

CANADA. PARLEMENT.
J SENAT. COMITE PERMANENT
103 DES TRANSPORTS ET DES
H72 COMMUNICATIONS, 1966/67.
1966/67
T72 Délibérations.

A1
DATE

NAME - NOM

DEC 14 1967

~~Indexing - C. G. S. K. H. A.~~
~~Paroisse St. Jean~~

Canada. Parlement. Senat.
Comité permanent des transports
et des communications 1966/67

J

103

H72

1966/67

T72

A1

Date Loaned

DEC 14 1977		

CAT. NO. 1138



APR 20 1966

Première session de la vingt-septième législature

1966

SÉNAT DU CANADA
DÉLIBÉRATIONS
DU
COMITÉ PERMANENT
DES
TRANSPORTS ET DES
COMMUNICATIONS

Président: L'HONORABLE A. K. HUGESSEN

Fascicule 1

Délibérations complètes sur le Bill S-2

intitulé: «Loi constituant en corporation la Compagnie de chemin de fer du terminus d'Ottawa.»

SÉANCE DU JEUDI 24 FÉVRIER 1966

TÉMOINS:

Ministère des Transports: M. Jacques Fortier, c.r., avocat-conseil; *Fraternité des mécaniciens de locomotives:* M. J. F. Walter, adjoint du grand chef mécanicien; *Chemins de fer Nationaux du Canada:* M. J. W. G. MacDougall, c.r., solliciteur général; *Commission de la capitale nationale:* Lieutenant-général S. F. Clark, président.

RAPPORT DU COMITÉ

ROGER DUHAMEL, M.S.R.C.
IMPRIMEUR DE LA REINE ET CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE
OTTAWA, 1966

COMITÉ PERMANENT
DES
TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: l'honorable Adrian K. Hugessen

Les honorables sénateurs

Aird	Macdonald (<i>Brantford</i>)
Aseltine	McCutcheon
Baird	McDonald
Beaubien (<i>Provencher</i>)	McGrand
Burchill	McKeen
Connolly (<i>Halifax-Nord</i>)	McLean
Croll	Méthot
Dessureault	Molson
Dupuis	Paterson
Farris	Pearson
Fournier (<i>Madawaska-Restigouche</i>)	Phillips
Gélinas	Power
Gershaw	Quart
Gouin	Rattenbury
Haig	Reid
Hayden	Roebuck
Hollett	Smith (<i>Queens-Shelburne</i>)
Hugessen	Thorvaldson
Isnor	Veniot
Jodoin	Vien
Kinley	Welch
Lang	Willis
Lefrançois	Woodrow—46.

Membres d'office:

Brooks

Connolly (*Ottawa-Ouest*)

(Quorum 9)

ORDRE DE RENVOI

Extrait des Procès-verbaux du Sénat en date du mercredi 2 février 1966:

«Suivant l'Ordre du jour, l'honorable sénateur Hugessen propose, appuyé par l'honorable sénateur Bouffard, que le Bill S-2, intitulé: «Loi constituant en corporation la Compagnie de chemin de fer du terminus d'Ottawa», soit lu pour la deuxième fois.

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

Le bill est alors lu la deuxième fois.

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

La motion, mise aux voix, est adoptée.»

*Le greffier du Sénat,
J. F. MacNEILL.*

PROCÈS-VERBAUX

Le JEUDI 24 février 1966

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

Présents: Les honorables sénateurs Hugessen (*président*), Aird, Aseltine, Connolly (*Halifax-Nord*), Haig, Hollett, Isnor, Kinley, McCutcheon, McGrand, Pearson, Rattenbury, Roebuck, Smith (*Queens-Shelburne*) et Veniot.—15

Aussi présent: M. E. Russel Hopkins, secrétaire-légiste et conseiller parlementaire du Sénat.

Le Bill S-2: Loi constituant en corporation la Compagnie de chemin de fer du terminus d'Ottawa, est lu et étudié article par article.

Le Comité entend les témoins suivants:

Ministère des transports: M. Jacques Fortier, c.r., avocat-conseil. *Fraternité des mécaniciens de locomotives:* M. J. F. Walter, adjoint du grand chef mécanicien. *Chemins de fer Nationaux du Canada:* M. J. W. G. MacDougall, c.r., solliciteur général. *Commission de la capitale nationale:* Lieutenant-général S. F. Clark, président.

Sur la proposition de l'honorable sénateur Smith (*Queens-Shelburne*), il est décidé que le Comité demande la permission de faire imprimer 800 exemplaires en anglais et 300 exemplaires en français de ses délibérations sur le bill S-2.

Il est décidé de faire rapport dudit bill sans modification.

La séance est levée à 11 h. 45 du matin jusqu'à nouvelle convocation du président.

Attesté.

Le sous-chef de la division des comités,
John A. Hinds.

RAPPORT DU COMITÉ

Le JEUDI 24 février 1966

Le Comité permanent des transports et des communications auquel a été déferé le Bill S-2, intitulé: «Loi constituant en corporation la Compagnie de chemin de fer du terminus d'Ottawa», rapporte que le comité, après avoir étudié ce bill, et pour obtempérer à l'ordre de renvoi du 2 février 1966, l'a chargé d'en faire rapport sans amendement.

Le tout respectueusement soumis.

Le tout respectueusement soumis.

Le président,

A. K. HUGESSEN.

SÉNAT

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le jeudi 24 février 1966.

Le Comité permanent des transports et des communications, auquel on a confié l'étude du projet de loi S-2, Loi constituant en corporation la compagnie de chemin de fer du terminus d'Ottawa, s'est réuni ce jour à 11 heures du matin.

Le sénateur A. K. Hugessen occupe le fauteuil présidentiel.

Le PRÉSIDENT: Honorables sénateurs, nous devons étudier aujourd'hui un projet de loi qui n'est pas nouveau pour nous, puisque c'est la troisième fois que nous devons l'étudier. Il s'agit du projet de loi S-2, ou loi constituant en corporation la Compagnie de chemin de fer du terminus d'Ottawa. Il s'agit d'un important bill public et je pense que nous devrions adopter la proposition coutumière afin de permettre la rédaction et l'impression du procès-verbal.

Le Comité décide que soit établi un rapport sténographié de ses délibérations relatives au projet de loi.

Le Comité décide de recommander l'impression de 800 exemplaires en anglais et de 300 exemplaires en français du procès-verbal de ses délibérations relatives au projet de loi.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous avons avec nous, comme témoin au nom de la Commission de la Capitale nationale, notre ami le Lieutenant-Général S. F. Clark, qui s'est déjà exprimé devant nous à ce sujet; madame E. M. Thomas, avocat-conseil de la C.C.N.; M. D. L. McDonald, Directeur du plan; M. J. M. Landry, Directeur de l'Information; M. W. M. Davidson, expert-conseil près les chemins de fer; et M. H. A. Davis, directeur général adjoint de l'exploitation.

Le Ministère des Transports est représenté par Maître Jacques Fortier, c.r., avocat-conseil. Les deux compagnies de chemin de fer, la Compagnie des Chemins de fer Nationaux du Canada et la Compagnie du Chemin de fer Canadien du Pacifique, sont représentées par Maître J. W. G. McDougall, c.r., solliciteur général de la Compagnie des Chemins de fer Nationaux du Canada qui n'est pas un inconnu pour les membres de ce Comité.

Nous avons aussi avec nous le représentant de la Fraternité des mécaniciens de locomotives, M. J. F. Walter, adjoint du grand chef mécanicien.

J'ajoute que j'ai demandé à la direction des comités de prévenir, au sujet de la session de ce jour, toutes les personnes qui furent entendues ou à la session précédente ou à d'autres sessions antérieures. De sorte que je pense que toutes les personnes ayant quelque intérêt à ce projet de loi ont reçu avis de la session de ce jour.

Je ne sais pas quelle façon de faire les membres du Comité veulent adopter pour l'étude de ce projet de loi. En juin dernier, nous avons discuté ce projet longuement et à fond. Le mieux serait peut-être de demander à Maître Fortier de nous dire en quoi le projet actuel diffère, si c'est le cas, du projet de loi que nous avons étudié la dernière fois et auquel nous avons donné notre approbation.

Quelques honorables SÉNATEURS: D'accord!

Le PRÉSIDENT: Monsieur Fortier, voulez-vous nous dire en quoi ce projet de loi diffère de celui que nous avons étudié l'an dernier?

Maître Jacques Fortier, c.r., avocat-conseil, ministère des Transports: Honorables sénateurs, ce projet de loi est exactement identique, quant aux termes et quant à la présentation, au projet de loi qui fut approuvé par le Comité l'an dernier, à l'exception d'un amendement. A l'article 10, paragraphe e), du projet de loi S-3 de l'an dernier, nous avons supprimé le droit de la Compagnie de chemin de fer du terminus d'Ottawa au sujet des hôtels. Cette élimination fut faite à la demande des deux chemins de fer, le National-Canadien et le Pacifique-Canadien, et l'amendement a reçu l'approbation du ministre des Transports. A part cela, le projet de loi est identique en tous points.

Le sénateur ROEBUCK: Monsieur le président, les honorables sénateurs se rappelleront que lors de la présentation de ce projet de loi au Sénat, il y a quelque temps à peine, on a fait des objections parce que le projet de loi ne prévoyait aucune protection pour les employés qui seraient mutés de leur emploi antérieur au National-Canadien ou au Pacifique-Canadien, à la nouvelle compagnie en voie de formation.

On n'a rien prévu au sujet de la continuité de la structure de leurs salaires, les droits de négociations qu'ils possédaient par suite de nombreuses années d'expérience. Et surtout, on ne disait rien au sujet de leurs droits d'ancienneté.

Nous avons entendu les représentations faites par les chemins de fer au sujet des métiers roulants et des employés non-roulants, et nous nous sommes félicités, je pense, d'avoir réussi à amener les parties en cause à discuter ensemble. Il y eut échange de lettres, dont j'ai copie, entre M. W. G. McGregor, du comité de la législation nationale, de la Fraternité des cheminots et M. F. H. Hall, représentant le comité des employés non-roulants, laquelle correspondance semblait régler l'affaire complètement et de façon très satisfaisante. Les chemins de fer et les employés en étaient venus à une entente. Je ne puis vous en donner les détails et ce n'est pas nécessaire.

Aujourd'hui, nous avons avec nous des représentants des mécaniciens de locomotives. Permettez-moi de vous présenter M. J. F. Walter, représentant de la Fraternité des mécaniciens de locomotives, pour ce qui touche la législation.

De plus, nous avons aussi avec nous M. F. J. Lapointe, président local de la Fraternité des mécaniciens de locomotives des Chemins de fer Nationaux du Canada.

Nous avons aussi avec nous M. J. C. Gillespie, distingué président de la Commission des mécaniciens de locomotives du chemin de fer Canadien du Pacifique. Ces messieurs ne sont pas tout à fait d'accord au sujet du règlement dont on parle dans cette correspondance.

Je crois que nous avancerions plus rapidement si nous demandions à M. Walter d'énoncer ses objections à l'accord général intervenu entre la Fraternité des cheminots, les employés non-roulants et les chemins de fer. Si cela vous plaît, puis-je demander monsieur Walter?

Le PRÉSIDENT: Honorables sénateurs, êtes-vous d'accord?

Les honorables SÉNATEURS: D'accord!

M. J. F. Walter, grand mécanicien chef adjoint, Fraternité des mécaniciens de locomotives: Monsieur le Président, honorables sénateurs, je n'ai pas préparé de communiqué officiel, mais j'ai ici quelques notes qui expliqueront notre attitude.

Nous sommes honorés et nous apprécions à sa valeur l'occasion de comparaître devant le Comité du Sénat pour les transports et les communications et

de parler au nom des mécaniciens de locomotives qui seront touchés par les changements dans l'exploitation des chemins de fer, comme on le propose dans le projet de loi S-2 que doit étudier votre Comité. Les honorables sénateurs se rappelleront que les représentants des divers syndicats d'employés de chemins de fer ont comparu devant votre Comité l'an dernier et ont demandé que l'on étudie la possibilité d'un amendement au projet de loi S-3 comme on appelait alors la Loi de la Compagnie du chemin de fer du terminus d'Ottawa, à ce moment-là. L'amendement alors demandé était conçu de façon à prévoir ce qu'on appelle généralement les «droits du successeur». La chose fut très bien présentée par M. W. G. McGregor, vice-président du comité de la législation nationale et vous pouvez en trouver le compte rendu à la page 52 du volume 4 des procès-verbaux de la réunion de ce Comité tenue le jeudi 3 juin 1965.

Les honorables sénateurs se rappelleront qu'un accord de principe est intervenu entre les représentants des chemins de fer et les Fraternités, dans lequel accord on donne l'assurance que

...les employés continueraient de jouir des avantages, ou d'avantages équivalents, dont ils jouissent présentement en vertu de conventions collectives ou d'avantages et de pratiques établies d'autres façons, y compris les droits à la pension de retraite et les privilèges de passes, jusqu'à leur terminaison normale ou jusqu'au moment où les conventions ou les bénéfices sont remplacés selon les procédés normaux des conventions collectives intervenant, en vertu de la Loi (I.R.D.I.), entre la Compagnie de chemin de fer du terminus d'Ottawa et chacun des syndicats représentant les employés impliqués.

A ce moment-là, notre fraternité s'est jointe aux représentants des autres syndicats pour faire des représentations à votre Comité. Nous avons beaucoup apprécié la bonne volonté manifestée à notre égard et les résultats obtenus. Je crois que les autres syndicats ouvriers impliqués sont heureux de constater que les problèmes provenant de la création du chemin de fer du terminus d'Ottawa seront traités adéquatement par suite de l'engagement pris par les chemins de fer au sujet de la protection à donner aux employés lors de leur passage des compagnies d'origine à la Compagnie du chemin de fer du terminus d'Ottawa.

Nous sommes venus devant ce Comité aujourd'hui en vue de vous demander de considérer un amendement au projet de loi qui protégera les droits à l'emploi des mécaniciens de locomotive, droits qu'ils ont avec la compagnie d'origine, mais qu'il leur serait impossible d'avoir en travaillant pour une nouvelle compagnie comme la Compagnie de chemin de fer du terminus d'Ottawa. Je parle des droits au travail sur les lignes principales et dans les cours de triage. Dans ce cas, les mécaniciens de locomotive sont dans une position tout à fait différente de celle de tout autre groupe d'employés de chemin de fer. Nos hommes, comme vous le savez, ont un droit s'ancienneté aussi bien pour le travail sur les lignes principales que dans les cours de triage. On considère le travail sur les lignes principales comme meilleur; cependant, le travail dans les cours de triage est important pour nos hommes à cause des heures régulières et des occasions d'emploi pour les mécaniciens qui ne pourraient pas accéder au travail sur les lignes principales pour raison de santé. Par conséquent, il nous en coûte d'abandonner des droits chèrement acquis par les hommes que nous représentons et demander aux employés de choisir entre le travail sur les lignes principales ou le travail dans les cours de triage, et ce sur une base permanente, est une chose sérieuse pour des hommes qui ont œuvré durant des années dans le but de constituer un droit d'ancienneté pour ces emplois.

Notre Fraternité n'est pas d'accord sur le fait qu'il soit nécessaire de transférer des employés des compagnies d'origine à la Compagnie de chemin de fer du terminus d'Ottawa. Nous croyons que la façon de résoudre ce problème

serait de permettre que les compagnies d'origine fournissent des mécaniciens de locomotive à la Compagnie de chemin de fer du terminus d'Ottawa selon le besoin. Cette façon de faire aurait pour effet de protéger tous les droits des employés qui appartiendraient à la compagnie d'origine tout en fournissant à la Compagnie de chemin de fer du terminus d'Ottawa un personnel entraîné, et sans apporter de changement aux droits d'ancienneté ou avantages dus au service.

Nous aimerions suggérer, par conséquent, que l'on considère l'amendement proposé au projet de loi S-2 à l'effet que la Compagnie de chemin de fer du terminus d'Ottawa se serve des mécaniciens de locomotives des chemins de fer nationaux du Canada ou Canadien du Pacifique au lieu de procéder à l'engagement de personnel aux mêmes fins.

J'aimerais ajouter que depuis notre dernière comparution devant ce Comité, nous avons eu l'avantage de lire le rapport de la Commission Freedman, dans lequel l'honorable Juge Freedman a reconnu l'obligation qui incombe à l'employeur vis-à-vis de l'employé, dans le cas de situation dans le genre de celle dont nous parlons. Nous avons une situation analogue ici, dans le sens que les compagnies de chemins de fer participent à un accord par lequel les services d'un mécanicien de locomotive de la compagnie d'origine ne seraient requis qu'au terminus d'Ottawa—c'est-à-dire si les chemins de fer poursuivent leur intention d'engager du nouveau personnel des compagnies d'origine pour leur terminus d'Ottawa.

Nous croyons que, vu l'opinion exprimée par l'honorable Juge Freedman et le fait qu'il reconnaisse les droits des employés au point de vue ancienneté et conditions de travail antérieurs au changement proposé, on devrait agir selon le même principe en traitant avec les mécaniciens de locomotive ou n'importe quelle catégorie d'employés, qui peuvent être affectés par les changements proposés dans le projet de loi S-2. Nous demandons à votre Comité d'étudier ce problème.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Walter, cela aiderait le Comité si vous pouviez nous remettre le texte de n'importe quel amendement que vous désireriez apporter. Y avez-vous pensé?

M. WALTER: Je n'ai pas pensé à un texte, mais je serai heureux d'en préparer un.

Le sénateur ROEBUCK: Puis-je poser une question? Ne serait-il pas satisfaisant si, au lieu de modifier le projet de loi, vous pouviez en arriver à une entente du genre de celle réussie par les autres syndicats et dont on fait mention dans la lettre que vous connaissez bien? Je parle de la lettre de M. McGregor dans laquelle il dit:

Il est agréable d'être l'objet de si bonnes attentions—

Il parle de ce que fait le Comité.

—et j'ai le plaisir de vous dire que la Fraternité des cheminots ne fera pas de représentations au sujet de ce dont il est question dans ce projet de loi puisqu'au cours d'un échange de correspondance entre les compagnies de chemin de fer et les représentants des syndicats on s'est entendu sur les principes de base et pour apporter une solution au problème présenté au Comité le 3 juin 1965.

Ainsi a-t-on disposé du problème dans le cas de tous les autres syndicats à l'exception du vôtre. Et au sujet des chauffeurs?

M. WALTER: Je ne peux pas parler au nom des chauffeurs, monsieur le sénateur Roebuck, j'imagine qu'ils seront à peu près dans la même situation où nous sommes.

Le sénateur ROEBUCK: Alors, la difficulté réside dans le fait que les membres de votre syndicat—et cela les différencie des autres—ont un droit d'ancienneté tant pour le service dans les cours de triage que sur les lignes.

M. WALTER: C'est juste.

Le sénateur ROEBUCK: Et s'ils passent à la nouvelle compagnie, ils n'auront un droit d'ancienneté que pour du travail en cours de triage?

M. WALTER: C'est cela.

Le sénateur ROEBUCK: Et en autant que cela s'applique seulement au personnel de la nouvelle compagnie?

M. WALTER: Oui.

Le sénateur ROEBUCK: Ce que vous demandez c'est que la compagnie, lorsqu'elle a besoin de vos hommes, fasse appel aux réserves de personnel que vous avez dans ces deux compagnies?

M. WALTER: Précisément.

Le sénateur ROEBUCK: Vous suggérez une modification à la loi par laquelle la nouvelle compagnie devrait faire appel aux chemins de fer lorsqu'elle aurait besoin d'un mécanicien. Vous voudriez aussi, n'est-ce pas qu'il y ait une sorte d'obligation de la part des compagnies de fournir des mécaniciens?

M. WALTER: Oui, c'est cela.

Le sénateur ROEBUCK: Non seulement la compagnie serait obligée de recourir aux chemins de fer pour obtenir des mécaniciens, mais aussi les compagnies de chemins de fer seraient obligées de fournir les mécaniciens?

M. WALTER: C'est cela.

Le sénateur ROEBUCK: N'arriverait-on pas mieux à cette fin par une entente entre vous-mêmes et les chemins de fer que par n'importe quel amendement possible et compliqué du projet de loi?

M. WALTER: Bien, il nous serait certainement agréable de participer à une discussion avec les compagnies de chemins de fer pour voir si nous pouvons en arriver à une entente. L'entente dont les compagnies de chemins de fer ont parlé antérieurement prévoyait que tous les employés seraient mutés à la nouvelle compagnie. Si nous pouvions en arriver à une entente sur ce point, nous serions alors plus qu'heureux de traiter la chose de cette façon.

Le sénateur ROEBUCK: Monsieur le Président, y a-t-il ici des représentants des chemins de fer? Si oui, peut-être pourraient-ils s'exprimer à ce sujet.

Le PRÉSIDENT: M. McDougall représente les deux compagnies de chemins de fer. Peut-être pourrait-il dire quelque chose à ce sujet.

M. J. W. G. MacDougall, c.r., Solliciteur-général, chemins de fer Nationaux du Canada: Monsieur le Président, honorables sénateurs, je n'ai pas été averti des représentations faites ici aujourd'hui par M. Walter. Je ne puis donc faire appel qu'à ma connaissance générale de la situation. Comme je comprends la chose, les deux compagnies de chemins de fer n'ont pas l'intention, en ce qui regarde la manœuvre des trains par les mécaniciens de locomotive, de muter les mécaniciens des Chemins de fer nationaux du Canada ou du Chemin de fer Canadien du Pacifique à la nouvelle Compagnie du terminus d'Ottawa.

Je pense que le personnel affecté aux locomotives et qui est nécessaire à la manœuvre des trains, tant sur les routes que dans les cours de triage, dans le cas de ce qui se fera ici, sera obtenu par la Compagnie de chemin de fer du terminus d'Ottawa, des chemins de fer nationaux du Canada et du chemin de fer Canadien du Pacifique. Tous ces employés garderont leur droit d'ancienneté dans leur propre chemin de fer et ils conserveront leur emploi dans leur propre chemin de fer, et la Compagnie de chemin de fer du terminus d'Ottawa signera un contrat pour s'assurer les services des employés qui seront nécessaires aux

opérations ici. De cette façon, je pense pouvoir dire prudemment que le problème auquel pense M. Walter ne se produira pas—c'est au moins ce que pensent les chemins de fer.

Cependant, s'il veut mettre la chose par écrit dans une lettre adressée aux chemins de fer, je puis l'assurer que nous étudierons la chose et que nous lui donnerons toutes les assurances dont il a besoin. Les chemins de fer n'auront certainement pas d'objection à cela.

Le sénateur PEARSON: Les équipages de la Compagnie du chemin de fer du terminus d'Ottawa et ceux des compagnies de chemins de fer seront-ils interchangeables? Les chemins de fer se rendront-ils jusqu'à la gare, ou encore laissera-t-on les équipages quelque part en dehors de la région?

M. MACDOUGALL: Non, les trains de passagers se rendront jusqu'à la gare.

Le sénateur PEARSON: Il n'y aura pas d'arrêt quelque part le long du chemin pour embarquer un nouvel équipage?

M. MACDOUGALL: Non.

Le PRÉSIDENT: Comme je vois la chose, la Compagnie de chemin de fer du terminus d'Ottawa n'emploiera des mécaniciens de locomotive que dans des opérations de triage?

M. MACDOUGALL: Oui, pour les opérations d'aiguillage, et alors ils viendront des chemins de fer. Ils ne seront pas des employés de la Compagnie de chemin de fer du terminus d'Ottawa.

Le sénateur ROEBUCK: N'est-ce pas satisfaisant, monsieur Walter?

M. WALTER: C'est précisément ce que nous voulons entendre, mais nous n'avons pu trouver, jusqu'ici, personne pour prendre cet engagement au niveau local. Nous vous enverrons certainement une lettre pour vérifier ce point. Ceci résout notre problème je pense, si c'est bien l'intention des chemins de fer Nationaux du Canada—et aussi du chemin de fer Canadien du Pacifique que vous représentez aussi.

M. MACDOUGALL: Comme je comprends la chose, c'est votre attitude.

Le sénateur PEARSON: Parlez-vous aussi au nom du chemin de fer Canadien du Pacifique?

M. WALTER: Oui, je parle au nom de la Fraternité des mécaniciens de locomotive.

Le sénateur ISNOR: Monsieur Walter, avez-vous écrit une telle lettre?

M. WALTER: Non, nous n'avons pas encore écrit de lettre simplement parce que nous n'avons traité de la chose qu'au niveau local. Nous avons un problème du fait qu'il est difficile de traiter avec la Compagnie du chemin de fer du terminus d'Ottawa avant qu'il soit constitué, de sorte que nous devons traiter avec les chemins de fer Nationaux du Canada et Canadien du Pacifique par l'intermédiaire de nos représentants locaux. Lorsqu'ils prenaient contact avec le Chemin de fer Canadien du Pacifique ou les Chemins de fer Nationaux du Canada, on leur disait invariablement que rien n'était encore décidé et qu'ils ne pourraient pas recevoir de réponses précises à ces questions avant que le terminus soit établi, le personnel de direction engagé et la politique au sujet de ces questions décidée. Nous n'avons pas eu de réponse concrète avant aujourd'hui au sujet de la nomination des équipages ou de la façon dont les équipages seraient engagés par le Chemin de fer du terminus d'Ottawa.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Walter, vous venez d'entendre l'énoncé de la politique à suivre par le représentant des compagnies de Chemin de fer. C'est du domaine public et la chose sera imprimée dans notre rapport. Je crois que vous pourriez facilement terminer cette affaire par correspondance.

M. WALTER: Oui, je crois que nous le pouvons et nous sommes très heureux de cette solution. Merci beaucoup.

Le PRÉSIDENT: Le Comité désire-t-il entendre le témoignage du général Clark? Vous vous rappellerez qu'il a donné un témoignage très complet en juin dernier. Voulez-vous entendre son opinion sur ce qui s'est passé depuis?

Peut-être, général Clark, aimeriez-vous dire quelques mots à ce sujet. Bien entendu les membres du Comité qui n'étaient pas présents quand le général Clark a donné son témoignage antérieur peuvent poser toutes les questions qu'ils désirent.

Le lieutenant-général S. F. Clark, président de la Commission de la capitale nationale: Je puis m'exprimer très brièvement en ne faisant qu'esquisser ce qui s'est passé depuis notre comparution en juin dernier. Les contrats pour la nouvelle gare ont été accordés depuis ce temps et nous espérons que tout sera fini le ou vers le 17 juillet de cette année. Nous avons l'espérance qu'elle pourra être ouverte en juillet ou août. Nous avons accordé le contrat pour la dépression de la Division de Prescott afin de garder les routes et les voies ferrées séparées, et nous nous attendons à pouvoir mettre la gare en service le ou vers le premier juillet de cette année. Cela nous permettrait de faire avancer les autres programmes qui se rapportent à la complétion de cette partie du programme concernant les voies ferrées.

Je crois que cela résume la situation le mieux que je puisse le faire.

Le sénateur HOLLET: Général Clark, vous connaissez bien la question soulevée l'an dernier au sujet de l'enlèvement des rails le long de la «*Riverside Drive*». S'est-il passé quelque chose à ce sujet?

Le général CLARK: Monsieur le Président, cette question soulevée par la Cité d'Ottawa et par un groupe de personnes connu sous le nom de «*Citizens for Ottawa Planning*». En vue d'essayer d'en arriver à une solution, la Cité d'Ottawa a suggéré au cours d'une rencontre avec la commission et les chemins de fer qu'on engage un expert conseil pour voir s'il est possible d'enlever la subdivision de Beachburg depuis la jonction de Ross jusqu'à Hurdman—c'est-à-dire au site de la nouvelle gare. La commission reçut le pouvoir de payer 50 pour cent du coût de l'étude si la cité le désirait et une maison d'experts conseils, du nom de C. C. Parker and Associates étudie présentement la situation pour déterminer la possibilité d'une solution acceptable des chemins de fer du point de vue des opérations ferroviaires et de déterminer le coût ainsi que tout ce qui serait impliqué par l'élimination de cette section de la subdivision de Beachburg. Nous ne recevrons pas de rapport avant quelques mois, vu qu'il s'agit d'une étude très complexe.

Le sénateur HOLLET: C'est la situation à ce moment-ci.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres questions à poser au Général Clark? Merci, Général. Le Comité désire-t-il entendre d'autres témoignages ou veut-il continuer par les témoignages reçus jusqu'ici?

