Je suis satisfait, merci.

Le président suppléant: Le sénateur Pearson propose que le Bill C-7 soit rapporté sans modification.

Des voix: D'accord.

La séance est levée.



Deuxième session de la vingt-huitième législature

1969-1970

SÉNAT DU CANADA

DÉLIBÉRATIONS

DU

COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT

DES

TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président suppléant: L'honorable H. J. ROBICHAUD

N° 2

*Seule et unique séance sur le Bill C-11,
intitulé:*

«LOI MODIFIANT LA LOI SUR LES CHEMINS DE FER»

SÉANCE DU MERCREDI 18 FÉVRIER 1970

TÉMOINS:

M. Gilles Bergeron, sous-ministre adjoint, opérations, ministère des
Communications.

RAPPORT DU COMITÉ

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES TRANSPORTS ET
DES COMMUNICATIONS

Président suppléant: L'honorable H. J. Robichaud

Les honorables sénateurs:

Asetline	Hollett	Molson
Blois	Isnor	Nichol
Bourget	Kinley	O'Leary (Carleton)
Burchill	Kinnear	Pearson
Connolly (Halifax-Nord)	Langlois	Petten
Denis	Macdonald (Cap Breton)	Rattenbury
*Flynn	*Martin	Robichaud
Fournier (Madawaska-Restigouche)	McElman	Smith
Haig	McGrand	Sparrow
Hayden	Michaud	Welch—28

*Membres d'office

(Quorum 7)

ORDRE DE RENVOI

Extrait des procès-verbaux du Sénat, 12 février 1970:

Suivant l'ordre du jour, le Sénat reprend le débat sur la motion de l'honorable sénateur Burchill, appuyé par l'honorable sénateur Boucher, tendant à la deuxième lecture du Bill C-11, intitulé: «Loi modifiant la Loi sur les chemins de fer».

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

Le bill est alors lu pour la deuxième fois.

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

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le greffier du Sénat,
ROBERT FORTIER.

Les témoins suivants ont entendu:

M. Gilles Bergeron,

Sous-ministre adjoint, Opérations,

Ministère des Communications.

Était présent mais ne prit pas la parole:

M. Yves Lévesque, député fédéral.

Sur une motion, il est décidé de faire rapport du Bill sans recommandation.

A 9h, 45 du matin, la séance s'ajourne.

COPIE CONFORME

Le greffier du Sénat,
Robert Fortier.

PROCÈS-VERBAL

Le MERCREDI 18 février 1970.

Conformément à la motion d'ajournement et à l'avis de convocation, le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit ce matin à 9h. 30.

Présents: Les honorables sénateurs Blois, Fournier (*Madawaska-Restigouche*), Hollett, Kinley, McGrand, Pearson et Robichaud. (7)

Sur une motion de l'honorable sénateur Kinley, l'honorable sénateur Robichaud est élu président suppléant.

Il est décidé de faire imprimer 800 exemplaires en anglais et 300 exemplaires en français des présentes délibérations.

Le Comité étudie le Bill C-11 «Loi modifiant la Loi sur les chemins de fer».

Les témoins suivants sont entendus:

M. Gilles Bergeron,
Sous-ministre adjoint, Opérations,
Ministère des Communications.

Était présent mais n'a pas témoigné:

M. Yves Legris, adjoint exécutif.

Sur une motion, *il est décidé* de faire rapport dudit Bill sans amendement.

A 9h. 45 du matin, le Comité s'ajourne.

COPIE, CONFORME

Le greffier du Comité,
Gérard Lemire.

RAPPORT DU COMITÉ

Le comité sénatorial permanent des transports et des communications auquel a été déferé le Bill C-11, intitulé: «Loi modifiant la Loi sur les chemins de fer», a, pour obtempérer à l'ordre de renvoi du 12 février 1970, après avoir étudié ledit bill, en fait maintenant rapport sans amendement.

Le Président suppléant,

H. J. ROBICHAUD.

COPIE CONFORME

Le greffier du Comité,
Gérard Lemire.

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

TÉMOIGNAGES

Le mercredi 18 février 1970

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, chargé d'étudier le Bill C-11, Loi modifiant la Loi sur les chemins de fer, se réunit ce matin à 9h.30, pour étudier ce Bill, sous la présidence du sénateur H. J. Robichaud, président suppléant.

Le président suppléant: Je vous remercie de la confiance que vous témoignez en me demandant de faire fonction de président ce matin. Nous devons étudier le Bill C-11, Loi modifiant la Loi sur les chemins de fer.

Nous entendrons ce matin M. Gilles Bergeron, sous-ministre adjoint, opérations, au ministère des Communications, et son adjoint administratif, M. Yves Legris.

Je m'en remets à vous: préférez-vous étudier le bill clause par clause?

Le sénateur Fournier (Madawaska-Restigouche): Un des témoins pourrait-il nous dire brièvement l'effet de cette modification? Nous ne nous y opposons pas, mais nous aimerions avoir plus de détails.

M. Gilles Bergeron, sous-ministre adjoint, opérations, ministère des Communications: La Loi sur les chemins de fer renferme une clause qui soustrait à l'examen de la Commission canadienne des transports tout règlement ou contrôle des lignes privées quand une compagnie loue une ligne à un radiodiffuseur ou à tout autre organisme qui veut l'utiliser à son choix de façon continue. En ce qui concerne le temps, aucun règlement n'est prévu. Les taux sont fixés par contrat après que les parties en sont venues à une entente. L'objet de cette modification est de supprimer cette restriction de la juridiction de la Commission canadienne des transports en ce qui concerne les lignes privées pour que la Commission puisse établir des règlements quant aux taux fixés, que ce soit pour une ligne publique ou une ligne supposément privée.

Voici la raison de cette modification. En juin dernier, le CN/CP a acquis la majorité des actions de Computer Sciences Canada, Limited, maison d'ordinateur. Cette acquisition a inquiété les autres services d'ordi-

nateur, qui prétendaient que le CN/CP pourrait se servir de ses services de communications publiques pour avantager encore plus une maison d'ordinateur particulière, notamment la Computer Sciences Canada, Limited. En raison des règlements qui régissent toutes les lignes privées, nous considérons que le CN/CP ne sera pas à même de favoriser doublement son service d'ordinateur en passant des contrats avantageux pour ses lignes de télécommunications avec cette filiale. Dans le présent bill, nous demandons que soit supprimée cette exception à la règle de façon à permettre à la Commission canadienne des transports de régler les taux relatifs aux lignes privées.

Le sénateur Pearson: Qui a assumé le coût de construction de ces lignes privées?

M. Bergeron: Ces lignes empruntent généralement les lignes publiques. On leur octroie une certaine partie du spectre.

Le sénateur Pearson: Sur les lignes régulières?

M. Bergeron: Oui.

Le sénateur Pearson: Je pensais que chaque entreprise possédait sa propre ligne.

M. Bergeron: Non. Dans certains cas, il se peut qu'à la fin de la ligne, un embranchement soit installé pour permettre d'aménager un certain service, mais en règle générale, dans tout le Canada, les lignes principales servent aux lignes tant privées que publiques.

Le sénateur Isnor: Combien de lignes privées existe-t-il, en gros?

M. Bergeron: Je ne pourrais dire combien mais d'après le total des lignes de compagnies de téléphone que régit la Commission canadienne des transports, on dit que les lignes privées...

Le sénateur Isnor: Quelles compagnies de téléphone?

M. Bergeron: Bell Canada et B. C. Telephone Company prétendent que leurs lignes privées absorbent près de 5 à 10 p. 100 de toutes leurs opérations, tandis que ce pourcentage, au CN/CP atteint 70 à 75 p. 100.

Le sénateur Isnor: Vous allez ainsi donner le monopole au CN/CP?

M. Bergeron: Non, car nous ne changeons rien en ce qui concerne la concurrence. Nous disons simplement que cette partie de leurs affaires, ce 75 p. 100 de toutes leurs opérations, jusqu'ici libre de toute réglementation, après que le présent bill sera approuvé, sera régie tout comme le reste de leurs activités.

Le sénateur Fournier (Madawaska-Restigouche): Monsieur le président, quelqu'un s'oppose-t-il au bill?

Le président suppléant: Pas que je sache. Monsieur Bergeron, quelqu'un s'oppose-t-il au bill?

M. Bergeron: Non, pas que je sache. A l'audience du comité à la Chambre des communes, personne n'a témoigné, outre le ministère des Communications.

Le sénateur Pearson: Personne de ce milieu de s'y est opposé?

M. Bergeron: Non.

Le président suppléant: N'est-il pas vrai que ce bill empêchera le monopole? Il protégera le public en général, vu que les taux devront être approuvés par la Commission canadienne des transports?

M. Bergeron: Il n'empêchera pas le monopole. Il permettra à la Commission de réglementer un quasi-monopole. Deux organismes, Bell Canada et B.C. Telephone Company œuvrent dans ce domaine. Les compagnies de téléphone offrent des lignes privées dans les domaines d'action du CN/CP, et ces deux compagnies seulement, ce qui permettra à la Commission de réglementer un quasi-monopole.

Le sénateur Pearson: Qui possède les lignes privées au Manitoba, en Saskatchewan et la ligne du gouvernement en Alberta?

M. Bergeron: Ces lignes ne sont pas régies par la Commission, mais par les autorités provinciales.

Le sénateur Pearson: Quelle est la différence en Colombie-Britannique? La ligne est-elle privée?

M. Bergeron: Non, la loi qui a institué la B.C. Telephone Company a jugé les installations et activités de la B.C. Telephone Company à l'avantage général du Canada, ce qui les place sous la juridiction du gouvernement fédéral.

Le sénateur Isnor: Originaire de la Nouvelle-Écosse, je m'intéresse à l'effet que

cette loi aura sur la Maritime Telegraph et la Telephone Company, Ltd.

M. Bergeron: Aucun effet direct sur Maritime Tel and Tel, tout d'abord parce que CN/CP ont très peu d'intérêts en Nouvelle-Écosse. Le seul effet possible sur Maritime Tel and Tel viendra de l'organisme d'exécution du gouvernement fédéral qui pourra savoir le prix qu'offre le CN/CP pour des lignes privées, ce qui était impossible jusqu'ici, ces ententes étant strictement privées.

Le sénateur McGrand: Le CN/CP et toutes ces nouvelles compagnies de communications utiliseront-ils les services téléphoniques, mettons de New Brunswick Telephone Company, Ltd ou, en Nouvelle-Écosse, de Maritime Tel and Tel?

M. Bergeron: S'ils utiliseront leurs services?

Le sénateur McGrand: Oui. Bell Canada vend actuellement des actions dans une nouvelle entreprise, les systèmes micro-ondes. Cette compagnie va-t-elle de quelque façon se servir des lignes ou des services de communications appartenant à la New Brunswick Telephone Company ou Maritime Tel and Tel?

M. Bergeron: Les systèmes de microélectroniques, pour lesquels Bell Canada vend des actions, n'est pas une compagnie de communications. Il s'agit d'une filiale de fabrication. Les microélectroniques sont des pièces de très petites dimensions des éléments de leur fabrication, et servent dans les satellites, les lignes de transmission. Ces compagnies ne s'occupent pas des services de communications et ne s'occupent pas des communications proprement dites.

Le sénateur McGrand: En ce qui concerne les télécommunications, vont-elles utiliser la ligne de New Brunswick Telephone Company et de Maritime Tel and Tel?

M. Bergeron: Elles le font très souvent, mais il s'agit là du Réseau téléphonique transcanadien. Dans le domaine des communications à la dimension du pays, deux organismes différents existent. L'un est le CN/CP, le plus récent des deux, qui existe depuis 1961 ou 1962 et exploite un système de micro-ondes. L'autre est le Réseau téléphonique transcanadien, dont Bell Canada fait partie, le New Brunswick Telephone Company et huit compagnies différentes représentant presque toutes les provinces. Ces compagnies ont conclu des ententes de raccord et toute conversation téléphonique ou ligne privée entre Halifax et Calgary, par exemple, mettrait en cause Maritime Tel and Tel, New Brunswick, Bell Canada, Ma-

nitoba Telephone System, Saskatchewan Telecommunications et les téléphones du gouvernement de l'Alberta. On s'est entendu pour partager les recettes tirées de ce service.

Le sénateur McGrand: Les taux de ce service seront-ils régis par la C.C.T.?

M. Bergeron: Non. La C.C.T. ne régit que les taux de Bell Canada. Elle influe indirectement sur ces taux, mais indirectement seulement. Elle ne régit pas directement les taux des autres provinces, mais uniquement ceux qui s'appliquent au territoire desservi par Bell Canada.

Le sénateur Fournier (Madawaska-Restigouche): Quand vous dites C.C.T. vous parlez du Contrôle central terminal?

M. Bergeron: Non, la Commission canadienne des transports.

Le sénateur Fournier (Madawaska-Restigouche): Ces sigles portent à confusion, car dans l'étude du Bill sur les chemins de fer, il est question du C.C.T. qui est le Contrôle

central terminal. Ne s'agit-il pas de la même chose?

M. Bergeron: Non.

Le sénateur Hollett: Est-ce que ce bill s'applique à Terre-Neuve, où il n'existe plus de compagnies de chemins de fer?

M. Bergeron: Ce bill ne s'applique pas au transport.

Le sénateur Hollett: Il ne s'applique pas au transport?

M. Bergeron: Non, uniquement aux communications.

Le sénateur Hollett: C'est là mon erreur.

Le président suppléant: D'autres questions?

Le sénateur Fournier (Madawaska-Restigouche): Je propose que le bill soit présenté sans amendement.

Des voix: D'accord.

La séance est levée.

Imprimeur de la Reine pour le Canada, Ottawa, 1970

Seule et unique source sur le Bill C-117

1970

"Loi concernant l'emploi de marques distinctives de sécurité pour les véhicules automobiles et prévoyant l'établissement de normes de sécurité pour certains véhicules automobiles importés au Canada et exportés du Canada ou transportés d'une province dans une autre"

SEANCE DU JEUDI 19 MARS 1970

TÉMOINS:

Ministère des Transports: M. Jacques Fortier, C.R., conseiller juridique, et M. Gordon Campbell, directeur, sécurité des routes et des véhicules automobiles.

RAPPORT DU COMITÉ



Deuxième session de la vingt-huitième législature

1969-1970

SÉNAT DU CANADA

DÉLIBÉRATIONS

DU

COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT

DES

TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président suppléant: L'honorable J. CAMPBELL HAIG

N° 3

*Seule et unique séance sur le Bill C-137,
intitulé:*

“Loi concernant l’emploi de marques nationales de sécurité pour les véhicules automobiles et prévoyant l’établissement de normes de sécurité pour certains véhicules automobiles importés au Canada ou exportés du Canada ou expédiés ou transportés d’une province à une autre”.

SÉANCE DU JEUDI 19 MARS 1970

TÉMOINS:

Ministère des Transports: M. Jacques Fortier, C.R., conseiller juridique, et M. Gordon Campbell, directeur, sécurité des routes et des véhicules automobiles.

RAPPORT DU COMITÉ

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT
DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président suppléant: L'honorable J. Campbell Haig

Les honorables sénateurs:

Azeltine	Hayden	Michaud
Blois	Hollett	Molson
Bourget	Isnor	Nichol
Burchill	Kinley	O'Leary (<i>Carleton</i>)
Connolly (<i>Halifax-Nord</i>)	Kinnear	Pearson
Denis	Langlois	Petten
*Flynn	Macdonald (<i>Cap-Breton</i>)	Rattenbury
Fournier (<i>Madawaska-Restigouche</i>)	*Martin	Robichaud
Haig	McElman	Smith
	McGrand	Sparrow
		Welch—28.

*Membres d'office

(Quorum 7)

ORDRE DE RENVOI

Extrait des procès-verbaux du Sénat, le 17 mars 1970:

Suivant l'Ordre du jour, l'honorable sénateur Petten propose, appuyé par l'honorable sénateur McGrand, que le Bill C-137, intitulé: «Loi concernant l'emploi de marques nationales de sécurité pour les véhicules automobiles et prévoyant l'établissement de normes de sécurité pour certains véhicules automobiles importées au Canada ou exportés du Canada ou expédiés ou transportés d'une province à une autre», soit lu pour la deuxième fois.

Après débat,

Étant posée la question sur la motion, elle est—

Résolue par l'affirmative.

Le bill est alors lu pour la deuxième fois.

L'honorable sénateur Petten propose, appuyé par l'honorable sénateur Carter, que le bill soit déferé au Comité sénatorial permanent des transports et des communications.

Étant posée la question sur la motion, elle est—

Résolue par l'affirmative.

Le greffier du Sénat,
ROBERT FORTIER.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS:

M. Jacques Fortier, C.R., conseiller juridique, et

M. Gordon Campbell, directeur, sécurité des routes et des véhicules automobiles.

A 11 heures du matin, le Comité s'ajourne jusqu'à la prochaine convocation du président.

ATTESTE:

Le Chef de Comité,
Patrick J. Savoy.

PROCÈS-VERBAUX

Le jeudi 19 mars 1970

Conformément à la motion d'ajournement et à l'avis de convocation, le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit à 10 h 10 ce matin.