Quelques honorables SÉNATEURS: Poursuivez.

Le PRÉSIDENT: Dois-je repasser le projet de loi article par article?

Les honorables SÉNATEURS: D'accord.

Le PRÉSIDENT: Article 1: Titre abrégé. Adoptons-nous l'article 1?

Les honorables SÉNATEURS: Adopté.

Le PRÉSIDENT: Article 2: Incorporation. Adoptons-nous l'article 2?

Les honorables SÉNATEURS: Adopté.

Le PRÉSIDENT: Article 3: Les administrateurs provisoires. Adoptons-nous l'article 3?

Les honorables SÉNATEURS: Adopté.

Le PRÉSIDENT: Article 4: Capital social. Adoptons-nous l'article 4?

Les honorables SÉNATEURS: Adopté.

- Le PRÉSIDENT: Article 5: Siège social. Adoptons-nous l'article 5?
- Les honorables SÉNATEURS: Adopté.
- Le PRÉSIDENT: Article 6: Assemblées générales et assemblée annuelle. Adoptons-nous l'article 6?
- Les honorables SÉNATEURS: Adopté.
- Le PRÉSIDENT: Article 7: Nombre des administrateurs. Adoptons-nous l'article 7?
- Les honorables SÉNATEURS: Adopté.
- Le PRÉSIDENT: Article 8: Comité exécutif des administrateurs, nombre des membres et composition. Adoptons-nous l'article 8?
- Les honorables SÉNATEURS: Adopté.
- Le PRÉSIDENT: Article 9: Nature de l'entreprise. Adoptons-nous l'article 9?
- Les honorables SÉNATEURS: Adopté.
- Le PRÉSIDENT: Article 10: Pouvoirs de la Compagnie. Il s'agit de l'article contenant les pouvoirs généraux et le changement au paragraphe e) dans lequel on omet le mot «hôtel». Adoptons-nous l'article 10?
- Les honorables SÉNATEURS: Adopté.
- Le PRÉSIDENT: Article 11: Les chemins de fer Nationaux peuvent céder à la Compagnie des terrains, des bâtiments, etc., dans la cité d'Ottawa. Adoptons-nous l'article 11?
- Les honorables SÉNATEURS: Adopté.
- Le PRÉSIDENT: Article 12: La compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique peut céder à la Compagnie des terrains, bâtiments, etc., dans la cité d'Ottawa. Adoptons-nous l'article 12?
- Les honorables SÉNATEURS: Adopté.
- Le PRÉSIDENT: Article 13: Accord en vue de l'usage. Adoptons-nous l'article 13?
- Les honorables SÉNATEURS: Adopté.
- Le PRÉSIDENT: Article 14: Émission de valeurs. Adoptons-nous l'article 14?
- Les honorables SÉNATEURS: Adopté.
- Le PRÉSIDENT: Article 15: Le National-Canadien et le Pacifique-Canadien peuvent acquérir des actions de la compagnie et garantir le principal et les intérêts des valeurs. Adoptons-nous l'article 15?
- Les honorables SÉNATEURS: Adopté.
- Le PRÉSIDENT: Article 16: Statuts et règlements et gérance du terminus. Adoptons-nous l'article 16?
- Les honorables SÉNATEURS: Adopté.
- Le PRÉSIDENT: Article 17: Délai pour la construction. Adoptons-nous l'article 17—Général Clark, vous avez jusqu'au premier janvier 1967 pour compléter le tout—Est-ce satisfaisant?
- Le général CLARK: Oui, monsieur le président.
- Le PRÉSIDENT: Devons-nous adopter l'article 17?
- Les honorables SÉNATEURS: Adopté.
- Le PRÉSIDENT: Article 18: Application de la *Loi sur les chemins de fer*. Adoptons-nous l'article 18?
- Les honorables SÉNATEURS: Adopté.
- Le PRÉSIDENT: Article 19: Déclaratoire. Adoptons-nous l'article 19?
- Les honorables SÉNATEURS: Adopté.
- Le PRÉSIDENT: Devons-nous adopter le préambule?

Les honorables SÉNATEURS: Adopté.

Le PRÉSIDENT: Devons-nous adopter le titre?

Les honorables SÉNATEURS: Adopté.

Le PRÉSIDENT: Dois-je rapporter le projet de loi sans amendement?

Les honorables SÉNATEURS: (Assentiment.)

Le PRÉSIDENT: Merci beaucoup, messieurs. Je dois informer le Comité qu'il sera nécessaire d'avoir une réunion à un moment quelconque la semaine prochaine pour étudier le projet de loi autorisant la construction d'un pont sur la rivière Sainte-Croix, que nous avons discuté au Sénat hier soir. Le Comité recevra avis de la réunion en temps voulu.

Merci beaucoup.

La séance est levée.

COMITÉ PERMANENT
DES
TRANSPORTS ET DES
COMMUNICATIONS

Président: L'HONORABLE A. K. HUGESSEN

Fascicule 2

Délibérations complètes sur le Bill S-15

intitulé: «Loi autorisant la construction d'un pont sur la rivière
Sainte-Croix entre la province du Nouveau-Brunswick
et l'État du Maine.»

SÉANCE DU JEUDI 3 MARS 1965

TÉMOINS:

M. P. A. Bridle, président, Comité interministériel des ponts internatio-
naux, ministère des Affaires extérieures; M. G. T. Clarke, Ingénieur
en chef, direction du Génie (aménagement), ministère des Travaux
publics.

RAPPORT DU COMITÉ

Les honorables sénateurs: Adopté.

Le président: Devons-nous adopter le titre?

Les honorables sénateurs: Adopté.

Le président: Dois-je rapporter le projet de loi sans amendement?

Les honorables sénateurs: (Assentiment.)

Le président: Merci beaucoup, messieurs. Je dois informer le Comité qu'il sera nécessaire d'avoir une réunion à un moment quelconque la semaine prochaine pour étudier le projet de loi autorisant la construction d'un pont sur la rivière Sainte-Croix que nous avons discuté au Sénat hier soir. Le Comité recevra avis de la réunion en temps voulu.

Merci beaucoup.

La séance est levée.



Première session de la vingt-septième législature

1966

SÉNAT DU CANADA

DÉLIBÉRATIONS

DU

COMITÉ PERMANENT

DES

TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: L'HONORABLE A. K. HUGESSEN

Fascicule 2

Délibérations complètes sur le Bill S-15

intitulé: «Loi autorisant la construction d'un pont sur la rivière
Sainte-Croix entre la province du Nouveau-Brunswick
et l'État du Maine.»

SÉANCE DU JEUDI 3 MARS 1966

TÉMOINS:

M. P. A. Bridle, président, Comité interministériel des ponts internationaux, ministère des Affaires extérieures; M. G. T. Clarke, Ingénieur en chef, direction du Génie (aménagement), ministère des Travaux publics.

RAPPORT DU COMITÉ

ROGER DUHAMEL, M.S.R.C.
IMPRIMEUR DE LA REINE ET CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE
OTTAWA, 1966

23622-1

LIBRARY OF PARLIAMENT

CANADA

APR 20 1966

BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT



Première session de la vingt-septième législature

LIBRARY OF PARLIAMENT
1988
APR 20 1988
BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

COMITÉ PERMANENT
DES
TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: l'honorable Adrian K. Hugessen

Les honorables sénateurs

- | | |
|----------------------------------|--------------------------|
| Aird | Macdonald (Brantford) |
| Aseltine | McCutcheon |
| Baird | McDonald |
| Beaubien (Provencher) | McGrand |
| Burchill | McKeen |
| Connolly (Halifax-Nord) | McLean |
| Croll | Méthot |
| Dessureault | Molson |
| Dupuis | Paterson |
| Farris | Pearson |
| Fournier (Madawaska-Restigouche) | Phillips |
| Gélinas | Power |
| Gershaw | Quart |
| Gouin | Rattenbury |
| Haig | Reid |
| Hayden | Roebuck |
| Hollett | Smith (Queens-Shelburne) |
| Hugessen | Thorvaldson |
| Isnor | Veniot |
| Jodoin | Vien |
| Kinley | Welch |
| Lang | Willis |
| Lefrançois | Woodrow—46. |

Membres d'office: Brooks et Connolly (Ottawa-Ouest).

(Quorum 9)

TÉMOINS:

M. P. A. Bridle, président, Comité interministériel des ponts internatio-
naux, ministère des Affaires extérieures; M. G. T. Clarke, ingénieur
en chef, direction du Génie (aménagement), ministère des Travaux
publics.

RAPPORT DU COMITÉ

ROGER DUHAMEL, M.S.R.C.
IMPRIMERIE DE LA REINE ET CONTRÔLEUR DE LA PAPERIERIE
OTTAWA, 1988

ORDRE DE RENVOI

Extrait des Procès-verbaux du Sénat en date du 23 février 1966:

«Suivant l'Ordre du jour, l'honorable sénateur Rattenbury propose, appuyé par l'honorable sénateur Bourque, que le Bill S-15, intitulé: «Loi autorisant la construction d'un pont sur la rivière Sainte-Croix entre la province du Nouveau-Brunswick et l'État du Maine», 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 Rattenbury propose, appuyé par l'honorable sénateur Bourque, que le bill soit déféré au Comité permanent des transports et des communications.

La motion, mise aux voix, est adoptée.»

Le greffier du Sénat,
J. F. MacNEILL.

ORDRE DE RENVOI

Extrait des Procès-verbaux du Sénat en date du 22 février 1928:

Suivant l'ordre du jour, l'honorable sénateur Rathenbury propose, appuyé par l'honorable sénateur Bourque, que le Bill S-15, intitulé: «Loi autorisant la construction d'un pont sur la rivière Sainte-Orléans entre la province du Nouveau-Brunswick et l'État du Maine», 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 Rathenbury propose, appuyé par l'honorable sénateur Bourque, que le bill soit renvoyé au Comité permanent des transports et des communications (communications).

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le Greffier du Sénat,
J. E. MARCHAND.

M. BEAULAC
M. BOURQUE
M. DUBREUIL
M. GAGNON
M. JACQUÉ
M. LAFORTUNE
M. LEVY
M. MARTEL
M. PÉLLETIER
M. PÉRON
M. PHILIPPE
M. POULIN
M. QUÉBEC
M. RATHENBURY
M. SÉGUIN
M. THORNTON
M. TRECOTTE
M. VIGOR
M. WATSON
M. WILSON

PROCÈS-VERBAL

Le JEUDI 3 mars 1966

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

Présents: Les honorables sénateurs Hugessen (*président*), Aseltine, Burchill, Connolly (*Halifax-Nord*), Croll, Fournier (*Madawaska-Restigouche*), Gershaw, Hollett, Lefrançois, McDonald, McCutcheon, McGrand, McLean, Rattenbury, Willis et Woodrow.—16.

Aussi présent: M. E. Russell Hopkins, secrétaire-légiste et conseiller parlementaire du Sénat.

Le bill S-15, «Loi autorisant la construction d'un pont sur la rivière Sante-Croix entre la province du Nouveau-Brunswick et l'État du Maine», est lu et étudié.

Sur la proposition de l'honorable sénateur Burchill, il est décidé que le Comité demande la permission de faire imprimer 800 exemplaires en anglais et 300 en français de ses délibérations sur ledit bill.

Le Comité entend les témoins suivants:

M. P. A. Bridle, président du comité interministériel des ponts internationaux, ministère des Affaires extérieures.

M. G. T. Clarke, ingénieur en chef, direction du Génie (aménagement), ministère des Travaux Publics.

Sur la proposition de l'honorable sénateur Burchill, il est décidé de rapporter le projet de loi sans modification.

A 11 heures et 45 minutes du matin, le Comité s'ajourne jusqu'à la convocation du président.

Attesté.

Le sous-chef de la Division des comités,

John A. Hinds.

RAPPORT DU COMITÉ

Le JEUDI 3 mars 1966

Le Comité permanent des transports et des communications, auquel a été déféré le Bill S-15, intitulé: «Loi autorisant la construction d'un pont sur la rivière Sainte-Croix entre la province du Nouveau-Brunswick et l'État du Maine», rapporte que le comité, après avoir étudié ce bill, et pour obtempérer à l'ordre de renvoi du 23 février 1966, l'a chargé d'en faire rapport au Sénat sans amendement.

Le tout respectueusement soumis.

Le président,
A. K. HUGESSEN.

SÉNAT

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le jeudi 3 mars 1966

Le Comité permanent des transports et des communications auquel a été renvoyé le projet de loi S-15 autorisant la construction d'un pont sur la rivière Sainte-Croix entre la province du Nouveau-Brunswick et l'État du Maine, se réunit aujourd'hui à 11 heures et trente du matin dans le but d'examiner le projet de loi.

Le sénateur A. K. Hugessen occupe le fauteuil présidentiel.

Le PRÉSIDENT: Honorables sénateurs, la séance est ouverte.

Le Comité décide que soit établi un rapport sténographié de ses délibérations relatives au bill.

Le Comité décide de demander la permission de faire imprimer 800 exemplaires en anglais et 300 exemplaires en français de ses délibérations relatives au bill.

Le PRÉSIDENT: Nous devons étudier le bill S-15, Loi autorisant la construction d'un pont sur la rivière Sainte-Croix entre la province du Nouveau-Brunswick et l'État du Maine.

Les témoins sont: M. P. A. Bridle, président du Comité interministériel des ponts internationaux, du ministère des Affaires extérieures; M. J. N. Whittaker, agent de la division des États-Unis d'Amérique, ministère des Affaires extérieures, et M. G. T. Clarke, ingénieur en chef, direction du Génie (aménagement), ministère des Travaux publics.

Je suppose qu'aucun de ces témoins ne peut dire quoi que se soit sur la question de principe que je vois dans ce projet de loi, à savoir si nous devons encourager les habitants de la province du Nouveau-Brunswick à trouver de nouveaux moyens de s'échapper vers l'État du Maine.

Maintenant nous avons une carte géographique avec nous et je pense que M. Clarke serait la personne apte à nous donner les détails mécaniques dont nous avons besoin. M. Bridle nous parlera du projet de loi en général. Peut-être pourriez-vous, monsieur Bridle, vous rendre à la carte géographique et nous expliquer de quoi il s'agit.

M. P. A. Bridle, président du Comité interministériel des ponts internationaux, ministère des Affaires extérieures: Je suis heureux de vous expliquer de quoi il s'agit. Avec votre permission je ferai un énoncé général de la question et vous voudrez peut-être poser des questions. Quelques points peuvent nécessiter une explication.

Comme le projet de loi que vous avez devant vous le dit clairement, le gouvernement de la province du Nouveau-Brunswick désire construire ce pont entre la ville de Milltown et la cité de Calais de l'autre côté de la rivière Sainte-Croix. Évidemment, ce serait un pont international entre le Canada et les États-Unis. Le pont serait construit, géré et entretenu par le gouvernement de la province du Nouveau-Brunswick, de concert avec l'État du Maine. Chacun

des deux gouvernements paierait la moitié du coût de construction et le coût entier des travaux d'approche à l'intérieur de ses propres frontières. Chaque gouvernement défrayera sa part du coût de l'entretien et de l'administration du pont, sur la même base. Le gouvernement fédéral n'apporterait aucune contribution financière dans le cas de ce pont. Ce ne serait pas un pont de péage.

Au point de vue procédures il doit y avoir une entente entre la province du Nouveau-Brunswick et l'État du Maine au sujet des particularités dont je viens de parler et d'autres qui peuvent être nécessaires. Pour donner à cette entente l'importance qu'il convient il doit y avoir, en temps voulu, un échange de notes entre le Secrétaire d'État aux Affaires extérieures et l'Ambassadeur des États-Unis à Ottawa au sujet de l'entente, et indiquant l'approbation des conclusions par les deux gouvernements fédéraux.

Le PRÉSIDENT: En d'autres termes, les gouvernements du Maine et du Nouveau-Brunswick ne peuvent conclure une entente entre eux sans l'approbation du ministère des Affaires extérieures?

M. BRIDLE: C'est cela.

Le sénateur WOODROW: Quelle est l'évaluation du coût total?

M. G. T. Clarke, ingénieur en chef, direction du Génie (aménagement), ministère des Travaux publics: \$235,000. La part du Nouveau-Brunswick est de \$130,000 et celle du Maine de \$105,000. La différence est probablement due au fait qu'une partie des travaux d'approche, du côté du Nouveau-Brunswick, est comprise dans le contrat.

Le sénateur FOURNIER (*Madawaska-Restigouche*): N'existe-t-il pas un vieux pont?

M. BRIDLE: Oui.

M. CLARKE: Il y a un vieux pont de bois qui arrive à la fin de son existence utile. Le nouveau pont sera situé environ 65 pieds en aval.

Le sénateur CROLL: Normalement, quelle circulation y a-t-il sur ce pont?

M. CLARKE: La circulation doit être très minime parce que le pont est en très mauvais état. La circulation lourde se fait sur le pont international, situé cinq milles au sud.

Le sénateur WOODROW: Vous dites qu'il n'y a pas de péage sur ce pont?

M. BRIDLE: Non, le Maine et le Nouveau-Brunswick partagent le coût de l'entretien.

Le sénateur WOODROW: Avez-vous une idée de ce que sera le coût?

M. CLARKE: \$5,000.00 ou moins par année.

Le sénateur BURCHILL: Monsieur le président, je propose que le projet de loi soit rapporté.

Le sénateur HOLLETT: Avant que le projet de loi ne soit rapporté, monsieur le président, puis-je attirer votre attention sur la première partie de l'article 3 du projet de loi, qui dit:

La province du Nouveau-Brunswick (ci-après appelée «la province») peut, seule ou de concert...

Est-il possible que le Nouveau-Brunswick construise le pont seul?

M. BRIDLE: Je crois, monsieur, qu'il s'agit simplement d'une clause permissive. C'est l'intention claire et avouée du Nouveau-Brunswick de construire ce pont de concert avec l'État du Maine.

Le sénateur HOLLETT: Je me demande si l'on ne devrait pas tout simplement omettre le mot «seule».

M. BRIDLE: Les conseillers juridiques des gouvernements ont pensé qu'il convenait d'inclure cette idée puisque, du point de vue du Gouvernement du

Canada, il n'y aurait aucune objection à ce que la province du Nouveau-Brunswick construise le pont elle-même, si elle le désirait.

Le sénateur HOLLETT: Y a-t-il quelqu'un qui pourrait donner la permission de bâtir le pont seul?

Le PRÉSIDENT: On peut soulever la question que peut-être les autorités du Maine pourraient dire: «Très bien, laissons le Nouveau-Brunswick construire tout le pont pour nous.»

Le sénateur HOLLETT: Oui, mais nous n'en savons rien parce que ce n'est pas dit. Le Gouvernement peut-il donner à n'importe qui le droit de construire un pont dont une extrémité serait aux États-Unis? Tout ce que nous avons, c'est une autorisation anonyme.

Le sénateur McCUTCHEON: Il se peut que nous obtenions l'autorisation voulue mais que les États-Unis disent ensuite que nous ne pouvons pas le construire.

Le sénateur RATTENBURY: Le gouvernement de l'État du Maine a déjà signé le document nécessaire.

Le sénateur HOLLETT: Mais quelqu'un au Canada peut-il donner le droit de construire le pont seul?

Le PRÉSIDENT: Pas de soi. Cette autorisation, jointe à celle de l'État du Maine, serait suffisante, n'est-ce pas?

Le sénateur HOLLETT: Je pensais simplement que je devais attirer l'attention du Comité sur ce point.

Le PRÉSIDENT: Je crois que la rédaction est correcte.

Le sénateur FOURNIER (*Madawaska-Restigouche*): Je voudrais savoir quelle sorte de navigation il y a à cet endroit?

M. CLARKE: Tout cours d'eau navigable en partie est considéré comme navigable sur tout son parcours en vertu de la Loi sur les eaux navigables; d'où il s'ensuit qu'il est nécessaire d'avoir l'approbation en vertu de la Loi sur les eaux navigables avant de construire le pont.

Le PRÉSIDENT: Honorables sénateurs, j'ai devant moi une proposition pour rapporter le projet de loi, s'il n'y a plus de question.

Le projet de loi est rapporté.

Le PRÉSIDENT: Dois-je rapporter le projet de loi sans modification?

Le projet de loi est rapporté sans modification.

Sur ce la séance est levée.

Canada, il n'y avait aucune objection à ce que la province du Nouveau-Brunswick consulte le pont elle-même, si elle le désire.

Le sénateur HOLLETT: Y a-t-il quelqu'un qui pourrait donner la permission de bâtir le pont seul?

Le président: On peut soulever la question que peut-être les autorités du Maine pourraient dire: "Mais bien sûr, laissez le Nouveau-Brunswick construire tout le pont pour nous."

Le sénateur HOLLETT: Oui, mais nous n'en savons rien parce que ce n'est pas dit. Le gouvernement peut-il honorer à n'importe quel droit de construction un pont tout une extrémité assés aux États-Unis? Tout ce que nous avons c'est une autorisation anonyme.

Le sénateur McCURDY: Il se peut que nous obtenions l'autorisation voulue mais que les États-Unis disent ensuite que nous ne pouvons pas le construire.

Le sénateur HATTENBURY: Le gouvernement de l'état du Maine a déjà signé le document nécessaire.

Le sénateur HOLLETT: Mais depuis que le Canada peut-il donner le droit de construire le pont seul?

Le président: Par de son. Cette autorisation jointe à celle de l'état du Maine serait suffisante, n'est-ce pas?

Le sénateur HOLLETT: Je pensais simplement que je devais attirer l'attention du Comité sur ce point.

Le président: Je crois que la rédaction est correcte.

Le sénateur FOURNIER (Médanaska-Restigouche): Je voudrais savoir quelle sorte de navigation il y a à cet endroit?

M. CLARK: Tout cours d'eau navigable en partie est considéré comme navigable sur tout son parcours en vertu de la Loi sur les canaux navigables; et on il s'ensuit qu'il est nécessaire d'avoir l'approbation en vertu de la Loi sur les canaux navigables avant de construire le pont.

Le sénateur HONORABLES sénateurs: J'ai devant moi une proposition pour rapporter le projet de loi S'il n'y a plus de question.

Le projet de loi est rapporté.

Le président: Dois-je rapporter le projet de loi sans modification?

Le projet de loi est rapporté sans modification.

Sur ce la séance est levée.

Le président: Le rapport de la commission est lu.

Le rapport de la commission est lu.

Le rapport de la commission est lu.

Le rapport de la commission est lu.

Le rapport de la commission est lu.

Le rapport de la commission est lu.

Le rapport de la commission est lu.

Le rapport de la commission est lu.

Le rapport de la commission est lu.

Le rapport de la commission est lu.

Le rapport de la commission est lu.

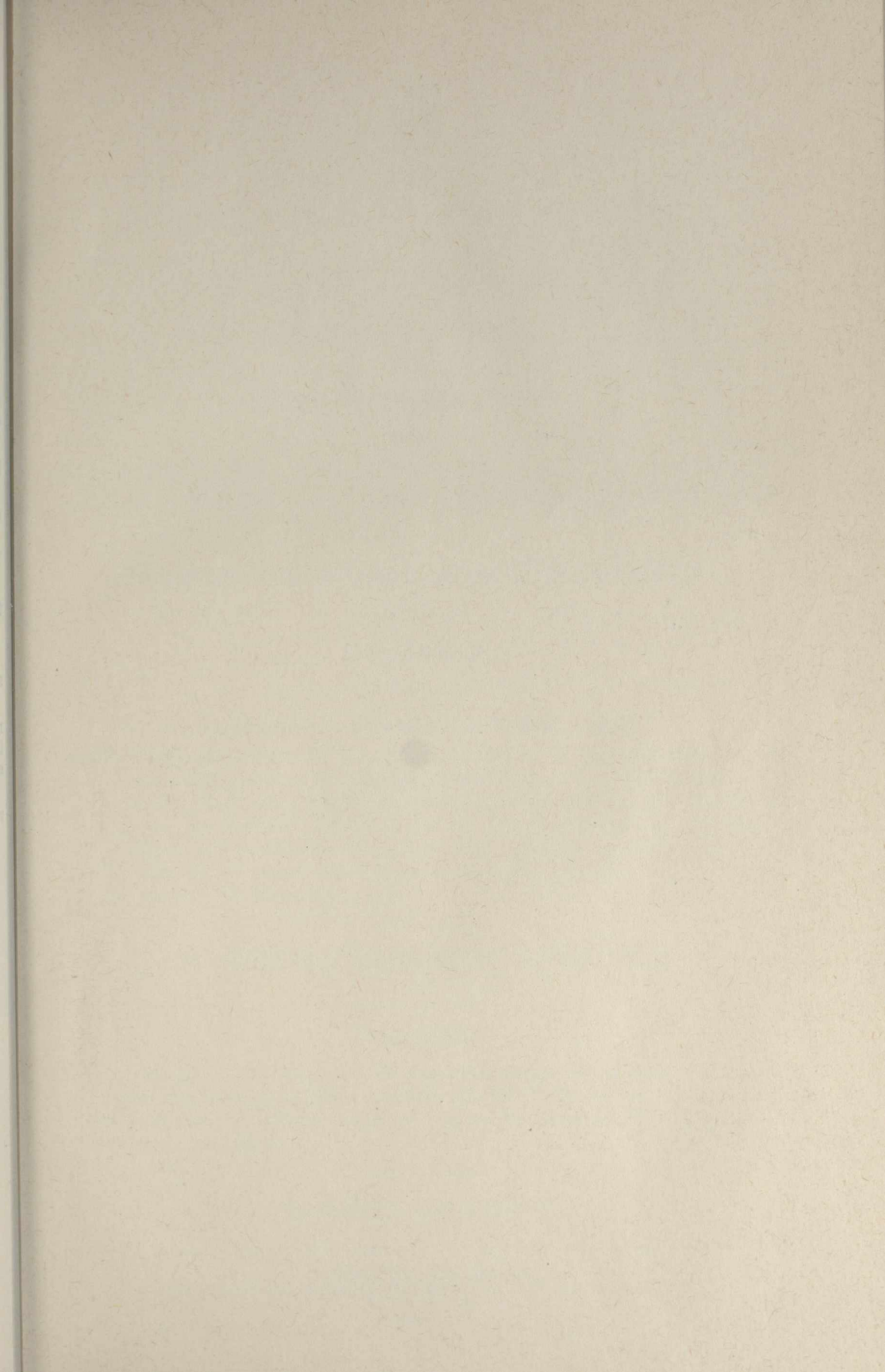
Le rapport de la commission est lu.

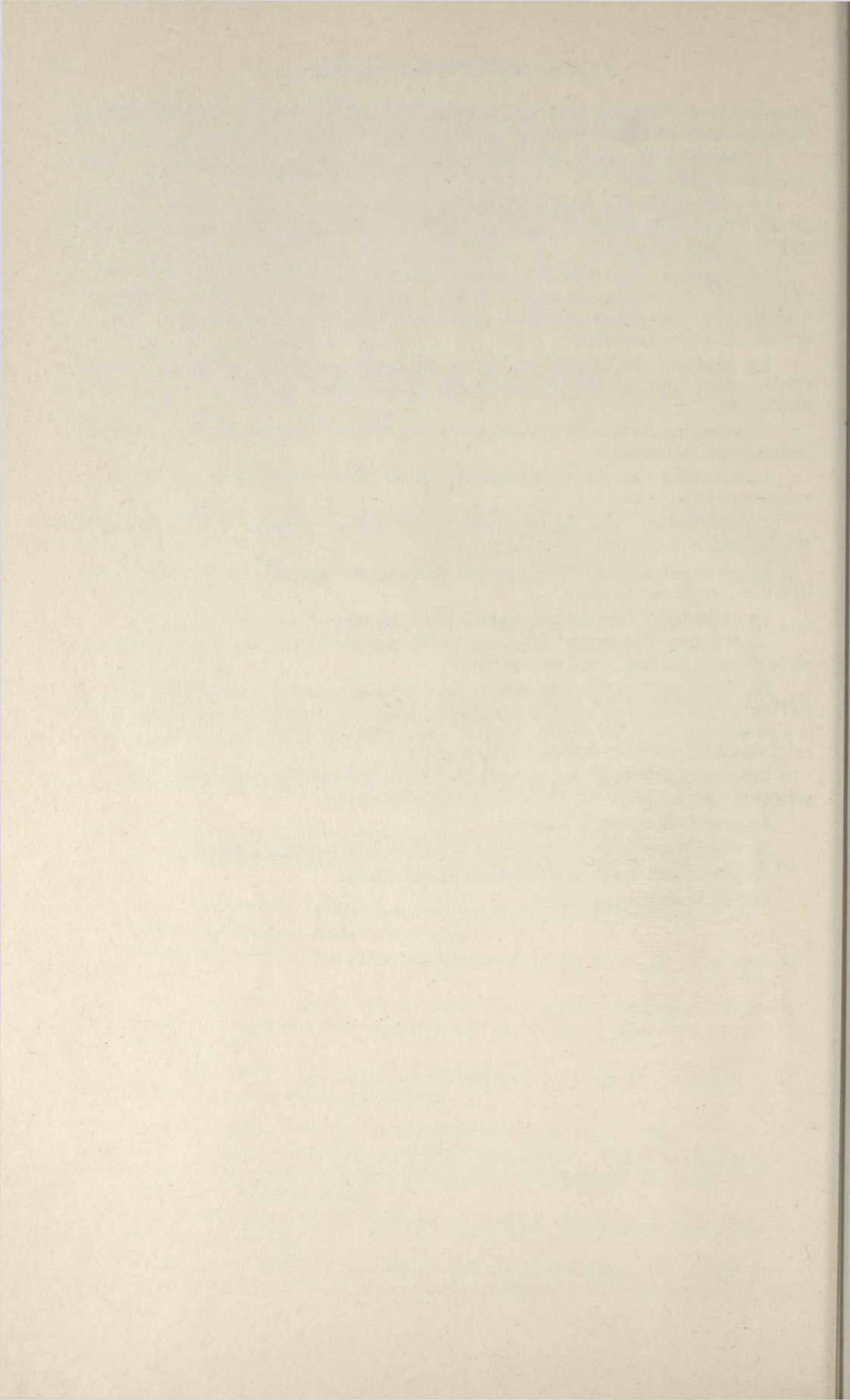
Le rapport de la commission est lu.