Présents: Les honorables sénateurs Blois, Fournier (*Madawaska-Restigouche*), Haig, Hollett, Kinnear, Robichaud et Sparrow. (7)

Aussi présents:

M. E. Russell Hopkins, légiste et conseiller parlementaire et M. Pierre Godbout, légiste et conseiller parlementaire, et directeur des comités.

Sur la proposition de l'honorable sénateur Robichaud, l'honorable sénateur Haig est élu *président suppléant*.

Il est décidé — Que soient imprimés 800 exemplaires en anglais et 300 exemplaires en français des procès-verbaux.

Les témoins suivants sont présentés:

MINISTÈRE DES TRANSPORTS:

M. Jacques Fortier, C.R., conseiller juridique, et
M. Gordon Campbell, directeur, sécurité des routes et des véhicules automobiles.

A 11 heures du matin, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

ATTESTE:

Le Greffier du Comité,
Patrick J. Savoie.

RAPPORT DU COMITÉ

Le mardi 19 mars 1970.

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, auquel a été déferé le Bill C-137, intitulé: "Loi concernant l'emploi de marques nationales de sécurité pour les véhicules automobiles et prévoyant l'établissement de normes de sécurité pour certains véhicules automobiles importés au Canada ou exportés du Canada ou expédiés ou transportés d'une province à une autre", a, pour obtempérer à l'ordre de renvoi du 17 mars 1970, étudié ledit Bill et en fait maintenant rapport sans amendement.

Le président suppléant,
J. CAMPBELL HAIG.

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

TÉMOIGNAGES

Le jeudi 19 mars 1970

Le projet de loi C-137 concernant l'emploi de marques nationales de sécurité pour les véhicules automobiles et prévoyant l'établissement de normes de sécurité pour certains véhicules automobiles importés au Canada ou exportés du Canada ou expédiés ou transportés d'une province à une autre est soumis à l'examen du Comité sénatorial permanent des transports et des communications.

Le sénateur J. Campbell Haig (*président suppléant*) préside les débats.

Le Président suppléant: Honorables sénateurs, nous avons le quorum. Ce matin, nous sommes saisis du projet de loi C-137 sur la sécurité des véhicules automobiles. Nous entendrons le témoignage de M. Gordon Campbell, directeur de la division des routes et des véhicules automobiles du ministère des Transports et celui de M. Jacques Fortier, C.R., conseiller juridique du ministère.

Sur proposition, il est décidé qu'un rapport sténographié des délibérations soit établi et que 800 exemplaires en anglais et 300 exemplaires en français en soient imprimés.

Le Président suppléant: Monsieur Fortier, voulez-vous commencer?

M. Jacques Fortier, C.R., avocat du ministère des Transports: Monsieur le président et honorables sénateurs, le projet de loi C-137 concernant la sécurité des véhicules automobiles s'applique seulement aux véhicules automobiles neufs et permet au gouverneur en conseil d'établir des règlements prescrivant des normes de sécurité pour les véhicules automobiles neufs vendus au Canada ou importés au Canada ou exportés du Canada ou expédiés ou transportés d'une province à une autre.

Le projet de loi ne précise pas quelles sont les normes de sécurité que doivent respecter les fabricants et les importateurs de véhicules automobiles; il ne fait qu'autoriser le gouverneur en conseil à établir de telles normes.

Le projet de loi prévoit que les véhicules automobiles qui répondent aux normes de sécurité applicables à ces véhicules doivent porter la marque nationale de sécurité prescrite par le règlement pour être vendus au Canada ou exportés du Canada ou transportés d'une province à une autre.

Le projet de loi prévoit qu'aucun fabricant ni aucun distributeur de véhicules automobiles ne peut apposer sur un véhicule automobile la marque nationale de sécurité ni vendre un véhicule automobile sur lequel la marque nationale de sécurité a été apposée, à moins que ledit véhicule réponde aux normes de sécurité.

Selon la loi sur la marque de commerce nationale et l'étiquetage exact, l'expression "norme canadienne" est une marque de commerce nationale et la propriété exclusive de cette marque et le droit de l'employer sont dévolus à la Couronne du chef du Canada.

L'expression "normes de sécurité" est définie dans le projet de loi de façon à régir la conception, la construction et le fonctionnement des véhicules automobiles non seulement du point de vue de la protection contre les blessures corporelles et la mort, mais aussi contre "les atteintes à la santé" en pourvoyant au contrôle de l'échappement des véhicules automobiles. La définition de "normes de sécurité" permet aussi l'adoption de règlements limitant le bruit des véhicules automobiles neufs en vue de protéger les personnes contre "les atteintes à la santé".

En ce qui concerne l'importation au Canada de véhicules automobiles, le projet de loi prévoit la création de règlements prescrivant des normes de sécurité auxquelles doivent répondre ces véhicules pour pouvoir être importés au Canada, sauf si le véhicule automobile importé doit servir à des fins d'exposition ou de démonstration ou être utilisé par un touriste.

Le sénateur Fournier (Madawaska-Restigouche): Ou être utilisé par un touriste?

M. Fortier: Oui, par un touriste ou par une personne passant par le Canada.

M. E. Russell Hopkins, secrétaire-légiste et conseiller parlementaire: Ce serait probablement une personne venant des États-unis.

Le sénateur Fournier (Madawaska-Restigouche): Oui, je comprends.

M. Fortier: Le projet de loi prévoit aussi que le fabricant et le distributeur de véhicules automobiles neufs, ou l'importateur de véhicules automobiles, pour lesquels des normes de sécurité sont prescrites par le projet de loi, doivent donner avis des défauts d'un véhicule automobile qui, à leur connaissance, nuisent à la sécurité de fonctionnement de ce véhicule, au premier acheteur, aux acheteurs subséquents qui bénéficient encore de la garantie et au ministre des Transports. L'avis doit indiquer le défaut, le risque qu'il comporte et les mesures à prendre pour le corriger. Sur réception de l'avis, le ministre des Transports fournira les détails aux autorités provinciales.

Le projet de loi prévoit aussi la nomination par le ministre des Transports d'inspecteurs revêtus du pouvoir de faire des perquisitions à l'établissement du fabricant, du distributeur, de l'importateur ou du consignataire de véhicules automobiles importés et aussi du pouvoir d'effectuer la saisie de tout véhicule automobile à l'égard duquel ils ont des raisons de croire qu'une infraction à la loi ou aux règlements a été commise. Le projet de loi prévoit aussi, sur déclaration de culpabilité, la confiscation de tout véhicule automobile à l'égard duquel une infraction prévue par le projet de loi a été commise.

Le projet de loi prévoit aussi la présentation au Parlement d'un rapport annuel sur l'application et l'exécution de la loi.

Le projet de loi prévoit aussi des peines pour les infractions suivantes: omission de donner avis des défauts; usage illégal des marques nationales de sécurité; obstruction aux inspecteurs dans l'accomplissement de leur devoir; refus de prêter assistance aux inspecteurs; exportation ou transport d'une province à l'autre de véhicules automobiles neufs ne portant pas la marque nationale de sécurité ou vente d'un véhicule automobile ne portant pas la marque nationale de sécurité ou apposition de la marque nationale de sécurité sur un véhicule qui ne répond pas aux normes de sécurité prescrites. Des peines sont aussi prévues pour l'importation de véhicules automobiles qui ne répondent pas aux normes de sécurité prescrites.

Le sénateur Hollett: Ces règlements s'appliquent-ils à l'automobile que je possède présentement?

M. Fortier: Ces règlements s'appliquent seulement aux véhicules neufs ou à tout véhicule automobile importé, quelle qu'en soit la date de fabrication.

Le sénateur Hollett: Ils sont presque toujours importés.

M. Fortier: Il s'agit de tous les véhicules automobiles importés ainsi que des véhicules automobiles neufs fabriqués au Canada.

Le sénateur Fournier (Madawaska-Restigouche): Après 1970.

M. Gordon Campbell, directeur, sécurité des routes et des véhicules automobiles, ministère des Transports: Après la proclamation de la loi.

Le sénateur Blois: Ces règlements protègent-ils le concessionnaire qui a des automobiles en magasin?

M. Campbell: La présente loi définit le véhicule automobile comme étant tout véhicule automobile fabriqué après l'entrée en vigueur de la loi. Les véhicules fabriqués avant la proclamation de la loi n'y sont point soumis.

Le sénateur Blois: Je pose cette question parce que certains concessionnaires ont en magasin plusieurs centaines d'automobiles. Si je comprends bien votre explication, ils seront exempts de la loi jusqu'à ce que ces automobiles soient vendues.

M. Campbell: C'est exact, Monsieur.

Le sénateur Fournier (Madawaska-Restigouche): La date dont nous parlons est en fait la date de leur fabrication.

M. Campbell: Oui.

Le sénateur Robichaud: A-t-on discuté de ce projet de loi avec les autorités provinciales?

M. Campbell: Oui Monsieur. Au début nous en avons discuté officiellement avec les provinces durant une période d'au moins deux ans. En janvier 1969, le ministre des Transports a rencontré les dix ministres provinciaux chargés de l'administration des véhicules automobiles. On s'est alors entendu sur la part des responsabilités que doivent assumer les deux gouvernements. Cette rencontre fut suivie en septembre par une seconde réunion à Fredericton entre le ministre des Transports et ses homologues provinciaux. Lors de cette dernière rencontre, les principes de base du projet de loi ont été révisés et acceptés.

Le sénateur Robichaud: Le principe du projet de loi a été accepté, mais qu'en est-il des règlements proposés? En fait, les règlements toucheront bien plus les provinces que le principe du projet de loi ou le projet de loi lui-même.

M. Campbell: Il a été convenu que les règlements de base prévus par la présente loi seraient, au moins quant à leur portée, très semblables à ceux qui sont présentement en vigueur aux États-Unis. Les pro-

vinces s'entendent donc sur les principes dont s'inspirent les règlements de base. De plus, nous avons pourvu à des consultations avec des représentants officiels de tous les ministères provinciaux au sujet de ces nouveaux règlements avant la promulgation de la loi. Ces dispositions ont été prises pour prévenir tout conflit entre les règlements prévus par cette loi et les règlements prévus par les lois provinciales actuelles.

Le sénateur Robichaud: Est-ce que toutes les provinces sont d'accord sur ce point?

M. Campbell: Oui, monsieur, elles le sont.

Le sénateur Fournier (Madawaska-Restigouche): Est-ce que nous cachons quelque chose? Somme-nous en train d'adopter un projet de loi à l'aveuglette? Quels sont les règlements en question? Quels sont les règlements aux États-Unis? Qu'est-ce qu'on attend de nous? Quelles répercussions ces règlements auront-ils sur le prix de ma nouvelle voiture? A-t-on tenu compte de cela?

M. Fortier: On rédige présentement ces règlements qui comprendront 29 articles et aspects de sécurité.

M. Campbell: Si l'honorable Sénateur le désire, je serai ravi de revoir le contenu de chaque règlement.

Le sénateur Fournier (Madawaska-Restigouche): Je suis en faveur du projet de loi car il est grand temps d'agir. Cependant, je suis très perplexé parce que je crois que nous sommes en train d'adopter le projet de loi à l'aveuglette. Comme ce projet de loi est de la plus haute importance pour le public en général, les recommandations quant à notre façon de procéder devraient être plus précises. Je sais que dans l'ensemble certaines de ces recommandations seront très coûteuses. Nous découvrirons peut-être que la mise en vigueur de ces règlements augmentera de \$400 ou \$500 le prix d'achat de nos voitures. Les fabricants d'automobiles attendent impatiemment ces nouveaux dispositifs de sécurité, alors nous devons nous méfier. Lorsque j'examine rapidement vos recommandations, dont je ne suis pas tellement au courant, je ne sais pas exactement à quoi vous voulez en venir. J'aimerais bien que M. Campbell repasse quelques-uns de ces règlements et nous donne plus de renseignements.

M. Fortier: Monsieur le sénateur, permettez-moi de vous faire remarquer qu'il est impossible d'inclure tous les règlements dans le projet de loi, parce qu'ils sont trop volumineux. Deuxièmement, ce sont les premiers règlements à être édictés en vertu de cette loi qui est une nouvelle loi. Comme vous le savez, les règlements doivent être révisés de temps

en temps. Si tous les règlements faisaient partie du projet de loi, nous aurions à faire appel au Parlement même pour y apporter une légère modification.

Le sénateur Fournier (Madawaska-Restigouche): Je comprends cela jusqu'à un certain point, mais ce n'est pas encore clair. Vous avez les règlements. J'ai en mains une copie du texte qui a paru dans le numéro du 29 janvier 1970 des *Débats* de la Chambre des Communes.

"101: Position et identification des dispositifs de contrôle — Voitures de tourisme"

"115: Numéro d'identification du véhicule — Voitures de tourisme"

Ne sont-ils pas la même chose? Prenons-en un et analysons-le.

M. Campbell: D'abord permettez-moi de répondre à votre question concernant le coût de ces articles. A la demande du gouvernement, les compagnies qui fabriquent et qui lancent sur le marché des véhicules automobiles au Canada ont volontairement essayé durant les deux dernières années de se soumettre à ces règlements. Donc la plupart des dispositifs qui seront prévus par les règlements de base ont déjà été éprouvés.

Le sénateur Fournier (Madawaska-Restigouche): Quels règlements?

M. Campbell: Ils ne sont pas encore publiés.

Le sénateur Hollett: Vous avez une copie des règlements en vigueur aux États-Unis.

M. Campbell: Oui, monsieur.

Le sénateur Fournier (Madawaska-Restigouche): Envisageons-nous la possibilité d'avoir le numéro d'identification et le numéro de série au même endroit? Certains sont situés dans le coffre arrière, certains sont placés entre les banquettes, d'autres sont situés sous le capot de la voiture ou sur le capotage du moteur. Est-ce de cela qu'il s'agit?

M. Campbell: En ce qui concerne le numéro 115, c'est exact. L'automobile doit avoir un seul numéro de série placé à un endroit où il peut être facilement aperçu et identifié. Nous procédons ainsi, parce que le numéro de série est indispensable au repérage des véhicules susceptibles d'avoir des défauts de sécurité et pour permettre au fabricant d'informer le propriétaire que l'état de sa voiture est peut-être dangereux. Deuxièmement, il est essentiel que le numéro de série soit placé à un endroit où il peut être aperçu afin de réduire la fréquence des vols de voitures. Une très forte proportion de voitures volées sont mêlées à des accidents.

L'article 101 vise la position des dispositifs de contrôle et des commandes dans le véhicule. Ils doivent tous être à la portée du chauffeur lorsque

celui-ci est assis dans une position normale et muni de sa ceinture de sécurité. Dans les voitures moins récentes, il fallait bouger sur la banquette pour rejoindre la clé ou pour voir certains instruments, par exemple. Nous essayons de grouper ces instruments afin qu'ils soient visibles et facilement accessibles au chauffeur. Cela lui permettra de concentrer son attention sur la conduite de sa voiture au lieu de gaspiller son énergie à essayer de rejoindre un contrôle quelconque.

Le sénateur Robichaud: Les articles 101 et 115 sont entièrement différents?

M. Campbell: Oui, ils sont différents.

Le sénateur Robichaud: Les buts ou les objets en sont différents?

M. Campbell: Oui, Monsieur.

Le sénateur Fournier (Madawaska-Restigouche): Je ne suis pas d'accord sur ce point. A mon avis, ils devraient être ensemble car ils tendent effectivement aux mêmes fins. Examinons les articles 103 et 104 concernant le problème du pare-brise, du dégivrage et du "désambuage" (defogging), quoique je ne comprendre pas très bien ce que vous entendez par "désambuage". L'article 104 traite des lave-glace et des essuie-glace et ainsi de suite. Qu'allons-nous faire à cet égard?

M. Campbell: Un seul règlement aurait pu englober ces articles. Je pense qu'on les a séparés par simple commodité et à cause de l'ampleur des règlements. C'est une façon de les distinguer. Le dégivreur et l'appareil de désambuage du pare-brise font partie du système de chauffage qui se trouve à l'intérieur du véhicule, tandis que les essuie-glace se trouvent à l'extérieur.

Le sénateur Fournier (Madawaska-Restigouche): L'article 105 traite des freins de service et des freins de secours; l'article 106 traite des tuyaux de freins hydrauliques et l'article 116 traite des liquides pour freins hydrauliques du véhicule. Voilà trois articles se rapportant tous aux freins d'après trois normes différentes.

M. Campbell: Ceci permet une certaine souplesse. Tous ces articles se rapportent au système de freinage et j'ai la certitude que maintes autres règlements concernant le freinage des véhicules s'y ajouteront et peut-être sous des numéros différents. Par exemple, on devrait standardiser la qualité des garnitures de frein. L'article 105 vise la conception du dispositif de freinage et exige en tout premier lieu la présence de deux dispositifs de freinage indépendants, le premier possédant son propre maître cylindre est relié aux roues avant; le second, entièrement indépendant, possédant son maître cylindre à

part, est relié aux roues arrière; s'il se produit une défaillance des tuyaux ou des garnitures de frein, il y aura une réserve qui permettra, en cas d'urgence, de freiner sur au moins deux roues. Cela nécessitera une plus grande distance de freinage, mais le chauffeur pourra immobiliser son véhicule.

Le sénateur Fournier (Madawaska-Restigouche): Les voitures possèdent déjà ce dispositif de freinage depuis assez longtemps.

M. Campbell: Depuis deux ans. Il était facultatif depuis environ six ou sept ans pour certaines marques de voitures.

L'article 106 se rapporte aux tuyaux de freins hydrauliques; le matériel employé à la fabrication de ces tuyaux doit subir une épreuve d'endurance afin qu'on soit sûr qu'il ne se brisera pas durant l'usage normal du véhicule; il doit donc être durable et pouvoir résister à la détérioration provenant de l'environnement.

L'article 116 se rapporte au liquide employé dans les dispositifs de freins hydrauliques. Ce liquide doit répondre à certaines normes en ce qui concerne sa viscosité et sa fluidité et, de plus, on doit faire en sorte qu'il ne se vaporise pas dans le dispositif sous pression.

Le sénateur Fournier (Madawaska-Restigouche): N'avons-nous pas déjà ce dispositif? Je pense qu'on est en train de gonfler un ballon. Les articles 109 et 110 traitent des pneus et des jantes. Les pneus et les jantes font partie de la roue. A mon avis, ils vont ensemble, il s'agit de la même chose. Je veux simplement émettre mon opinion sans toutefois examiner en détail chacun de ces articles. Les articles 208, 209 et 210 traitent des ceintures de sécurité, de l'assemblage, du montage et de l'ancrage. Nous devrions, à mon avis, les grouper ensemble.

M. Campbell: Nous distinguons les pneus des jantes, parce que l'article 109 est une norme pour les pneus et régit leur fabrication. Cet article concerne l'industrie du pneu. Cependant, l'article 110, qui se rapporte à l'ajustement des pneus et à la grandeur des jantes, s'adresse surtout au fabricant de véhicules automobiles.

Le sénateur Fournier (Madawaska-Restigouche): Que dire alors des articles 208, 209 et 210 qui ont trait aux ceintures de sécurité, à l'assemblage, au montage et à l'ancrage?

M. Campbell: Une des normes se rapporte à la qualité même des ceintures de sécurité et s'adresse au fabricant de ceintures de sécurité qui n'est pas nécessairement le fabricant du véhicule automobile dans lequel elles seront finalement installées. Les deux autres normes se rapportent à la façon dont le véhicule automobile est construit pour recevoir les ceintures de sécurité.

Le sénateur Hollett: Est-ce qu'il s'agit là des règlements actuellement en vigueur aux États-Unis?

M. Campbell: Oui.

Le sénateur Hollett: Est-ce là ce que veut savoir le sénateur Fournier?

Le sénateur Fournier (Madawaska-Restigouche): Non. Après que le projet de loi sera adopté, quelles recommandations seront formulées?

Le sénateur Hollett: De la part de qui?

M. Fortier: Dès que les règlements seront rédigés et avant qu'ils soient soumis au gouverneur en conseil, ils seront publiés sous forme d'avant-projet dans le *Canada Gazette* et l'industrie aura alors l'occasion d'exposer ses idées à leur égard.

Le sénateur Hollett: Ces règlements s'appliquent-ils aux voitures importées avant l'adoption du projet de loi?

M. Campbell: Non, Monsieur. Tout véhicule fabriqué avant que le projet de loi ait été adopté ne sera pas atteint par la loi.

Le sénateur Fournier (Madawaska-Restigouche): Il faut accepter le fait que toute recommandation qui augmentera le prix des voitures sera indubitablement accueillie avec joie par les fabricants. C'est incontable. Cependant, à ma connaissance, les fabricants ne verront pas les choses du même oeil s'ils doivent en assumer eux-mêmes les frais.

M. Fortier: Le projet de loi ne renferme aucune disposition voulant que ce soit le fabricant ou le public qui doive assumer les frais de la mise en vigueur des règlements. Il prescrit seulement les normes à observer et aucune disposition n'y prévoit qui devra en payer les frais.

Le sénateur Fournier (Madawaska-Restigouche): Je sais qui payera les frais et vous le savez aussi. Nous le savons tous.

Le sénateur Robichaud: Le témoin a signalé que la plupart des exigences ici prévues sont déjà respectées par les fabricants, mais que le projet de loi les rendra obligatoires. Est-ce exact ou suis-je dans l'erreur?

M. Fortier: C'est exact. Dès que le projet de loi recevra la sanction royale et entrera en vigueur, les règlements seront édictés et les fabricants, les distributeurs et les importateurs y seront astreints.

Le Président suppléant: En fait, ces règlements entrent en vigueur au moment de la promulgation de la loi et non lors de la sanction royale.

M. Fortier: Au moment de la promulgation.

Le Président suppléant: Il y a d'abord la sanction royale, puis le gouverneur en conseil promulgue la loi et, dès lors, le projet de loi entre en vigueur.

M. Fortier: C'est exact.

Le sénateur Fournier (Madawaska-Restigouche): Je ne veux nullement me livrer à la critique, mais, à mon avis, la question de sécurité dépasse l'ensemble du projet de loi. Il se produit tellement d'accidents de voitures que cela devient presque criminel. Je me demande ce que tous ces règlements feront pour améliorer la sécurité du public en général. J'admets que le projet de loi peut aider dans certains cas. Mais si nous tenons vraiment à la sécurité et si nous y sommes réellement intéressés, nous faisons fausse route car ce projet de loi n'aidera guère à diminuer le nombre d'accidents. Je ne m'attarderai pas là-dessus parce que toute la matinée pourrait y passer.

M. Campbell: Le projet de loi n'est qu'une partie du programme du bureau dont j'ai la responsabilité. En plus de la loi sur les normes de sécurité des véhicules automobiles, nous sommes chargés de la recherche et de la mise au point des moyens d'assurer à tous égards la sécurité routière, la sécurité du chauffeur, celle de la route et celle du véhicule. Nous jugeons que l'état du véhicule est, tout au plus, à l'origine d'environ 10 p.100 des accidents.

Le sénateur Fournier (Madawaska-Restigouche): Vous dites 10 p.100?

M. Campbell: Environ. L'état du véhicule peut contribuer aux accidents dans une proportion allant jusqu'à 10 p.100. C'est un élément important. Le premier groupe, qui est énuméré dans la catégorie 100, se rapporte aux chances de survie lors d'une collision et le projet de loi devrait avoir des effets considérables dans ce domaine.

Le sénateur Fournier (Madawaska-Restigouche): Quelles sont les normes de la catégorie 100?

M. Campbell: La catégorie 100 comprend des normes qui s'appliquent généralement à la conception afin de parer d'abord à la collision. La catégorie 200 est destinée à aider le chauffeur à survivre à un accident en cas de collision. Les normes énumérées dans la catégorie 300 ont trait aux circonstances qui suivent l'accident, tel un incendie. Le chauffeur peut survivre à l'accident mais mourir dans l'incendie qui s'ensuit. Les normes de la catégorie 200 ayant trait aux chances de survie lors d'une collision peuvent réduire les accidents mortels et les blessures graves dans une proportion pouvant aller jusqu'à 50 p.100 par comparaison avec les voitures moins récentes qui ne possèdent pas ces caractéristiques. Nous croyons que ce pourcentage peut être réduit

encore davantage et que les chances d'être tué ou blessé lors d'un accident se trouveront considérablement diminuées si l'on dispose les passagers de la voiture de telle sorte qu'ils puissent survivre. Je conviens avec vous, Monsieur, que d'autres mesures telles qu'une meilleure formation des chauffeurs ainsi que de meilleures routes sont nécessaires si nous voulons fortement réduire le nombre de collisions qui se produisent encore.

Le sénateur Fournier (Madawaska-Restigouche): J'en conviens et je pense que tous sont bien intentionnés. Je suis seulement intéressé au degré de sûreté des voitures ainsi qu'à la sécurité des chauffeurs et des passagers. Il est intéressant de constater que des règlements mis en vigueur depuis deux ans au Nouveau-Brunswick rendent obligatoire la vérification des vieilles voitures, parce que tout le monde attribuait les accidents aux vieilles voitures. J'approuve les nouveaux règlements qui ont été adoptés. Un certain temps, la vérification des vieilles voitures était obligatoire et, après un certain nombre d'années, elle ne l'était plus. Encore une fois, cette vérification est devenue obligatoire pour toutes les vieilles voitures. Néanmoins, le nombre des accidents a augmenté, ce qui n'est certainement pas attribuable à la seule présence d'un trop grand nombre de vieilles voitures sur les routes. Je souscris à vos données selon lesquels 10 p.100 des accidents sont causés par des défauts d'ordre mécanique, ce qui signifie que 90 p.100 de tous les accidents ont d'autres causes.

La décision prise au Nouveau-Brunswick n'était pas vraiment sérieuse, mais elle retirera un tas de vieux tacots des grandes routes. En procédant ainsi, on crée un autre problème qui ne se rattache peut-être pas au présent projet de loi. Il y a des gens qui demeurent hors des villes et qui ne possèdent aucun moyen de transport, car le service d'autobus, lorsqu'il y en a un, est médiocre. Ils se trouvent dans l'obligation de voyager à la ville et ils conduisent de vieilles voitures, parce qu'ils ne peuvent se permettre d'en acheter une neuve. Cela cause bien des ennuis à une certaine classe de gens, car si les vieilles voitures sont retirées des routes, ils n'auront aucun autre moyen de transport. Quoique nous fassions, nous nous heurtons toujours à un obstacle.

J'aimerais que l'on décide le plus tôt possible d'inclure dans ces règlements certaines dispositions ayant trait aux garanties de sécurité des pare-chocs d'automobiles. La présence de pare-chocs plus résistants sur les voitures sauverait bien des vies. Les pare-chocs en usage présentement sont seulement des ornements chromés. Il faut prendre soin de ne point les frapper trop fort avec le pied, sinon la marque restera. De plus, le coût de l'assurance-automobile prend des proportions effarantes. J'ai la cer-

titude qu'aujourd'hui les voitures sont construites de façon à causer bien des dégâts, car il n'est pas nécessaire de les frapper tellement fort. La façon si précaire dont le pare-choc est fixé n'offre aucune protection à la calandre qui est très dispendieuse. Le radiateur est fixé aux garde-boues de telle sorte que le moindre choc produira un recul du garde-boue et tordra le radiateur. Il en résulte une réaction en chaîne. Même un très petit choc appliqué sur le pare-choc avant causera de \$400 à \$500 de dommages. Il en est ainsi parce que la construction des voitures ne tient nul compte de la sécurité mais tend plutôt à servir l'intérêt des fournisseurs de pièces et de l'ensemble des fabricants.

Nous pouvons discuter de l'assurance-automobile et des mesures à prendre à son sujet, mais nous devrions en premier lieu envisager l'installation d'un pare-choc semblable à ceux que possédaient les voitures d'il y a 20 ans, lorsque j'étais garagiste. A l'époque, lorsqu'une voiture entraînait en collision avec un poteau de téléphone, le seul dommage que subissait le pare-choc se résumait habituellement à une simple marque. Le pare-choc était placé à environ 12 pouces à l'avant de la calandre et des garde-boues. J'admets que ce n'était pas tellement élégant. Nous devrions certes avoir des normes prescrivant une distance d'au moins cinq ou six pouces entre la voiture et le pare-choc. Cela préviendrait bien des dégâts. Le pare-choc devrait aussi répondre à certaines normes quant à sa qualité et à sa résistance. Si ma voiture entre en collision avec la vôtre, il y a 99 p.100 de chances que la hauteur de nos pare-chocs ne correspondra pas. Nous devrions standardiser la hauteur des pare-chocs à travers le Canada.

A mon avis, nous devons sacrifier l'apparence à la sécurité et au prix, sinon les automobiles seront très coûteuses. Nous économiserions énormément en diminuant le taux des primes d'assurance. Si nous examinons les accidents de voitures, nous en viendrons très rapidement à la conclusion que des pare-chocs plus résistants feraient économiser beaucoup d'argent et diminueraient le coût de l'assurance. Ce serait très avantageux et pourtant il me semble que nous n'y attachons pas tellement d'importance.

Le sénateur Hollett: Monsieur le Président, puis-je poser une question? Monsieur Campbell, pouvez-vous nous donner un aperçu de l'augmentation possible du prix d'achat d'une voiture ordinaire si ces règlements entrent en vigueur?

Le sénateur Fournier (Madawaska-Restigouche): J'ai posé cette question il y a quelques instants, mais je n'ai pas reçu de réponse.

M. Campbell: Comme je l'ai signalé plus tôt, la majorité des voitures vendues et fabriquées au Canada possèdent déjà les caractéristiques qui cor-

respondent à ces normes. On a estimé que ces normes ont augmenté le prix d'achat des véhicules automobiles d'environ \$500. La majorité de ces dispositifs étaient déjà offerts à titre facultatif avant tout règlement ou entente au sein de l'industrie pour les rendre obligatoires sur tous les véhicules. A ce moment-là, je présume qu'il en aurait coûté peut-être \$200 pour installer tous ces dispositifs sur les voitures; mais en les standardisant pour tous les véhicules, le prix en a été considérablement réduit.

Le sénateur Fournier (Madawaska-Restigouche): Tout le monde s'énervé au sujet de la pollution. On dit que si nous ne faisons rien au sujet de la pollution, nous mourrons l'an prochain et l'on dit que les voitures seraient cause de la majeure partie de la pollution et ainsi de suite. Nous essayons de fabriquer un dispositif qui coûtera environ \$100 par voiture afin de diminuer l'émanation d'oxyde de carbone et tout particulièrement de plomb; mais, à mon avis, nous faisons encore fausse route. Aujourd'hui nous devons employer de l'essence à forte teneur en plomb à cause du taux de compression relativement élevé des moteurs. Des moteurs à compression volumétrique de 1 à 7 ou de 1 à 8 pourraient utiliser de l'essence régulière qui ne contient pas de plomb. Si je possède une voiture munie d'un moteur de 360 chevaux, je dispose d'au moins 100 chevaux-vapeur que je ne pourrai utiliser parce que je ne puis dépasser la vitesse de 60 ou 70 milles à l'heure. Pourquoi dois-je disposer de ce surplus de puissance qui nécessite l'utilisation d'essence contenant du plomb? Nous devrions nous en prendre aux fabricants pour qu'ils diminuent le taux de compression de leurs voitures. Certains fabricants le font présentement et dans leurs annonces publicitaires ils font savoir au public que leurs voitures peuvent consommer de l'essence régulière, mais je ne vois rien ici qui mène dans cette direction.

M. Campbell: Les premiers règlements que nous prévoyons aux termes de ce projet de loi viseront les émanations d'oxyde de carbone et des hydrocarbures non consommés, c'est-à-dire d'essence non consommée. Après cela, il se peut que d'ici quelques années les règlements s'attaquent à un troisième élément, à savoir les oxydes d'azote. On estime que ces trois composés causent présentement plus de la moitié de la pollution de l'air de nos villes par ces substances.

Le sénateur Fournier (Madawaska-Restigouche): Selon vous, ils sont à l'origine de plus de la moitié de la pollution actuelle?

M. Campbell: Les automobiles causent plus de la moitié de ce genre de pollution. Le moteur des véhicules fabriqués au Canada et celui de bien des véhicules fabriqués en Europe et au Japon et importés au Canada a subi des modifications visant à

réduire les émanations d'oxyde de carbone et d'hydrocarbures non consommés dans une proportion variant entre 50 p.100 et 60 p.100 et ce, sans l'aide d'un dispositif quelconque. Les fabricants y réussissent en modifiant la carburation et le réglage de l'allumage du moteur. Nous avons réussi à diminuer considérablement la pollution de l'air par les véhicules automobiles en modifiant simplement la conception du moteur, ce qui n'a entraîné aucune dépense supplémentaire.

Le sénateur Fournier (Madawaska-Restigouche): Est-ce présentement à la portée des Canadiens?

M. Campbell: C'est accessible au Canada et les règlements rendront la chose obligatoire pour toutes les voitures.

Le sénateur Fournier (Madawaska-Restigouche): Quelles seront les normes de la catégorie 300?

M. Campbell: Ce sera une catégorie particulière, mais je ne saurais dire par quel chiffre nous la désignerons. Aux États-Unis et plus particulièrement en Californie, on discute présentement de la possibilité d'établir de très basses limites en ce qui concerne l'émanation des oxydes d'azote et aussi d'autres substances particulières. On a l'intention de mettre ces règlements en vigueur en 1974. Il sera très difficile de se conformer aux normes prévues par les règlements dans le cas d'un moteur à explosion, mais si les fabricants y réussissent, il y a de bonnes chances pour que le prix d'achat des voitures mues par un moteur à explosion subisse une hausse considérable.

Le gouvernement pourra alors déterminer s'il est avantageux pour le Canada de prévoir, à ce prix, la mise en vigueur de normes concernant l'émanation de ces deux substances particulières. Mais je doute fort que les normes dont la mise en vigueur est prévue d'ici deux à quatre ans augmentent le prix d'achat des véhicules.