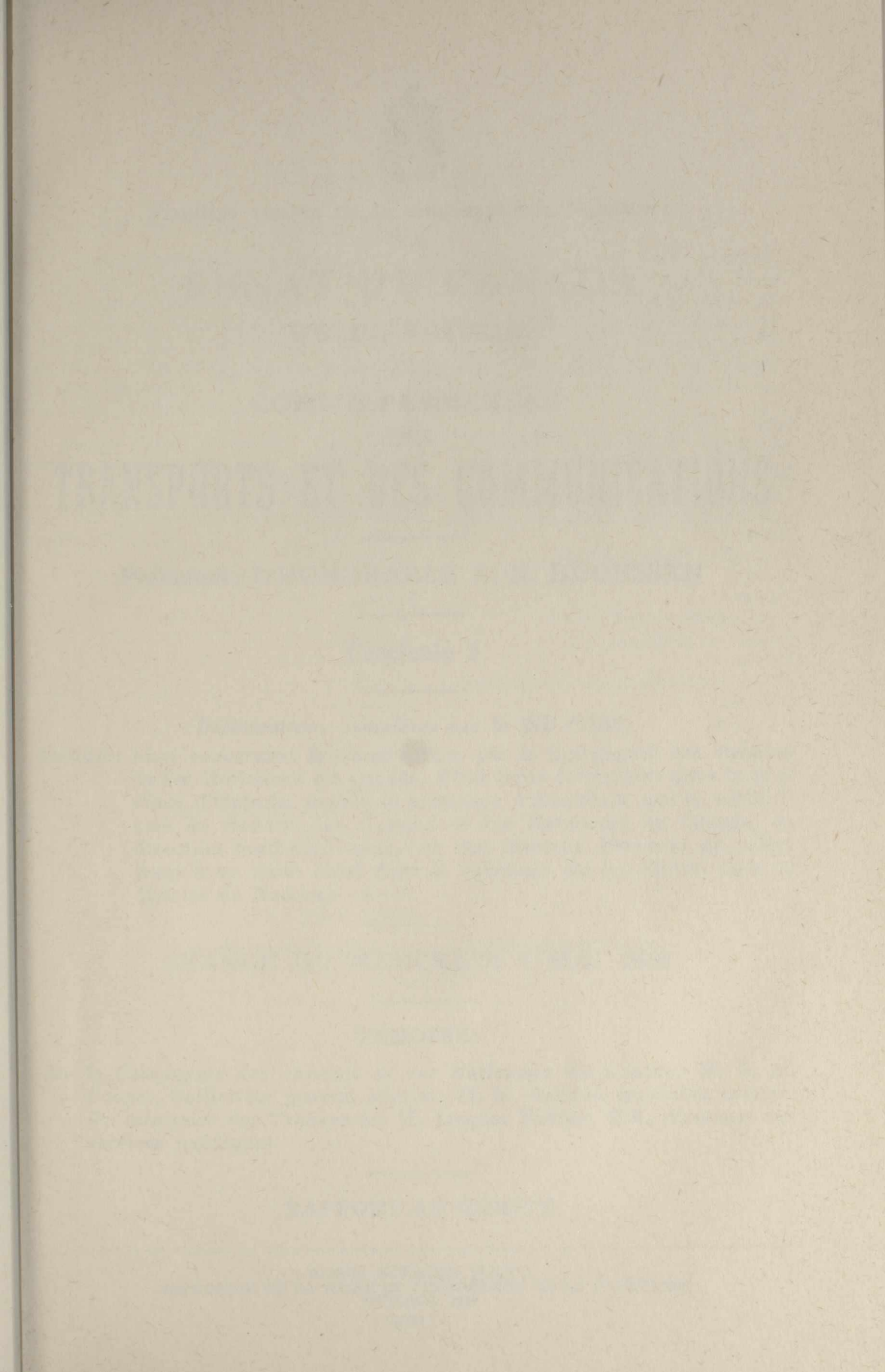
Le rapport de la commission est lu.

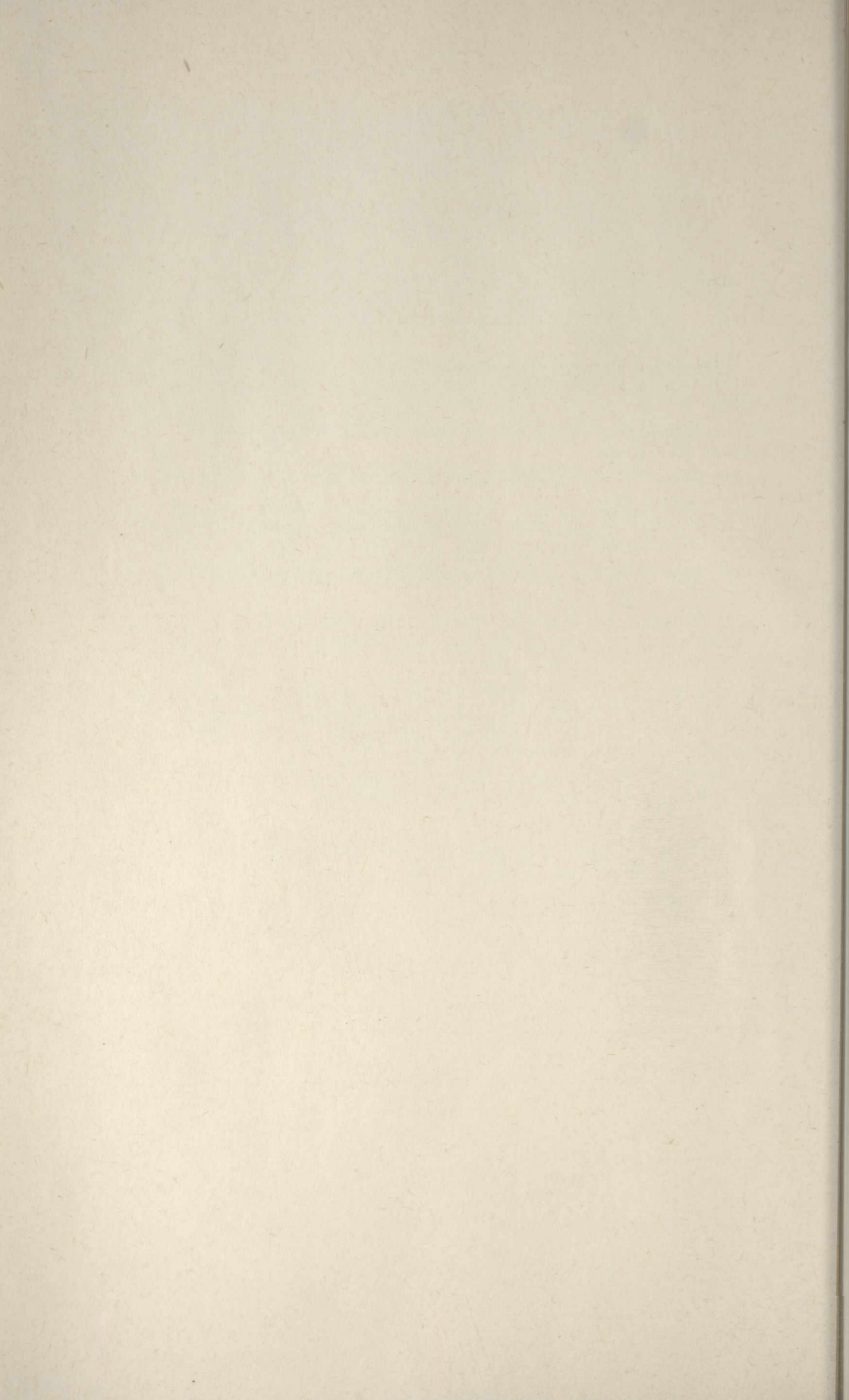
Le rapport de la commission est lu.

Le rapport de la commission est lu.











Première session de la vingt-septième législature
1966

SÉNAT DU CANADA

DELIBÉRATIONS

DU

COMITÉ PERMANENT

DES

TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: L'HONORABLE A. K. HUGESSEN

Fascicule 3

Délibérations complètes sur le Bill C-165.

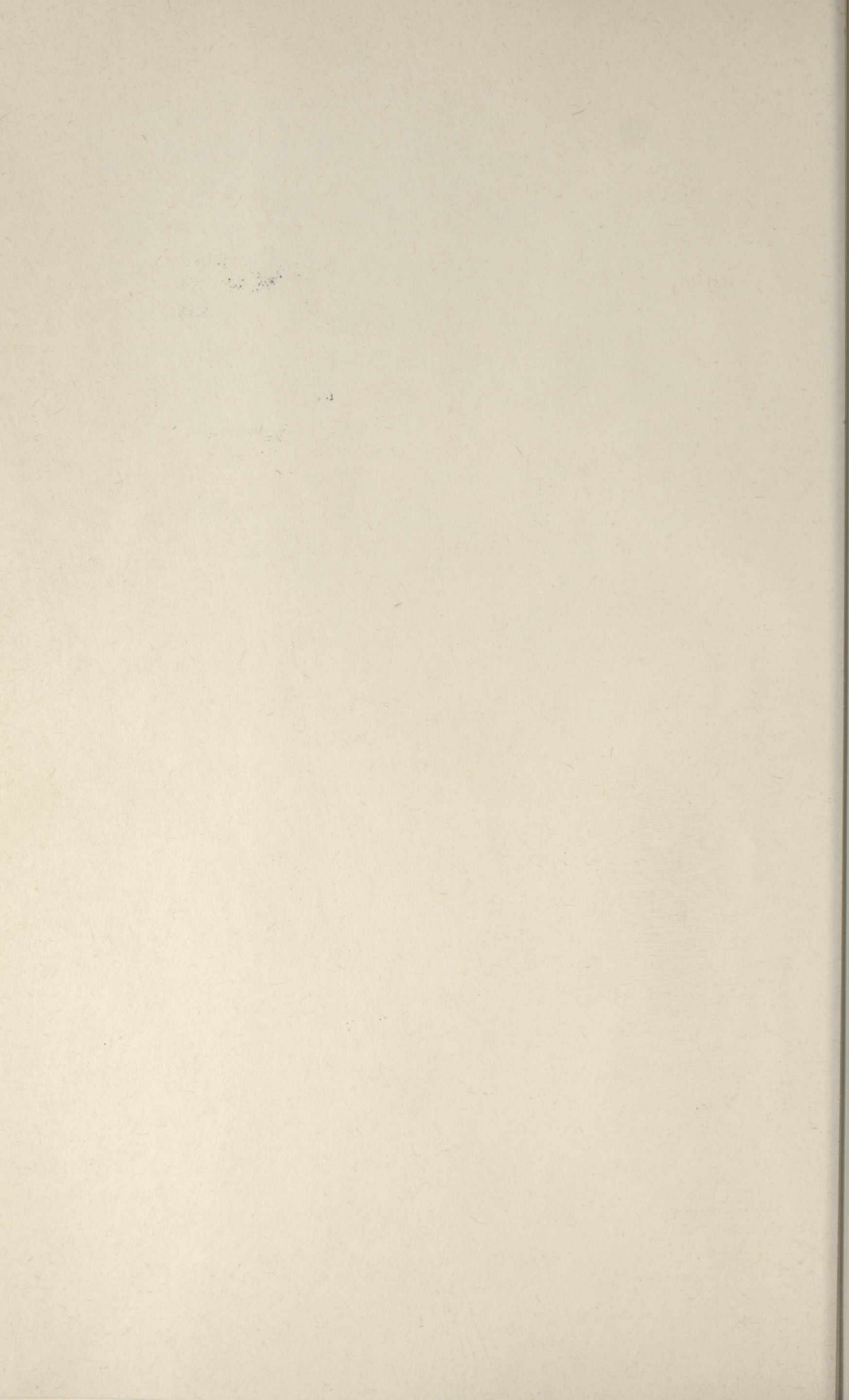
intitulé: «Loi concernant la construction, par la Compagnie des chemins de fer Nationaux du Canada, d'une ligne ferroviaire dans la province d'Ontario, depuis le voisinage d'Amesdale, sur la subdivision de Redditt des chemins de fer Nationaux du Canada, en direction nord-nord-ouest, sur une distance d'environ 63 milles jusqu'à un point situé dans le voisinage du lac Bruce, dans le district de Kenora.»

SÉANCE DU MERCREDI 4 MAI 1966

TEMOINS:

*De la Compagnie des chemins de fer Nationaux du Canada: M. G. M. Cooper, Solliciteur général adjoint; M. M. Rabjohn, ingénieur minier.
Du ministère des Transports: M. Jacques Fortin, C.R., directeur des services juridiques.*

RAPPORT AU COMITÉ





Première session de la vingt-septième législature
1966

SÉNAT DU CANADA
DÉLIBÉRATIONS
DU
COMITÉ PERMANENT
DES
TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: L'HONORABLE A. K. HUGESSEN

Fascicule 3

Délibérations complètes sur le Bill C-165,

intitulé: «Loi concernant la construction, par la Compagnie des chemins de fer Nationaux du Canada, d'une ligne ferroviaire dans la province d'Ontario, depuis le voisinage d'Amesdale, sur la subdivision de Redditt des chemins de fer Nationaux du Canada, en direction nord-nord-ouest, sur une distance d'environ 68 milles jusqu'à un point situé dans le voisinage du lac Bruce, dans le district de Kenora.»

SÉANCE DU MERCREDI 4 MAI 1966

TÉMOINS:

De la Compagnie des chemins de fer Nationaux du Canada: M. G. M. Cooper, Solliciteur général adjoint; M. M. Ralston, ingénieur minier;
Du ministère des Transports: M. Jacques Fortier, C.R., directeur des services juridiques.

RAPPORT AU COMITÉ



1966
Première session de la vingt-septième législature

COMITÉ PERMANENT
DES
TRANSPORTS ET COMMUNICATIONS

Président: l'honorable Adrian K. Hugessen

Les honorables sénateurs

- | | |
|---|-----------------------------------|
| Aird | Lang |
| Aseltine | Lefrançois |
| Baird | Macdonald (<i>Brantford</i>) |
| Beaubien (<i>Provencher</i>) | McCutcheon |
| Bourget | McDonald |
| Burchill | McElman |
| Connolly (<i>Halifax-Nord</i>) | McGrand |
| Croll | McLean |
| Davey | Méthot |
| Dessureault | Molson |
| Dupuis | Paterson |
| Farris | Pearson |
| Fournier (<i>Madawaska-Restigouche</i>) | Phillips |
| Gélinas | Power |
| Gershaw | Quart |
| Gouin | Rattenbury |
| Haig | Reid |
| Hayden | Roebuck |
| Hays | Smith (<i>Queens-Shelburne</i>) |
| Hollett | Thorvaldson |
| Hugessen | Veniot |
| Isnor | Vien |
| Jodoin | Welch |
| Kinley | Willis—(49). |

Membres d'office: Brooks, Connolly (*Ottawa-Ouest*)

(Quorum 9)

TÉMOINS:

De la Compagnie des chemins de fer Nationaux du Canada: M. G. M. Cooper, Solliciteur général adjoint; M. M. Ralston, ingénieur mineur; Du ministère des Transports: M. Jacques Fortier, C.R., directeur des services juridiques.

RAPPORT AU COMITÉ

ORDRE DE RENVOI

Extrait des *Procès-verbaux* du Sénat en date du mercredi 4 mai 1966:

«Suivant l'Ordre du jour, l'honorable sénateur Benidickson, C.P., propose, appuyé par l'honorable sénateur Burchill, que le Bill C-165, intitulé: «Loi concernant la construction, par la Compagnie des chemins de fer Nationaux du Canada, d'une ligne ferroviaire dans la province d'Ontario depuis le voisinage d'Amesdale, sur la subdivision de Redditt des chemins de fer Nationaux du Canada, en direction nord-nord-ouest, sur une distance d'environ 68 milles jusqu'à un point situé dans le voisinage du lac Bruce, dans le district de Kenora», 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 Benidickson, C.P., propose, appuyé par l'honorable sénateur Burchill, que le Bill soit déféré au Comité permanent des transports et communications.

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

Le greffier du Sénat,
J. F. MacNEILL.

Pour la Compagnie des chemins de fer Nationaux du Canada:
M. G. M. Cooper, solliciteur général adjoint.
M. M. M. Ealston, ingénieur minier.

Pour le ministère des Transports:

M. Jacques Fortier, C.R., directeur des services juridiques.

Sur la motion de l'honorable sénateur Isnor, il est résolu qu'il soit fait rapport que le bill n'a pas subi d'amendement.

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

Attesté.

ORDRE DE RENVOI

Extrait des Procès-verbaux du Sénat en date du mercredi 4 mai 1966

« Suivant l'ordre du jour, l'honorable sénateur Benoit, C.P., propose, appuyé par l'honorable sénateur Burchill, que le Bill C-185, intitulé: « Loi concernant la construction, par la Compagnie des chemins de fer Nationaux du Canada, d'une ligne ferroviaire dans la province d'Ontario depuis le voisinage d'Amesdale, sur la subdivision de Redhill des chemins de fer Nationaux du Canada, en direction nord-nord-ouest, sur une distance d'environ 68 milles jusqu'à un point situé dans le voisinage du lac Bruce, dans le district de Kenora », 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 Benoit, C.P., propose, appuyé par l'honorable sénateur Burchill, que le Bill soit déposé au Comité permanent des transports et communications.

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

Le greffier du Sénat,
J. F. MacNEILL.

- Le Président
- Le Vice-président
- Le Secrétaire
- Le Secrétaire adjoint
- Le Secrétaire aux communications
- Le Secrétaire aux relations avec les provinces
- Le Secrétaire aux relations avec les territoires
- Le Secrétaire aux relations avec les peuples autochtones
- Le Secrétaire aux relations avec les autres pays
- Le Secrétaire aux relations avec les institutions
- Le Secrétaire aux relations avec les organisations
- Le Secrétaire aux relations avec les médias
- Le Secrétaire aux relations avec les groupes de pression
- Le Secrétaire aux relations avec les associations
- Le Secrétaire aux relations avec les syndicats
- Le Secrétaire aux relations avec les professions
- Le Secrétaire aux relations avec les universités
- Le Secrétaire aux relations avec les écoles
- Le Secrétaire aux relations avec les bibliothèques
- Le Secrétaire aux relations avec les musées
- Le Secrétaire aux relations avec les centres de recherche
- Le Secrétaire aux relations avec les centres de services sociaux
- Le Secrétaire aux relations avec les centres de services de santé
- Le Secrétaire aux relations avec les centres de services de jeunesse
- Le Secrétaire aux relations avec les centres de services de femmes
- Le Secrétaire aux relations avec les centres de services de personnes handicapées
- Le Secrétaire aux relations avec les centres de services de personnes âgées
- Le Secrétaire aux relations avec les centres de services de personnes en détresse
- Le Secrétaire aux relations avec les centres de services de personnes en difficulté
- Le Secrétaire aux relations avec les centres de services de personnes en danger
- Le Secrétaire aux relations avec les centres de services de personnes en danger de mort
- Le Secrétaire aux relations avec les centres de services de personnes en danger de mort imminente
- Le Secrétaire aux relations avec les centres de services de personnes en danger de mort certaine
- Le Secrétaire aux relations avec les centres de services de personnes en danger de mort certaine imminente
- Le Secrétaire aux relations avec les centres de services de personnes en danger de mort certaine certaine
- Le Secrétaire aux relations avec les centres de services de personnes en danger de mort certaine certaine imminente
- Le Secrétaire aux relations avec les centres de services de personnes en danger de mort certaine certaine certaine
- Le Secrétaire aux relations avec les centres de services de personnes en danger de mort certaine certaine certaine imminente
- Le Secrétaire aux relations avec les centres de services de personnes en danger de mort certaine certaine certaine certaine
- Le Secrétaire aux relations avec les centres de services de personnes en danger de mort certaine certaine certaine certaine imminente
- Le Secrétaire aux relations avec les centres de services de personnes en danger de mort certaine certaine certaine certaine certaine
- Le Secrétaire aux relations avec les centres de services de personnes en danger de mort certaine certaine certaine certaine certaine imminente
- Le Secrétaire aux relations avec les centres de services de personnes en danger de mort certaine certaine certaine certaine certaine certaine

PROCÈS-VERBAUX

Le VENDREDI 6 mai 1966

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 Hugessen (*président*), Aird, Baird, Brooks, Burchill, Connolly (*Halifax-Nord*), Connolly (*Ottawa-Ouest*), Hollett, Isnor, Kinley, McCutcheon, McDonald, McKeen, Paterson, Rattenbury, Smith (*Queens-Shelburne*) et Welch. (17)

Aussi présent: M. E. Russell Hopkins, secrétaire-légiste et avocat parlementaire.

Le Bill C-165, Loi concernant la construction par la Compagnie des chemins de fer Nationaux du Canada d'une ligne ferroviaire dans la province d'Ontario depuis le voisinage d'Amesdale, jusqu'à un point situé dans le voisinage du lac Bruce, est étudié article par article.

Les témoins suivants sont entendus:

Pour la Compagnie des chemins de fer Nationaux du Canada:

M. G. M. Cooper, solliciteur général adjoint.

M. M. M. Ralston, ingénieur minier.

Pour le ministère des Transports:

M. Jacques Fortier, C.R., directeur des services juridiques.

Sur la motion de l'honorable sénateur Isnor, il est résolu qu'il soit fait rapport que le bill n'a pas subi d'amendement.

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

Attesté.

Le secrétaire du Comité,

Frank A. Jackson.

RAPPORT DU COMITÉ

Le VENDREDI 6 mai 1966

Le Comité permanent des transports et communications, auquel a été déferé le Bill C-165, intitulé: «Loi concernant la construction, par la Compagnie des chemins de fer Nationaux du Canada, d'une ligne ferroviaire dans la province d'Ontario, depuis le voisinage d'Amesdale, sur la subdivision de Redditt des chemins de fer Nationaux du Canada, en direction nord-nord-ouest, sur une distance d'environ 68 milles jusqu'à un point situé dans le voisinage de las Bruce, dans le district de Kenora,» rapporte que le comité, après avoir étudié ce bill, et pour obtempérer à l'ordre de renvoi du 4 mai 1966, l'a chargé d'en faire rapport au Sénat sans amendement.

Le tout respectueusement soumis.

Le président,

ADRIAN K. HUGESSEN.

LE SÉNAT
COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS ET
DES COMMUNICATIONS

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le vendredi 6 mai 1966

Le Comité permanent des transports et communications à qui avait été déferé le bill C-165, concernant la construction, par la Compagnie des chemins de fer Nationaux du Canada, d'une ligne ferroviaire dans la province d'Ontario depuis le voisinage d'Amesdale, sur la subdivision de Redditt des chemins de fer Nationaux du Canada, en direction nord-nord-ouest, sur une distance d'environ 68 milles jusqu'à un point situé dans le voisinage du lac Bruce, dans le district de Kenora, s'est réuni aujourd'hui, à 11 heures du matin pour étudier le bill.

L'honorable sénateur A. K. Hugessen est au fauteuil.

Le PRÉSIDENT: Honorables sénateurs, il est onze heures; nous allons commencer nos travaux. Le Sénat nous a déferé le bill C-165, Loi concernant la construction, par la Compagnie des chemins de fer Nationaux du Canada, d'une ligne ferroviaire dans la partie nord-nord-ouest de la province d'Ontario.

Vu l'importance de ce bill public, j'aimerais que la motion ordinaire soit présentée nous autorisant à dresser et à faire imprimer un compte rendu des délibérations du Comité.

Le Comité adopte la motion prévoyant un compte rendu sténographique des délibérations du comité sur le bill à l'étude.

Le Comité adopte la motion demandant l'autorisation de faire imprimer 800 exemplaires en anglais et 300 exemplaires en français du compte rendu des délibérations du Comité.

Le PRÉSIDENT: Le bill a été présenté au Sénat par le sénateur Benidickson qui est ici présent ce matin. Avez-vous quelque chose à ajouter, sénateur, avant que nous commençons.

L'hon. sénateur BENIDICKSON: Non, merci, monsieur le président. Nous avons ici quelques délégués.

Le PRÉSIDENT: Oui, j'en ai les noms.

L'hon. sénateur BENIDICKSON: Je crois qu'ils seront plus compétents que moi pour parler sur le sujet.

L'autre jour, au Sénat, on a demandé quel bénéfice ou quel revenu net on pourrait attendre d'un tel investissement. Cela comprend, comme chacun le sait, un élément de concurrence avec l'industrie. La Compagnie des chemins de fer Nationaux a donné au gouvernement l'assurance générale que l'entreprise serait payante. Toutefois, il serait peu sage, à mon avis, de présenter tous les détails du contrat au grand public, si l'on veut conserver à cet organisme de l'État la position avantageuse qu'il occupe sur le plan de la concurrence. Ces renseignements, il va sans dire, sont à la disposition de tous les membres du Parlement, et tous les membres du Comité peuvent poser les questions qu'ils veulent. Je veux seulement signaler qu'il ne serait peut-être pas sage de consigner les détails financiers dans les documents publics.

Le PRÉSIDENT: Merci, sénateur.

L'hon. sénateur ISNOR: J'ai soulevé cette question, lors de la magistrale présentation du bill par mon honorable collègue, parce que je voulais savoir si cette dépense publique allait rapporter des revenus suffisants. Après tout, il faut tenir compte que les déficits annuels du National-Canadien sont comblés par le public. Il n'est que juste de dire au public si ces mises de fonds sont judicieuses, et de le mettre au courant du coût de travaux semblables dans d'autres régions. C'était ma seule préoccupation.

L'hon. sénateur BROOKS: Les délégués ne sont-ils pas ici pour nous donner ces renseignements et d'autres encore?

Le PRÉSIDENT: Oui. Je peux lire au Comité la liste des noms des délégués ici présents. Ce sont, pour représenter la Compagnie des chemins de fer Nationaux du Canada, M. G. M. Cooper, solliciteur général adjoint; M. D. F. Purves, vice-président adjoint; M. K. M. Ralston, ingénieur minier; ainsi que M. Rolland Boudreau, solliciteur. Est aussi présent: M. Jacques Fortier, directeur des services juridiques du ministère des Transports.

J'ai parlé pendant quelques instants avant la réunion avec quelques-uns des témoins et je leur ai demandé s'ils avaient pris connaissance des délibérations qui ont eu lieu mercredi au Sénat à propos de ce bill, et s'ils étaient au courant du genre de questions qu'on allait leur poser. Ils m'ont dit qu'ils en avaient pris connaissance. Je crois donc que nous allons les trouver tout disposés à discuter ces questions. On m'a dit que l'exposé préliminaire au nom de la compagnie de chemin de fer allait être présenté par M. Cooper, solliciteur général adjoint. Allons-nous donner la parole à M. Cooper?