Le sénateur Sparrow: Monsieur le président, l'alinéa a) du paragraphe (1) de l'article 4 du projet de loi prévoit que le gouverneur en conseil peut prescrire quelles sont les catégories de véhicules automobiles auxquels peuvent être apposées les marques nationales de sécurité et je me pose plusieurs questions à ce sujet. L'alinéa f) du paragraphe (1) de l'article 2 définit le "véhicule automobile" et la définition contient les mots "mais ne comprend aucun véhicule conçu pour rouler sur des rails". Je songe à un véhicule conçu pour rouler aussi bien sur des rails que sur des routes. Nous devrions peut-être insérer quelque chose pour les véhicules conçus exclusivement pour rouler sur des rails. Qu'advient-il dans le cas d'un véhicule conçu pour rouler sur des rails et sur les routes?

Le Président suppléant: S'en sert-on sur les chemins de fer?

Le sénateur Sparrow: Oui et on l'utilise aussi sur les grandes routes. Un tel véhicule est-il exclu des dispositions de ce projet de loi?

M. Campbell: J'en ai discuté avec nos conseillers juridiques du ministère de la Justice et, à leur avis, le véhicule particulier dont nous parlons est compris dans cette définition.

Le sénateur Sparrow: Sur quoi s'est-on fondé pour en décider ainsi?

M. Campbell: Il en a été décidé ainsi parce que ce véhicule est conçu pour rouler sur les routes en dépit du fait qu'il soit conçu pour rouler aussi sur des rails.

Le sénateur Sparrow: Je pense à la situation inverse. Je pense à un véhicule conçu pour rouler sur des rails mais qui serait aussi capable de rouler sur les routes. Il y a de tels véhicules qui sont conçus pour voyager dans les régions nordiques.

M. Fortier: Si un véhicule est conçu de manière qu'il puisse rouler à la fois sur des rails et sur les routes, il devra se conformer aux règlements de sécurité.

M. Campbell: C'est l'interprétation que nous avons reçue du ministère de la Justice. Il se peut qu'elle doive être débattue devant les tribunaux.

Le sénateur Sparrow: Monsieur le président, l'adjonction d'un mot à cette définition préviendrait peut-être la nécessité de débattre cette question devant les tribunaux. Vous êtes mieux qualifié que moi pour émettre une opinion sur cette question.

Le Président suppléant: Cet alinéa définit un véhicule automobile. Comme M. Campbell nous l'a signalé, si le véhicule est conçu pour rouler sur des rails tout en étant capable de rouler aussi sur les grandes routes, il se trouve compris dans cette définition.

Le sénateur Sparrow: Que dire des véhicules qui fonctionnent sur un coussin d'air? Les aéroglisseurs peuvent-ils circuler sur les routes?

M. Fortier: Oui, Monsieur le Sénateur, ils peuvent circuler sur les routes.

M. Campbell: Nous sommes d'avis que les véhicules fonctionnant sur un coussin d'air ou aéroglisseurs seront inclus dans cette loi. Cependant, je doute sérieusement que les provinces permettent à ces véhicules d'utiliser le réseau routier, parce qu'ils ont tendance à déraiper à cause d'un manque de maîtrise.

Le sénateur Sparrow: On leur interdira de voyager sur les routes, mais on leur permettra de les traverser. On permet aux autoneiges (snowmobiles) de traverser les routes. Un tracteur agricole est un

véhicule, mais le mot "route" n'est pas défini par la loi. Ce projet de loi confère-t-il le pouvoir d'établir des règlements de sécurité pour les tracteurs qui, en théorie, ne sont pas conçus pour rouler sur les routes quoiqu'ils le fassent sur une certaine distance? Notamment, les tracteurs traversent les routes et, à l'endroit où ils traversent, ils roulent sur la route.

M. Campbell: Cette définition comprend tout véhicule conçu pour rouler sur les routes. Cette définition peut comprendre les tracteurs agricoles, les autoneiges (snowmobiles), les aéroglisseurs, les motocyclettes (trail bikes) et autres véhicules qui peuvent voyager sur les routes. Nous pouvons les assujettir à cette loi et établir des normes. En effet, le ministre des Transports a fait savoir qu'on étudie présentement l'à-propos d'inclure les autoneiges (snowmobiles) dans les catégories prévues par cette loi et d'établir des normes dans un avenir très rapproché.

Le sénateur Sparrow: Les tracteurs seront-ils aussi inclus?

M. Campbell: C'est possible. On pourrait dès maintenant rédiger des normes ayant trait à certaines caractéristiques des tracteurs; on pourrait installer des affiches sur les routes indiquant la présence de véhicules lents et signalant les endroits où ces véhicules traversent la route.

Le sénateur Sparrow: Quelle est la définition d'une route?

Le sénateur Fournier (Madawaska-Restigouche): Voulez-vous dire une route en bon état ou en mauvais état?

Le sénateur Sparrow: Une rue est définie comme étant une route.

M. Campbell: Route est un terme générique et comprend les grandes routes, les rues et les autoroutes.

Le sénateur Sparrow: Y a-t-il une définition des routes quelque part? Une rue est définie aux termes des lois provinciales. Une grande route est une rue selon les lois provinciales.

M. Campbell: Le *Common Law* britannique définit une route. C'est un terme général qui comprend tout droit de passage pour les citoyens.

Le sénateur Fournier (Madawaska-Restigouche): Les amendes prévues sont très lourdes et peuvent s'élever jusqu'à \$200,000, ce qui est assez inusité. Qui va payer les amendes? Supposons que je sois concessionnaire et que j'achète de General Motors 100 voitures qui ne répondent pas aux normes, qui sera passible de l'amende, moi-même ou General Motors?

M. Campbell: La loi s'applique seulement aux fabricants, aux distributeurs et aux importateurs, alors se sera le fabricant qui sera passible de l'amende et non le concessionnaire.

Le sénateur Hollett: L'employé ou le mandataire seront aussi passibles de l'amende.

M. Campbell: L'employé ou le mandataire d'un fabricant.

Le sénateur Fournier (Madawaska-Restigouche): Pourquoi cette somme est-elle si élevée, \$200,000? Cela ne se voit pas très souvent.

M. Campbell: Il s'agit ici d'entreprises de grande envergure qui. . . .

Le sénateur Fournier (Madawaska-Restigouche): Une amende de deux cents dollars ne veut rien dire.

M. Fortier: C'est une amende maximum, Monsieur le Sénateur.

Le sénateur Fournier (Madawaska-Restigouche): Je sais que c'est l'amende maximum, mais elle s'élève quand même à \$200,000.

M. Fortier: Chaque peine vise soit le fabricant soit l'importateur soit le distributeur. D'autre part, des peines sont prévues pour les personnes qui font obstacle aux inspecteurs. Cette amende est prévue à l'article 17 du projet de loi; sa limite est inférieure à l'amende précédente et ne dépasse pas \$5,000 si l'infraction est commise par une corporation et ne dépasse pas \$1,000 si l'infraction est commise par un particulier. Cela dépend aussi du genre de poursuites judiciaires selon que celles-ci comportent simplement une déclaration sommaire de culpabilité ou une mise en accusation.

Le Président suppléant: Monsieur Campbell, à quel endroit cette marque sera-t-elle apposée sur le véhicule? Sera-ce sur le moteur, sur la carrosserie, sur le tableau de bord, à quel endroit?

M. Campbell: Dans le cas d'une voiture ordinaire de tourisme, nous l'apposerons probablement sur le bord postérieur de la portière de telle sorte qu'elle soit visible pour l'acheteur et le propriétaire du véhicule.

Le sénateur Fournier (Madawaska-Restigouche): Mais il y a deux numéros de série, celui du moteur et celui de la carrosserie. Seront-ils inscrits sur la même plaque?

M. Campbell: Non. Le numéro de série du moteur sera inscrit sur le moteur, tandis que celui de la carrosserie sera placé sur le tableau de bord en arrière du pare-brise, de telle sorte qu'on puisse le voir de l'extérieur. La marque nationale de sécurité et le certificat qui l'accompagne seront inscrits sur une plaque qui sera probablement apposée sur le bord postérieur de la portière.

Le Président suppléant: Qui apposera cette marque?

M. Campbell: Elle ne peut être apposée que par les fabricants, les distributeurs ou les importateurs au Canada.

Le Président suppléant: Lorsque leurs véhicules seront conformes aux règlements.

M. Campbell: C'est exact.

Le sénateur Hollett: Je propose que rapport soit fait du projet de loi.

Le Président suppléant: Il est proposé que je fasse rapport du projet de loi sans amendement.

Le sénateur Fournier (Madawaska-Restigouche): Sur division.

Les honorables Sénateurs: D'accord.

La séance est levée.

«Loi retardant la fin de l'application de la Loi sur les véhicules de la Loi sur les véhicules»

SÉANCE DU 10 JUIN 1976

Ministère des Transports, 100, rue de la Montée, Québec, Québec, Canada
 Fédération des pêcheurs du Canada, M. J. Brisson, c.p. 1, Chatham, N.S.
 Shipping of British Columbia, M. J. Burke, Dominion Marine Association
 M. Alain Lévesque, Comité national des pilotes de la baie de la marine, Canada, M. Reynald Langlois.



Deuxième session de la vingt-huitième législature

1969-1970

SÉNAT DU CANADA

DÉLIBÉRATIONS

DU

COMITÉ PERMANENT

DES

TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Le président: L'honorable J. CAMPBELL HAIG

N° 4

Seule et unique séance sur le Bill S-23,

intitulé:

«Loi retardant la fin de l'application de certaines dispositions de la Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada.»

SÉANCE DU MERCREDI 10 JUIN 1970

TÉMOINS:

Ministère des Transports: M. Jacques Fortier, c.r., conseiller juridique; Fédération des armateurs du Canada: M. J. Brisset, c.r.; Chamber of Shipping of British Columbia: M. J. J. Burke; Dominion Marine Association: Capt. P. R. Hurcomb; Fédération des pilotes du Saint-Laurent: M. Alain Lortie, avocat-conseil; Comité national des pilotes de la guide de la marine marchande du Canada: M. Reynald Langlois.

COMITÉ PERMANENT
DES

TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président suppléant: L'honorable J. Campbell Haig

Les honorables sénateurs:

Asetline	Hayden	Michaud
Blois	Hollett	Molson
Bourget	Isnor	Nichol
Burchill	Kinley	O'Leary
Connolly (<i>Halifax-Nord</i>)	Kinnear	Pearson
Denis	Langlois	Petten
*Flynn	Macdonald (<i>Cap-Breton</i>)	Rattenbury
Fournier (<i>Madawaska-Restigouche</i>)	*Martin	Robichaud
Haig	McElman	Smith
	McGrand	Sparrow
		Welch—28.

* Membres *ex officio*

(Quorum 7)

PROCÈS-VERBAL

ORDRE DE RENVOI

Extrait des procès-verbaux du Sénat, le jeudi 4 juin 1970:

«Suivant l'ordre du jour, l'honorable sénateur Petten propose, appuyé par l'honorable sénateur McGrand, que le Bill S-23, intitulé: «Loi retardant la fin de l'application de certaines dispositions de la Loi sur la marine marchande du Canada», soit lu pour la deuxième fois.

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le bill est alors lu pour la deuxième fois.

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

La motion, mise aux voix, est adoptée.»

Le greffier du Sénat,
ROBERT FORTIER.

Il est décidé de faire imprimer 800 exemplaires de ce procès-verbal en anglais et 300 en français.

Les témoins suivants sont entendus:

Ministère des Transports:

M. Jacques Fortier, C.R., conseiller juridique.

Fédération des armateurs du Canada:

M. J. Brisset, Q.C.

Le témoin dépose un télégramme et des copies de lettres concernant le bill.

Chamber of Shipping of British Columbia:

M. J. J. Burke.

Dominion Marine Association:

Capt. P. R. Hurcomb.

Fédération des pilotes du Saint-Laurent:

M. Alain Lortie, avocat-conseil.

Un memorandum préparé par cette fédération en réponse au mémoire intitulé «Consideration of the role of Government in Pilotage», adressé à l'Administrateur des services maritimes du ministère des Transports, en date du 12 mai 1970, est déposé par le témoin.

Comité national des pilotes de la guilde de la marine marchande du Canada:

M. Reynald Langlois.

PROCÈS-VERBAL

Le MERCREDI 10 juin 1970

(4)

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

Présents: Les honorables sénateurs Aseltine, Bourget, Flynn, Haig, Hollett, Kinnear, Langlois et McGrand—(8).

Aussi présents: E. Russell Hopkins, secrétaire juridique et conseiller parlementaire, et Pierre Godbout, secrétaire juridique adjoint, conseiller parlementaire et directeur du Comité.

L'honorable sénateur Langlois propose que l'honorable sénateur Haig soit élu président.

Le bill S-23: «Loi retardant la fin de l'application de certaines dispositions de la Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada», est examiné.

Il est décidé de faire imprimer 800 exemplaires de ce procès-verbal en anglais et 300 en français.

Les témoins suivants sont entendus:

Ministère des Transports:

M. Jacques Fortier, C.R., conseiller juridique.

Fédération des armateurs du Canada:

M. J. Brisset, Q.C.

Le témoin dépose un télégramme et des copies de lettres concernant le bill.

Chamber of Shipping of British Columbia:

M. J. J. Burke.

Dominion Marine Association:

Capt. P. R. Hurcomb.

Fédération des pilotes du Saint-Laurent:

M. Alain Lortie, avocat-conseil.

Un memorandum préparé par cette fédération en réponse au mémoire intitulé «Consideration of the role of Government in Pilotage», adressé à l'administrateur des services maritimes du ministère des Transports, en date du 13 mai 1970, est déposé par le témoin.

Comité national des pilotes de la guilde de la marine marchande du Canada:

M. Reynald Langlois.

Sur proposition de l'honorable sénateur Flynn, il est DÉCIDÉ de présenter le Bill avec les modifications suivantes:

Page 1: Retrancher les lignes 9 à 12, inclusivement, et y substituer ce qui suit:

«(3) Le présent article deviendra inapplicable et de nul effet

a) le 31 décembre 1970, ou,

b) lorsque le gouverneur en conseil l'a fixée par proclamation émise après le 31 décembre 1970, à une date comprise dans les six mois qui suivront le 31 décembre 1970,

à moins qu'il ne le soit antérieurement devenu par suite d'abrogation.»

A midi et 25 minutes, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

ATTESTÉ:

Le Greffier du Comité,
Georges A. Coderre.

RAPPORT DU COMITÉ

Le MERCREDI 10 juin 1970.

Le comité permanent des Transports et des Communications auquel a été déferé le Bill S-23, intitulé: «Loi retardant la fin de l'application de certaines dispositions de la Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada» a, pour obtempérer à l'ordre de renvoi du 4 juin 1970, examiné ledit bill et en fait maintenant rapport selon les amendements suivants:

Page 1: Retrancher les lignes 9 à 12, inclusivement, et y substituer ce qui suit.

«(3) Le présent article deviendra inapplicable et de nul effet

a) le 31 décembre 1970, ou,

b) lorsque le gouverneur en conseil l'a fixée par proclamation émise avant le 31 décembre 1970, à une date comprise dans les six mois qui suivront le 31 décembre 1970,

à moins qu'il ne le soit antérieurement devenu par suite d'abrogation.»

Le président,

J. CAMPBELL HAIG.

Le sénateur Langlois: Je propose que le sénateur Haig soit élu président permanent de ce Comité.

Le sénateur Fyfe: Je suis heureux d'appuyer cette proposition.

Le secrétaire du Comité: Est-il convenu que le sénateur Haig soit le président de ce Comité?

Les honorables sénateurs: Convenu.

Le sénateur J. Campbell Haig (président) prend place au fauteuil présidentiel.

Le président: Merci beaucoup, honorables sénateurs.

Nous allons maintenant procéder à l'examen du bill S-23, Loi retardant la fin de l'application de certaines dispositions de la Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada. Comme témoins, nous entendront M. Jacques Fortier, avocat-conseil, ministre des Transports.

M. J. Briesset, C.P., et le Capitaine J. F. Aspin représentent la Fédération des armateurs du Canada; M. J. J. Burke représente la Chamber of Shipping of British Columbia; le Capitaine P. R. Hurcomb représente le Dominion Marine Association; M. Alain Lortie, avocat-conseil, représente la Fédération des pilotes du Saint-Laurent; et M. Reynolds Langlois représente le Comité national des pilotes de la Gaielle de la marine marchande du Canada.

Cet amendement approuvé en 1970 après cette année à la fin de juin et le ministère des Transports n'est pas en état de présenter une législation corrective. Les particuliers continuent à être les seuls propriétaires de pilotes et les associations de propriétaires, et l'on s'attend à ce que cette législation soit au point dans le courant de cette année. Le but du bill que nous examinons actuellement est de retarder l'expiration de cette modification approuvée l'été dernier par le Parlement afin de valider ce qui a été fait en vertu des dispositions actuelles de la loi. À moins que ceci ne soit fait, il sera impossible d'appliquer l'article qui concerne le pilote avant qu'un texte de loi correctif n'ait été adopté.

Le président Je donne maintenant la parole à la Fédération des armateurs du Canada.