Des voix: Oui.

M. G. M. Cooper, solliciteur général adjoint, Compagnie des chemins de fer Nationaux du Canada: Monsieur le président, honorables sénateurs, le bill C-165 présentement à l'étude revêt la forme habituelle des mesures législatives concernant les embranchements de chemin de fer. Il vise un projet de chemin de fer d'une longueur de 68 milles et dont la construction coûterait environ 11.1 millions. Cet embranchement aurait pour fonction de desservir un terrain minier, qu'on appelle la mine Griffith, au lac Bruce dans le nord-ouest de l'Ontario.

Le tracé géographique de la ligne est indiqué sur la carte affichée ici. La mine Griffith est située à l'extrémité supérieure de la ligne rouge qui représente le parcours de l'embranchement de chemin de fer en question. Les autres traits rouges représentent les lignes du National-Canadien, celle-ci est la ligne principale entre la tête des Lacs et Winnipeg. Le trait vert, un peu plus bas, représente la ligne du Pacifique-Canadien, tandis que celui-ci, qui s'étend en direction est à partir de Nakina, est le chemin de fer National transcontinental.

L'hon. sénateur BROOKS: Combien de milles y a-t-il jusqu'à la tête des Lacs?

M. COOPER: Environ 318 milles, je crois, jusqu'à la tête des Lacs. L'embranchement est d'à peu près 68 milles et il reste encore une distance de 250 milles.

Les travaux prévus à la mine Griffith—entreprise qui relève principalement de la *Steel Company of Canada*, même si c'est une société très connue, la maison *Picklands Mather* qui en a actuellement la gestion—consisteront principalement dans l'extraction à ciel ouvert d'un minerai de faible teneur, qu'on concentrera sur place. Le concentré sera ensuite fondu sous forme de boulettes pour en faciliter le transport. Les boulettes de minerai concentré seront ensuite expédiées par le National-Canadien à partir de la mine jusqu'à la tête des Lacs, où elles seront entreposées jusqu'à ce qu'elles soient acheminées par bateaux, ordinairement du moins jusqu'à Hamilton.

L'hon. sénateur BROOKS: Quelle est la distance entre la tête des Lacs et Hamilton? J'entends, la longueur de trajet par eau. Je voudrais comparer cette distance avec celle qui sépare Hamilton des mines du Labrador.

M. COOPER: Je suis convaincu que cette distance est beaucoup moindre. Nous serions probablement mieux au courant de la distance par train entre la tête des Lacs et Hamilton, ce qui, bien entendu ne serait pas la même chose mais donnerait quand même une idée, faute de mieux. Peut-être M. Ralston pourrait-il nous dire quelle est la distance par train.

M. K. M. Ralston, Ingénieur minier, chemins de fer Nationaux du Canada: Non, je n'ai pas la longueur de trajet sous la main. La distance par eau en passant par le lac Supérieur serait d'environ 800 milles.

L'hon. sénateur KINLEY: Pouvez-vous calculer la distance sur la carte?

M. COOPER: La tête des Lacs figurent sur cette carte, mais malheureusement pas Hamilton.

L'hon. sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): On m'a soufflé à l'oreille que la distance est d'environ 800 milles.

M. COOPER: Oui, je crois que ce chiffre est à peu près exact.

L'hon. sénateur BENIDICKSON: Il n'est pas question de transporter le minerai part chemin de fer jusqu'à Hamilton. On compte stocker le minerai à la tête des Lacs pendant l'hiver?

M. COOPER: Oui. Nous aimerions le transporter par chemin de fer, mais l'aspect économique de l'affaire semble indiquer que le transport régulier se fera par eau au-delà de la tête des Lacs.

L'hon. sénateur PATERSON: Allez-vous utiliser le quai à minerai actuel ou en construire un autre?

M. COOPER: Nous allons utiliser le quai déjà existant.

L'hon. sénateur BROOKS: La question que j'ai soulevée l'autre jour découlait d'une comparaison que j'ai essayé moi-même d'établir entre la production de cette mine et la production de Wabush au Labrador. J'avoue que ma connaissance du sujet est assez restreinte. Le transport par chemin de fer ne serait certainement pas aussi long dans le district du Labrador et le transport par eau se ferait à partir des entrepôts de Sept-Îles par le Saint-Laurent. Je me demandais si la raison pour laquelle on avait choisi la mine Griffith de préférence à ce remarquable établissement au Labrador venait de ce que le transport du minerai serait moins coûteux à partir de la mine Griffith.

M. COOPER: Peut-être, en raison du développement considérable de cette région. Si vous voulez approfondir davantage la question, il vaudrait peut-être mieux consulter l'ingénieur minier que le conseiller juridique. Je risque d'embrouiller les choses plutôt que de les élucider. Aimeriez-vous vous adresser à M. Ralston?

L'hon. sénateur BROOKS: Pas tout de suite, monsieur le président.

M. COOPER: Les mises de fonds dans la mine sont, je crois, de l'ordre de 60 millions de dollars et l'effectif ouvrier devrait compter quelque 500 personnes.

L'hon. sénateur BROOKS: Une autre question. La somme de 11 millions de dollars prévue pour la construction comprend-elle le coût de l'emprise?

M. COOPER: Oui, cela comprend le coût d'acquisition du terrain. Il s'agit surtout de terres de la Couronne provinciale.

Le PRÉSIDENT: Il n'y a aucun établissement dans les environs?

M. COOPER: Très peu, et aucun le long du tracé.

Quant à la forme du bill; le premier article vise à autoriser la construction et l'achèvement de la ligne décrite dans l'annexe au verso du bill; l'approbation

par décret du conseil est obligatoire, une fois la loi adoptée. Le deuxième article pourvoit au respect du principe des soumissions sous le régime de la concurrence. Le troisième article fixe la limite des dépenses à 115 pour cent du coût estimatif, limite établie à \$12,765,000 dans l'article numéro 4 qui autorise ces emprunts. L'article 5 autorise des prêts temporaires et l'article 6 renferme la garantie ordinaire des titres.

L'hon. sénateur BROOKS: Ce n'est pas une garantie que le coût ne dépassera pas le montant prévu ici. Par décret du conseil, le gouvernement pourrait autoriser une plus forte somme d'argent si la ligne devait coûter plus cher que le montant prévu?

M. COOPER: Comme il est dit à l'article 3, le projet ne doit pas dépasser le montant estimatif plus les faux frais divers, sans l'approbation du gouverneur en conseil.

L'hon. sénateur BROOKS: C'est une disposition ordinaire?

M. COOPER: Oui, c'est la disposition ordinaire.

L'hon. sénateur KINLEY: Advenant que vos dépenses dépassent ces prévisions, qu'adviendra-t-il?

M. COOPER: Une telle situation se dessinerait avant l'épuisement de la dernière tranche des fonds statutaires et l'on ferait, sans aucun doute, bien à l'avance une nouvelle demande au gouverneur en conseil.

L'hon. sénateur KINLEY: Le prix de \$163,000 par mille, est-il exagéré?

M. COOPER: C'est rigoureusement le coût estimatif de la construction dans cette région.

Le PRÉSIDENT: La région est très accidentée.

M. COOPER: Oui. Cela fait contraste avec le bill présenté l'an dernier au Sénat visant la construction d'un court embranchement dans la région de Sarnia.

L'hon. sénateur KINLEY: Vous pouvez construire un embranchement de deux milles sans en demander l'autorisation au Parlement, n'est-ce pas?

M. COOPER: De six milles.

L'hon. sénateur KINLEY: Vous pouvez le faire sans même vous adresser au Parlement?

M. COOPER: Nous devons recourir au gouverneur en conseil mais non pas au Parlement. Toutefois, quand la distance dépasse six milles, la loi particulière du National-Canadien l'oblige à recourir au Parlement.

L'hon. sénateur KINLEY: Demandez-vous à la Compagnie de garantir un trafic minimum qu'elle peut vous assurer sans que vous deviez recourir à nous?

M. COOPER: Nous avons un accord au sujet du trafic suffisant pour assurer la rentabilité de l'entreprise.

L'hon. sénateur BAIRD: A-t-on songé à établir un raccord avec le réseau du Pacifique-Canadien qui passe aussi dans cette région?

M. COOPER: Un tel raccord exigerait la construction d'un autre embranchement d'une vingtaine de milles, ce qui augmenterait considérablement le coût de l'entreprise, n'apporterait aucune solution aux problèmes de correspondance et de manutention et transformerait profondément l'ensemble de l'entreprise sur le plan économique. Au lieu de 11.1 millions de dollars, il nous faudrait peut-être chercher 15 millions.

L'hon. sénateur BAIRD: Le Pacifique-Canadien s'est-il montré intéressé à cela? Serait-il intéressé à construire un embranchement jusqu'à la mine?

L'hon. sénateur BENEDICKSON: Cela ne relève-t-il pas de la *Steel Company of Canada*?

L'hon. sénateur BAIRD: La mine lui appartient.

M. COOPER: Il faudrait une autre garantie de trafic pour l'autre chemin de fer, afin de compenser le coût supplémentaire. Je ne sais si on a fait une enquête là-dessus; toutefois, cette affaire est actuellement traitée entre le National-Canadien et la Steelco à titre de requête présentée par une industrie au chemin de fer.

L'hon. sénateur BENEDICKSON: En vertu de votre contrat avec la *Steel Company of Canada*, pourriez-vous exiger de meilleures recettes de la Steelco, si au cours d'une période de hausse du coût de la vie, comme celle que nous traversons actuellement, le taux de 115 pour cent se révélait insuffisant? Pourriez-vous obtenir de meilleurs bénéfices, ou êtes-vous liés par un contrat ferme à un certain revenu par tonne pendant une période déterminée?

M. COOPER: Nous ne pouvons pas, et d'ailleurs nous ne voudrions pas que la compagnie puisse rouvrir le contrat que nous avons conclu avec elle. Nos bénéfices seraient réduits dans la mesure où nos dépenses d'immobilisations engagées dans le projet présentement à l'étude se révéleraient insuffisantes. Mais le montant en question a fait l'objet d'une étude approfondie et une marge a été prévue au budget pour faire face à cette éventualité. Nous ne voudrions pas que la Compagnie puisse dire: «Le coût de la construction de l'usine a été plus élevé que nous ne l'avions prévu, voudriez-vous réduire le tarif-marchandises que nous avons accepté?»

L'hon. sénateur ISNOR: Pourrais-je demander à M. Ralston, par votre intermédiaire, si le coût de construction par mille des lignes de chemin de fer au cours des dernières années se compare avec celui de \$163,234 par mille.

L'hon. sénateur KINLEY: Vous représentez les chemins de fer, n'est-ce pas?

M. COOPER: Oui.

L'hon. sénateur KINLEY: Vous êtes convaincu qu'il s'agit là d'une bonne affaire pour votre compagnie?

M. COOPER: Oui.

L'hon. sénateur ISNOR: Je ne parle pas du marché, mais du coût comparé par mille. Me reportant à d'autres projets de loi, j'ai été frappé de constater que le coût de la présente entreprise est légèrement plus élevé que la moyenne.

L'hon. sénateur BENEDICKSON: Mais on est aux prises avec du roc précambrien.

Le PRÉSIDENT: Je ne crois pas que cela éclaire beaucoup le Comité. Vous vous souvenez que l'an dernier, où il était question de la construction d'un embranchement près de Sarnia, région très peu accidentée, le coût variait de \$50,000 à \$60,000 par mille. La région qui nous occupe présentement est vraiment très rocheuse.

L'hon. sénateur McDONALD: M. Ralston représente-t-il les chemins de fer ou la compagnie minière?

Le PRÉSIDENT: Il est l'ingénieur minier de la Compagnie des chemins de fer Nationaux du Canada.

M. COOPER: M. Fortier est présent à mes côtés pour deux raisons. L'an passé nous nous sommes présentés au Comité au sujet d'un embranchement de 12 milles à Sarnia, dont le coût estimatif était de \$850,000, soit à peu près \$70,000 par mille. L'embranchement construit en 1962 pour la compagnie *Brunswick Mining and Smelting*, près de Bathurst au Nouveau-Brunswick, et qui mesurait 15 milles, a coûté \$1,450,000 soit un peu moins de \$100,000 par mille. La marge s'explique par la différence du sol et la nécessité de construire des ponts importants dans un cas plutôt que dans l'autre.

L'hon. sénateur HOLLETT: Si je comprends bien, la construction de ces embranchements n'a d'autres raisons que le transport du minerai, n'est-ce pas?

M. COOPER: Toute l'économie de l'entreprise repose sur le minerai de fer.

L'hon. sénateur HOLLETT: Quelle quantité de minerai espère-t-on extraire de cette mine?

M. COOPER: Le nombre de tonnes?

L'hon. sénateur HOLLETT: Non, ce n'est pas ce que je veux dire. Combien de temps prévoit-on exploiter cette mine?

M. COOPER: J'aimerais beaucoup que M. Ralston me prête main-forte pour donner une idée de la quantité de minerai qu'on peut extraire de façon économique et rentable de cette mine.

M. RALSTON: Monsieur le président, les chiffres officiels indiquant les réserves de minerai nous ont été fournis par la *Picklands Mather and Company* qui s'occupe de la gestion de la mine pour le compte de la *Steel Company of Canada* et qui en assumera l'exploitation.

L'hon. sénateur BENEDICKSON: La *Picklands Mather and Company* est une compagnie de génie minier de réputation mondiale dont le siège social est à Cleveland, Ohio.

M. RALSTON: Oui, en effet. Cette compagnie a une longue expérience dans l'exploitation de ses propres mines et à titre d'agents de gestion, dans celle de mines d'autres compagnies. Selon les relevés officiels, les réserves de la mine Griffith sont suffisantes pour soutenir les expéditions de concentré en boulettes au rythme d'un million et demi de tonnes fortes par an pendant une période de trente ans—jusqu'à une profondeur à ciel ouvert de 735 pieds, je crois—ce qui en termes de production revient à dire que les réserves totales se chiffrent par 45 millions de tonnes fortes.

L'hon. sénateur HOLLETT: Et combien d'hommes seraient embauchés?

M. RALSTON: En période de pleine exploitation, environ 450.

L'hon. sénateur HOLLETT: La raison qui me pousse à poser cette question, c'est que nous avons beaucoup de minerai de fer à Bell Island, à Terre-Neuve. Je me demandais si nous ne pouvions pas fournir tout le minerai voulu.

M. RALSTON: Certes, il existe d'immenses réserves à Bell Island. On ne sait pas encore à quelle distance sous la mer s'étendent les gisements ferreux; mais, et vous le savez aussi bien que moi, même si la mine Wabana est exploitée depuis bien des années, la qualité de son minerai n'est plus acceptée comme auparavant par suite du changement profond survenu dans le climat de l'industrie du minerai de fer.

L'hon. sénateur HOLLETT: Quelle est la teneur en fer du minerai de l'endroit dont il est question?

M. RALSTON: Le produit de la mine Griffith aura une teneur moyenne de 65 à 68 pour cent de fer.

L'hon. sénateur HOLLETT: Après la concentration, n'est-ce pas?

M. RALSTON: Oui, après la concentration et la fusion en boulettes.

L'hon. sénateur HOLLETT: Et quelle en est la teneur actuellement, à l'état brut?

M. RALSTON: Le minerai à l'état brut?

L'hon. sénateur HOLLETT: Oui.

M. RALSTON: Au niveau de l'extraction, la teneur serait d'environ 29 p. 100.

L'hon. sénateur HOLLETT: Bell Island détient une moyenne de 37 p. 100, n'est-ce pas?

M. RALSTON: La teneur en fer est encore plus forte que cela—48 p. 100, je crois.

L'hon. sénateur HOLLETT: Peut-être.

L'hon. sénateur BENEDICKSON: N'y a-t-il pas un problème au sujet du soufre?

M. RALSTON: Il y a un problème au sujet du phosphore. D'ailleurs si la *Dosco* pouvait trouver un marché—et elle a fait d'immenses efforts pour hausser la qualité du minerai—je suis certain que l'exploitation de Wabana pourrait se poursuivre.

L'hon. sénateur BROOKS: Puisque nous sommes à faire des comparaisons—comment le minerai de la mine Griffith et celui de Bell Island se comparent-ils avec le minerai du Labrador. Je crois que la concentration est très forte, là-bas.

M. RALSTON: Il y a diverses qualités au Labrador—c'est-à-dire dans l'ensemble de la région, Labrador et le Nord québécois.

L'hon. sénateur BROOKS: En quantités limitées toutefois.

M. RALSTON: Le minerai de la *Iron Ore Company of Canada* à Schefferville est de qualité supérieure—c'est du minerai prêt pour l'expédition, d'une teneur d'environ 54 pour cent en fer. Au lac Carol, également propriété de la compagnie *Iron Ore* qui, comme vous le savez, est composée d'un ensemble de compagnies, la teneur moyenne est, si je me souviens bien, pour le minerai brut, d'environ 35 pour cent. La compagnie le concentre à peu près au même degré qu'à la mine Griffith. La compagnie *Iron Ore* fond également le concentré du lac Carol en boulettes. Depuis trois ou quatre ans, la production annuelle de boulettes a été d'environ cinq millions de tonnes, et, comme vous avez pu l'apprendre par les journaux, la compagnie a décidé tout récemment d'accroître la production annuelle jusqu'à dix millions de tonnes de boulettes, ce qui est le double de la production actuelle du lac Carol.

L'hon. sénateur BENEDICKSON: Quelle proportion y a-t-il entre la quantité de minerai brut extrait à ciel ouvert et la quantité de concentré en boulettes? Je songe ici à l'objectif prévu d'un million et demi de tonnes de boulettes.

M. RALSTON: Oui.

L'hon. sénateur BENEDICKSON: Combien de tonnes de minerai brut faudrait-il?

M. RALSTON: J'ai visité la mine et j'ai examiné les dépôts, j'ai également lu certains rapports. Quoique *Picklands Mather* n'ait publié aucune statistique, je crois pouvoir dire, en tenant compte de la qualité moyenne du minerai et de la qualité moyenne du produit, que le rapport de concentration est d'environ trois pour un, c'est-à-dire, qu'il faudra extraire et concentrer trois tonnes de minerai pour obtenir une tonne de concentré en boulettes.

L'hon. sénateur BENEDICKSON: En vérité, ce n'est pas le problème qui nous occupe actuellement. Nous discutons du transport des boulettes par chemin de fer.

M. RALSTON: Pardon, n'ai-je pas répondu à votre question?

L'hon. sénateur BENEDICKSON: Votre problème et le nôtre, est celui de la quantité des boulettes, celui du transport. J'ai peut-être posé une question peu pertinente.

M. RALSTON: Non, parce que la quantité expédiée dépend tout à fait de la quantité des réserves enfouies dans le sol; les deux sont intimement liées.

L'hon. sénateur HOLLETT: Du point de vue de la mise de fonds du National Canadien, ne croyez-vous pas que si vous investissiez 12 millions de dollars sous forme de subvention à Bell Island, vous pourriez utiliser vos propres bateaux pour transporter le minerai? Dans cette île, plus de 10,000 personnes comptent sur ce minerai pour vivre. Ne croyez-vous pas qu'il serait plus sage que le National-Canadien y investisse dix ou douze millions de dollars, ou même plus?

M. RALSTON: La *Dosco* s'occupe de cette affaire depuis des années.

L'hon. sénateur KINLEY: Mais elle est prête à tout vous remettre.

M. RALSTON: Elle a déployé de grands efforts durant les six ou huit dernières années pour améliorer sa production et trouver un marché, et elle s'y connaît; mais malheureusement, et c'est très regrettable, elle n'a pas réussi et elle a été forcée de fermer Wabana. Nous ne pouvions guère poser en experts du minerai et entreprendre une tâche où la *Dosco* avait échoué en raison des changements survenus dernièrement dans l'industrie du minerai de fer.

L'hon. sénateur HOLLETT: Je crois que la *Stelco* pourrait faire une telle tentative. Je n'ai rien contre ce bill, mais je songe seulement à ces 10,000 habitants de Bell Island qui, si on aidait à concentrer en boulettes leur minerai brut, pourraient, à mon avis, se tirer d'affaire chez eux. Mais voici que le National-Canadien, organisme d'État, investit douze millions de dollars dans l'espoir que cette mine sera exploitée à peine trente ans. Bell Island existe depuis '95.

M. RALSTON: Quand j'ai dit trente ans, je citais le chiffre estimatif de *Picklands Mather*. Je ne dis que cela représente tout le minerai du gisement, loin de là. Je crois même que les réserves peuvent être deux fois plus considérables que cela, peut-être même davantage. On n'a pas encore délimité les masses de minerai.

L'hon. sénateur KINLEY: Quels avantages cette entreprise offre-t-elle sur l'exploitation minière à Terre-Neuve? Il s'agit d'extraction en surface n'est-ce pas?

M. RALSTON: Oui, d'extraction à ciel ouvert, et c'est déjà un avantage.

L'hon. sénateur KINLEY: Est-il plus avantageux pour la compagnie d'exploiter cette mine que celle de Bell Island? La mine Wabana appartient à la *Dosco*, je crois, et il en est de même pour celle-ci.

M. RALSTON: Non.

L'hon. sénateur McCUTCHEON: Elle appartient à la *Steel Company of Canada*.

L'hon. sénateur KINLEY: La *Steel Company of Canada* doit construire une grosse usine au Québec, et je crois qu'elle s'en abstient en raison du climat actuel d'austérité, c'est-à-dire de l'inflation.

L'hon. sénateur McCUTCHEON: Je crois que vous parlez de la *Dosco*.

L'hon. sénateur KINLEY: Oui, je parle de la *Dosco*.

M. RALSTON: Mais la *Dosco* a annoncé son projet de construction d'une usine sur la rive sud du Saint-Laurent.

L'hon. sénateur KINLEY: Il ne s'agit donc pas ici de la *Dosco*?

M. RALSTON: Non, la mine Griffith n'a rien à voir avec *Dosco*. Mais pour répondre à votre question, le coût de l'extraction à ciel ouvert est presque toujours moindre que celui de l'extraction par voie souterraine.

L'hon. sénateur KINLEY: Et il n'y a aucune difficulté à cause du phosphore?

M. RALSTON: Aucune difficulté, ni à cause du phosphore ni à cause d'aucune autre matière délétère.

L'hon. sénateur BROOKS: Ne fait-on pas de l'extraction à ciel ouvert au Labrador?

M. RALSTON: Oui.

L'hon. sénateur HOLLETT: Il y en a à Bell Island, près de Terre-Neuve. Je m'y suis rendu. La mine s'étend à deux milles sous la mer et il s'y trouve suffisamment de minerai pour durer toujours.

M. RALSTON: Oui, la mine s'étend très loin. Il est regrettable qu'après tant d'années on doive la fermer.

L'hon. sénateur AIRD: D'après le tarif-marchandises qu'on va établir, quand le National-Canadien pourra-t-il, à votre avis, rentrer dans ses fonds?

M. RALSTON: Il nous faut nous en tenir au tarif convenu; or, ne l'oubliez pas, il n'est nullement question du tarif-marchandises dans l'accord garantissant le volume du trafic. Le tarif-marchandises est une affaire qui se règle séparément tout d'abord entre la *Stelco* et le service des ventes-marchandises du National-Canadien. Ce tarif-marchandises n'est pas fixé pour toujours. Il est toujours stipulé que la Commission des transports du Canada peut en autoriser la modification. C'est après avoir établi le tarif-marchandises et en nous fondant sur lui que nous élaborons notre budget; ensuite, nous arrêtons les dispositions de l'accord sur le volume du trafic.

L'hon. sénateur BROOKS: Le coût de la production risque de monter cette année ou l'an prochain, n'est-ce pas, en raison de la grève qui est imminente? Le coût de la production à la mine va monter, je crois, parce que...

M. RALSTON: L'exploitation de la mine n'a pas encore débuté. La compagnie en est encore au stage des projets. Tant qu'elle n'aura pas obtenu l'approbation du Parlement, elle ne peut guère aller de l'avant, ni engager de fortes dépenses en supposant simplement que...

L'hon. sénateur BROOKS: La compagnie devra examiner ses plans à nouveau et calculer le coût éventuel de la production. D'après le *Financial Post*, le coût de production du minerai de fer va monter d'environ \$1.25 la tonne.

M. RALSTON: Parlez-vous du coût de la main-d'œuvre?

L'hon. sénateur BROOKS: Oui, je songe aux salaires à la mine.

M. RALSTON: Je crois que c'est l'affaire de la *Stelco*, et je ne doute pas qu'elle en a tenu compte. Toute inflation quelque peu considérable se traduit ordinairement tôt ou tard par une hausse de prix du produit.

Le PRÉSIDENT: On a manifesté beaucoup d'intérêt pour les dispositions du contrat que vous avez conclu avec la *Stelco* et pour la garantie qu'elle vous a donnée quant au transport-marchandises. Vous devriez, dans la mesure où vous le jugez à propos, nous donner quelques précisions là-dessus. Nous ne voulons pas vous ennuyer en vous demandant des renseignements qui pourraient servir à vos concurrents ni d'aucune autre façon. Quelle entente avez-vous conclue avec la Steel Company au sujet du montant qu'elle doit payer par rapport au coût global de l'entreprise.

M. RALSTON: Monsieur le président, nous exigeons pour tous ces embranchements, une garantie qu'il y aura du trafic. Toutefois, cette garantie n'a pas pour but de rendre notre entreprise tout à fait rentable. Si pour quelque raison imprévisible la compagnie minière devait fermer ses portes, la garantie relative au trafic ne nous rembourserait pas le capital investi, mais elle est un gage des intentions de la compagnie et elle paie les frais généraux. Si pour une raison ou pour une autre, la compagnie devait cesser ses envois pendant un certain temps, la taxe, qui est toujours attachée à une garantie de trafic entrerait alors en vigueur. Or, cette taxe prélevée sur chaque tonne manquante multipliée par le nombre de tonnes garanti correspond à l'intérêt que porte notre investissement, ainsi qu'à nos frais généraux d'entretien; ainsi tant que durera la garantie de trafic, nos frais généraux sont couverts.

L'hon. sénateur BROOKS: Le coût de la dépréciation serait-il payé au cours de cette période de trente ans?

M. RALSTON: Non, la garantie relative au trafic ne s'étend pas à toute cette période. Elle s'applique à une certaine période et prévoit que la compagnie doit expédier une certaine quantité de minerai chaque année pour la durée de la garantie, et qu'elle devra payer une taxe sur chaque tonne qui manquera à la quantité prévue dans l'accord.

Aux termes de la loi, la compagnie n'est pas obligée d'expédier plus que ce qui est stipulé dans la garantie mais nous faisons en sorte que, tout en n'étant pas trop difficile à produire pour la compagnie, la quantité prévue puisse, dans

le cas où la compagnie ne ferait que remplir strictement ses obligations, contribue à acquitter les frais généraux de notre réseau. Le fait que la compagnie minière dépense quelque 60 millions de dollars en capital constitue une sauvegarde de plus. Car vous pouvez être sûrs qu'elle va mettre tout en œuvre pour produire au maximum; autrement, des moyens de production auxquels elle a affecté des capitaux resteraient inutilisés.

L'hon. sénateur BROOKS: S'agit-il d'une garantie semblable à celle que vous avez avec la *Heath Steel Mines*, par exemple?

M. RALSTON: C'est le même genre de garantie.

L'hon. sénateur BROOKS: Et *Pine Point*?

M. RALSTON: C'est une toute autre paire de manches. Le chemin de fer de *Pine Point* n'est pas un de nos embranchements. Nous n'avons aucun capital investi dans cette affaire, honorable sénateur. Pour la construction de cet embranchement le capital, comme vous le savez, a été fourni par le gouvernement canadien.

Le PRÉSIDENT: Supposons que tout va bien, que l'exploitation de la mine commence et se poursuit à l'année longue les expéditions ne dépassant pas le minimum. Quelles répercussions cela pourrait-il avoir sur le budget du National-Canadien?

M. RALSTON: Monsieur le président, si tout va comme on l'espère et comme il est probable, la mine n'expédiera pas au minimum, mais au maximum de sa capacité qui est considérablement plus élevée que le minimum. Quand vous dites «le minimum», je suppose, monsieur le président, que vous parlez de la quantité garantie?

Le PRÉSIDENT: Oui.