M. Jean Schmitt, avocat-conseil, Fédération des armateurs du Canada: M. le président et honorables sénateurs, je représente la Fédération des armateurs du Canada. Je n'ai pas préparé de déclaration et mes remarques seront très brèves.

LE COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS ET COMMUNICATIONS

DÉLIBÉRATIONS

Ottawa, le mercredi le 10 juin 1970.

Le Comité permanent des transports et communications, à qui l'on a renvoyé le bill S-23, Loi retardant la fin de l'application de certaines dispositions de la Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada, se réunit aujourd'hui à 11 heures du matin, afin d'étudier le bill.

Le secrétaire du Comité: Honorables sénateurs, nous avons le quorum et le premier point à l'ordre du jour est l'élection d'un président.

Le sénateur Langlois: Je propose que le sénateur Haig soit élu président permanent de ce Comité.

Le sénateur Flynn: Je suis heureux d'appuyer cette proposition.

Le secrétaire du Comité: Est-il convenu que le sénateur Haig soit le président de ce Comité?

Les honorables sénateurs: Convenus.

Le sénateur J. Campbell Haig (président) prend place au fauteuil présidentiel.

Le président: Merci beaucoup, honorables sénateurs.

Nous allons maintenant procéder à l'examen du bill S-23, Loi retardant la fin de l'application de certaines dispositions de la Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada. Comme témoins, nous entendront M. Jacques Fortier, avocat-conseil, ministère des Transports.

M. J. Brisset, c.r., et le Capitaine J. F. Aspin représentent la Fédération des armateurs du Canada; M. J. J. Burke représente la Chamber of Shipping of British Columbia; le Capitaine P. R. Hurcomb représente la Dominion Marine Association; M. Alain Lortie, avocat-conseil, représente la Fédération des pilotes du Saint-Laurent; et M. Reynald Langlois représente le Comité national des pilotes de la Guilde de la marine marchande du Canada.

Je demande donc maintenant à M. Fortier d'ouvrir le débat.

M. Jacques Fortier, avocat-conseil, ministère des Transports: Monsieur le président et honorables sénateurs, nous avons reçu il y a deux ans le rapport de la Commission royale sur le pilotage et ce rapport a semé le doute, dans le contexte actuel des dispositions de la Loi sur la marine marchande du Canada, quant à la validité des règlements du pilotage et des permis qui ont été accordés aux pilotes en vertu de cette loi. Afin de valider ces règlements et ces permis, en attendant une législation qui devrait corriger ce qui semble insuffisant dans la loi, le Parlement a approuvé une nouvelle loi en 1969 pour modifier la Loi sur la marine marchande du Canada. Cette nouvelle loi stipule que tous les statuts, permis et règlements établis en vertu des dispositions existantes seraient considérés comme ayant la même valeur et les mêmes résultats que si un acte du Parlement les avait autorisés.

Cet amendement apporté en 1969 expire cette année à la fin de juin, et le ministère des Transports n'est pas encore prêt à présenter une législation corrective. Les pourparlers continuent entre les différentes organisations de pilotes et les associations de propriétaires, et l'on s'attend à ce que cette législation soit au point dans le courant de cette année. Le but du bill que nous étudions présentement est de retarder l'expiration de cette modification approuvée l'an dernier par le Parlement afin de valider ce qui a été fait en vertu des dispositions actuelles de la loi. A moins que ceci ne soit fait, il sera impossible d'appliquer l'article qui concerne le pilotage avant qu'un texte de loi correctif n'ait été adopté.

Le président: Je donne maintenant la parole à la Fédération des armateurs du Canada.

M. Jean Brissett, avocat-conseil, Fédération des armateurs du Canada: M. le président et honorables sénateurs, je représente la Fédération des armateurs du Canada. Je n'ai pas préparé de déclaration et mes remarques seront très brèves.

J'ai eu l'honneur de témoigner devant ce Comité en mars 1969 alors que l'on étudiait l'autre bill S-23. Si vous me le permettez, j'aimerais vous lire un télégramme que la Fédération des armateurs du Canada a envoyé hier à l'Administrateur de la marine, en apprenant que les audiences auraient lieu aujourd'hui au sujet de ce bill. Comme je l'ai dit, ce télégramme est adressé à l'Administrateur de la marine et vous montrera l'attitude prise par la Fédération. Il se lit comme suit:

La Fédération des armateurs du Canada a décidé de témoigner demain aux séances sur le bill S-23, avec la Chambre des armateurs du Canada et la Dominion Marine Association, devant le Comité sénatorial des transports et communications, non pour s'opposer au bill lui-même, mais pour solliciter une déclaration du gouvernement sur ses intentions en matière de pilotage car nos membres trouvent la situation actuelle bien embrouillée. Dans notre lettre du 11 novembre 1968, nous avons avisé votre ministère que notre fédération était entièrement d'accord avec les recommandations de la Commission royale du pilotage mentionnées dans le premier volume publié en juillet 1968, et appuierait toute législation qui les mettrait en vigueur. Nous avons réitéré notre position dans une lettre en date du 3 juin 1970, envoyée à l'Administrateur de la marine en réponse à une lettre en date du 3 février 1970, du sous-ministre adjoint de la marine marchande qui donnait à entendre que le gouvernement avait d'autres projets non définis. Il est essentiel que nos membres, qui représentent virtuellement tous les navires océaniques qui utilisent le pilotage dans les eaux canadiennes, soient mis au courant de la façon dont le gouvernement envisage l'organisation du pilotage, et soient informés de la date approximative d'entrée en vigueur de la législation prévue, d'autant plus que deux années se sont écoulées depuis la publication du premier rapport de la Commission royale et que toutes les parties intéressées, votre gouvernement inclus, ont été d'avis que ce rapport était assez complet pour permettre la rédaction de la législation nécessaire pour mettre sur pied un plan d'administration adéquat.

Si vous me le permettez, monsieur le président, je voudrais déposer ce télégramme ainsi que les lettres dont il fait mention. Je dois dire qu'une de ces lettres a déjà été déposée aux audiences de 1969, mais il est plus simple de la déposer encore une fois aujourd'hui.

Le président: Le Comité est-il d'accord.

Les honorables Sénateurs: D'accord.

M. Brissett: Je voudrais éclaircir une question. Vous avez noté que le 3 février, nous avons reçu une lettre de l'Administrateur de la marine nous invitant à lui faire part de notre point de vue au sujet de nouveaux projets de réorganisation du pilotage. Dans cette lettre, comme vous pourrez le constater dans le dossier qui sera soumis, il laisse entendre que le gouvernement n'était plus disposé à tenir compte des recommandations de la Commission. Je dois dire que la raison pour laquelle je n'ai pas répondu plus tôt à cette lettre est que cette dernière me parvint à un moment très inopportun, pendant les négociations qui avaient lieu alors entre l'industrie et les pilotes sur les questions tarifaires. Quelques semaines auparavant il y avait eu un arrêt de travail sur le fleuve Saint-Laurent et les pourparlers qui s'ensuivirent, croyez-moi, ont été longs et pénibles. Je savais que nous nous trouvions devant les mêmes difficultés qu'en 1962, quand la Commission royale fut désignée. On demanda à l'industrie de négocier avec les pilotes au sujet des tarifs, ce qu'elle avait déjà refusé en 1962 provoquant alors la grève et d'autres difficultés. Les négociations se terminèrent vers la fin mai, et c'est alors que la Fédération envoya une lettre à l'Administrateur de la marine, affirmant encore une fois qu'elle était d'accord avec les recommandations de la Commission sur le pilotage.

Nous sommes mal placés pour faire des commentaires sur le présent bill en ce qui a trait au délai que le gouvernement tâche d'obtenir. Nous nous rendons compte aussi, naturellement, que le 30 juin approche rapidement, d'autant plus qu'aucune mesure n'a été présentée jusqu'ici et que le Parlement s'ajournera probablement dans deux semaines. Nous ne pouvons vraiment pas accepter un autre délai jusqu'au 30 juin 1971. Je pense que ce Comité, et naturellement l'industrie, trouveraient avantage à savoir ce que le gouvernement compte faire.

J'aimerais attirer l'attention du Comité sur le fait que, en Chambre, en 1969, le ministre des Transports de l'époque répondit à une question du chef de l'opposition:

Le gouvernement n'a pas encore décidé s'il devait donner suite à la recommandation 39 du rapport de la Commission royale sur le pilotage.

Il est à prévoir qu'un nouveau texte législatif qui remplacera les dispositions actuelles de la Partie IV de la Loi sur la marine marchande du Canada sera présenté à la fin de 1969 ou au début de 1970.

Je rappelle ici qu'en juillet 1968, lorsque le premier volume du rapport de la Commission fut publié, le premier ministre lui-même affirmait que les démarches nécessaires seraient immédiatement entreprises afin de mettre ces recommandations en vigueur. Presque deux années se sont écoulées depuis, et—je parle au nom de l'industrie—nous ne savons pas encore ce que le gouvernement a l'intention de faire. Ceci termine mes remarques, monsieur le président. Je répondrai avec plaisir aux questions, s'il y en a.

Le président: D'habitude, nous entendons les exposés d'abord, et posons les questions ensuite.

Le sénateur Smith: Pour la bonne règle, je pense que la coutume veut que, lorsqu'un témoin a fait une déclaration qui entre en conflit avec les opinions du gouvernement, un représentant des services publics ou du gouvernement fasse des commentaires, et ensuite, naturellement, que ces deux témoins soient interrogés sur ce qu'ils ont dit. Toutefois, je pense que pour ne pas s'écarter du sujet dans le cas présent, il serait préférable de poser maintenant des questions à M. Brisset et d'obtenir les réponses tout de suite. Je n'insiste pas là-dessus; je suggère tout simplement.

Le président: Je m'incline devant votre excellent jugement.

Le sénateur Flynn: Monsieur le président, je me souviens du témoignage de M. Brisset devant ce Comité il y a deux ans quand nous avons décrété de maintenir cette loi jusqu'au 30 juin, et discuté du problème concernant la validité de certains arrêtés ministériels. Le ministère nous avait alors assuré qu'une loi serait introduite avant cette date du 30 juin. Il est donc probable que les fonctionnaires du ministère pourraient nous renseigner à ce sujet.

Monsieur Brisset, envisagez-vous une autre solution étant donné qu'aucun projet de loi n'est préparé et qu'il ne nous reste plus que trois semaines comme vous l'avez signalé? Y a-t-il autre chose qui puisse être fait maintenant et, si oui, quels en seraient les inconvénients particuliers?

M. Brisset: Ne sachant pas quelle sera l'attitude du gouvernement, nous prévoyons cette année des inconvénients particuliers dans le domaine de la circulation maritime. Ceci fait que les négociations sont extrêmement difficiles. Elles l'ont été cette année comme je l'ai expliqué déjà, et il y a même eu un arrêt de travail pendant quelques jours. Je suppose qu'il y en aura un autre l'an prochain.

Le sénateur Flynn: Quand l'an prochain?

M. Brisset: Habituellement, ils ont lieu avant l'ouverture de la saison de navigation.

Le sénateur Langlois: Tôt dans l'année?

M. Brisset: Oui. En janvier ou février.

Le sénateur Flynn: En ce moment, il semble impossible d'obtenir une déclaration du ministre en ce qui concerne ses intentions étant donné qu'il s'agit d'une ligne de conduite. Néanmoins, que proposez-vous? Proposez-vous que la date soit reportée au 31 décembre au lieu du 30 juin?

M. Brisset: Je m'en remets au Comité. Si cela pouvait accélérer les choses, il est certain que je proposerais respectueusement la date du 31 décembre.

Le sénateur Robichaud: J'ai une question supplémentaire à poser, Monsieur le Président. Si je comprends bien, Monsieur Brisset, vous ne vous inquiétez pas pour ce bill en particulier, mais bien pour les amendements de la Loi sur la marine marchande du Canada en général, en ce qui concerne le pilotage.

M. Brisset: Nous aimerions savoir ce que l'avenir nous réserve à ce sujet, surtout après deux ans d'attente.

Le sénateur Robichaud: Je comprends fort bien que vous soyez inquiet, mais je pense que vous êtes conscient que les réponses que vous cherchez aujourd'hui sont en réalité du ressort du gouvernement.

Le sénateur Flynn: Après avoir entendu les témoins, nous pourrions probablement rappeler M. Fortier et lui demander s'il est possible de soumettre un projet de loi avant le 31 décembre 1970.

Le sénateur Langlois: M. Brisset, tout à l'heure vous avez déposé certains documents dans lesquels vous faites apparemment allusion à une nouvelle proposition faite à la Fédération des armateurs par le gouvernement. Avez-vous déposé aussi cette nouvelle proposition en même temps que vos lettres?

M. Brisset: Oui. Elle est incluse dans les documents qui accompagnent le télégramme que j'ai lu au Comité.

Le sénateur Langlois: Après avoir écouté votre exposé ce matin ai-je raison de déduire que vous n'êtes pas favorable à cette nouvelle proposition?

M. Brisset: Oui.

Le sénateur Langlois: Ai-je également raison d'interpréter votre exposé comme étant favorable à ce bill mais que le délai vous semble trop long et qu'il ne devrait pas excéder quatre ou cinq mois?

M. Brisset: Il n'est peut-être pas très exact de dire que je suis favorable à ce bill. Je me rends compte que nous n'avons pas le choix, que cela nous plaise ou non, et que la question se résume maintenant à la durée du délai supplémentaire. S'il était possible d'accélérer les procédures législatives du gouvernement afin d'obtenir une loi avant un an, nous en serions enchantés.

Le sénateur Langlois: Je ne veux pas savoir si vous aimez ce bill, ou si vous l'approuvez ou non. Il m'intéresse de savoir si vous croyez que ce bill est nécessaire, non pas probablement dans sa présentation actuelle mais d'une façon quelconque.

M. Brisset: Je suis d'accord.

Le sénateur Robichaud: Il me semble, monsieur le président, que le moment est venu d'entendre les représentants du ministère.

Le sénateur Flynn: Je me demande si les autres organismes qui ont des représentants ici sont du même avis. Avant d'entendre M. Fortier, il est peut-être préférable de connaître les autres points de vue.

Le sénateur Langlois: Cela éviterait les répétitions.

Le sénateur Flynn: Cela donnerait aussi à M. Fortier l'occasion de riposter.

Le président: Je suis heureux de vous présenter M. J. J. Burke qui représente la Chamber of Shipping of British Columbia.

M. J. J. Burke, Chamber of Shipping of British Columbia: Monsieur le Président et honorables sénateurs, je représente la Chambre des armateurs du Canada. Une de nos parties constituantes, la *Chamber of Shipping of British Columbia* m'a demandé d'assister à ce Comité tout simplement pour endosser le point de vue si bien présenté par M. Brisset de la Fédération des armateurs du Canada. Je n'ai rien à ajouter aux commentaires de M. Brisset.

Le président: Merci beaucoup, M. Burke. Y a-t-il des questions? Je vous présente maintenant le capitaine P. R. Hurcomb de la Dominion Marine Association.

Le capitaine P. R. Hurcomb, Dominion Marine Association: Monsieur le président et honorables sénateurs, je suis directeur général de la Dominion Marine Association qui représente la marine marchande intérieure—soit les navires possédant une autorisation officielle leur permettant de circuler sur les Grands Lacs et le fleuve Saint-Laurent. Je vais essayer d'être très bref.

Je suis entièrement d'accord avec M. Brisset, cependant je désire souligner un aspect particulier qui ne concerne peut-être que notre seule industrie. Dans le premier volume du rapport de cette Commission royale, publié en 1968, le bureau du Premier ministre a publié la déclaration suivante:

... un petit groupe dirigé par le ministère des Transports sera fermé et aura la responsabilité d'un premier examen du rapport pour accélérer la mise en vigueur des recommandations. Le gouvernement se propose d'agir avec célérité dans la préparation du projet de loi nécessaire... La plupart des recommandations de la Commission semblent acceptables en termes généraux.

Monsieur le président et messieurs, il y a deux ans de cela; peu de temps après, le ministère demanda à l'ensemble de l'industrie de souscrire à tout projet de loi qui aurait pour but de corriger les erreurs juridiques dont M. Brisset nous a entretenus. Ceci demandait des sacrifices, particulièrement à nous puisque l'un des points qu'on prétendait illégal touchait notre domaine de très près, et nous aurions fort bien pu tirer profit de cette illégalité. Par conséquent, nous avons consenti aux restrictions proposées par le ministère il y a deux ans, à condition que la nouvelle loi, une loi positive, soit présentée avant le 31 mars 1969, au plus tard. Apparemment, ceci ne fut pas accepté par le ministère car il présenta le premier bill S-23 l'an dernier. Ce bill stipulait la date limite du 31 décembre 1969 ou toute autre date fixée par proclamation et dans les douze mois suivant le 31 décembre 1969. Nous avons protesté contre ce délai supplémentaire, mais en vain comme vous le savez. La date fut donc fixée au 31 décembre 1969.