M. RALSTON: La compagnie minière va faire tout en son pouvoir pour expédier à plein rendement car elle a engagé de gros capitaux dans l'érection de ces aménagements qui sont destinés à répondre aux besoins du marché.

Le PRÉSIDENT: Si cela se produit cependant, quelles en seront les conséquences sur les recettes du National-Canadien?

M. RALSTON: Si la compagnie produit un million et demi de tonnes par année, ce qui lui est fort possible, puisque c'est une industrie fermée, elle fera ce que j'appellerais, un apport raisonnable à l'acquittement de nos frais généraux. C'est-à-dire que l'exploitation va couvrir tous nos frais de transport, acquitter l'intérêt sur notre capital, et, dans un certain nombre d'années, rembourser le capital en laissant un excédent qui aidera à payer les frais généraux.

L'honorable sénateur ISNOR: Quelle sera la longueur de la période en question? Vous avez parlé de plusieurs années, qu'en est-il?

M. RALSTON: Nous avons fondé nos calculs budgétaires—et cela n'a rien à voir avec la durée de la garantie—sur une période de 25 ans.

L'honorable sénateur HOLLETT: A l'heure actuelle, y a-t-il des gens qui habitent cette région?

M. RALSTON: Comme vous le savez sans doute, le lac Red est un centre de mines d'or florissantes. Il y a des gens dans la région d'Ear Falls où se fait la coupe du bois d'œuvre et du bois à pâte.

L'honorable sénateur RATTENBURY: Cet embranchement servira à d'autres fins, n'est-ce pas?

L'honorable sénateur HOLLETT: C'est la raison pour laquelle j'ai posé ma question.

M. RALSTON: Oui, nous l'espérons et nous y comptons.

L'honorable sénateur BURCHILL: En vertu du projet de loi, vous êtes autorisés à émettre des titres ou obligations pour financer la construction de cet embranchement.

M. RALSTON: Je crois que M. Cooper peut répondre à cette question.

L'honorable sénateur BURCHILL: Quand vous dites que le coût de l'exploitation et le montant des intérêts vont être payés, comprenez-vous là-dedans le prix de revient du terrain, le fond d'amortissement et le reste?

M. COOPER: L'amortissement de la mise de fonds est compris dans les prévisions économiques, honorable sénateur. Les recettes prévues devraient amortir le coût de la construction de l'embranchement.

L'honorable sénateur BURCHILL: Au cours d'une période de 25 ans?

M. COOPER: Oui.

Le PRÉSIDENT: Si je comprends bien, d'après les témoignages entendus, la situation est la suivante: si la mine ne réussit pas aussi bien qu'on l'espère, la garantie couvrira au moins vos frais d'exploitation et autres dépenses du genre. Si, d'autre part, elle réussit et produit au maximum, elle aidera à . . .

M. COOPER: A acquitter les dépenses indirectes, c'est cela.

M. RALSTON: Si la compagnie minière ne produit que ce qui est spécifié dans la garantie, sa contribution sera faible. Si, par contre, elle produit autant qu'elle en est capable, la contribution sera beaucoup plus considérable.

L'honorable sénateur McCUTCHEON: Si la *Steel Company of Canada* est capable d'investir 60 millions de dollars dans cette entreprise, je ne crois pas qu'il y ait lieu de consacrer tellement de temps à l'examen de la proposition des chemins de fer nationaux du Canada.

L'honorable sénateur KINLEY: Ils n'ont pas encore pris la parole.

M. RALSTON: C'est vrai, bien entendu; mais même si une compagnie est prête à investir une très grosse somme d'argent, il ne s'ensuit pas nécessairement que c'est pour nous une bonne affaire; nous tenons à nous assurer que l'entreprise est avantageuse.

L'honorable sénateur McCUTCHEON: Vous avez dit que c'était une entreprise solide.

M. RALSTON: Oui, mais il nous faut vérifier la chose; nous ne pouvons nous contenter de son témoignage.

L'hon. sénateur AIRD: Avez-vous des experts conseils indépendants?

M. RALSTON: Non. Nous nous rendons sur place et nous nous assurons que l'entreprise est rentable.

L'hon. sénateur BENIDICKSON: Vous êtes ingénieur minier professionnel?

M. RALSTON: C'est exact, honorable sénateur.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions? Une question soulevée à l'étape de la deuxième lecture, par le leader de l'opposition, l'honorable sénateur Brooks, si je ne me trompe, a trait à certaines autres garanties. Nous avons conclu un certain nombre d'accords du genre depuis huit ou dix ans avec diverses industries au sujet d'embranchements. Votre question, je crois, visait à savoir si ces accords avaient été observés et dans quelle mesure ils s'étaient révélés fructueux.

L'hon. sénateur BROOKS: C'est vrai, monsieur le président. Et tout à l'heure j'ai posé une question dans le même sens. Je désirerais qu'on établisse une comparaison entre les diverses mines, afin de savoir si les chemins de fer avaient subi ou non des pertes financières à cause des embranchements qu'ils ont construits dans des conditions semblables pour desservir des mines dans d'autres régions du pays.

M. RALSTON: Depuis la fin de la guerre, nous avons construit 13 embranchements.

L'hon. sénateur BENIDICKSON: Et la longueur globale en est considérable.

M. RALSTON: En tout, cela fait environ 800 milles.

L'hon. sénateur BENEDICKSON: Alors c'est vraiment considérable?

M. RALSTON: Oui; et le seul cas où nous avons été forcés de prélever une taxe—c'est-à-dire où la compagnie minière n'a pu remplir les obligations contractées en vertu de la garantie relative au trafic, c'est-à-dire en ce qui concerne la quantité des envois—est celui de la *Heath Steel Mines* au Nouveau-Brunswick. Cette entreprise a interrompu la production pendant une période de trois ans, pour des raisons auxquelles elle ne pouvait absolument rien changer. Elle a commencé sa production, vers le milieu des années '50, au moment où les métaux vils se vendaient plus cher que jamais. Elle produisait des concentrés de cuivre, de zinc et de plomb. Elle avait à peine commencé son exploitation que le prix des métaux vils a baissé d'une façon très sensible. J'entends par là que le prix a été coupé de moitié. Au début de la production, le cuivre se vendait environ \$0.46, le zinc et le plomb environ \$0.18 la livre. Peu après que la compagnie eût commencé sa production, le prix du cuivre est tombé à environ \$0.23, celui du plomb et du zinc à environ \$0.08 ou \$0.09 la livre. La compagnie s'est aperçue qu'elle exploitait un filon extrêmement réfractaire—par cela, je veux dire un filon de minerai difficile à traiter—or, ces deux facteurs—la difficulté de récupérer le métal et la baisse des prix—ont obligé la mine à fermer ses portes pour quelque temps. Lorsque la compagnie a vu ses problèmes métallurgiques résolus et les prix du métal à la hausse, elle a repris la production et exploite la mine depuis.

L'hon. sénateur BROOKS: Eh bien, vous ne pouvez pas vous fonder sur un an ou deux pour dire que la mine a été un succès? Celle dont il est ici question devra demeurer en exploitation durant trente ans avant que vous puissiez savoir si l'entreprise est vraiment fructueuse.

M. RALSTON: Je ne peux guère convenir de cela avec vous.

L'hon. sénateur BROOKS: Je ne critique pas. Ce que je voulais signaler l'autre jour et à quoi on n'a pas encore répondu de façon à me convaincre c'est que les mines du Labrador, où nous avons des montagnes de minerai de fer, auraient pu produire ce minerai et l'expédier à Hamilton et aux autres endroits à meilleur compte que cette mine. C'est là le jugement que je voulais porter. Cependant, je ne suis pas ingénieur.

M. RALSTON: Nous devons tenir compte que les gens qui ont pris ce terrain à bail pour une période de 75 ans sont aussi fort intéressés dans les mines Wabush. Considérant la quantité de minerai qu'ils vont extraire des mines Wabush, ils doivent conclure qu'ils auront aussi besoin du minerai de cette mine. Ils paient au propriétaire de la mine—*Iron Bay Mines Ltd.*—un droit de \$0.50 la tonne expédiée.

De toute façon, pour répondre à vos questions, j'ai déjà cité le cas où nous avons eu à prélever une taxe pendant quelques années. Tous nos autres embranchements de chemin de fer se sont révélés une réussite; et ceux pour lesquels nous avons demandé l'approbation du Parlement contribuent de façon appréciable à payer nos frais généraux.

L'hon. sénateur AIRD: Quelles sont vos prévisions quant à la longueur de la période qu'il faudra au réseau pour recouvrir le capital investi? Dans le même ordre d'idées, qu'est-ce que l'expérience vous révèle en fait de rentrée du capital investi?

M. RALSTON: Dans tous les cas, le coût réel de la construction a été inférieur au montant estimatif que nous avions prévu.

L'hon. sénateur AIRD: Ce qui importe c'est que le capital investi est revenu au National-Canadien dans un délai raisonnable à compter de la date d'acceptation du contrat.

M. RALSTON: Dans certains cas, les embranchements ont été complètement payés. Dans d'autres, la dette diminue d'année en année et dans l'ensemble la situation est excellente.

L'hon. sénateur BAIRD: Quel est le nom du propriétaire de la mine?

M. RALSTON: C'est la *Iron Bay Mines Limited*, qui a cédé à bail le terrain et les dépôts de minerai qu'il renferme, à la compagnie Stelco. En vertu de ce bail, la Stelco a le droit d'extraire le minerai pendant une période de 75 ans, en retour du paiement à la *Iron Bay Mines Limited*, d'un droit de \$0.50 par tonne de concentré de fer expédiée.

Le PRÉSIDENT: Les honorables sénateurs auraient-ils quelque autre question à poser?

L'hon. sénateur PATERSON: Je veux signaler que la *Gazette*, de Montréal, a publié ce matin un article annonçant que la compagnie *General Motors* a mis à pied des employés à cause du fléchissement du marché de l'automobile. L'industrie du minerai de fer ressentira directement les effets de cet état de choses. J'aimerais insister sur l'importance considérable des garanties, et je suppose que la Compagnie des chemins de fer Nationaux saura se bien protéger. Toutefois, le Comité ne doit pas oublier que la construction d'une voie en 1962 était différente de ce qu'elle est aujourd'hui. L'intérêt sur le capital était alors de 4 p. 100, alors qu'aujourd'hui il est de 6 p. 100. Ces détails sont d'une importance capitale dans l'étude du bill. Une certaine anxiété règne sur le marché à cause de la possibilité d'une crise. New York a essuyé un revers ce matin ainsi qu'hier.

Cela ne doit pas influencer sur nos décisions devant les risques à courir pour développer en ce moment notre pays, mais ce sont des facteurs à considérer. Je suppose que le National-Canadien est très au courant de la situation et qu'il en est de même pour la *Steel Company of Canada*?

M. RALSTON: Oui.

L'hon. sénateur PATERSON: Les garanties relatives au trafic sont très importantes.

Le PRÉSIDENT: Je crois que vous allez convenir avec moi, honorables sénateurs, qu'entre toutes les compagnies dont nous pouvons obtenir une garantie, la *Steel Company of Canada* est une des plus sûres.

L'hon. sénateur BENIDICKSON: L'honorable sénateur Paterson a soulevé une autre question et j'aimerais obtenir là-dessus un peu plus de renseignements. Vous connaissez bien, monsieur Ralston, les quais à minerai, les aménagements nécessaires pour transporter le minerai de fer des wagons de chemin de fer aux navires à la tête des Lacs. Un autre de vos clients est, bien entendu, la *Steep Rock Mines*, qui utilise un embranchement presque directement au sud de la région en question. Le sénateur a demandé si, à la suite de la mise en marche de cette entreprise, vous comptez revenir à la charge pour demander au gouvernement l'autorisation d'affecter d'autres capitaux à l'amélioration du quai à minerai.

M. RALSTON: Votre question, si je la comprends bien, est celle-ci: est-ce que, à la suite de cette mise en œuvre, alors que le quai sera utilisé à pleine capacité, il faudra songer à l'agrandir?

L'hon. sénateur BENIDICKSON: C'est bien cela.

M. RALSTON: Pour le moment le quai à minerai a toute la capacité pour la manutention des produits des mines *Caland*, *Steep Rock* et *Griffith*.

Le PRÉSIDENT: En d'autres mots, vous ne croyez pas que, par suite de ce projet, vous deviez prochainement vous présenter à nouveau devant le Parlement pour demander quelques millions de dollars de plus pour l'agrandissement du quai de Port Arthur?

M. RALSTON: Pas à cause de cette entreprise, monsieur le président.

L'hon. sénateur BROOKS: Vous le pouvez en vertu du bill, si vous le voulez.

Le PRÉSIDENT: Le Comité a-t-il entendu assez de témoignages au sujet du bill? Un sénateur aurait-il quelque autre question à poser? Si non, le Comité est-il prêt à examiner le bill?

L'hon. sénateur KINLEY: *La Steel Company of Canada* est-elle représentée ici? Va-t-elle témoigner devant le Comité?

Le PRÉSIDENT: Il n'y a ici aucun représentant de la compagnie *Stelco*.

L'hon. sénateur KINLEY: Ne devrait-il pas y en avoir?

L'hon. sénateur BAIRD: Pourquoi?

L'hon. sénateur KINLEY: Parce que la compagnie offre une garantie.

M. COOPER: La compagnie de chemin de fer possède par contrat la garantie de la compagnie *Stelco*.

M. RALSTON: L'accord est signé.

Le PRÉSIDENT: Je ne vois pas ce que nous pourrions demander à la *Stelco*, si ce n'est de nous dire qu'elle a signé la garantie et de nous fournir des explications.

L'hon. sénateur BROOKS: M. Cooper nous a expliqué l'accord conclu avec la compagnie *Stelco*.

Le PRÉSIDENT: Le Comité est-il prêt à étudier le bill?

Des hon. SÉNATEURS: Oui.

Le PRÉSIDENT: Article 1, Construction et achèvement. L'article 1 est-il approuvé?

Des hon. SÉNATEURS: Approuvé.

Le PRÉSIDENT: L'article est approuvé. Article 2, offres ou soumissions par concurrence. L'article 2 est-il approuvé?

Des hon. SÉNATEURS: Approuvé.

Le PRÉSIDENT: L'article est approuvé. Article 3, Dépense maximum. L'article 3 est-il approuvé?

Des hon. SÉNATEURS: Approuvé.

Le PRÉSIDENT: L'article est approuvé. Article 4, Émission des valeurs.

L'hon. sénateur ISNOR: J'aimerais qu'on élucide un peu les articles 4 et 5. Le coût de la construction est de 11 millions de dollars, mais on prévoit ici des emprunts autorisés au montant de \$12,765,000.

M. COOPER: Mathématiquement, il s'agit de la marge de 15 pour cent au-delà du coût estimatif. C'est la disposition relative aux frais imprévus.

L'hon. sénateur ISNOR: Je désirais que ces précisions soient consignées au compte rendu.

Le PRÉSIDENT: Je crois qu'il en a été fait mention lors de l'adoption de chaque bill antérieur. Cela répond-il à votre question, honorable sénateur?

L'hon. sénateur ISNOR: Oui.

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

Des hon. SÉNATEURS: Approuvé.

Le PRÉSIDENT: L'article est approuvé. Article 5, Prêts temporaires. L'article 5 est-il approuvé?

Des hon. SÉNATEURS: Approuvé.

Le PRÉSIDENT: L'article est approuvé. Article 6, Garanties, forme et conditions, garantie générale ou distincte. L'article 6 est-il approuvé?

Des hon. SÉNATEURS: Approuvé.

Le PRÉSIDENT: L'article est approuvé. Article 7, Dépôt du produit de la vente, etc., des valeurs. L'article 7 est-il approuvé?

Des hon. SÉNATEURS: Approuvé.

Le PRÉSIDENT: L'article est approuvé. Article 8, Rapport au Parlement. L'article 8 est-il approuvé?

Des hon. SÉNATEURS: Approuvé.

Le PRÉSIDENT: L'article est approuvé. Le préambule est-il approuvé?

Des hon. SÉNATEURS: Approuvé.

Le PRÉSIDENT: Le préambule est approuvé. Le titre est-il approuvé?

Des hon. SÉNATEURS: Approuvé.

Le PRÉSIDENT: Approuvé. Dois-je faire rapport que le bill n'a pas subi d'amendement?

Des hon. SÉNATEURS: Oui.

Le PRÉSIDENT: C'est convenu. Quelqu'un propose-t-il l'ajournement.

Le Comité s'ajourne.

Le président: L'article est approuvé. Article 8. Rapport au Parlement.

L'article 8 est-il approuvé?

Des hon. sénateurs: Approuvé.

Le président: L'article est approuvé. Le préambule est-il approuvé?

Des hon. sénateurs: Approuvé.

Le président: Le préambule est approuvé. Le titre est-il approuvé?

Des hon. sénateurs: Approuvé.

Le président: Approuvé. Dois-je faire rapport que le bill n'a pas subi d'amendement?

Des hon. sénateurs: Oui.

Le président: C'est convenu. Quelqu'un propose-t-il l'ajournement?

Le Comité s'ajourne.



Première session de la vingt-septième législature

1966

SENAT DU CANADA

DÉLIBÉRATIONS

DU

COMITÉ PERMANENT

DES

TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président suppléant: L'HONORABLE H. DE M. MOLSON

Fascicule 4

*Délibérations complètes sur le Bill C-153,
intitulé: «Loi modifiant la Loi sur l'aéronautique.»*

SÉANCE DU MERCREDI 11 MAI 1966

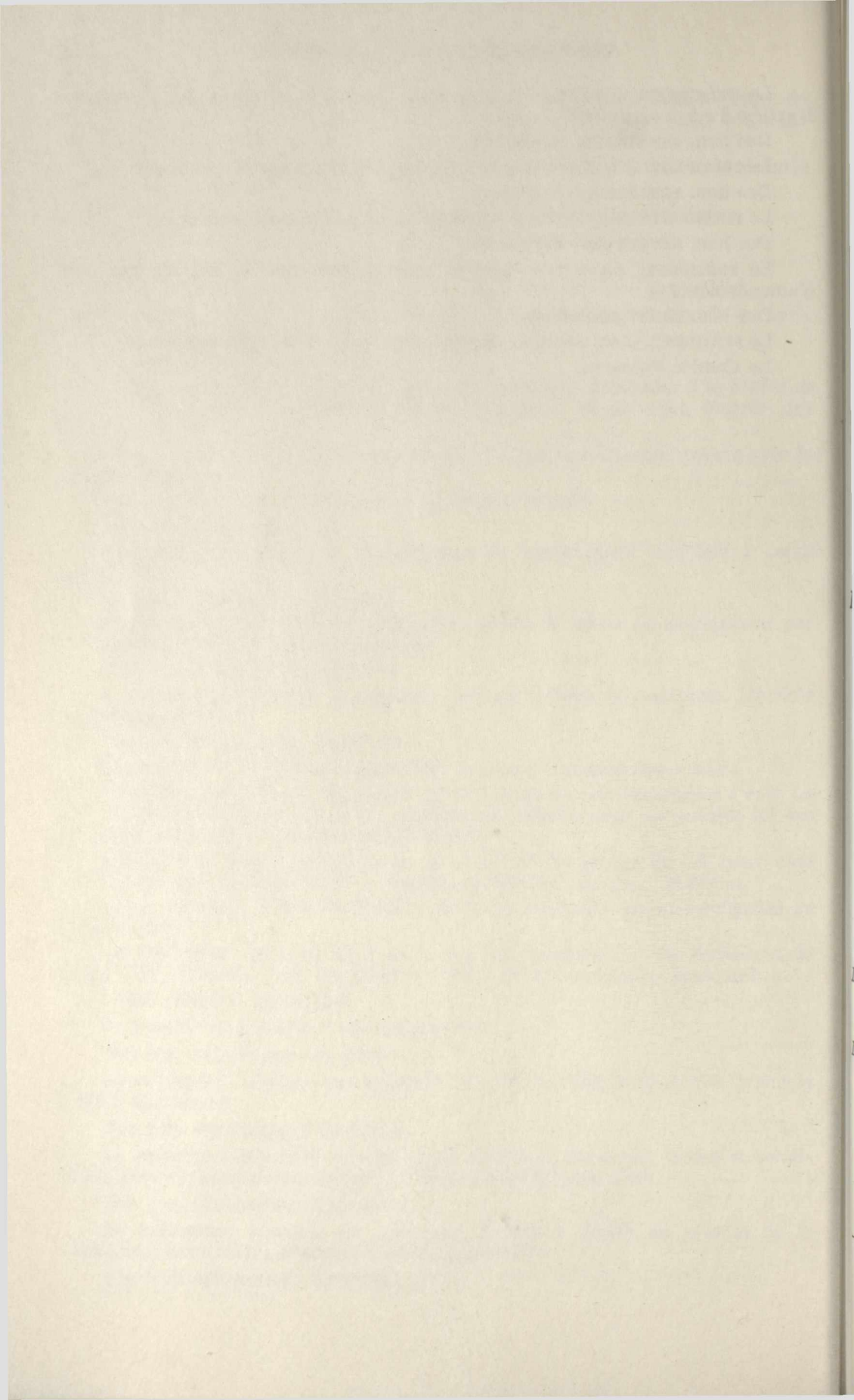
TEMOINS:

Du ministère des Transports: M. J. R. Baldwin, sous-ministre; M. Jacques Fortier, directeur des services juridiques; M. M.N. Fleming, Direction des services de l'Air.

De certaines lignes aériennes internationales: M. Murray E. Corlett, c.r., Ottawa.

RAPPORTS DU COMITÉ

APPENDICE





Première session de la vingt-septième législature

1966

SEÑAT DU CANADA

DÉLIBÉRATIONS

DU

COMITÉ PERMANENT

DES

TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président suppléant: L'HONORABLE H. DE M. MOLSON

Fascicule 4

Délibérations complètes sur le Bill C-153,
intitulé: «Loi modifiant la Loi sur l'aéronautique.»

SÉANCE DU MERCREDI 11 MAI 1966

TÉMOINS:

Du ministère des Transports: M. J. R. Baldwin, sous-ministre; M. Jacques Fortier, directeur des services juridiques; M. M.M. Fleming, Direction des services de l'Air.

De certaines lignes aériennes internationales: M. Murray E. Corlett, c.r., Ottawa.

RAPPORTS DU COMITÉ

APPENDICE



Première session de la vingt-septième législature

1966

COMITÉ PERMANENT
DES
TRANSPORTS ET COMMUNICATIONS

Président: l'honorable Adrian K. Hugessen

Les honorables sénateurs

Aird	Lefrançois
Aseltine	Macdonald (<i>Brantford</i>)
Baird	McCutcheon
Beaubien (<i>Provencher</i>)	McDonald
Bourget	McElman
Burchill	McGrand
Connolly (<i>Halifax-Nord</i>)	McKeen
Croll	McLean
Davey	Méthot
Dessureault	Molson
Dupuis	Paterson
Farris	Pearson
Fournier (<i>Madawaska-Restigouche</i>)	Phillips
Gélinas	Power
Gershaw	Quart
Gouin	Rattenbury
Haig	Reid
Hayden	Roebuck
Hays	Smith (<i>Queens-Shelburne</i>)
Hollett	Thorvaldson
Hugessen	Veniot
Isnor	Vien
Jodoin	Welch
Kinley	Willis—(49).
Lang	

Membres d'office: Brooks, Connolly (*Ottawa-Ouest*)

(Quorum 9)

RAPPORTS DU COMITÉ

APPENDICE

ORDRE DE RENVOI

Extrait des Procès-verbaux du Sénat en date du mardi 10 mai 1966: 1966

«Suivant l'Ordre du jour, le Sénat reprend le débat sur la motion de l'honorable sénateur Deschatelets, C.P., appuyé par l'honorable sénateur Hays, C.P., tendant à la deuxième lecture du Bill C-153, intitulé: «Loi modifiant le Loi sur l'aéronautique».

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

Le bill est alors lu pour la deuxième fois.

L'honorable sénateur Connolly, C.P. propose, pour l'honorable sénateur Deschatelets, C.P., appuyé par l'honorable sénateur Hays, C.P. que le bill soit déferé au Comité permanent des transports et communications.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le greffier du Sénat,

J. F. MacNEILL.

Sur la motion de l'honorable sénateur Hays, il est résolu de présenter un rapport demandant l'autorisation de faire imprimer 500 exemplaires en anglais et 300 exemplaires en français du compte-rendu des délibérations portant sur le bill.

Les témoins suivants sont entendus:

Pour le ministère des Transports: M. J. R. Baldwin, sous-ministre; M. Jacques Fortier, directeur des services juridiques; M. M.M. Fleming, Direction des services de l'Air.

Pour certaines lignes aériennes internationales: M. Murray E. Corlett, C.R., Ottawa.

Sur la motion de l'honorable sénateur Thervaldeon, il est ordonné qu'un mémoire présenté par M. Corlett soit publié en appendice au compte rendu de ces délibérations.

Il est résolu qu'il soit fait rapport que le bill n'a pas subi d'amendement.

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

Certifié,

Secrétaire en chef adjoint des Comités,

John A. Hinds.

ORDRE DE RENVOI

Extrait des Procès-verbaux du Sénat en date du mardi 10 mai 1933.

« Suivant l'ordre du jour, le Sénat reprend le débat sur la motion de l'honorable sénateur Deschatelets C.P. appuyée par l'honorable sénateur Hays, C.P., tendant à la deuxième lecture du Bill C-153, intitulé: « loi modifiant le loi sur l'aéronautique ».

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

Le bill est alors lu pour la deuxième fois.

L'honorable sénateur Connolly, C.P. propose, pour l'honorable sénateur Deschatelets, C.P. appuyé par l'honorable sénateur Hays, C.P. que le bill soit déposé au Comité permanent des transports et communications.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le greffier du Sénat
J. W. Macdonald

- W. A. Mackenzie-King
- James McLeod
- McKeen
- MacLean
- Métcalfe
- Morrison
- Paton
- Pearson
- Phillips
- Power
- Quart
- Battersbury
- Raid
- Kochuk
- Smith (Ottawa-Sherburne)
- Thorvaldsen
- Vauzelle
- Vign
- Wells
- Wills (19)

(Hons-ontario) (Ottawa-Ontario)

(1933)

PROCÈS-VERBAL

Le MERCREDI 11 mai 1966

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 Aird, Beaubien (*Provencher*), Fournier (*Madawaska-Restigouche*), Gershaw, Haig, Hays, Hollett, Lang, McDonald, Molson, Rattenbury, Thorvaldson et Willis.

Aussi présent: M. E. Russel Hopkins, secrétaire-légiste du Sénat et avocat parlementaire.

Le président étant absent, l'honorable sénateur Molson est élu président suppléant, sur la motion de l'honorable sénateur Beaubien (*Provencher*).

Le bill C-153, Loi modifiant la Loi sur l'aéronautique, est étudié article par article.

Sur la motion de l'honorable sénateur Haig, il est résolu de présenter un rapport demandant l'autorisation de faire imprimer 800 exemplaires en anglais et 300 exemplaires en français du compte-rendu des délibérations portant sur le bill.

Les témoins suivants sont entendus:

Pour le ministère des Transports: M. J. R. Baldwin, sous-ministre; M. Jacques Fortier, directeur des services juridiques; M. M.M. Fleming, Direction des services de l'Air.

Pour certaines lignes aériennes internationales: M. Murray E. Corlett, C.R., Ottawa.

Sur la motion de l'honorable sénateur Thorvaldson, il est ordonné qu'un mémoire présenté par M. Corlett soit publié en appendice au compte rendu de ces délibérations.

Il est résolu qu'il soit fait rapport que le bill n'a pas subi d'amendement.

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

Certifié.

Secrétaire en chef adjoint des Comités,

John A. Hinds.

RAPPORTS DU COMITÉ

Le MERCREDI 11 mai 1966

Le Comité permanent des transports et communications auquel a été déferé le Bill C-153, intitulé: «Loi modifiant la Loi sur l'aéronautique» fait le rapport suivant:

Notre comité recommande qu'il soit autorisé de faire imprimer 800 exemplaires en anglais et 300 exemplaires en français des délibérations sur ledit bill.

Le tout respectueusement soumis.

Le président adjoint,
H. de M. MOLSON.

Le Comité permanent des transports et communications, auquel a été déferé le Bill C-153, intitulé: «Loi modifiant la Loi sur l'aéronautique», rapporte que le comité, après avoir étudié ce bill, et pour obtempérer à l'ordre de renvoi du 10 mai 1966, l'a chargé de faire rapport au Sénat que le bill n'a pas subi d'amendement.

Le tout respectueusement soumis.

Le président adjoint,
H. de M. MOLSON.

LE SÉNAT

LE COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS ET COMMUNICATIONS

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le mercredi 11 mai 1966.

Le comité permanent des transports et communications auquel a été déféré le bill C-153, visant à modifier la Loi sur l'aéronautique se réunit aujourd'hui à 11 heures du matin.

L'hon. sénateur Hartland de M. Molson, président suppléant, est au fauteuil.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Honorables sénateurs, nous avons à étudier le bill C-153, Loi modifiant la Loi sur l'aéronautique, et nous entendrons des témoins venus du ministère des Transports, ainsi que M. M. E. Corlett, C.R., représentant certaines lignes aériennes internationales.

Si vous le voulez bien, nous allons demander au sous-ministre des Transports, M. J. R. Baldwin, de parcourir le bill, et lorsque nous aborderons des passages controversés, nous nous y arrêterons pour entendre les diverses opinions s'il y a désaccord. Cela vous convient-il?

Des VOIX: Entendu.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Il faudrait présenter la motion ordinaire visant à autoriser le Comité à dresser et à faire imprimer le compte rendu des délibérations.

Le Comité est d'accord pour que soit rédigé un compte rendu sténographique des délibérations du Comité à propos du bill.

Le Comité est d'accord pour demander l'autorisation de faire imprimer 800 exemplaires en anglais et 300 exemplaires en français du compte rendu des délibérations du Comité touchant ce bill.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Nous avons également avec nous: M. Jacques Fortier, directeur des services juridiques, puis M. M. M. Fleming et M. T. McGrath, de la Direction des services de l'Air, pour le ministère des Transports.

M. J. R. Baldwin, sous-ministre des transports: Monsieur le président et honorables sénateurs, le bill ne porte pas que sur un seul sujet. Il renferme un ensemble de projets de modifications touchant divers sujets. La meilleure façon de procéder consiste, je crois, à signaler les sujets principaux dans l'ordre où il en est question dans le bill, pour ensuite revenir aux articles dans l'ordre où ils se présentent.

L'un des sujets mis en cause est un article de la Loi sur l'aéronautique touchant les taxes qu'on peut exiger pour l'usage des installations requises pour la manœuvre des aéronefs. Il existe actuellement pour l'usage de ces installations des taxes établies en vertu de la loi sur l'administration financière et auxquelles le gouverneur en conseil apporte de temps à autre les redressements nécessaires.

Il y a toute une gamme de taxes les plus diverses, par exemple, taxes d'atterrissage, taxes d'utilisation de terminus, etc. Lorsque nous avons éprouvé des difficultés, il y a quelques années, au sujet de l'imposition d'une taxe pour le service transatlantique, projet abandonné depuis, le ministère de la Justice a été d'avis que nous ferions mieux d'inclure dans la Loi sur l'aéronautique un

article autorisant l'imposition de taxes au lieu de nous en remettre à la Loi sur l'administration financière. C'est à la suite de cet avis que le projet de modification a été inséré dans ce bill.

L'amendement comprend deux propositions. La première autorise l'imposition d'une taxe pour l'usage réel d'un aménagement par un aéronef—c'est-à-dire d'un usage bien précis qu'on peut retracer dans le temps et sur le plan matériel. La taxe d'atterrissage à un aéroport en constitue un exemple facile à trouver.

La deuxième proposition autorise l'imposition d'une taxe pour la simple mise en disponibilité d'installations ou services au sens large, c'est-à-dire dans le cas où il est impossible de prouver qu'il y a usage réel de l'aménagement, lorsqu'on sait que celui-ci doit être fourni pour l'usage des lignes aériennes.

Cette dernière proposition n'a rien de nouveau. Il existe des taxes du genre dans d'autres pays, et c'est la sorte de taxe qu'a étudiée et envisagée l'Organisation de l'aviation civile internationale. Le meilleur exemple que je puisse en donner, c'est que l'aviation en général peut avoir besoin d'un genre précis d'aide radio ou d'aide terrestre à la navigation. Cette aide ou ce dispositif pourrait être tel que nous décidions ou que le gouvernement—le Conseil du Trésor—décide d'en faire l'objet d'une taxe d'usager. Le jeu en est automatique, de sorte qu'il serait impossible de savoir si Air Canada, le Pacifique-Canadien, ou l'avion privé de la compagnie Timothy Eaton, ou tout autre avion utilise ce dispositif au cours d'un vol ou à telle date précise. C'est pourquoi il nous faut obtenir le droit d'imposer une taxe fondée sur la mise en disponibilité des facilités.

Ce sont là deux concepts de base, la taxe d'usager directement rattachée à l'utilisation réelle et prouvée, et la taxe de service, fondée sur la mise en disponibilité d'un service dont il est vraiment fait usage mais à un degré qu'on ne peut calculer.

Nous voudrions, en vertu de cette disposition, transférer à la Loi sur l'aéronautique le débat des taxes qui sont présentement établies par décret du conseil en vertu de la Loi sur l'administration financière. Nous n'envisageons, pour le moment, aucun changement radical au régime des taxes.

Le prochain article important du bill renferme plusieurs dispositions techniques, sur lesquelles je ne veux pas donner d'explications de détails pour le moment, car je crois que les technocrates pourraient répondre à vos questions de façon plus satisfaisante lorsque les articles seront étudiés en détail. Elles ont trait à des questions de sécurité aérienne dans certaines sphères nouvelles où nous avons cru nécessaire de solliciter des pouvoirs précis en matière de réglementation d'ordre technique et de sécurité aérienne—il y a une seule exception, et c'est l'alinéa 2(1) k), qui a trait au maximum d'heures de travail des équipages aériens. Cette mesure n'est pas nouvelle. Elle est simplement transposée de la Partie II de la Loi à la Partie I. L'explication en est que cette disposition, insérée dans la Loi il y a plusieurs années, a été placée par erreur dans la Partie II qui traite de la Commission des transports aériens et de la réglementation économique. De fait, la législation gouvernant les heures ouvrables des équipages aériens constitue une mesure de sécurité, du moins en ce qui a trait à la compétence du ministère. Cet amendement déplace cette disposition de la Partie II à la Partie I où elle doit être avec les sujets d'ordre technique et de sécurité.

Certaines dispositions sont réparties en deux ou trois articles qui traitent des commissions chargées de faire enquête sur les accidents. Je crois que la nécessité en est manifeste. Nous avons eu des commissions d'enquête, et nous avons maintenant des règlements qui régissent leur activité. Ces règlements ont été édictés en vertu des vastes pouvoirs que renferme la Loi sur l'aéronautique.

Là encore, le ministère de la Justice nous a conseillé, il y a quelque temps, d'inclure dans la loi elle-même, en raison de l'importance de la chose, des

allusions directes à ces pouvoirs relatifs aux enquêtes sur les accidents. Nous avons plusieurs articles qui traitent de la question.

Plusieurs amendements ont trait aux pouvoirs de la Commission des transports aériens. Les principaux détails que je dois signaler à ce sujet sont: premièrement, la proposition d'augmenter de trois à cinq le nombre des membres de la Commission des transports aériens, afin de tenir compte du travail croissant de cet organisme.

Deuxièmement, une modification à la procédure prévue dans la Loi actuelle en ce qui concerne le droit d'appel. La procédure actuelle présente des anomalies reconnues depuis quelque temps déjà. Quand la Commission des transports aériens accorde un permis pour l'exploitation d'un nouveau service aérien, la délivrance du permis est sujette à l'approbation du ministre même si la Commission n'a pas besoin de recourir au ministre pour apporter des modifications importantes à ce permis. De plus, on a prévu un droit d'appel au ministre pour toute personne à qui la Commission des transports aériens a refusé un permis ou qui, détentrice d'un permis, s'est vu imposer des sanctions.

L'anomalie vient de ce que le droit d'appel n'existe que pour les personnes à qui on a refusé certaines choses ou à qui on a imposé des sanctions. Toutes les autres parties intéressées voyaient leur droit d'appel complètement oublié, et, de fait, il leur était impossible d'interjeter appel en vertu de la Loi.

Le changement important réside dans l'abolition de la clause voulant que la délivrance d'un permis par la Commission soit assujettie à l'approbation du ministre. Les pouvoirs de la Commission sont ainsi nettement définis, tant en ce qui concerne la délivrance des permis, qu'à l'égard de l'extension du droit d'appel, de façon que toutes les parties intéressées par une décision de la Commission puissent avoir le droit d'interjeter appel.

Monsieur le président, voilà les points saillants de ce bill. J'imagine que j'ai laissé dans l'ombre quelques questions moins importantes, mais nous pourrons les aborder à leur tour si cela vous convient.

LE PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Oui, merci, monsieur Baldwin. Si tous sont d'accord, nous allons passer à l'examen de l'article 1 du bill. Comme je le disais tout à l'heure, M. Corlett représente cinq lignes aériennes internationales et s'est dit intéressé à l'article 1 du bill. Seriez-vous prêts à l'entendre, dès maintenant?

Des honorables SÉNATEURS: Entendu.

M. M. E. Corlett, C.R.: Monsieur le président, honorables sénateurs, je me nomme Corlett, et j'accompagne M. Gordon Maclaren, C.R., assis à mes côtés. Il s'agit ici d'un effort concerté, même si c'est moi qui ait été choisi comme porte-parole. Nous faisons partie d'un bureau d'avocats à Ottawa et, pour ce qui est du bill C-153, nous représentons cinq lignes aériennes internationales: *Pan American World Airways*, *Trans World Airlines Incorporated*, ligne américaine; *KLM-Royal Dutch Airlines*; *SAS*, sigle désignant *Scandinavian Airlines System*, et *Irish International Air Lines*.

Seul l'article 1 du bill nous intéresse parce qu'on y propose d'ajouter un nouvel article à la Loi sur l'aéronautique, plus précisément l'article 3A. Cette question, bien entendu, a été débattue au Parlement à plusieurs reprises depuis quelques années. Il y eut le bill C-117, tendant à modifier la Loi sur l'aéronautique, présenté à la Chambre des communes en décembre 1963, qui en raison de l'opposition qu'il a suscitée et peut-être pour d'autres raisons n'a jamais, si ma mémoire est bonne, été présenté au Sénat.

En toute justice, je dois admettre que nos clients préfèrent de beaucoup la version actuelle de l'article 3A du bill C-153, à la proposition que le bill précédent renfermait il y a deux ou trois ans.

L'article 3A a pour but d'accorder des pouvoirs statutaires relativement à l'imposition de taxes ou frais aux lignes aériennes, tant canadiennes qu'internationales, pour l'utilisation des facilités fournies par le ministère des Transports ou la mise en disponibilité de ces facilités. Cette question de mise en disponibilité, il va sans dire, a déjà fait l'objet de bien des critiques de la part des lignes aériennes internationales qui craignent d'avoir à payer des services dont elles n'auraient pas nécessairement besoin même s'ils sont mis à leur disposition, parce que l'industrie du transport évolue très rapidement sur le plan technique.

Toutefois, on voudra bien remarquer qu'à l'alinéa b) de l'article 3A du bill, ce droit de prélever des frais de disponibilité ne s'applique qu'aux envolées à l'intérieur du Canada. Lors de la présentation du bill à la Chambre, le ministre n'a pas dit bien clairement ce qu'il entendait par des envolées à l'intérieur du Canada, c'est du moins l'impression que donne la lecture du Hansard. Toutefois, je suppose,—et j'imagine que les représentants du ministère des Transports me corrigeront si je fais erreur—qu'il vise toute envolée internationale, qui, à un moment donné, pourrait se dérouler au-dessus du territoire canadien même si l'avion ne doit pas atterrir en territoire canadien.

Quant à l'alinéa b) (taxe relative à la mise en disponibilité) nos clients n'y voient aucun inconvénient, car le Canada a le droit d'imposer des frais ou taxes du genre. C'est une modification importante prévue dans le bill, et nos clients en sont satisfaits.

Pour ce qui est de l'alinéa a) de l'article 3A, tel qu'il est proposé, on remarque qu'il se divise en deux. Le critère utilisé dans cet alinéa pour l'imposition des frais n'est pas la mise en disponibilité mais bien l'usage réel d'une facilité ou d'un service par un avion. Je suppose donc que la relation entre le ministère des Transports et une compagnie propriétaire d'un aéronef qui aurait besoin de renseignements et de services fournis par le ministère des Transports serait de nature contractuelle. Là encore, personne ne peut mettre en cause le droit qu'à le Parlement d'imposer des frais du genre.

Toutefois, on voudra bien remarquer que la taxe d'usager dont il est question à l'alinéa a) n'est pas restreinte aux envolées à l'intérieur du Canada. Cela appelle une réserve que nous signalons dans le mémoire que nous avons apporté avec nous à la demande du sénateur Hugessen,— et dont vous avez, je crois, des exemplaires—qu'advient-il dans le cas d'une taxe d'usager imposée par le ministère des Transports à l'égard d'une envolée internationale ne touchant pas le territoire canadien mais passant peut-être à quelques centaines de milles des côtes canadiennes? Je songe en particulier à l'Atlantique Nord, où par suite d'ententes conclues vers la fin des années '40, lors de la conférence de l'OACI, Organisation de l'aviation civile internationale, tenue à Dublin, le Canada a volontairement assumé la responsabilité des facilités ou services relatifs au transport aérien transatlantique pour le secteur nord-ouest de l'Atlantique Nord.

Je vous pose la question: le gouvernement a-t-il l'intention, par l'entremise du ministère des Transports, d'imposer une taxe d'usager, mettons aux fins de la discussion, aux avions de la *Pan American*, voyageant entre Londres et New York, et qui n'approchent jamais à moins de cent milles des côtes canadiennes? Ce problème nous paraît être d'envergure mondiale. En tant que législateurs, vous l'envisagez du point de vue canadien mais les autres pays peuvent faire de même. Ce pourrait être une source de difficultés et d'ennuis pour les lignes aériennes internationales. D'ailleurs, n'est-ce pas pour éviter de tels problèmes que l'OACI a été créée comme organisme des Nations-Unies à la suite du Traité de Chicago en 1944. La question des frais d'usager pour les avions volant en haute mer a fait l'objet d'une conférence internationale sous le patronage de l'OACI en 1958. Comme il s'agit d'un organisme international, je suppose que les choses se passent lentement; toujours est-il que cette même question, sauf

erreur, va faire l'objet d'une importante conférence de l'OACI, sous le titre de conférence des Taxes ou des Frais. Je crois que les prévisions de dépenses de l'OACI pour l'année 1966 pourvoient à la tenue de cette conférence. Pour une raison ou pour une autre cependant, il est peu probable que la conférence qui doit étudier cette question des frais d'usager en haute mer ait lieu avant le début de 1967. Il semble que des cas comme celui-ci gagneraient à être réglés à l'échelle internationale ou sous l'égide d'un organisme international comme l'OACI dont le Canada est un membre important et auquel il a beaucoup apporté.

Je ne parle que des frais d'usager qu'on pourrait imposer aux avions à l'égard d'envolées en haute mer et non d'envolées au-dessus de Canada. Nos clients estiment qu'il serait préférable pour le gouvernement canadien, et pour le Parlement, d'attendre la tenue de cette importante conférence de l'OACI prévue pour 1967 avant de légiférer sur les frais d'usager qu'on imposerait aux envolées en haute mer. C'est ce qui nous a amenés à suggérer une légère modification au libellé de l'alinéa a) (i) de l'article 3A, proposé dans le bill. Notre proposition aurait pour effet de restreindre aux seuls avions survolant le territoire canadien l'application du droit d'imposer des frais d'usager.

D'autre part, et c'est bien concevable, le gouvernement peut dire qu'il n'a pas du tout l'intention de le faire et le Parlement peut lui donner raison. J'espère cependant vous avoir clairement fait voir le problème qui se pose aux lignes aériennes internationales. Si le gouvernement canadien, s'inspirant du nouvel article 3A a), décidait d'imposer de façon unilatérale des frais d'usager à un avion étranger volant en dehors de la juridiction territoriale du Canada et si la conférence de l'OACI l'an prochain proposait une autre solution, qu'advierait-il? J'aimerais poser quelques questions auxquelles, je crois, les représentants du ministère des Transports ici présents peuvent répondre. Je crois qu'ils le feront dans l'intérêt public.

D'abord, en supposant que l'article 3A soit adopté sous sa forme actuelle, le gouvernement canadien entend-il imposer des taxes relatives à l'utilisation des facilités seulement aux avions lorsqu'ils volent en dehors du territoire canadien? C'est ma première question.

Ma deuxième question dépend de la réponse apportée à la première. Une telle ligne de conduite de la part du gouvernement canadien serait-elle compatible avec la solution que pourrait apporter l'OACI à propos de ce problème des frais d'usager à imposer aux avions volant en haute mer.

La troisième question est la suivante: les frais d'usager seront-ils imposés avant que l'OACI ait pris une position officielle à cet égard, à la suite de la conférence que l'OACI projette de tenir en 1967 sur les Frais ou Taxes du genre?

Voilà pour cette proposition. La seule autre observation que nous ayons à formuler est consignée dans le mémoire et je ne tiens pas à en parler longuement au Comité, car c'est un problème qui a déjà été soulevé. L'article 3A tel qu'il est proposé, prévoit que le gouverneur en conseil aura le droit d'imposer des frais d'usager. L'honorable M. Turner, prenant la parole le 31 mars, lors de la deuxième lecture du bill à la Chambre des Communes a déclaré que, d'après lui, cela ne constituait par une forme d'impôt. Quelqu'un avait prétendu qu'en raison des termes de l'article 3A, on semblait concéder au pouvoir exécutif le droit de lever des impôts par décret du conseil. Le ministre a répondu que non, qu'à son avis, une taxe de ce genre ne constituait pas une forme d'impôt.

D'accord avec nos clients, nous croyons que c'est là une forme d'impôt, en raison de l'élément de contrainte qu'on y trouve.

Pour justifier cette assertion, je renvoie le Comité—d'ailleurs je le dis dans l'exposé écrit—au récent ouvrage de la *Canadian Tax Foundation* publié à

la demande du Comité fédéral-provincial d'étude de la structure fiscale et intitulé: *Occupancy of Tax Fields in Canada*. A la page 2, l'auteur donne ce qu'il appelle une définition approximative et il considère que cette définition donne une idée juste de ce qui constitue un impôt. Il dit:

—l'élément de contrainte semble être un critère pratique aussi valable que tout autre de ce qu'est un impôt—

C'est pourquoi nous croyons que l'imposition de frais ou taxes, que la taxe soit relative à la mise en disponibilité ou qu'elle soit relative à l'usager, équivaut à une forme d'impôt pour les lignes aériennes. Cela étant, nous prions le Comité de se reporter aux débats qui ont eu lieu en 1959 au cours de la session du Parlement où la taxe d'exportation sur l'électricité a été transférée d'une loi spéciale, la Loi sur l'exportation de l'électricité à la Loi sur la taxe d'accise. Jusqu'en 1959, on accordait depuis des années au gouverneur en conseil le droit de lever l'impôt jusqu'à un maximum donné. Dans le cas qui nous occupe, bien entendu, il n'est pas question de maximum. Les législateurs, tant à la Chambre qu'au Sénat, ont alors vu la chose d'un très mauvais œil; d'ailleurs, nous le signalons dans notre mémoire. Pour être juste, il me faut dire que l'honorable M. Turner a dit à la Chambre, le 31 mars:

«Je puis assurer aux honorables députés que ces frais ou taxes ne seront pas imposés sans consultation préalable des lignes aériennes intéressées et nous leur avons déjà fait savoir que ces frais seraient très raisonnables.»

Au profit de mes clients, j'aimerais que les représentants du ministère des Transports, ici présents aujourd'hui, confirment cette façon de voir les choses formulée par le ministre à la Chambre des communes, et qu'on peut trouver à la page 3,669 du Hansard du 31 mars dernier.

Monsieur le président, voilà ce que nous voulons faire valoir auprès du Comité de la part de nos clients, en l'occurrence, les cinq lignes aériennes internationales.

Le PRÉSIDENT: Merci, monsieur Corlett. Honorables sénateurs, désirez-vous d'abord que ce mémoire soit publié en appendice au compte rendu des délibérations?

L'hon. sénateur THORVALDSON: J'en fais la proposition.

L'hon. sénateur HAIG: Je l'appuis.

(Voir l'appendice au compte rendu des délibérations d'aujourd'hui.)

Le PRÉSIDENT: Monsieur Baldwin, il serait peut-être bon que vous reveniez maintenant pour aborder l'article 1, qui semble-t-il, prête un peu à controverse.

L'hon. sénateur THORVALDSON: Monsieur le président, pourrais-je d'abord poser une question à M. Baldwin? M. Corlett a donné à entendre que le paragraphe 3Aa) donne au ministre le droit d'imposer des frais aux lignes aériennes même si les envolées n'ont pas lieu au-dessus du Canada—l'envolée pourrait avoir lieu à plus de cent milles du Canada, au-dessus de l'océan. D'après vous, cet alinéa confère-t-il un tel pouvoir au ministre?

M. BALDWIN: Oui; nous imposons de tels frais actuellement et les compagnies aériennes ne s'y opposent pas.

L'hon. sénateur THORVALDSON: Pourquoi ces frais?

M. BALDWIN: Si vous voulez me permettre de répondre d'abord aux questions de M. Corlett, questions qu'il a posées d'une façon très loyale, je crois que je répondrai par la même occasion à la question que vous avez soulevée. Nous avons, je crois, quelque 18 à 20 lignes aériennes internationales qui exercent leur activité jusqu'à l'intérieur du Canada. La plupart d'entre elles circulent également dans des régions voisines où elles peuvent utiliser nos installations de contrôle de la navigation aérienne et autres facilités. Elles sont

dans notre champ d'action pour ainsi dire. Un certain nombre de lignes aériennes exploitent ainsi des services dans les régions avoisinantes et même survolent notre territoire sans toutefois atterrir au Canada. Parmi les lignes aériennes qui desservent le Canada à l'heure actuelle, entre 15 et 18 n'ont pas jugé à propos de protester contre ce projet d'amendement. Des cinq compagnies que représente M. Corlett, deux, je crois, desservent le Canada, et les trois autres, quoique ne desservant pas le Canada, exercent leur activité dans un secteur contigu au Canada puisqu'elles assurent la traversée de l'Atlantique.

Nous avons discuté ces questions avec l'Association internationale des Transports aériens qui représente les lignes aériennes internationales et, ainsi que M. Corlett l'a signalé, nous avons apporté certaines modifications à l'alinéa b) en raison des craintes qu'elles ont exprimées et qui nous ont paru légitimes. L'association s'est montrée satisfaite de ces arrangements.

Pour donner une idée de la façon dont cela va fonctionner, je puis peut-être, prendre pour exemple notre taxe relative aux télécommunications. Faisant partie intégrante de notre réseau général de soutien pour l'aviation, des services de tous genres, y compris un contrôle de la circulation aérienne, services météorologiques et aide-radio, constituent un très vaste réseau de communications comprenant une grande variété d'appareils de transmission par télétype, câbles aériens, micro-ondes, qui traversent tout le Canada et, grâce à ses connexions internationales, est relié aux États-Unis, aux pays d'outre Atlantique, ainsi qu'au Pacifique Nord et au Pacifique Sud. Ce réseau est parfois très utile à un aéronef en vol lorsqu'il sert à transmettre un message d'affaires —non pas un message qui ressortit à notre responsabilité, mais un message de la compagnie, mettons entre deux expéditeurs.

Nous avons établi, en principe, un régime de frais, il y a quelque temps, de sorte que si une compagnie aérienne désire transmettre un message sur notre réseau nous imposons le taux de frais qui nous semble raisonnable et proportionné au coût du service. Ces frais peuvent s'appliquer, tant aux envolées à l'intérieur du pays qu'aux envolées internationales.

Le tarif pour l'Atlantique nord est de \$20.00 lorsqu'une ligne aérienne veut utiliser ce service de transmission de messages. L'avion peut voyager de Montréal à Paris, de Toronto à Londres, de Vancouver à Amsterdam, cela ne fait aucune différence. Si la compagnie fait appel à nos services pour envoyer un message, nous imposons ce tarif.

Nous imposons également une taxe, et autant que nous sachions, aucune ligne aérienne ne s'y est opposée,—si un avion voyageant entre New York et Londres, et passant le long du littoral du Canada, même s'il ne survole pas le territoire canadien nous dit: «J'aimerais que vous transmettiez le message suivant.»

L'hon. sénateur RATTENBURY: Sur quoi base-t-on le tarif des frais?

M. BALDWIN: Nous croyons qu'il ne doit y avoir aucune discrimination, mettons entre une envolée de la BOAC de Toronto à Londres, et une autre de New York à Londres. Lorsqu'on demande le même service, nous estimons devoir imposer la même taxe, autrement, nous imposerions aux lignes aériennes qui desservent le Canada des frais que nous n'exigerions pas de lignes aériennes étrangères.

L'hon. sénateur THORVALDSON: Une telle législation est-elle conforme à la pratique internationale?

M. BALDWIN: Il y a dans toutes les parties du monde des taxes de service très diverses qui se rattachent soit au concept de mise en disponibilité des facilités dont j'ai parlé à propos de l'alinéa b), soit au genre de services dont nous parlons présentement. Nous croyons que nous avons le droit d'imposer des frais ou taxes d'usager raisonnables lorsqu'il y a utilisation manifeste d'une

facilité fournie par le gouvernement ou le contribuable canadien, et ce, de façon non discriminatoire et sans faire aucune distinction entre les lignes aériennes qui s'en servent.

Nous n'avons pas l'intention d'aller à l'encontre des décisions que pourra prendre l'Organisation de l'aviation civile internationale. Nous avons pour ligne de conduite de nous conformer à la position générale que prend cet organisme. Dans le champ d'application de la nouvelle mesure législative, nous n'envisageons actuellement aucun nouveau genre de taxe d'usager pour l'Atlantique nord. Toutefois, je ne puis vous donner l'assurance que cette position ne changera pas à l'avenir. Tout ce que je puis dire, pour le moment, c'est que nous n'envisageons aucune nouvelle mesure. Si nous constatons, par hasard, que quelque chose dans notre manière de faire ne concorde pas avec les vues générales de cet organisme international, je suis certain que nous tâcherions de remédier à la situation, car telle a été notre politique depuis la fondation de cet organisme.

Je crois que cela répond à la première partie de l'objection soulevée par M. Corlett. Toutefois, je ne suis pas spécialiste en législation fiscale. Je crois que M. Fortier pourrait parler là-dessus.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Corlett, cela semble répondre à vos trois questions. Êtes-vous satisfait des réponses?

M. CORLETT: Oui, monsieur le président, je crois que M. Baldwin a répondu de façon satisfaisante aux trois premières questions. Il y avait une quatrième question touchant les propos tenus par l'hon. M. Turner à la Chambre. De l'avis du ministre, le gouvernement avait donné certaines assurances au sujet de tout nouveau type de frais ou taxes qu'on pourrait imposer à l'avenir. Je suppose qu'on entrerait en consultation avec les lignes aériennes?

M. BALDWIN: Cela a toujours été notre façon de faire et, encore une fois, nous avons donné l'assurance par écrit à l'Association internationale des Transports aériens, lorsque l'article a été discuté, que nous entendions continuer d'agir ainsi.

L'hon. sénateur THORVALDSON: En d'autres mots, monsieur Baldwin, vous devez être en communication avec ces pays, et entretenir avec eux une sorte de lien contractuel en raison de cet article. Est-ce exact?

M. BALDWIN: Oui. Mais comme cet article est à l'étude depuis longtemps, nous avons, comme d'habitude, donné par écrit au secrétaire général de l'Association internationale des transports aériens, l'assurance que tout nouveau règlement visant à imposer un nouveau genre de taxes et s'inspirant de la présente mesure législative serait débattu avec cet organisme avant de faire l'objet de quelque recommandation que ce soit au gouvernement canadien.

L'hon. sénateur LANG: Je suppose, monsieur Baldwin, que ces principes ne s'appliquent pas aux services d'aide au transport maritime. Les armateurs doivent-ils payer des taxes d'usager pour leurs appels?

M. BALDWIN: Dans certains cas, oui. Dans le cas des communications maritimes, la situation est plus complexe, mais il y a des circonstances où l'armateur qui fait appel aux services de communication maritime du ministère des Transports doit payer une taxe.