Nous avons alors manifesté la crainte que ce délai incite le ministère à prendre son temps, à réduire ses efforts, et enlève la qualité d'urgence à la préparation d'une nouvelle législation. Malheureusement, cette crainte ou cette appréhension que j'exprimais devant cette

auguste assemblée il y a plus d'un an, s'est avérée bien fondée.

Au début de 1970—je ne me souviens pas de la date exacte—le ministère des transports obtint une proclamation dans la *Gazette du Canada* prolongeant le délai jusqu'au 30 juin 1970, date à laquelle nous sommes presque arrivés. Le ministère revient devant vous, honorables sénateurs, vous demandant une autre année de délai. A notre avis, ceci est tout à fait absurde. Il semble que rien n'a été fait dans les deux années qui se sont écoulées depuis l'accord de principe. Rien d'utile n'a été fait et l'on vous demande aujourd'hui une autre année. Je suppose que si l'on obtient ce nouveau délai, nous aurons une autre période durant laquelle le ministère pourra se détendre et s'occuper d'autres choses. Selon nous, ce n'est pas souhaitable.

Honorables sénateurs, cette législation n'est pas compliquée. Il s'agit ici de l'administration de 500 pilotes. En vérité, c'est une occupation importante, mais elle n'est ni complexe, ni difficile.

Finalement, je désire m'opposer—je suis certain que ce n'est pas une bonne chose à faire, mais je dois la faire—au discours de l'honorable sénateur qui a proposé la seconde lecture du bill C-23. Je sais qu'il a obtenu ses renseignements du ministère, mais ces renseignements semblent insinuer que ce nouveau délai est rendu nécessaire par notre retard, et celui de nos pilotes, à répondre à la nouvelle proposition du ministère. M. le président et honorables sénateurs, on ne pourrait être plus loin de la vérité.

Jusqu'au mois de février 1970, alors qu'on nous fit cette nouvelle proposition, nous avons été virtuellement sans nouvelle pendant un an et demi de ce que le ministère faisait ou avait fait. En février, le sous-ministre adjoint de l'époque nous présenta, comme coup de sonde, ce qui, autant que nous le sachions, était son point de vue personnel, et nous demanda ce que nous en pensions. Nous le lui avons dit depuis mais je vous assure que ceci n'a pas eu d'influence sur le long retard.

J'ai déjà trop parlé, monsieur le président et honorables sénateurs, mais nous nous opposons énergiquement à cette inertie. Nous sommes déterminés à prendre toutes les mesures possibles afin d'accélérer les choses; nous demandons très respectueusement à cette honorable assemblée de recommander un amendement qui stipulerait que la date limite et finale sera le 31 décembre 1970. Je crois que nous sommes très raisonnables et que nous faisons tout ce qu'ils peuvent raisonnablement attendre de nous ou nous demander.

Le sénateur Flynn: Est-ce que le témoin pourrait être plus clair quant aux problèmes financiers que ceci entraîne? Voulez-vous nous dire les avantages que vous pouvez tirer de votre refus de continuer à accepter la validité de ces arrêtés ministériels jusqu'à une date ultérieure, en ce qui concerne le pilotage? Pourriez-vous être plus explicite à ce sujet?

Le capitaine Hurcomb: Je vais l'être, monsieur. Les maîtres de la marine marchande intérieure qui ne circule presque exclusivement que dans les eaux des Grands lacs et du fleuve Saint-Laurent, jusqu'au Golfe, sont naturellement très au courant des conditions locales. Par conséquent, le besoin de pilotes, tout particulièrement en aval de la ville de Québec, n'est pas tellement urgent. Nous n'en avons pas besoin. Nous sommes satisfaits de cette situation. Cependant, selon l'article de la loi, nous sommes obligés de payer pour un pilote même si nous n'en employons pas. Cet article de loi dont je parle en est un que monsieur le juge Bernier qualifie d'illégal dans son rapport. Vraiment, messieurs, si j'avais le temps de vous ennuyer avec les implications juridiques, je suis porté à croire que les membres de ce Comité qui sont avocats partageraient le même avis.

Donc, si ce n'était cette législation temporaire, nous aurions pu, depuis la saison dernière et cette saison, dire: «Nous regrettons, mais nous ne payerons pas pour un pilote que nous n'employons pas.» Nos mains sont liées par cette législation qui ne devait être que temporaire.

Le sénateur Flynn: Voulez-vous dire que la nouvelle législation pourrait corriger cette situation; qu'il vous serait possible de ne pas employer de pilotes ou, du moins, ne pas payer les frais de pilotage dans cette région dont vous avez parlé?

Le capitaine Hurcomb: Nous espérons et nous croyons qu'il en sera ainsi.

Le sénateur Flynn: Est-ce une recommandation de la Commission royale?

Le capitaine Hurcomb: La Commission royale a recommandé une méthode pour atteindre notre objectif, mais il y en a d'autres. La Commission a suggéré que l'on remette aux maîtres et aux officiers de nos navires des autorisations officielles qui les libéreraient de l'obligation d'employer des pilotes sur leurs navires.

Le sénateur Flynn: Je me demandais si cet article de loi que nous avons passé sous forme de bill vous empêchait de remédier légalement à cet état de choses, selon les circonstances et selon le rapport de la Commission royale. Je croyais que la Commission ne faisait qu'affirmer que ces arrêtés ministériels étaient illégaux, sans préjudice à toute réclamation individuelle, ou...

Le capitaine Hurcomb: Je vois exactement ce que vous voulez dire, monsieur, et c'est un point très intéressant; mais je pense qu'après une étude sérieuse de la loi, nous avons constaté qu'effectivement nos mains étaient liées. Les dispositions dont vous parlez ne font que protéger ceux qui avaient déjà fait valoir leurs droits.

Le sénateur Flynn: C'est vrai, ceux qui avaient déjà fait valoir leurs droits avant que la loi entre en vigueur.

Le capitaine Hurcomb: C'est exactement cela. Naturellement, sur les Grands lacs nous avons des exemptions de pilotage prévues par la loi. En fait, nous croyons que ces exemptions devraient aussi s'appliquer au fleuve Saint-Laurent. J'espère que ceci répond à votre question.

Le sénateur Langlois: Et les tarifs de pilotage sont aussi prévus par la loi.

Le capitaine Hurcomb: Sur les Grands lacs?

Le sénateur Langlois: Oui.

Le capitaine Hurcomb: Non, il n'y a pas de frais de pilotage dans les Grands lacs pour les navires américains ou canadiens.

Le sénateur Flynn: Mais n'avez-vous pas de modifications à proposer qui régleraient votre problème particulier en attendant?

Le capitaine Hurcomb: La situation est difficile. Nous avons été d'accord avec M. Baldwin, alors sous-ministre des Transports, quand il nous a demandé, et je ne veux pas exagérer, de nous contenir, dans l'intérêt de tout le système. Je dis ceci afin de mettre à jour ce qui virtuellement—que l'on me pardonne cette expression—pourrait être une dangereuse boîte de vers. Si nous laissons un ver s'échapper, nous aurons le chaos. Ainsi, nous avons accepté les premières dispositions de cette loi. Nous nous opposons tout simplement à ce que cela traîne en longueur.

Le sénateur Flynn: Je me souviens maintenant de ce que vous nous avez dit la dernière fois, mais vous avez dit aujourd'hui que vous n'êtes plus tenu par votre promesse de laisser les choses telles qu'elles sont pour un temps. Si vous étiez logique, vous tâcheriez d'obtenir un

amendement qui vous permettrait de prendre une position qui vous semblerait équitable. Au moins depuis la date du 30 juin jusqu'au moment où la nouvelle loi sera présentée et adoptée.

Le capitaine Hurcomb: Vous avez parfaitement raison, monsieur; en effet, nous n'avons aucune obligation morale, naturellement, mais des déclarations faites par le ministre devant la Chambre, semblables à ce que M. Brisset nous a lu, nous donnaient à croire que nous étions sur le point d'obtenir cette nouvelle législation positive d'ici un mois ou deux. On nous a conduits le long de ce sentier fleuri, et nous avons cru accélérer la procédure en évitant toute remarque sur un bill privé qui en somme devait pourvoir à nos propres besoins et à nos réclamations.

Le sénateur Flynn: Mais, en pratique, vous êtes disposé à attendre jusqu'au 31 décembre 1970?

Le capitaine Hurcomb: Nous n'avons pas le choix.

Le sénateur Flynn: Est-ce ce que vous entendez faire, ou avez-vous l'intention de vous prévaloir de l'irrégularité de certains arrêtés ministériels?

Le capitaine Hurcomb: Monsieur, un tiers de la saison est déjà passé. Comme vous le savez, la saison de navigation intérieure dure approximativement huit mois et se termine d'habitude autour du premier décembre. Nous avons dû nous soumettre aux circonstances jusqu'ici, et nous sommes prêts à continuer pendant trois ou quatre mois afin de sauvegarder la stabilité générale de l'industrie. Ceci peut sembler hypocrite et arrogant, mais c'est ce que nous voulons faire. Cependant, il nous semble que c'est assez et que cette série de retard est excessive.

Le sénateur Flynn: Voulez-vous dire que le délai ne devrait pas se prolonger au-delà du 31 décembre 1970, pour les raisons particulières que vous nous avez données?

Le capitaine Hurcomb: C'est exact, monsieur.

Le sénateur Pettit: Capitaine, comme j'ai proposé la motion sur la deuxième lecture du bill, j'aimerais vous poser une question. En février, si je comprends bien, le ministère a sollicité vos commentaires, ou ceux de votre association. Quand avez-vous répondu?

Le capitaine Hurcomb: Personnellement, j'ai eu plusieurs conversations avec M. Gordon Stead, sous-ministre adjoint de l'époque, durant lesquelles j'ai donné notre point de vue. Mais il y a seulement une semaine que nous

avons répondu officiellement. Je ne suis pas certain de la date exacte.

Le sénateur Robichaud: La poste est très lente en ce moment.

Le capitaine Hurcomb: Nous avons répondu le 3 juin, la semaine dernière. Cependant, monsieur—et je m'excuse pour ce qu'il m'a fallu dire...

Le sénateur Potten: Il n'est pas nécessaire de vous excuser.

Le capitaine Hurcomb: ... mais je sais que les renseignements que vous avez fournis venaient d'ailleurs. J'ignorais si la proposition de M. Stead venait de lui-même ou s'il avait l'approbation du gouvernement. Naturellement, il n'a pu nous le dire. C'était tout simplement une autre petite question d'intérêt secondaire qui fut amenée 18 mois après l'énoncé des principes.

Le sénateur Potten: Mais si vous aviez répondu plus rapidement et officiellement, ne seriez-vous pas en meilleure position? Vous dites que le ministère perd du temps. Peut-être pourrait-on dire qu'il en est ainsi parce que vous ne lui avez pas donné les renseignements qu'il réclamait.

Le capitaine Hurcomb: Le ministère se sert d'un prétexte très intéressant. On pourrait dire qu'il a perdu du temps pendant 18 mois, et nous pendant un mois ou deux.

Le sénateur Smith: Pendant quatre mois. Soyons précis.

Le capitaine Hurcomb: Monsieur le président, nous avons eu des pourparlers avec M. Stead. Nous savions qu'il était lui-même en pourparlers avec d'autres et que ces pourparlers continuaient. Le fait que nous n'ayons pas répondu en mars ou avril comme nous aurions peut-être dû le faire, ne constitue pas, je pense, l'essence du problème.

Le sénateur Langlois: Capitaine Hurcomb, M. Brisset nous a dit ce matin que la Fédération des armateurs était favorable aux recommandations de la commission royale. Dois-je comprendre que vos quatre mois d'hésitation avant de répondre aux nouvelles propositions du ministère indiquent que vous n'êtes pas du même avis que la Fédération des armateurs du Canada?

Le capitaine Hurcomb: En novembre 1968, quelques mois après la parution du rapport de la commission royale, nous avons manifesté notre accord avec les principes énoncés dans le premier volume.

Le sénateur Langlois: Avez-vous changé d'avis depuis?

Le capitaine Hurcomb: Tout ce que nous voulons, c'est être exemptés du pilotage. Ce qui arrivera ensuite ne nous concerne plus. Si nous réussissons à obtenir les exemptions que nous réclamons actuellement, la nature elle-même de l'organisation n'est plus notre affaire. Cependant, nous serions toujours favorables aux principes généraux énoncés par la Commission. Les propositions de M. Stead provenaient d'une idée toute neuve. Il disait que le gouvernement devrait se désintéresser complètement du pilotage. Dites-moi si je me trompe, mais je ne pense pas que la commission sur le pilotage ait examiné cet aspect.

Le sénateur Langlois: Cette suggestion a été faite par la commission.

Le capitaine Hurcomb: Dans son rapport. C'est une toute nouvelle conception. Nous nous sommes dit, «Pardi! Qu'est-ce que c'est? Le gouvernement, ou peut-être bien M. Stead, a changé de point de vue et a décidé d'ignorer le rapport.»

Le sénateur Langlois: Vous avez déclaré ce matin que la nouvelle législation pourrait être très simple, et dans votre intérêt, vous la ramenez à une simple question d'argent. Ne tenez-vous pas compte de la sécurité de la navigation et du transport des cargaisons?

Le capitaine Hurcomb: Oui, j'en tiens compte.

Le sénateur Langlois: Cela est plus important que l'argent.

Le capitaine Hurcomb: En effet. Mon point de vue est que ce n'est pas si compliqué qu'il faille deux années pour élaborer la loi nécessaire.

Le sénateur Langlois: Vous ne voulez tout de même pas une situation dangereuse dans les Grands lacs.

Le capitaine Hurcomb: La sécurité dans les Grands lacs est reconnue comme étant peut-être la meilleure au monde.

Le sénateur Langlois: Vous employez des pilotes.

Le capitaine Hurcomb: Nous n'employons pas de pilotes.

Le sénateur Langlois: Vous le faites sur le fleuve Saint-Laurent.

Le capitaine Hurcomb: Je ne tiens pas à soutenir une controverse, monsieur. Mais laissez-moi attirer votre attention sur le fait que lorsque nous avons eu quatre ou cinq désastres dans les eaux du Saint-Laurent il y a quelques années, les navires avaient tous, dans chaque cas, des pilotes à bord.

Le sénateur Langlois: Les pilotes n'étaient pas toujours familiers avec les conditions de navigation locales tandis que les équipages l'étaient.

Le capitaine Hurcomb: Je ne veux pas soutenir de controverse avec vous.

Le sénateur Langlois: Je veux seulement les faits.

Le sénateur Flynn: En réalité, le problème est que l'on ne vous oblige pas aujourd'hui à prendre un pilote, mais l'on vous oblige à payer pour un pilote. En ce qui concerne la sécurité, si vous n'êtes pas obligés d'employer de pilotes, le problème n'est pas exactement tel que vous le présentez.

Le sénateur Langlois: C'est une question de sécurité.

Le capitaine Hurcomb: Autrement dit, monsieur le président, c'est exactement cela. La loi admet que nous n'avons pas besoin de pilotes, mais dit que nous devons quand même payer notre tribut monétaire. C'est en somme ce que la loi veut.

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

Le capitaine Hurcomb: Merci.

Le président: Nous allons entendre maintenant M. Alain Lortie, avocat-conseil de la Fédération des pilotes du Saint-Laurent.

[Texte]

M. Alain Lortie, conseiller juridique de la Fédération des Pilotes du Saint-Laurent: Monsieur le président, honorables sénateurs, mon nom est Alain Lortie, je suis avocat et je représente la Fédération des pilotes du Saint-Laurent qui elle-même représente 350 pilotes depuis les Escoumins jusqu'à la tête des Grands Lacs. J'ai avec moi ici, le président de la Fédération, M. Paul Bailly, ainsi que plusieurs pilotes de toutes ces corporations. La Fédération est une fédération de six corporations de pilotes dans chacune des circonscriptions de pilotage le long du fleuve Saint-Laurent et dans les Grands Lacs.

Sans entreprendre un long historique de l'administration des services du pilotage au cours des dix dernières années, il faut quand même rappeler que la Fédération a coopéré avec la Commission royale d'enquête sur le pilotage en 1963, et lui a soumis en 1963 un mémoire documenté contenant des propositions précises en vue d'une nouvelle loi sur le pilotage. En juillet 1968, lors de la parution du premier volume du rapport de la Commission, qui faisait état,—comme vous l'avez entendu de nombreuses fois ce matin,—de nombreuses

illégalités dans l'administration du pilotage, la Fédération a convenu avec les autres parties concernées qu'il faudrait assurer le maintien du *statu quo* en matière de pilotage jusqu'à l'adoption d'une nouvelle loi. La Fédération a, en conséquence de cette attitude, appuyé le premier bill S-23. Je rappelle ces faits parce que, pour la Fédération, les pilotes n'ont pas comparu en 1969 devant votre honorable comité. Il a été aussi convenu que le ministère étudierait sans délai les recommandations de la Commission et consulterait aussi les parties dans le but de présenter au Parlement une loi sur le pilotage avec le plus de diligence possible dans les circonstances. Il faut dire que le ministère des Transports a en effet constitué un comité, et que ce comité a rencontré les corporations de pilotes à l'automne 1968. La Fédération a remis ses commentaires par écrit, d'abord de façon préliminaire en novembre 1968, et de façon plus définitive en avril 1969. Cependant, comme l'ont fait remarquer ceux qui m'ont précédé ce matin, ce n'est qu'au début de février 1970, soit 18 mois après la parution du rapport, que le ministère a fait connaître aux intéressés, pour la première fois, ses réactions aux recommandations de la Commission royale. De l'aveu même du ministère,—les documents qui ont été déposés devant vous le démontrent bien,—les propositions du ministère, ces nouvelles propositions ne semblent pas avoir été envisagées par la Commission royale, ni même par aucune des parties concernées. Malgré tout, et après avoir pris la peine de consulter chacun de ses membres, le 13 mai, la Fédération a fait connaître au ministère ses réactions à ces nouvelles propositions, ce qui veut dire dans un délai d'à peu près trois mois. Je dois préciser ici que les négociations ont aussi,—les négociations en vue de la revision des tarifs,—occupé les pilotes comme la Shipping Federation et la Dominion Marine Association.

Par ailleurs, je tiens à préciser qu'il n'y a pas eu d'arrêt de travail de la part des pilotes au cours du mois de janvier 1970. Les pilotes de Québec à Montréal ne faisaient qu'assister à leur assemblée annuelle, une assemblée annuelle qui se tient à cette même époque depuis de nombreuses années, et étant donné la situation, le doute grave dans lequel se trouvaient les pilotes, il ne fallait pas se surprendre que la majorité d'entre eux aient jugé à propos d'assister à cette assemblée-là pour savoir ce qui se passait.

Sénateur Flynn: Une véritable journée d'étude.

Me Lortie: C'était une assemblée générale annuelle.

Sénateur Langlois: Pas une journée de prière!

Me Lortie: Non, et c'est à tort, je pense, que les journaux ont parlé de prière.

Donc, si après 12 ans, la préparation d'une nouvelle loi sur le pilotage ne semble pas avoir progressé davantage, ce n'est sûrement pas parce que les pilotes ont retardé le travail. Vous conviendrez avec moi que, dans les circonstances, les pilotes ont fait diligence. Nous tenons à dissiper toute impression contraire qui aurait pu être créée auprès de vous.

Aujourd'hui, nous sommes devant une situation de fait à laquelle personne ne peut malheureusement changer grand-chose. Pour des raisons d'ordre juridique, il semble impossible maintenant de prolonger au-delà du 30 juin 1970 la mesure législative légalisant le *statu quo*. Nous sommes aussi forcés de convenir qu'une nouvelle loi sur le pilotage ne pourra pas être adoptée dans le délai qui reste et qu'il faut, pour éviter de plonger le pilotage dans l'anarchie, garantir, à nouveau, par une loi temporaire, la validité d'un grand nombre de règlements et de décrets en conseil qui sont essentiels au bon fonctionnement des services de pilotage. Pour ces raisons, monsieur le président, messieurs les sénateurs, la Fédération des pilotes ne peut qu'appuyer le présent bill S-23.

Sénateur Flynn: Vous n'avez pas d'objection à la date du 31 décembre qui a été suggérée?

Me Lortie: La date du 31 décembre nous apparaît comme une date heureuse dans ce sens, je pense, qu'il est possible dans ce délai pour le gouvernement de déposer devant le Parlement une loi, et étudier cette loi-là. Je tiens cependant à préciser ici qu'il est essentiel de façon continue d'avoir une situation qui est claire juridiquement.

Sénateur Flynn: Vous êtes d'accord avec tout le monde que le plus tôt possible qu'on introduira la législation, que l'on fera adopter la législation requise, régulariser la situation le mieux, ce sera meilleur pour tous ceux qui sont intéressés dans ça?

Me Lortie: C'est ça.

Par ailleurs, monsieur le président, et au risque peut-être de sortir du cadre de l'étude du bill, je tiens quand même à vous dire ici que les pilotes ne peuvent pas s'empêcher de réfléchir tout haut et de se demander ce qu'il advient de cette loi sur le pilotage. La Commission royale a fait état de lacunes graves dans l'administration des services de pilotage par le ministère des Transports en ce qui a trait à la réglementation en vigueur. La Commission royale a fait des recommandations précises pour remédier aux malaises dont se sont plaints, non seulement les pilotes, mais aussi les armateurs et les agents maritimes.

Sans accepter toutes les recommandations de la Commission royale, les pilotes estiment que ces recommandations fournissent une base valable de discussion. D'autres parties concernées, comme la Shipping Federation, la Dominion Marine Association, ont fait des commentaires dans le même sens. Or, plus de 18 mois après la parution du premier volume, alors que le ministère a fait connaître pour la première fois ses réactions au rapport, ceux-ci veulent mettre de côté l'essentiel des recommandations de la Commission. On peut se demander si l'exposé du ministère, en date du 3 février 1970, reflète les conclusions du comité d'étude constitué par le ministère lui-même. Si oui, pourquoi ce rejet total, ou quasi total, pour ne pas dire cette ignorance, des recommandations de la Commission? Si ce n'est pas le cas, quelles étaient les conclusions du comité d'étude du ministère, et qu'est-il arrivé de ce comité d'étude? Les pilotes se demandent ce qu'ils doivent penser devant cette situation. Mais, peut-on les blâmer de se demander à l'heure actuelle quelles sont les intentions du ministère, et dans quelle optique on prépare la nouvelle législation? Monsieur le président, les pilotes craignent de se retrouver, encore une fois, devant les mêmes lacunes administratives, les mêmes problèmes qui sont à l'origine des malaises profonds qui ont amené le gouvernement à créer cette Commission royale en 1962.

La situation que nous avons décrite a ses racines dans le passé. La réorganisation du ministère qui est en cours dirigé par un nouveau ministre, un nouveau sous-ministre, un nouvel administrateur des transports maritimes, nous permet d'espérer qu'on va rompre avec un passé peu glorieux.

Nous souhaitons donc fortement que le ministère des Transports, par la voix de ses représentants autorisés, puisse répondre aujourd'hui aux questions que les pilotes posent tout haut devant vous. Nous souhaitons aussi que le ministère saura répondre très bientôt aux questions que ces propositions du 3 février 1970 ont suscitées chez les pilotes. Et, à cet effet, j'aimerais avec votre permission, monsieur le président, messieurs les sénateurs, déposer la réponse de la Fédération des pilotes à l'exposé du ministère. J'ai une copie de ce document ici.

Sénateur Flynn: A quelle date, ça?

Me Lortie: C'est daté d'avril 1970, c'a été préparé au cours d'avril 1970, les consultations ont eu lieu à ce moment-là, mais ce n'est que le 13 mai qu'il a été remis au ministère. Ça complète l'exposé que je comptais faire, et je vous remercie au nom des pilotes qui m'accompagnent de nous avoir permis d'exposer notre

point de vue. Je répondrai volontiers, évidemment, à toutes les questions que l'on pourrait avoir.

Sénateur Langlois: Je comprends, monsieur Lortie, que vous êtes accompagné de tout votre exécutif ici, aujourd'hui?

Me Lortie: Je pense que c'est exact. Je pense que seuls les pilotes des Grands lacs sont absents, mais toutes les circonscriptions sont représentées ici.
[Traduction]

Le président: Vous faites partie de la fédération qui a envoyé le télégramme hier?

M. Lortie: Oui.

Le président: J'ai ici: *Federation of the Pilots of St. Laurent. Est-ce St. Lawrence?*

M. Lortie: *St. Lawrence*, oui.

Le président: Le bureau des traductions doit avoir eu une faiblesse ici. Vous nous avez envoyé un télégramme en français?

M. Lortie: Oui, pour demander le privilège de comparaître devant ce Comité.

Le président: Y a-t-il des questions?

Merci beaucoup monsieur Lortie.

Maintenant nous allons entendre M. Raynold Langlois du Comité national des pilotes de la Gilda de la marine marchande du Canada.

M. Raynold Langlois, Comité national des pilotes de la Gilda de la marine marchande du Canada: M. le Président, honorables sénateurs, je représente l'Association nationale des pilotes de la marine marchande du Canada, qui est le nouveau nom de l'association que vous venez de mentionner. Cette association représente tous les pilotes de la marine marchande du Canada. L'association, pour en arriver à ses fins, a témoigné devant la Commission royale sur le pilotage, et a assisté à ses séances à travers le Canada. Aujourd'hui, je suis le porte-parole de l'association avec instruction de faire valoir notre point de vue sur le bill S-23.

On m'a demandé d'insister sur l'importance de ce bill. Celle-ci n'est pas évidente. De prime abord, le bill semble avoir peu d'importance, et sa brièveté pourrait assurément donner cette impression. Cependant, pour comprendre l'importance de ce bill, il faut se référer à la loi originale—Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada, 1968-1969, Statuts du Canada, chapitre 53. Comme on l'a dit plus tôt, l'article 7 de ce que j'appelle la loi originale a été adopté pour remédier à certaines illégalités dans le système de pilotage que révèle la Partie I du rapport de la Commission royale

sur le pilotage publié en juillet 1968. Il est à noter que ces illégalités ont été découvertes par la Commission quand elle examina la gestion du pilotage par le ministère des Transports depuis des années. La commission a été très sévère dans sa critique envers le ministère des Transports et il faut dire que cette critique était amplement justifiée par l'importance de l'illégalité des règlements et articles de loi que la commission a révélée dans son rapport.

Aussitôt que la Partie I du rapport fut publiée, le ministère des Transports se hâta de convoquer une assemblée des pilotes et des organisations de marine marchande afin d'examiner les problèmes engendrés par ces illégalités. Le ministère des Transports craignait que des «opportunistes» venant de l'industrie ou sortant des rangs des pilotes, ne mettent en danger tout le système de pilotage en profitant de ces illégalités. Une réunion eut lieu le 31 juillet 1968, et fut suivie par une autre réunion le 7 août 1968. Le peu d'intervalle entre ces deux assemblées est un indice de la bousculade qui se produisit. Le bill S-23, l'original, est en grande partie le résultat de ces réunions. Il est évident qu'à l'époque, même si les parties décidèrent de remédier temporairement à ces illégalités, elles ne furent pas sans signaler avec emphase, au gouvernement, la nécessité urgente de formuler une nouvelle loi sur le pilotage pour éliminer les problèmes qui avaient en premier lieu nécessité la formation de cette commission royale.

M. le Président et honorables sénateurs, notre association, comme celles qui ont témoigné devant vous ce matin, ne peut que reconnaître la nécessité de proroger le délai jusqu'à ce qu'une nouvelle loi soit présentée. Cependant, en agissant ainsi, nous ne voulons pas avoir l'air d'encourager l'incurie du ministère des Transports qui a été incapable jusqu'ici de donner suite aux recommandations faites par la Commission royale sur le pilotage.

Il ne faut pas oublier que, si le 30 novembre 1962, les problèmes de pilotage étaient ssez importants pour nécessiter la formation d'une commission royale chargée de trouver une solution et de faire rapport; si, d'autre part, la situation était telle que l'on a dû convoquer en juillet 1968 des réunions d'urgence de toutes les parties intéressées dans les illégalités découvertes par cette commission royale; s'il était urgent d'adopter un article de loi aussi exceptionnel que l'article 7 de ce que j'ai appelé la loi originale passée en 1969; et, pour finir, s'il était tellement évident que le système de l'époque soit si inadéquat que toutes les parties recommandèrent énergiquement de procéder à l'élaboration d'un projet de loi dans les douze mois, comment pouvons-nous justifier aujourd'hui les nouveaux délais qui rendent ce bill nécessaire.

M. le Président, on ne saurait blâmer les pilotes de cet état de choses. Ils ont coopéré avec le ministère des Transports afin d'assurer la survie du système actuel pendant la durée du mandat de la commission royale, et ils s'empressent de répondre chaque fois que le ministère sollicite leur point de vue sur les différentes recommandations contenues dans les rapports publiés jusqu'à aujourd'hui. Par ailleurs, au sujet de leur avenir, tout ce qu'ils ont reçu est un semblant de proposition de la part du ministère, en date du 3 février 1970. Nous avons répondu le 13 avril 1970, dans les délais prescrits. Nous disons «semblant de proposition» parce que, comme nous l'avons signalé dans notre réponse, le ministère des Transports ne faisait que souligner son rôle futur dans l'administration du pilotage et négligeait par contre d'énoncer les objectifs à atteindre dans l'élaboration d'une nouvelle législation sur le pilotage. Ce qui veut dire, que après huit années d'enquête par la Commission royale et deux années passées à étudier les rapports soumis jusqu'à maintenant, le ministère qui a toujours été responsable des affaires de pilotage, n'a même pas été capable de faire les propositions qui auraient répondu aux questions élémentaires suivantes:

Quels sont les objectifs visés par l'établissement d'un nouveau système de pilotage?

Que devrait être la définition d'un pilote?

Quels sont les dangers à prévoir quand on parle de sécurité en ce qui concerne les pilotes?

Quels sont les critères qui serviraient à déterminer dans quelles eaux le pilotage est obligatoire?

Quels sont les critères de compétence, d'expérience et de caractère qui gouverneraient l'attribution d'un permis aux nouveaux pilotes?

Quelles devraient être les normes des services fournis par les pilotes à ceux qui les utilisent en tenant compte du volume de la circulation et de l'étendue du district?

Nous avons soulevé plusieurs autres questions en avril 1970, mais nous n'avons pas obtenu de réponses.

Monsieur le président et honorables sénateurs, nous attirons votre attention sur ces faits, aujourd'hui, dans l'espoir que le Parlement se servira de son autorité pour obliger les nouveaux dirigeants du ministère des Transports à tirer parti des sommes énormes et des efforts considérables qui ont été fournis pour déterminer et résoudre les problèmes du sys-

tème de pilotage au Canada. Ces problèmes, nous l'admettons, existaient déjà depuis longtemps avant l'entrée en fonctions de ces nouveaux dirigeants.

Les pilotes ne forment qu'une infime partie de la population canadienne, mais ils sont conscients de l'importance de leurs devoirs. Étant peu nombreux, ils comprennent bien que le reste de la population pourrait croire qu'ils ont déjà pris assez de votre temps. Leur fonction première est de protéger le public canadien contre les résultats néfastes des accidents de la navigation, et des incidents récents dans les eaux canadiennes illustrent bien l'importance de cette fonction.

Tout ce que les pilotes veulent est un traitement juste, et les rapports de la Commission royale sur le pilotage publiés jusqu'à maintenant confirment que, dans le passé, ils n'ont pas toujours été traités équitablement. Cette accumulation de retards les inquiète vivement, et ils se demandent avec énormément de crainte quelles sont les vraies raisons qui provoquent ces délais.

Monsieur le président et honorables sénateurs, nous vous prions de comprendre que, dans le passé, le ministère des Transports a usurpé les pouvoirs du Parlement en décrétant des mesures pour l'administration du pilotage, rendant ainsi nécessaire l'article 7 de la loi originale afin de donner une base légale à des décrets que le Parlement a adoptés. Nous demandons que ceci ne se répète pas et que le ministère secoue son inertie. Si l'article 7 de la loi originale devait cesser d'être en vigueur le 31 décembre 1969, nous en déduirions que le Parlement avait décidé de résoudre les problèmes du pilotage avant cette date.

Nous sommes convaincus qu'il est temps que les nouveaux dirigeants du ministère des Transports annoncent les solutions qu'ils entendent proposer, et qu'ils les proposent.

Merci, monsieur le président et honorables sénateurs, de nous avoir permis de faire valoir notre point de vue.

Le président: Monsieur Langlois, que voulez-vous dire quand vous parlez d'illégalités?

M. Langlois: La Loi sur la marine marchande du Canada autorise l'adoption de règlements administratifs, et certains règlements administratifs de pilotage ne sont pas fondés. En d'autres mots, ils outrepassent les pouvoirs accordés par le Gouverneur en conseil.

Le président: Étant un avocat de l'Ouest canadien, permettez-moi de demander ce que fait un pilote?

M. Langlois: Ce qu'il fait?

Le président: Oui.

M. Langlois: C'est une question très générale.

Le président: Il rejoint sur un bateau-pilote un navire sur lequel il s'embarque et le dirige jusqu'au port. Est-ce bien cela?

M. Langlois: Il informe les officiers de navigation du navire des conditions locales. Autrement dit, c'est un conseiller.

Le président: Il le dirige jusqu'au port et hors du port?

M. Langlois: Plus que ça, monsieur le président. Il le dirige aussi sur les eaux, sur le fleuve Saint-Laurent par exemple, et sur les autres eaux réglementées du Canada. Si vous êtes de l'Ouest canadien, vous n'êtes pas sans savoir que tout le long des côtes de la Colombie-Britannique où nous avons des membres, et où le pilotage est obligatoire, les pilotes de cette région aident les maîtres et les officiers de marine par leur connaissance des conditions locales.

Le président: Combien y en a-t-il au Canada?

M. Langlois: Je dirais 550, approximativement.

Le président: Êtes-vous à court d'hommes?

M. Langlois: Non, pas particulièrement, monsieur.

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

Le sénateur Kinneer: J'ai cru vous entendre dire que les pilotes n'ont pas été bien traités dans le passé. Avez-vous fait cette déclaration?