L'hon. sénateur RATTENBURY: Pour l'utilisation des aides à la navigation?

M. BALDWIN: Non, la taxe s'applique à la transmission des messages.

L'hon. sénateur LANG: Le mot «facilités» s'applique-t-il également aux aides à la navigations?

M. BALDWIN: Peut-être à la longue, mais ce serait plutôt sous l'empire de l'alinéa b) que de l'alinéa a).

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Aimeriez-vous que M. Fortier parle de la question de la taxe?

M. BALDWIN: Oui, j'aimerais mieux cela.

M. Jacques Fortier, directeur des services juridiques, ministère des Transports: Monsieur le président, honorables sénateurs, la deuxième objection qu'a soulevée M. Corlett dans son exposé a trait au fait que ces frais constituent un impôt. Il déclare dans son mémoire:

Sans aucun doute, il faut admettre que de tels frais ou taxes d'usager constituent une forme d'imposition pour le propriétaire de l'avion.

Que les frais prévus à l'article 3A constituent un impôt ou non, j'estime, monsieur le président, que cela n'a rien à voir à la question. L'article autorise le gouverneur en conseil à prévoir des services et des aménagements et à imposer des frais ou taxes et la question de savoir si cela constitue un impôt est absolument sans importance.

Il est admis que le Parlement a toute la compétence voulue pour adopter les dispositions prévues dans l'article 3A; c'est ce que M. Corlett dit dans son mémoire:

Il est reconnu que le Parlement a l'autorité voulue pour déléguer de tels pouvoirs...

A cet égard, j'aimerais signaler que la Loi sur l'administration financière, article 18, autorise le gouverneur en conseil à imposer une taxe pour la fourniture de tels services. L'article du bill à l'étude a le même objet général que l'article 18 de la Loi sur l'administration financière.

De plus, monsieur le président, j'aimerais signaler que si nous devons suivre la suggestion de M. Corlett, il nous faudrait aller demander l'autorisation au Parlement chaque fois que nous voudrions imposer des frais pour ces services ou facilités. Les frais qu'on envisage sont très nombreux et peut-être devront-ils de temps à autre être réduits. En réalité, les taxes qui existent présentement doivent être modifiées à l'occasion et si nous devons agir comme M. Corlett nous le suggère, il nous faudrait recourir au Parlement chaque fois qu'il y a lieu de les reviser ou de les modifier, ce qui créerait une situation impossible.

L'hon. sénateur HAIG: A propos de ce que disait M. Baldwin, vous imposez à chaque ligne aérienne un certain pourcentage établi d'après l'espace requis pour l'émission des billets, d'après les frais de manutention et les autres frais afférents aux services des aérogares. Cette taxe correspond-elle à un taux moyen ou au montant maximum exigible à cette aérogare?

M. BALDWIN: Je ne sais pas très bien de quelle taxe vous parlez. Comme vous l'avez dit, nous avons une longue liste de taxes. Les recettes que nous rapporte l'exploitation des aéroports se chiffrent généralement à environ 25 millions de dollars par année, et nous parvenons presque à faire face aux frais d'exploitation. Un élément des frais perçus aux aéroports est le tarif d'atterrissage établi d'après la grosseur de l'avion et la nature de l'envolée.

Nous exigeons également un loyer pour l'utilisation de l'espace dans les bâtiments de l'aéroport. Encore une fois, cela dépend de la valeur de l'espace en cause, certaines aires ayant plus de valeur que d'autres.

Nous avons une taxe relative à l'usage en commun calculée d'après le nombre d'atterrissages de chaque avion. C'est peut-être ce à quoi vous songiez. Elle a pour but de défrayer l'espace utilisé en commun et qu'on ne pourrait attribuer à une seule ligne aérienne. Toutes l'utilisent indifféremment. C'est pourquoi nous imposons un tarif qui varie suivant la fréquence d'utilisation des immeubles. Le tarif est établi en pourcentage suffisant pour nous permettre de recouvrer le coût des services.

L'hon. sénateur HAIG: Pourquoi exige-t-on dix cents des gens qui veulent aller sur la plate-forme d'observation dans les aérogares?

M. BALDWIN: Je crois que cela rapporte chaque année au moins \$50,000 au revenu général. C'est une des sources de revenus que nous employons. Les recettes sont étonnement bonnes et cette façon de faire n'a guère soulevé d'objections.

L'hon. sénateur RATTENBURY: Il me semble que cela ne fait que créer des embêtements aux gens.

L'hon. sénateur HAIG: A raison de \$50,000 par année, c'est un fichu de bon embêtement.

L'hon. sénateur McDONALD: Monsieur Baldwin vous avez dit que les revenus s'élevaient à environ 25 millions de dollars.

M. BALDWIN: A peu près. Je n'ai pas les derniers chiffres sous la main, mais pour l'année financière 1965, les revenus étaient de 22.5 millions de dollars, et ils n'ont fait qu'augmenter depuis.

L'hon. sénateur McDONALD: Ils se rapprochent de vos dépenses d'immobilisations?

M. BALDWIN: Des dépenses d'exploitation. Et n'oubliez pas que cela ne tient aucun compte de la dépréciation.

L'hon. sénateur McDONALD: Nous n'avez aucun revenu pour contre-balancer les dépenses d'immobilisations?

M. BALDWIN: Nous tenons nos livres au point dans chaque aéroport en suivant la méthode de comptabilité d'exercice. Je n'ai pas de précisions sous la main pour le moment. L'objectif premier que nous nous étions fixé était de faire face aux dépenses d'exploitation. La lutte a été longue et dure, mais nous touchons presque au but.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: En raison de la comptabilité d'exercice, j'imagine que l'exploitation est entièrement déficitaire.

M. BALDWIN: Oui, sauf qu'un ou deux aéroports importants comblent maintenant les frais de dépréciation, mais non pas l'intérêt sur la dépréciation.

L'hon. sénateur RATTENBURY: Les taxes en questions s'appliquent-elles également aux aéroports qui ne relèvent pas du ministère des Transports? Je songe aux aéroports municipaux.

M. BALDWIN: Oui, mais sans aucune contrainte de notre part. C'est la coutume des aéroports municipaux de respecter nos tarifs.

L'hon. sénateur RATTENBURY: Vous ne leur permettriez sans doute pas de trop s'en écarter?

M. BALDWIN: Je crois qu'il est plus exact de dire qu'ils n'ont jamais encore manifesté l'intention de le faire. Ordinairement, ils considèrent nos tarifs comme la norme à suivre.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Monsieur Corlett, vu l'engagement pris par le ministère au sujet de l'imposition de nouvelles taxes, convenez-vous que l'explication de M. Fortier est bien fondée? C'est-à-dire, en regard de l'allégation selon laquelle cela constituerait un impôt?

M. CORLETT: Je n'ai pas saisi votre dernière phrase, honorable sénateur.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Vu l'engagement pris par le ministère qu'aucune nouvelle taxe n'allait être imposée, et que ces taxes seront conformes à la décision que pourrait prendre l'OACI à l'avenir, convenez-vous que la question de savoir si cela constitue un impôt plutôt qu'une taxe est étrangère au problème qui nous occupe?

M. CORLETT: Je conviens très volontiers que notre première question était de loin le plus importante, mais comme nous nous étions engagés à présenter un mémoire, nous avons cru bon de faire quelques observations sur cette deuxième question. Si nous avions le choix, nous opterions pour la solution au premier problème de préférence à l'autre.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Merci. Au nom du Comité, je tiens à vous remercier d'être venu ici ce matin pour nous faire connaître votre opinion sur la question.

Y a-t-il d'autres questions sur l'article 1^{er}? L'article 1^{er} est-il approuvé?

Des hon. SÉNATEURS: Approuvé.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Nous en sommes à l'article 2. Cet article, ainsi que M. Baldwin l'a indiqué, groupe des principes d'ordres divers, dont le premier à trait aux heures de travail. M. Baldwin, voudriez-vous nous fournir des précisions là-dessus?

M. BALDWIN: Le surintendant des règlements aériens, M. Fleming, est ici. Il va vous exposer la situation.

M. M. M. Fleming, Surintendant, Direction des règlements aériens, ministère des Transports: Monsieur le président, honorables sénateurs, le sous-alinéa k) se lit comme suit:

Les heures maximums et autres conditions de travail des pilotes, copilotes, navigateurs et mécaniciens navigants. . .

Comme M. Baldwin le disait plus tôt, il s'agit simplement de transférer à la Partie I de la loi des pouvoirs qui figuraient dans la Partie II. La disposition n'a pour but que d'assurer la sécurité des envolées. En d'autres mots, l'article ne vise pas les conditions d'emploi du personnel aérien. Il s'agit uniquement de contrôler les heures de travail du personnel afin d'éviter des excès de fatigue. Nous avons appris par expérience—et c'est un sujet encore trop peu connu—qu'un total de 120 heures de vol par mois est le maximum qu'on peut exiger d'un pilote pour qu'il demeure alerte et sûr.

L'hon. sénateur HAIG: Puis-je vous interrompre un instant? Ces pilotes et membres d'équipage aérien n'ont-ils pas conclu des ententes syndicales avec les lignes aériennes?

M. FLEMING: Quelques-uns, oui; mais, pas tous. Les lignes aériennes importantes de la classe I ont presque toutes conclu des ententes avec les pilotes au sujet des heures de vol qui varient de 85 à 100 par mois, suivant la nature de l'envolée, qui peut être locale, interurbaine ou de long parcours. Mais dans bien des lignes aériennes de nombreux préposés à la manœuvre des avions ne bénéficient pas de telles ententes.

L'hon. sénateur HAIG: Cet article vous permet-il de protéger le personnel au sol, les préposés à la tour et les autres?

M. FLEMING: Non; seulement le personnel navigant. Nous disons:

—pilotes, copilotes, navigateurs et mécaniciens navigants à l'emploi de tout exploitant d'un service aérien commercial—

Il s'agit là uniquement du personnel navigant à bord de l'avion.

L'hon. sénateur LANG: Dans la pratique, comment cela s'applique-t-il dans les cas où un autre pays adopte une attitude différente?

M. FLEMING: C'est imposé aux voituriers canadiens; toutefois, nous comptons bien que les voituriers internationaux détenteurs d'un certificat canadien prévoyant l'exercice d'un droit de transport vers les ports canadiens se conformeront aux règlements que renferme cet article ou à des règlements équivalents édictés par le pays d'immatriculation. En d'autres mots, nous interviendrions certainement auprès de toute ligne aérienne étrangère qui ferait travailler ses équipes 160 heures par mois tout en détenant un permis de la Commission des transports aériens et un certificat du ministère l'autorisant à faire du transport au Canada.

L'hon. sénateur THORVALDSON: Cette question des heures de travail des pilotes et autres membres du personnel navigant figure-t-elle au programme des réunions de l'organisme international?

M. FLEMING: Oui, honorables sénateurs. Mais le problème est tellement complexe, il y a tant d'éléments à considérer, que l'Organisation de l'aviation civile internationale n'a pu encore établir de normes définitives. Elle a, toutefois, manifesté l'intention de le faire.

A l'heure actuelle, nous avons ce qui équivaut à des pratiques recommandées pour les lignes aériennes, que nous insérons dans le manuel d'exploitation ou que nous demandons avec instance à chaque voiturier d'insérer dans son propre manuel d'exploitation qui comprend ses instructions à son personnel. Mais ce serait très difficile à imposer.

L'hon. sénateur THORVALDSON: Le gouvernement des États-Unis, ou tout autre pouvoir législatif jouissant d'une compétence comparable à celle de votre ministère, s'est-il attaqué à cette question des heures de travail?

M. FLEMING: Oui, lors du dernier relevé, quatorze pays, je crois, avaient adopté des lois de ce genre, mais pas nécessairement dans les mêmes termes.

L'hon. sénateur FOURNIER (*Madawaska-Restigouche*): Les compagnies effectuant des vols privés sont-elles soumises à ces mêmes règlements?

M. FLEMING: Oui, monsieur le sénateur.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Y a-t-il d'autres questions? Voulez-vous qu'on examine l'alinéa l)?

L'hon. sénateur McDONALD: J'aimerais poser une question au sujet des 120 heures par mois. Existe-t-il un règlement limitant les heures de vol que le personnel navigant peut effectuer au cours d'une période de 24 heures?

M. FLEMING: Oui, j'ai parlé de 120 heures pour indiquer ce que nous jugeons être la limite à ne pas dépasser. Il existe un maximum par jour, par semaine, par mois, par trimestre et par année.

L'hon. sénateur THORVALDSON: A propos de l'alinéa l), de quel genre d'enquête s'agit-il? Quelles raisons justifient la tenue de telles enquêtes? Par exemple, si la *Douglas Aircraft Company* a une usine au Canada, est-elle sujette à l'inspection de votre ministère?

M. FLEMING: Il s'agit, au fond, d'assurer l'examen du mode de contrôle de la qualité et du mode d'inspection adoptés par la compagnie en cause. Ce sont là, je crois, les deux principaux éléments dont nous nous préoccupons.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Certes, le ministère effectue déjà des inspections dans les fabriques d'avions. N'est-il pas autorisé à le faire à l'heure actuelle?

M. FLEMING: Je ne le crois pas. Toutefois, il trouve moyen de le faire d'une façon détournée, puisqu'il émet en fin de compte un certificat relatif au type d'aéronef et qu'il peut se réserver le droit de refuser le certificat s'il n'est pas satisfait.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: L'alinéa m) est-il adopté?

L'hon. sénateur HAIG: En ce qui concerne les accidents d'avion, l'enquête est menée par le ministère des Transports et la ligne aérienne intéressée?

M. FLEMING: D'ordinaire, les lignes aériennes importantes mènent elles-mêmes leurs propres enquêtes. Elles ne sont pas tenues de le faire.

L'hon. sénateur HAIG: Dans la pratique cependant, elles le font, n'est-ce pas?

M. FLEMING: Oui, elles le font; toutefois, l'enquête qu'elles mènent est indépendante de la nôtre, bien que les deux équipes puissent collaborer très étroitement.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Les alinéas m), n) et o) sont-ils adoptés? Ils portent tous sur des mesures de sécurité. Comme il n'y a pas d'autres questions, l'article 2 est-il adopté?

Des hon. SÉNATEURS: Adopté.

L'hon. sénateur HAIG: Quand y a-t-il eu obstruction ou entrave à une enquête?

M. BALDWIN: Le public, inconsciemment peut-être, a une forte tendance à commettre des larcins.

L'hon. sénateur HAIG: Des vols?

M. BALDWIN: Oui.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Dans certains cas, on pourrait même parler de pillage.

M. BALDWIN: Oui, lorsque des particuliers arrivent sur la scène d'un grave accident avant un nombre suffisant de membres de la sûreté.

L'hon. sénateur THORVALDSON: Lorsqu'un accident grave se produit, est-ce le ministère ou la ligne aérienne qui se charge de la majeure partie de l'enquête?

M. BALDWIN: Nous estimons que la responsabilité en revient d'abord au ministère.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: L'article 3 est à l'étude.

M. BALDWIN: Toujours dans le même ordre d'idées, il s'agit d'assurer les pouvoirs nécessaires pour établir des commissions chargées de faire enquête sur les accidents.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: La pratique qui consiste à établir des commissions existe déjà. Le présent article ne vise-t-il pas plutôt le paiement des droits?

M. BALDWIN: Non, je pense que nous élargissons le champ d'application de la disposition.

M. FORTIER: La raison pour laquelle nous insérons dans la loi cette disposition qui figure déjà dans le règlement, c'est que nos conseillers du ministère de la Justice nous disent que, pour obliger les témoins à se présenter et pour recevoir des dépositions sous serment, il vaut mieux que la disposition figure dans la loi plutôt que dans les règlements.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Est-ce satisfaisant?

Des hon. SÉNATEURS: C'est satisfaisant.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: L'article 3 est-il adopté?

Des hon. SÉNATEURS: Adopté.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Article 4. La première modification a pour objet de porter le nombre des membres de la Commission des transports aériens d'au moins trois membres au chiffre d'au plus cinq membres.

L'hon. sénateur THORVALDSON: Qui sont actuellement les membres de la Commission des transports aériens?

M. FORTIER: Ce sont: le président, M. Gérard Morisset; le vice-président, M. John Belcher et, le troisième, M. Russell Boucher.

L'hon. sénateur HAIG: Vous avez parlé d'une augmentation du travail de la Commission. Y a-t-il à cela une autre cause que l'accroissement du trafic aérien?

M. FORTIER: Le trafic commercial, et il en est de même, je crois, du trafic non commercial, double tous les quatre ou cinq ans. C'est un rythme de croissance fantastique.

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

Des hon. SÉNATEURS: Adopté.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: L'article 5 est-il adopté?

Des hon. SÉNATEURS: Adopté.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Article 6. Quelle modification avons-nous ici, Monsieur Baldwin?

M. BALDWIN: Une légère modification vise à élucider les pouvoirs de la Commission, laquelle exerce à peu près les mêmes pouvoirs depuis 1951. L'autre modification s'applique à la procédure d'appel dans le sens dont j'ai parlé au début.

L'hon. sénateur HAIG: Si je comprends bien l'article 4a, un requérant, ou un intervenant, qui reçoit ou ne reçoit pas une permis de la Commission, peut en appeler au ministre et celui-ci rend la décision:

... alors le ministre fera connaître son opinion à la Commission et la Commission s'y conformera.

A quoi sert-il d'interjeter appel de la Commission des transports?

M. BALDWIN: L'appel est interjeté des décisions de la Commission au ministre.

L'hon. sénateur HAIG: Et que décide le ministre?

M. BALDWIN: Il peut renverser une décision de la Commission. Telle a été la pratique jusqu'ici, bien que le nombre des cas où le Ministre a changé une décision de la Commission soit pour le moins infime, c'est-à-dire moins d'un p. cent.

L'hon. sénateur THORVALDSON: J'allais dire que je n'imagine pas qu'un pouvoir de ce genre soit exercé très souvent.

M. BALDWIN: C'est juste.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Y a-t-il d'autres questions sur l'article 6? L'article 6 est-il adopté?

Des hon. SÉNATEURS: Adopté.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Le préambule est-il adopté?

Des hon. SÉNATEURS: Adopté.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Allons-nous faire rapport du bill?

Des hon. SÉNATEURS: Entendu, adopté.

Le Comité lève la séance.

APPENDICE

Mémoire présenté par M. Murray E. Corlett, C.R.

Au sujet du bill C-153—Loi modifiant la Loi sur l'aéronautique.

Nous représentons cinq lignes aériennes internationales qui sont foncièrement intéressées à l'article 1 de ce bill. Cet article 1 vise à insérer dans la Loi sur l'aéronautique un nouvel article, 3A.

Les lignes internationales en question sont:

- (1) *Pan American World Airways*
- (2) *Trans World Airlines Inc. (TWA)*
- (3) *KLM—Royal Dutch Airlines*
- (4) *Scandinavian Airlines System (SAS)*
- (5) *Irish International Air Lines*

Le bill C-153, projet de loi du gouvernement, a déjà été adopté à la Chambre des communes. Le projet d'article 3A contenu dans l'article 1 de ce bill, modifié et adopté par la Chambre des communes, se lit comme il suit:

«3A. Le gouverneur en conseil peut établir des règlements

a) prescrivant la taxe relative à l'utilisation

(i) de quelque facilité ou service fourni par le ministre ou en son nom, pour tout aéronef ou à son égard, et

(ii) de quelque facilité ou service non visé par le sous-alinéa (i) fourni par le ministre ou en son nom à tout aéroport, et

b) imposant aux propriétaires ou exploitants d'aéronef, sans égard à leur lieu de résidence, pour les envolées au-dessus du territoire du Canada, une taxe relative à la mise en disponibilité durant ces envolées, de quelque facilité ou service fourni par le ministre ou en son nom, et toute taxe ainsi imposée constitue une obligation légale que Sa Majesté peut faire exécuter au moyen d'une action ententée en Cour de l'Échiquier du Canada.»

On notera que l'article 3A proposé a été divisé en alinéas a) et b). L'alinéa a) a de nouveau été subdivisé en sous-alinéas (i) et (ii). Ce nouvel article a pour but d'autoriser le gouvernement à imposer aux exploitants de lignes aériennes une taxe relative à l'usage de quelque facilité ou service fourni par le ministère des Transports en vertu de l'alinéa a) et une taxe relative à la mise en disponibilité de quelque facilité ou service fourni par ce même ministère en vertu de l'alinéa b).

On se souviendra que le 3 décembre 1963, le gouvernement avait présenté à la Chambre des communes un projet de loi très semblable à celui-ci; c'était le bill C-117. Toutefois, en raison de l'opposition soulevée à cette occasion, le bill n'a jamais été plus loin que la Chambre des communes.

Quant à la partie de l'article 3A projeté, qu'on retrouve dans le bill en question, et qui a trait à l'imposition d'une taxe relative à la mise en disponibilité des services (alinéa b), il est rassurant de constater, en le comparant au bill présenté en 1963, que seules les envolées à l'intérieur du Canada sont sujettes à une telle taxe. Il n'est plus question d'imposer une taxe relative à la mise en disponibilité aux avions étrangers navigant hors du territoire où le Canada exerce sa compétence. On a également modifié le libellé de l'alinéa b) en éliminant le droit de recours au bref d'estimation arbitraire. C'était là quelques objections apportées par nos clients en 1963. Puisqu'on a modifié le libellé de l'alinéa b) de l'article 3A projeté, nos clients n'ont aucune autre objection à formuler au sujet de l'alinéa b).

Quant à l'alinéa a) de l'article 3A projeté, il a pour but d'autoriser le gouvernement à imposer aux exploitants de lignes aériennes une taxe relative à l'utilisation de services fournis par le ministère des Transports à la demande expresse d'un avion. Cette forme de frais, ou taxe, serait établie sous forme de contrat puisque l'avion aurait demandé le renseignement ou le service en question. De même, toujours dans l'alinéa a), on imposera une taxe à tout aéronef utilisant un aéroport relevant du ministère des Transports. Ici encore, la taxe serait établie sous forme de contrat. C'est pourquoi, sauf une seule réserve, nous ne formulons aucune objection au but général que poursuit l'alinéa a) de l'article 3A proposé. La taxe imposée en vertu de l'alinéa a) s'appliquera tant aux avions étrangers qu'aux avions canadiens.

La réserve que nous avons à formuler au libellé de l'alinéa a) provient du fait que tel qu'énoncé présentement, cet alinéa pourrait être interprété comme permettant d'imposer une taxe pour l'utilisation de facilités ou services par un avion navigant en dehors du territoire du Canada. Il va de soi qu'on devra trouver une méthode pour assurer le paiement des facilités ou services offerts par le gouvernement canadien au bénéfice des avions navigant en haute mer. Mais c'est là un problème d'envergure mondiale qui est plutôt de la compétence de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) dont le Canada est un membre important.

Il semble qu'il ne serait pas avantageux pour le Canada, comme membre de cet organisme international, d'imposer actuellement une taxe d'usager pour les avions navigants en dehors du territoire canadien, car cela pourrait aller à l'encontre de la solution adoptée par l'OACI à propos de cette question.

Il est vrai que l'OACI n'a pas envisagé ce problème depuis sa conférence de 1958 sur les taxes en cours de route, conférence où ont été établis quelques grands principes généraux. Un ensemble d'éléments, dont la prospérité économique des lignes aériennes, l'accroissement continu du trafic aérien et les dépenses toujours plus grandes que demande aux gouvernements des divers pays l'installation de facilités ou services requis pour l'aviation internationale ont forcé l'Assemblée de l'OACI en 1965 à autoriser la tenue d'une conférence de l'OACI sur les Taxes. Les prévisions budgétaires de cette conférence ont été arrêtées pour l'année 1966, mais il semble actuellement peu probable qu'elle puisse avoir lieu avant le début de 1967.

Le gouvernement canadien et plusieurs autres gouvernements tenaient beaucoup à ce que cette conférence ait lieu le plus tôt possible, car ils espèrent qu'à la suite des délibérations et des décisions de cette conférence, on s'entendra sur les principes et même sur certains points de détail. Cela permettrait au Canada et aux autres pays intéressés d'élaborer un régime de taxe d'usager relativement aux envolées internationales en haute mer conformément aux principes internationaux établis par l'OACI.

Je crois que les délégués canadiens se sont exprimés là-dessus lors de la récente réunion du Conseil de l'OACI, tenue à ce sujet, le 17 janvier 1966.

Puisque la conférence de l'OACI sur les Taxes ou Frais exigibles aura lieu au début de 1967, et afin de faciliter l'élaboration de principes internationaux acceptables pour tous relativement à l'imposition d'une taxe d'usager aux avions navigants en haute mer, nous proposons que le sous-alinéa i) de l'alinéa a) de l'article 3A projeté soit modifié et se lise ainsi qu'il suit:

...de quelque facilité ou service fourni *relativement aux envolées à l'intérieur du Canada*, par le Ministre ou en son nom, pour tout aéronef ou à son égard, et...

L'article 3A projeté tel qu'il figure dans le bill C-153, déclare que le gouverneur en conseil peut, s'il le juge à propos, établir des règlements imposant une taxe d'usager aux propriétaires d'avions étrangers.

Il ne fait aucun doute qu'une telle taxe d'usager constitue une forme d'impôt exigée du propriétaire de l'avion. Ainsi, d'après le libellé de l'article 3A, le Parlement délègue au gouverneur en conseil le droit de lever un impôt du genre. Une telle délégation de pouvoir est, certes, dans les limites de la compétence du Parlement; toutefois, une telle façon de faire semble contraire à une saine pratique parlementaire. On peut trouver un bon exemple de l'attitude adoptée ces dernières années par le Parlement en ce qui a trait à ce genre d'impôts, en se reportant au cas des droits d'exportation de l'électricité qu'on a imposés jusqu'au budget fédéral de 1963, où on les a finalement abrogés. Pendant plusieurs années, le pouvoir d'exiger des droits d'exportation sur l'électricité était établi en vertu de la Loi sur l'exportation de l'électricité et des fluides et, plus tard, de la Loi sur l'exportation de l'énergie et des fluides et sur l'importation du gaz. En vertu de ces deux lois, on avait statué que le gouverneur en conseil pouvait édicter des règlements imposant des droits d'exportation ne dépassant pas, chaque année, \$10.00 par cv, sur l'énergie exportée du Canada. J'aimerais signaler, à ce propos, que dans chacune de ces deux lois relatives à l'énergie le Parlement avait délégué au pouvoir exécutif le droit d'imposer une taxe mais avec l'importante réserve que dans chaque cas le Parlement avait lui-même établi le montant maximum de l'impôt. Dans l'article 3A du bill C-153, il n'est même pas question d'un taux maximum. De plus, dès 1959, le gouvernement d'alors avait décidé, dans l'application de sa politique administrative d'enlever au pouvoir exécutif le pouvoir discrétionnaire qui lui avait été conféré jusque là d'imposer des droits d'exportation sur l'énergie sans dépasser un maximum prévu dans la loi et de rendre ce droit au Parlement. Cela a été réalisé en insérant cette taxe sur l'énergie dans la Loi sur la taxe d'accise (article 8), où le taux précis de la taxe était fixé en détail. Au sujet de cette modification de la loi, le ministre des Finances d'alors disait:

La disposition de la loi existante (Loi sur l'exportation de l'énergie et des fluides et sur l'importation du gaz) que je ne saurais approuver, dois-je dire, est celle qui confère au gouverneur en conseil, sous réserve d'un maximum prévu, le pouvoir d'établir le taux de la taxe... La mesure vise à en faire une taxe statutaire et à abolir tout pouvoir d'établir cette taxe par décret du conseil... Aucun changement n'est apporté au taux de la taxe.

(*Hansard* de la Chambre des Communes, 19 mai 1959, p. 3820)

Sur le même sujet, l'honorable sénateur Ross Macdonald disait au Sénat:

Devons-nous approuver un mode d'imposition par décret du Conseil ou devons-nous insister pour que les mesures d'imposition soient approuvées ou désapprouvées par le Parlement? Voilà, à mon avis, toute la question qu'il s'agit de trancher.

(*Hansard* du Sénat, 17 juin 1959, p. 839)

La taxe d'usager prévue à l'article 3A influera nettement sur le revenu du gouvernement fédéral et constitue par conséquent une mesure d'imposition. C'est pourquoi, on estime que les saines méthodes parlementaires exigent qu'une telle taxe soit établie par le Parlement plutôt que par voie de décret du conseil de la part du pouvoir exécutif.