M. Langlois: J'ai dit, honorable sénateur, que, dans le passé la Commission royale sur le pilotage certainement. . .

Le sénateur Kinneer: Voulez-vous nous citer un exemple? Contrairement à notre président, je suis d'un endroit où l'on peut voir des navires tous les jours.

M. Langlois: Afin de faire valoir toute la portée de ma déclaration, il nous faut retourner en arrière et considérer ce qui se produisait avant la création de la Commission royale d'enquête sur le pilotage. Les rapports entre l'industrie et les pilotes étaient extrêmement tendus, et la présence du ministère des Transports n'améliorait certainement pas cette situation. Nous avons des problèmes à tous les niveaux: conditions de travail, rémunération, engagement de nouveaux pilotes, attribution des permis aux pilotes, les distances à parcourir, et ainsi de suite.

Le sénateur Kinneer: Je connais plusieurs pilotes, et je ne savais pas qu'ils étaient mécontents.

M. Langlois: Ils sont mécontents dans plusieurs régions du pays.

Le sénateur Kinneer: Comment sont-ils traités aujourd'hui?

M. Langlois: Je pense que la Commission royale sur le pilotage—et ceci est mon opinion personnelle—a contribué à atténuer le problème. Elle a provoqué le dialogue entre l'industrie et les pilotes, et tous se sont exprimés ouvertement devant la Commission. Chacun connaît maintenant les problèmes de l'autre. En ce moment, il semble que le plus gros problème vienne toujours de l'intermédiaire, en l'occurrence le ministère des Transports. Par exemple, disons que nous avons des négociations au sujet des tarifs. Combien ça coûtera-t-il? L'industrie et les pilotes, les principaux intéressés, en viennent à une entente. Il faut alors trois ou quatre mois avant que cette entente soit entérinée par la loi. Entre-temps, les pilotes ne reçoivent pas les augmentations de salaire consenties par l'industrie. Ceci n'améliore certainement pas la situation et c'est pourquoi les pilotes pensent qu'en plusieurs occasions ils n'ont pas reçu un traitement équitable.

Le président: En d'autres termes, si l'industrie s'engage à vous fournir certaines conditions de travail, à vous donner un nouveau salaire ou une nouvelle rémunération, ceci doit être approuvé par le ministère et ratifié par des règlements?

M. Langlois: Oui, monsieur. C'est cela. C'est une des anomalies signalées par la Commission royale. La Commission royale a déclaré que la Loi sur la marine marchande du Canada, telle qu'elle a été conçue originellement, stipulait que le pilote est un agent libre de traiter avec le navire sur lequel il œuvrait. Cependant, au cours des années, le ministère des Transports et le gouvernement ont de plus en plus voulu contrôler le pilotage, en imposant des règlements, de plus en plus nombreux, qui réduisaient cette liberté qu'avaient l'industrie et les pilotes de traiter directement entre eux. Ces règlements sont ceux qui ont été déclarés nuls et abusifs par la Commission royale d'enquête sur le pilotage.

Le président: Y a-t-il d'autres questions? Merci beaucoup. Honorables sénateurs, la Fédération des armateurs du Canada a proposé que cet article de loi soit modifié et qu'il demeure valide jusqu'au 31 décembre 1970. Est-ce que quelqu'un veut ajouter quelque chose?

Le sénateur Flynn: Je crois que nous devrions demander à M. Fortier s'il est favorable à cette suggestion.

Le président: M. Fortier.

M. Fortier: Monsieur le président et honorables sénateurs, les officiers du ministère des Transports, la Division des services de la marine du ministère des Transports, espèrent terminer la préparation de la nouvelle législation avant la fin de 1970. Cependant, il me faut ajouter que le programme législatif est clos pour cette session et que l'amendement de la Loi de la marine marchande du Canada sur le pilotage est inclus dans le programme de l'an prochain, à la prochaine session.

Le sénateur Aseltine: Quand?

M. Fortier: Cette session s'ajournera tôt en 1971, à ce que je crois, et la nouvelle, la session de 1971 sera ouverte immédiatement après.

Le sénateur Flynn: Vous êtes plus au courant que nous.

Le sénateur Aseltine: Qui vous a dit ça?

Le sénateur Smith: Merci du renseignement.

Le sénateur Langlois: Est-ce une conjecture savante que vous faites, M. Fortier?

Le sénateur Flynn: M. Fortier, l'article de loi passé en 1969 dit ce qui suit: «Au plus tard le 31 décembre 1969, ou à une date comprise dans les douze mois qui suivront le 31 décembre 1969.» Je vois que le ministère ne s'est pas prévalu de ces douze mois supplémentaires. Il y a eu proclamation fixant la date au 30 juin au lieu du 31 décembre 1970. Pourtant il aurait pu le faire.

M. Fortier: Oui, nous y avons droit, sénateur. Nous ne nous sommes pas prévalu de ce droit parce que nous avions l'intention ferme de présenter cette législation à temps. Cependant, M. Stead, sous-ministre adjoint de la marine marchande, ainsi que ses collaborateurs, décident non seulement de rendre effectives les recommandations du rapport de la Commission royale, mais aussi de refaire la Partie 6 de la loi sur la marine marchande du Canada qui concerne le pilotage. Il avait été décidé d'établir un texte de loi qui enlèverait le contrôle du pilotage au ministère des Transports, et donnerait plus de fonctions et pouvoirs administratifs aux différentes associations de pilotes. Ceci avait été proposé, je crois, par le capitaine Grace qui représente la Division des services de la marine du ministère des Transports.

Le sénateur Flynn: Que diriez-vous, M. Fortier, d'un amendement à la Loi qui se lirait comme suit:

«(3) Le présent article deviendra inapplicable et de nul effet a) le 31 décembre 1970, ou, b) lorsque le gouverneur en conseil l'a

fixée par proclamation émise avant le 30 juin 1971, à une date comprise dans les six mois qui suivront le 30 juin 1971, à moins qu'il ne le soit antérieurement devenu par suite d'abrogation.»

Autrement dit, cet amendement inciterait le gouvernement et le ministère à proposer et adopter une nouvelle loi avant le 31 décembre 1970? Ceci vous accorderait le même délai, mais vous seriez talonnés par cette date du 31 décembre 1970. Si vous n'étiez pas prêts avant la fin de l'année, il vous faudrait demander au gouvernement de faire une proclamation.

Le sénateur Langlois: Sénateur Flynn, vous suggérez une formule semblable à celle du bill original.

Le sénateur Flynn: Oui, *mutatis mutandis*.

M. Fortier: Je ne crois pas que le ministère s'oppose à cela. Tout ce que je voudrais dire c'est que le Cabinet nous a informés que le programme législatif de la session 1970 est complet.

Le sénateur Flynn: Oui, on nous a dit ça. Cependant je pense qu'en ce qui concerne le Parlement, il nous faut aiguillonner le gouvernement. Non seulement vous et le ministère, mais le gouvernement. Je veux dire qu'il ne faut pas confier cette responsabilité au ministère seul ou à ses fonctionnaires. Le gouvernement a la responsabilité de faire des lois, et si nous adoptons cet amendement, le gouvernement aura le devoir de faire une proclamation s'il devient nécessaire de se prévaloir des six mois additionnels, du 1^{er} janvier 1971 jusqu'au 30 juin 1971. Si cela se produit, et si rien n'est fait avant la date limite, les plaintes que nous avons entendues aujourd'hui seraient doublement et triplement justifiées.

Je propose donc, si quelqu'un m'appuis . . .

Que l'article 1 soit amendé en y retranchant les mots entre guillemets et en y substituant ce qui suit:

«(3) Le présent article deviendra inapplicable et de nul effet a) le 31 décembre 1970, ou b) lorsque le gouverneur en conseil l'a fixée par proclamation émise avant le 31 décembre 1970, à une date comprise dans les six mois qui suivront le 31 décembre 1970, à moins qu'il ne le soit antérieurement devenu par suite d'abrogation.»

Le président: Le sénateur Langlois appuie cette proposition.

Le sénateur Flynn: Je ne demande pas votre bénédiction.

Le sénateur Smith: Monsieur le président, puis-je savoir si quelqu'un a des copies de ce que le sénateur Flynn vient de lire?

Le sénateur Flynn: Je ne change pas tout le bill. Je me sers de la même formule que l'an dernier, sauf que j'ai changé la date.

Le sénateur Bourget: M. Hopkins va nous le relire.

M. E. Russel Hopkins, greffier et conseiller parlementaire: Le paragraphe (3) est modifié et, si je comprends bien, se lit maintenant comme suit:

(3) Le présent article deviendra inapplicable et de nul effet

a) le 31 décembre 1970, ou,

b) lorsque le gouverneur en conseil l'a fixée par proclamation émise avant le 31 décembre 1970, à une date comprise dans les six mois qui suivront le 31 décembre 1970,

à moins qu'il ne le soit antérieurement devenu par suite d'abrogation.

Ceci est tout à fait analogue à l'amendement adopté par le Parlement en 1969.

Le président: En d'autres termes, tel que je le comprends, sénateur Flynn, l'amendement que vous avez proposé reporte la date d'expiration des permis de pilotes et d'apprentis pilotes jusqu'au 31 décembre 1970, ou toute autre date comprise dans les six mois qui suivront le 31 décembre 1970 et fixée par proclamation. Le but est d'inciter le ministère à présenter au plus vite des règlements administratifs et arrêtés ministériels ou une loi ou une proclamation.

Le sénateur Langlois: Autrement dit, nous ne faisons que donner une légère poussée à un ministère.

Le sénateur Flynn: Ou au gouvernement.

Le président: J'appellerais ça « une gifle ».

Le sénateur Flynn: J'ai voulu être juste envers les fonctionnaires du ministère, parce que M. Fortier nous a démontré qu'il avait été informé par le gouvernement que son programme législatif était complet. Il me semble que le gouvernement saura trouver le moyen de présenter une loi bientôt.

Le sénateur Langlois: Vous n'avez pas à vous excuser. C'est votre rôle de critiquer le gouvernement.

Le sénateur Aseltine: Nous aurons une autre session cet automne, n'est-ce pas?

Le sénateur Smith: J'aimerais entendre une déclaration de M. Fortier sur cette motion avant que nous la passions au vote.

M. Fortier: Nous avons obtenu l'essentiel de ce que nous voulions, à la condition que le ministre des Transports, avant la fin de l'année 1970 si notre projet de loi n'est pas prêt, s'adresse au gouvernement afin d'obtenir un délai additionnel de six mois.

Le sénateur Langlois: Et explique pourquoi au gouvernement.

Le président: Vous avez entendu la proposition. Y a-t-il d'autres questions à discuter? Ceux qui l'appuient? Ceux qui s'y opposent?

Les honorables Sénateurs: Adopté.

Le président: Puis-je transmettre le bill, tel que nous l'avons amendé?

Les honorables Sénateurs: D'accord.

La séance est levée.



Deuxième session de la vingt-huitième législature

Préparé

par le

SENAT DU CANADA

Service de référence,

BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT.

COMITÉ SENATORIAL PERMANENT

DES

TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: l'honorable J. CAMPBELL FAIR

INDEX

DES DÉLIBÉRATIONS

(Tome n. 1 à + inclusivement)

INDEX

- BILL C-7**
LOI DE 1969 SUR LES
CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA
(FINANCEMENT ET GARANTIE)
- Administration financière, Loi sur l'**
Stipulation, pouvoir dépenser C.N., Air Canada 1:16
- Air Canada**
Achat avions, améliorations, installations 1:24-25
Pouvoir d'emprunt, financement 1:13-14, 1:23-24
- Bill C-7**
Buts 1:7, 1:10-11, 1:13, 1:18-25
- Chemins de fer nationaux du Canada**
Autorisation Parlement pour dépenser, nécessité
1:14-16
Construction lignes secondaires, contrats 1:19-20
Création, société financement 1:25-26
Distinction «Compagnie», «Réseau» 1:18, 1:19,
1:25
Investissements dans Air Canada 1:23
Pouvoir d'emprunt, budget, financement 1:13-22,
1:25-26
Service, économie 1:27-28
- Cooper, M. G. M., avocat général, Chemins de fer**
nationaux du Canada
Buts (sept) Bill C-7 1:13-14, 1:18-26
- Finances, Ministère des**
Prêts à C.N., Air Canada 1:13, 1:23, 1:25, 1:26
- Laing, M. H. D., vice-président adjoint (Finance), Air**
Canada
Financement, emploi recettes 1:24-25
- Rapport au Sénat**
Comité fait rapport Bill C-7 sans modification 1:3,
1:26, 1:28
- Transports et Communications, Comité permanent,**
Chambre des communes
Rapport (2ème) re: CN, contrat construction 1:20
- Vaughan, M. R. T., vice-président, Chemins de fer**
Nationaux, secrétaire Air Canada
Budget CN 1:11-28
Rapports entre CN, Air Canada 1:22-23
- BILL C-11**
LOI MODIFIANT LA LOI
SUR LES CHEMINS DE FER
- BILL C-11**
Modification, objet, raison 2:7
- B. C. Telephone company**
Activités 2:7-9
- Bell Canada**
Activités 2:7-9
- Bergeron, M. Gilles, sous-ministre adjoint, ministère**
des Communications
But Bill C-11 2:7-9
- CN/CP**
Acquisitions actions Computer Sciences Canada 2:7
- Commission canadienne des transports**
Lignes
Non régies par 2:8
Privées, publiques régies par 2:7-9
- Rapport au Sénat**
Comité fait rapport Bill C-11 sans amendement 2:5,
2:6
- Réseau téléphonique transcanadien**
Constitution du 2:8-9

BILL C-137

LOI CONCERNANT L'EMPLOI DE MARQUES
NATIONALES DE SÉCURITÉ POUR CERTAINS
VÉHICULES AUTOMOBILES IMPORTÉS
AU CANADA OU EXPORTÉS DU CANADA
OU EXPÉDIÉS OU TRANSPORTÉS
D'UNE PROVINCE À UNE AUTRE

Bill C-137

Définition

route 3:14

véhicules 3:8, 3:13-14

Sortes véhicules affectés par 3:13-14

Voitures importées, applications du 3:11

Campbell, M. Gordon, directeur, Sécurité, routes et
véhicules automobiles, ministère des Transports
Bill C-137, entente, autorités provinciales 3:8-15

Fortier, M. Jacques, C.R., avocat, ministère des
Transports

Exposé Bill C-137, témoignage 3:7-9, 3:11, 3:14-15.

Rapport au Sénat

Comité fait rapport Bill C-137 sans amendement
3:3, 3:6, 3:15

Véhicules automobiles

Amendes, infractions 3:14-15

Dispositifs

contrôle, commandes, coût 3:9-12

sécurité automobiles 3:9-12

Numéros identification, série 3:9, 3:15

Pollution

Sécurité routière, projet de loi 3:14-15

BILL S-17

UNE LOI CONSTITUANT EN CORPORATION
LA ICG COMPAGNIE DE TRANSMISSION LIMITÉE

Bill C-4

Projet d'adoption 1:8

Bill S-17

But 1:7-10

Compagnie de Transmission ICG Limitée

Constitution en corporation, raisons 1:7, 1:8

Transport gaz à Fort Frances, trajet 1:7-8, 1:9-10

Gazoduc

Population desservie, revenu 1:9-10

Graham, M. R. G., président, Inter City Gas Limited
Service au Manitoba 1:8, 1:10

I C G Compagnie de Transmission Limitée

Voir

Compagnie de Transmission

ICG Limitée

Rapport au Sénat

Comité fait rapport Bill S-17 sans amendement 1:6,
1:10

Sweatman, M. Alan, conseiller juridique, la I C G
Compagnie

Objectif Bill S-17 1:7-9

BILL S-23

LOI RETARDANT LA FIN DE L'APPLICATION
DE CERTAINES DISPOSITIONS DE LA
LOI MODIFIANT LA LOI SUR LA
MARINE MARCHANDE DU CANADA

Bill S-23

But 4:9

Date amendement, abrogation article 4:21-22

Exposé

Chamber of Shipping of British Columbia 4:12

Dominion Marine Association 4:12-13

Fédération des Armateurs du Canada 4:9-12

Fédération des Pilotes du St-Laurent 4:16-17

Guilde de la Marine marchande du Canada 4:18-19,
Pilotage, validité règlements, permis 4:9

Brisset, M. Jean, avocat-conseil, Fédération des arma-
teurs du Canada

Bill S-23, commentaires 4:9-11

Burke, M. J. J., Chamber of Shipping of British
Columbia

Bill S-23 remarque 4:12

Fortier, M. Jacques, C.R., conseiller juridique, minist-
ère des Transports

But Bill S-23 4:9

Hurcomb, Capitaine P. R., Dominion Marine Associa-
tion

Bill S-23, commentaires 4:12-13

Langlois, M. Reynold, Comité national des pilotes,
Guilde de la Marine marchande du Canada

Bill S-23, commentaires 4:18-19

Lortie, M. Alain, conseiller juridique, Fédération des
pilotes du St-Laurent

Bill S-23, commentaires 4:16-17

Rapport au Sénat

Comité fait rapport Bill S-23 avec amendements 4:7,
4:22