Enfin, nous estimons que cette taxe d'usager équivaut à une sorte d'impôt d'après les principes admis d'imposition. Dernièrement, soit en décembre 1965, la *Canadian Tax Foundation* a publié une étude importante intitulée: *Occupancy of Tax Fields in Canada* (Occupation des domaines fiscaux au Canada). Cette étude tire son importance du fait qu'elle a été menée à la demande et pour

l'usage du Comité de la structure fiscale des gouvernements fédéral et provinciaux. A la page 2 de cette étude, figure une définition simple et complète de ce qui constitue un impôt. La voici:

Dans cette étude, toute forme de taxe obligatoire levée par le gouvernement est considérée comme un impôt, qu'elle soit levée sous forme de prime, de droit de permis ou d'autre impôt. Cette définition large (et libre) d'un impôt est évidemment sujette à discussion. Toutefois, l'élément de contrainte semble être un critère pratique aussi valable que tout autre de ce qui constitue un impôt et il permet une énumération plus complète des formes de revenu.

Nous sommes d'avis que la taxe d'usager dont il est question à l'article 3A du bill C-153 entre nettement dans le cadre de cette définition.

GORDON F. MACLAREN, C.R.
MURRAY E. CORLETT, C.R.

OTTAWA, Ontario,
le 27 avril 1966.

travaux effectués par le Comité de la structure fiscale des gouvernements fédéral et provinciaux. A la page 2 de cette étude, figure une définition simple et complète de ce qui constitue un impôt. La voici:

Dans cette étude, toute forme de taxe obligatoire levée par le gouvernement est considérée comme un impôt, qu'elle soit levée sous forme de prime, de droit de permis ou d'autre impôt. Cette définition large (et libre) d'un impôt est évidemment sujette à discussion. Toutefois, l'élément de contrainte semble être un critère pratique aussi valable que tout autre de ce qui constitue un impôt et il permet une énumération plus complète des formes de revenu.

Nous sommes d'avis que la taxe d'usager dont il est question à l'article 3A du bill C-153 entre nettement dans le cadre de cette définition.

GORDON F. MACLAREN, C.R.
MURRAY E. CORLETT, C.R.

OTTAWA, Ontario,
le 27 avril 1966.

La présente étude a été préparée par le Comité de la structure fiscale des gouvernements fédéral et provinciaux. Elle est destinée à servir de référence et de guide aux membres du Comité et aux personnes intéressées par les questions de structure fiscale. Elle ne constitue pas un avis juridique et ne doit pas être utilisée à cette fin.

Le Comité de la structure fiscale des gouvernements fédéral et provinciaux est composé de membres nommés par le gouvernement fédéral et les gouvernements provinciaux. Son mandat est d'étudier les questions de structure fiscale et de recommander des mesures d'amélioration.

Le Comité a tenu plusieurs réunions et a entendu de nombreux témoins. Ses conclusions sont présentées dans la présente étude.

Le Comité tient à remercier les personnes et les organismes qui ont contribué à la réalisation de cette étude.

Le Comité de la structure fiscale des gouvernements fédéral et provinciaux.



Première session de la vingt-septième législature

1966

SÉNAT DU CANADA

DÉLIBÉRATIONS

DU

COMITÉ PERMANENT

DES

TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: L'HONORABLE A. K. HUGESSEN

Fascicule 5

Délibérations complètes sur les Bills

S-32, «Loi concernant la Compagnie du Chemin de fer Canadien du Pacifique.» (Subdivision Burstall (Sask.))

S-34, «Loi concernant la Compagnie du Chemin de fer Canadien du Pacifique.» (Subdivision Red Deer (Alberta))

SÉANCE DU JEUDI 2 JUIN 1966

TÉMOINS:

MM. Gregory J. Gorman, conseil et agent parlementaire; J. M. Roberts, vice-président (Circulation) CPR; J. C. Mills, directeur général, Compagnie Saskatchewan Minerals, section du sulfate de soude; D. L. Bohannen, vice-président, Canadian Superior Oil Ltd.; C. A. Colpitts, chef ingénieur, CPR; J. Cherrington, ingénieur régional adjoint, CPR; J. R. W. Sykes, directeur général adjoint, Marathon Realty Ltd.; W. J. Bagnall, préfet du comté de Mountain View n° 17, Didsbury, Alberta.

RAPPORTS DU COMITÉ
APPENDICES A, B et C.

ROGER DUHAMEL, M.S.R.C.
IMPRIMEUR DE LA REINE ET CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE
OTTAWA, 1966

SENAT DU CANADA

COMITÉ PERMANENT

DES

TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: l'honorable Adrian K. Hugessen

Les honorables sénateurs

Aird	Gouin	McLean
Aseltine	Haig	Méthot
Baird	Hayden	Molson
Beaubien (<i>Provencher</i>)	Hays	Paterson
Bourget	Hollett	Pearson
Burchill	Hugessen	Phillips
Connolly (<i>Halifax-Nord</i>)	Isnor	Power
Croll	Kinley	Quart
Davey	Lang	Rattenbury
Dessureault	Lefrançois	Reid
Dupuis	Macdonald (<i>Brantford</i>)	Roebuck
Farris	McCutcheon	Smith (<i>Queens-Shelburne</i>)
Fournier (<i>Madawaska-Restigouche</i>)	McDonald	Thorvaldson
Gélinas	McElman	Vien
Gershaw	McGrand	Welch
	McKeen	Willis—47

Membres d'office: Brooks et Connolly (*Ottawa-Ouest*)

(Quorum 9)

TÉMOINS:

MM. Gregory J. Gorman, conseiller en agent parlementaire; J. M. Roberts, vice-président (Circulation) C.P.R.; J. C. Mills, directeur général, Compagnie Saskatchewan (Alta.); D. J. Robinson, vice-président, Canadian National; D. J. A. Collette, chef ingénieur, C.P.R.; J. Cunningham, page-superior, O.N.I.; E. A. Collette, chef ingénieur, C.P.R.; J. Cunningham, page-superior régional adjoint, C.P.R.; J. W. Bykes, directeur général adjoint, Western Railway Ltd.; W. J. Bagnall, ingénieur en chef, comté de Monmouth, View n. 17, Didsbury, Alberta.

RAPPORTS DU COMITÉ APPENDICES A B & C

ORDRE DE RENVOI

Extraits des Procès-verbaux du Sénat en date du mercredi 11 mai 1966:

«Suivant l'Ordre du jour, l'honorable sénateur McDonald propose, appuyé par l'honorable sénateur Davey, que le Bill S-32, intitulé: «Loi concernant la Compagnie du Chemin de fer Canadien du Pacifique», 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 McDonald propose, appuyé par l'honorable sénateur Davey, que le bill soit déferé au Comité permanent des transports et des communications.

La motion, mise aux voix, est adoptée.»

«Suivant l'Ordre du jour, l'honorable sénateur Prowse propose, appuyé par l'honorable sénateur McDonald, que le Bill S-34, intitulé: «Loi concernant la Compagnie du Chemin de fer Canadien du Pacifique», 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 Prowse propose, appuyé par l'honorable sénateur McDonald, que le bill soit déferé au Comité permanent des transports et des communications.

La motion, mise aux voix, est adoptée.»

Le greffier du Sénat,
J. F. MacNEILL.

RAPPORT DU COMITÉ

Le JEUDI 2 juin 1966

Le Comité permanent des transports et des communications, auquel a été déféré le Bill S-32, intitulé: «Loi concernant le compagnie de chemins de fer Canadien,» fait rapport que le comité, après avoir étudié ce bill, et pour obtempérer à l'ordre de renvoi du 11 mai 1966, l'a chargé d'en faire rapport au Sénat sans amendement.

Le président,
A. K. HUGESSEN.

RAPPORT DU COMITÉ

Le JEUDI 2 juin 1966

Le Comité permanent des transports et des communications, auquel a été déféré le Bill S-32, intitulé: «Loi concernant la compagnie de chemins de fer Canadien,» fait rapport comme il suit:

Notre comité recommande qu'il soit autorisé de faire imprimer 800 exemplaires en anglais et 300 exemplaires en français des délibérations sur ledit bill.

Le président,
A. K. HUGESSEN.

RAPPORT DU COMITÉ

Le JEUDI 2 juin 1966

Le Comité permanent des transports et des communications, auquel a été déféré le Bill S-34, intitulé: «Loi concernant la Compagnie de chemins de fer Canadien du Pacifique,» fait rapport que le comité, après avoir étudié ce bill, et pour obtempérer à l'ordre de renvoi du 11 mai 1966, l'a chargé de faire rapport au Sénat que le bill n'a pas subi d'amendement.

Le président,
A. K. HUGESSEN.

RAPPORT DU COMITÉ

Le JEUDI 2 juin 1966

Le Comité permanent des transports et des communications, auquel a été déféré le Bill S-34, intitulé: «Loi concernant la Compagnie de chemins de fer Canadien du Pacifique,» fait rapport comme il suit:

Notre comité recommande qu'il soit autorisé de faire imprimer 800 exemplaires en anglais et 300 exemplaires en français des délibérations sur ledit bill.

Le président,
A. K. HUGESSEN.

PROCÈS-VERBAUX

Le JEUDI 2 juin 1966

En conformité de la motion d'ajournement, le Comité permanent des transports et des communications s'est réuni ce matin, à 10 heures.

Étaient présents: Les hon. sénateurs Hugessen (*président*), Aird, Aseltine, Baird, Beaubien (*Provencher*), Bourget, Brooks, Connolly (*Halifax-Nord*), Connolly (*Ottawa-Ouest*), Croll, Fournier (*Madawaska-Restigouche*), Gélinas, Haig, Hays, Hollett, Isnor, Kinley, Lefrançois, McCutcheon, McDonald, Méthot, Peason, Power, Quart, Rattenbury, Smith (*Queens-Shelburne*), Willis.—(27)

Aussi présent: M. E. Russel Hopkins, secrétaire-légiste au Sénat et conseiller parlementaire.

Le Bill S-32 (Loi concernant la compagnie de Chemin de fer Canadien du Pacifique) est lu et étudié.

Sur proposition de l'hon. sénateur Aseltine, il est résolu de demander l'autorisation de faire imprimer 800 exemplaires en anglais et 300 en français des délibérations concernant ledit bill.

On entend les témoins suivants:

M. Gregory J. Gorman, conseil

M. J. M. Roberts, vice-président (Circulation), CPR

M. J. C. Mills, directeur général, *Compagnie Saskatchewan Minerals*, section du sulfate de soude.

Un plan de l'emplacement approximatif de l'embranchement du lac Ingebright soumis par M. Gorman, sera imprimé et deviendra l'Appendice A de ces délibérations.

Sur proposition de l'hon. sénateur McCutcheon, il est résolu de faire rapport que le bill n'a pas subi d'amendement.

Le Bill S-34 (Loi concernant la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique) est lu et étudié article par article.

Sur proposition de l'hon. sénateur Aseltine, il est résolu de demander l'autorisation de faire imprimer 800 exemplaires en anglais et 300 en français des délibérations concernant ledit Bill.

On entend les témoins suivants:

M. Gregory J. Gorman, conseil

M. J. M. Roberts, vice-président (Circulation) CPR

M. D. L. Bohannen, vice-président, *Canadien Superior Oil, Ltd.*,

M. C. A. Colpitts, chef ingénieur, CPR

M. J. Cherrington, ingénieur régional adjoint, CPR

M. J. R. W. Sykes, directeur général adjoint, *Marathon Realty Ltd.*,

M. W. J. Bagnall, préfet du comté de Mountain View No. 17, Didsbury, Alberta.

Un plan de l'emplacement approximatif de l'embranchement de Didsbury Westerly soumis par M. Gorman, sera imprimé et deviendra l'Appendice B de ces délibérations.

Deux lettres auxquelles le mémoire présenté par M. Bagnall référerait, seront imprimées et deviendront l'Appendice C de ces délibérations.

Quatre-vingt lettres, soumises par M. Bagnall, ont été versées au dossier.

Sur une proposition de l'hon. sénateur Croll, il est résolu de faire rapport que le bill n'a pas subi d'amendement.

Le président a ajourné la séance du comité à 11 h. 40 du matin.

J'en atteste.

Le secrétaire en chef-adjoint des comités,
John A. Hinds.

LE SÉNAT

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le jeudi 2 juin 1966

Le Comité permanent des transports et des communications auquel ont été référés le Bill S-32, concernant la Compagnie de chemin de fer Canadien du Pacifique, et le Bill S-34 concernant la Compagnie de chemin de fer Canadien du Pacifique, se réunit à 10 h. 15 ce matin pour étudier ces bills.

Le sénateur A. K. Hugessen préside.

Le PRÉSIDENT: Honorables sénateurs, comme les deux bills qui nous sont soumis ont trait à la construction de nouvelles lignes, je propose que nos délibérations fassent l'objet d'un compte rendu imprimé.

Des SÉNATEURS: D'accord.

Le PRÉSIDENT: Quelqu'un veut-il présenter la motion traditionnelle au sujet de l'impression?

Le comité est tombé d'accord pour qu'un rapport verbatim soit fait sur les délibérations au sujet de ces bills.

Le Comité a accepté la recommandation autorisant l'impression de 800 exemplaires en anglais et de 300 en français des délibérations du comité au sujet de ces bills.

Le PRÉSIDENT: Le Bill S-32 est une loi concernant la Compagnie de chemin de fer Canadien du Pacifique et ses proposeurs sont présents. Il s'agit de M. Gregory J. Gorman qui est l'agent parlementaire et les témoins qui l'accompagnent sont M. J. M. Roberts, vice-président (circulation) CPR; M. J. C. Mills, directeur général de la compagnie *Saskatchewan Minerals*, section du sulfate de soude; M. C. A. Colpitts, premier ingénieur, CPR; M. J. R. W. Sykes, directeur général adjoint, *Marathon Realty Ltd.*; M. J. E. Paradis, qui a déjà témoigné devant notre comité et qui est l'avocat senior de la Compagnie de chemin de fer Canadien du Pacifique et M. R. J. Madge, avocat de la même compagnie.

Ce bill porte le nom du sénateur A. Hamilton McDonald. Désirez-vous ajouter quelque chose avant que nous procédions, sénateur McDonald?

Le sénateur McDONALD: Non, monsieur le président. Comme vous l'avez mentionné, les représentants officiels sont présents, et si les membres du comité ont des questions à poser, je crois que c'est à eux qu'elles doivent être adressées plutôt qu'à moi. Je n'ai rien à ajouter.

Le PRÉSIDENT: Lequel des proposeurs désire parler sur ce Bill? Un rapport de notre conseiller juridique précise que le Bill est juridiquement conforme et ajoute qu'il n'a aucune suggestion à faire.

M. Gregory J. Gorman, Agent parlementaire et conseiller: Monsieur le président et honorables sénateurs, le but de ce bill est d'autoriser la construction d'un tronçon de ligne de 11 milles du chemin de fer Canadien du Pacifique pour desservir l'usine de la *Saskatchewan Minerals Corporation*. Ce tronçon de ligne sera situé dans la subdivision Burstall du CPR en Saskatchewan.

Votre président vous a donné la liste des témoins disponibles. Je pense qu'il serait utile que, tout d'abord, M. J. M. Roberts, vice-président à la circulation du chemin de fer Canadien du Pacifique vous explique le but général de ce tronçon ferroviaire.

J. M. Roberts, vice-président à la circulation CPR: Monsieur le président et honorables sénateurs, je suis vice-président à la circulation du chemin de fer Canadien du Pacifique et j'ai 44 ans de service.

La compagnie a fait affaire avec la Division du Sulfate de la *Saskatchewan Minerals* depuis le début de son exploitation à Chaplin en 1948, et nous nous sommes également occupés des problèmes de transport depuis Bishopric, en service depuis 1958.

La production canadienne de sulfate de soude est vendue pour les deux tiers au Canada et le solde aux États-Unis. La *Saskatchewan Minerals Corporation* fournit environ 40 % des besoins du marché canadien.

En prévision de la demande croissante que va provoquer l'essor de l'industrie des Pâtes et papiers, la *Saskatchewan Minerals* nous a demandé d'étudier la possibilité de fournir le transport ferroviaire nécessaire jusqu'à leur nouvelle usine du lac Ingebright: nous avons commencé les travaux. Voici pourquoi, honorables sénateurs, nous sommes ici en rapport avec ce Bill traitant de la construction de la ligne que nous avons accepté de construire, pourvu évidemment que nous y soyons dûment autorisés par le Parlement.

C'est tout ce que j'ai à dire, monsieur le président, sauf que je répondrai au meilleur de ma connaissance à toutes questions concernant la circulation dans cette affaire.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Roberts, je suis un citoyen de l'Est canadien et j'aimerais bien savoir où se trouve la Vallée du Renard (Fox Valley) en Saskatchewan?

M. ROBERTS: Elle est presque à la frontière de la Saskatchewan et de l'Alberta. Elle se trouve sur une ligne privée qui part de la Saskatchewan, traverse l'Alberta et finit à un endroit de la Saskatchewan qui s'appelle la Vallée du Renard.

Le PRÉSIDENT: J'espère que les honorables sénateurs auront l'occasion de consulter la carte qui est devant eux. J'ai posé cette question parce que j'avais hâte de savoir si elle est entièrement en territoire du CPR ou si le CN y touche à un endroit quelconque ou si peut-être le CN avait formulé certaines objections.

M. ROBERTS: Elle est située dans ce qu'on peut appeler la région «football» apparaissant sur la carte. Elle est formée par notre ligne ferroviaire qui bifurque à Java, se rend jusqu'à Bassano et dans le sud, encore Java jusqu'à Medicine Hat et aussi à Bassano. C'est en plein centre, monsieur.

Le sénateur BURCHILL: Je crois que vous avez mentionné l'industrie des pâtes et papiers, monsieur Roberts?

M. ROBERTS: Oui, sénateur.

Le sénateur BURCHILL: A quel moulin particulier se proposent-ils d'expédier le produit?

M. ROBERTS: Il y a l'extension en Colombie-Britannique et à Prince-George.

Le sénateur BURCHILL: Je pense plutôt au Midwest américain.

M. ROBERTS: La plus grande partie de notre production et l'accroissement de la production est, je suis heureux de le dire, en territoire canadien.

Le sénateur BURCHILL: Sera-t-elle expédiée sur la côte?

M. ROBERTS: Sur la côte et dans l'Est canadien, comme ils le font actuellement.

M. GORMAN: M. J.C. Mills, directeur général de la *Saskatchewan Minerals* (section du sulfate de soude) est ici et peut nous fournir des précisions sur la nature exacte du produit que la compagnie place sur le marché et autres détails du genre.

Le PRÉSIDENT: A moins qu'on ait d'autres questions à poser à M. Roberts, je peux faire appel à M. Mills. Merci. M. Roberts.

M. John C. Mills, directeur général, Section du sulfate de soude de la Saskatchewan Minerals Corporation: Monsieur le président, honorables sénateurs, la *Saskatchewan Minerals* est une société de la Couronne opérant des usines de sulfate de soude à Bishopric et Chaplin, Saskatchewan. Le sulfate de soude, produit en Saskatchewan est vendu d'abord à l'industrie de pâte à papier Kraft au Canada et aux États-Unis, et en plus faibles quantités aux industries productrices de verre et de minerai. Le sulfate de soude est un produit peu cher qui se vent pour à peine plus de 3/4 de cents la livre.

Les producteurs de la Saskatchewan ne produisent pas encore de sulfate de soude assez pur pour être utilisé par l'industrie du détersif synthétique, mais l'usine de la Saskatchewan projette d'avoir un tel produit plus tard au cours de l'année.

Au cours de 1964-1965, la *Saskatchewan Minerals* a produit entre 45 et 50% de tout le sulfate de soude produit au Canada. Notre compagnie exporte de 35 à 50% de sa production aux États-Unis et en 1965, nous avons exporté 65% de tout le sulfate de soude acheté au Canada.

En vertu de l'énorme expansion de l'industrie de pâte à papier Kraft, la demande de sulfate de soude devrait dépasser les 200,000 tonnes pour les 5 prochaines années et notre nouvelle usine près de la Vallée du Renard, une fois parachevée, assurera la disponibilité de quantités requises pour répondre aux besoins.

Le demande de sulfate de soude émanant des États-Unis s'accroîtra également et nous avons l'intention d'améliorer nos ventes à ce pays. Nous tentons aussi d'ouvrir des marchés en Nouvelle-Zélande, en Australie et au Japon. Depuis la fin de 1963, nous avons vendu plus que notre production annuelle de produit brut sortie des usines de Bishopric et Chaplin et nos stocks mis en réserve ont dû être utilisés. Sans notre nouvelle usine, nous serions contraints de réduire nos ventes en deça des 12 prochains mois.

L'usine qui sera construite au lac Ingerbright près de la Vallée du Renard coûtera environ \$1,700,000 et pourra produire 150,000 tonnes annuellement. Le gisement contient plus de neuf millions de tonnes de sulfate de soude. Au début, nous emploierons de 24 à 30 personnes et la municipalité bénéficiera d'un salaire annuel d'à peu près \$108,000. En plus, on embauchera des entrepreneurs pendant les mois d'hiver pour amasser et entreposer le produit brut.

Cette opération durera deux mois par hiver et l'on aura recours à 15 ou 20 hommes. A mesure que la production augmentera ainsi sera augmentée la main-d'œuvre.

La municipalité profitera de ce projet en recevant des subventions de notre compagnie plutôt qu'en nous imposant des taxes, et le village de la Vallée du Renard y trouvera aussi son profit grâce aux taxes sur les maisons habitées par le personnel. Un autre avantage également: en même temps que la Vallée, le village profitera de l'introduction du gas naturel.

Je tiens à préciser que la population de la région, ainsi que les conseils municipaux du village et de la ville nous ont accordé une excellente coopération dans l'élaboration de notre projet.

Étant donné l'emplacement et la nature de notre produit, et le fait que nos marchés sont éloignés de 1,000 à 2,500 milles, le moyen de transport le plus économique est le chemin de fer, et c'est pourquoi nous présentons notre requête au CPR pour la construction d'un tronçon reliant la voie actuelle à la Vallée du Renard.

Nous nous proposons d'aménager des facilités d'entreposage de 11,500 tonnes de produit fini. Les wagons seront chargés quotidiennement selon les besoins de la clientèle.

Sans ce tronçon nous serons forcés d'expédier notre produit par camion à la Vallée du Renard, et le coût supplémentaire d'une telle opération pourrait porter atteinte à la concurrence que nous rencontrerons sur les marchés éventuels.

Nous sommes satisfaits des dispositions intervenues entre notre société et le CPR, et nous appuyons entièrement la requête présentée au Parlement pour la construction du tronçon projeté.

Le sénateur CROLL: Que voulez-vous dire? Pouvez-vous détailler en dollars en ce qui a trait à la production et à l'exportation?

M. MILLS: Notre bilan annuel est un document public, sénateur. L'an dernier, nos ventes ont dépassé \$2.5 millions.

Le sénateur CROLL: Et les exportations?

M. MILLS: Les exportations l'an dernier ont dépassé \$1,100,000. C'est notre commerce. D'autres ventes sont négociées aux États-Unis par d'autres sociétés.

Le sénateur CROLL: Que voulez-vous dire par d'autres sociétés? Voulez-vous dire des filiales de votre société?

M. MILLS: Non.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions? Je dois maintenant saisir le Comité d'une lettre que j'ai reçue du conseiller juridique du ministère des Transports, M. Fortier, que vous connaissez. Elle porte sur deux Bills, S-32, et à celui que nous devons maintenant étudier, S-34. Elle est adressée à M. Batt, greffier des Comités, et se lit comme suit:

Je me réfère aux bills d'intérêt privé S-32 et S-34 relativement à la Compagnie de chemin de fer Canadien du Pacifique, qui a pour but d'autoriser cette compagnie à construire un tronçon de 11 milles dans la région de la Vallée du Renard, dans la province de Saskatchewan, et d'un tronçon de 16 milles dans la région de Didsbury, Alberta.

Les dispositions de ces bills ont été étudiées par le ministre des Transports qui a fait savoir qu'il ne s'y opposait pas.

Il serait de mise que vous informiez la Commission des Transports et Communications du Sénat de la date à laquelle seront étudiés les Bills S-32 et S-34 par le Comité.

Je vous prie de croire à ma considération,

Jacques Fortier.

Honorables sénateurs, désirez-vous d'autres témoignages relativement au Bill S-32?

Le sénateur MCCUTCHEON: Je propose que le Bill soit rapporté.

Le sénateur CROLL: Je seconde.

Le PRÉSIDENT: Il a été proposé et secondé que ce Bill soit rapporté. Je présente les clauses comme il se doit. Clause 1, tronçon autorisé. L'article 1^{er} est-il adopté?

Des SÉNATEURS: Adopté.

Le PRÉSIDENT: Il est adoptée. L'article 2. L'article 2 doit-il être adopté?

Des SÉNATEURS: Adopté.

Le PRÉSIDENT: Il est adopté. Le préambule doit-il être adopté?

Des SÉNATEURS: Adopté.

Le PRÉSIDENT: C'est adopté. Le titre doit-il être adopté?

Des SÉNATEURS: Adopté.

Le PRÉSIDENT: D'accord. Dois-je faire rapport que le bill n'a pas subi d'amendement?

Des SÉNATEURS: D'accord.

Le PRÉSIDENT: Honorables sénateurs, nous avons devant nous maintenant le Bill S-34 relativement à un tronçon en Alberta. En ce qui a trait à ce Bill j'ai reçu un rapport favorable de notre conseiller juridique, M. Hopkins, et selon lui le document est conforme à la formule légale; il n'a donc aucune suggestion à offrir pour l'amender.

Des représentants de la région en cause désirent exprimer leurs opinions au sujet de ce Bill. Je propose que nous entendions d'abord les parrains, et ensuite nous écouterons le représentant de la région, M. W. J. Bagnall, préfet du comté de Mountain View, Alberta.

M. GORMAN: Monsieur le président, je crois que pour ce Bill également, M. Roberts devrait prendre la parole d'abord.

Le PRÉSIDENT: Très bien. Honorables sénateurs, j'ai deux lettres de citoyens de la région au sujet de ce tronçon. Dois-je vous les lire maintenant, ou dois-je attendre que les proposeurs aient terminé?

Le sénateur McDONALD (*Moosomin*): Ne serait-il pas à propos que la société ferroviaire présente sa cause en premier lieu, et ensuite nous entendrons l'opposition?

Le PRÉSIDENT: C'est ce que je pensais, que nous devrions entendre d'abord les proposeurs et ensuite l'opposition, alors que je vous lirai deux lettres qui nous ont été adressées.

M. ROBERTS: Monsieur le président et honorables sénateurs, le chemin de fer Canadien du Pacifique a été prié par la *Canadian Superior Oil Company* en 1965, de construire un tronçon conduisant à leur usine de sulfate projetée à Harmattan, Alberta afin de fournir le transport ferroviaire du sulfate vers les marchés. La capacité de l'usine projetée est telle que les prévisions de production se placent aux environs de 280,000 tonnes fortes annuellement.

La demande pour le sulfate sur le marché mondial a augmenté sensiblement au cours des trois dernières années, et cet état de choses se continue. Présentement, les marchés pour le sulfate à la tonne produit en Alberta sont à l'étranger, soit en Australie, au Japon, en Inde et sur les marchés européens, ou encore aux États-Unis et au Canada, dans cet ordre d'importance.

A titre d'exemple de l'augmentation de ces exportations par les ports de la Colombie-Britannique par le chemin de fer Canadien du Pacifique, signalons qu'en 1962 elles étaient inférieures à 100,000 tonnes, et en 1965 on a enregistré plus de 500,000 tonnes.

Nous avons alors informé *Canadian Superior Oil Company* que nous étions prêts à construire les voies ferrées et à fournir le service ferroviaire nécessaire à la mise en marché du sulfate, si, naturellement nous recevions l'autorisation du Parlement.

S'il y a des questions relevant du domaine du trafic, je ferai de mon mieux pour y répondre au meilleur de ma connaissance.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Roberts, j'ai ici deux lettres qui m'ont été adressées par le comité des citoyens de la région. Vraisemblablement, leur inquiétude est que si vous construisez ce tronçon, vous en abandonnez un autre allant de Crossfield à Cremona, à quelque distance au sud. Qu'avez-vous à dire à ce sujet?

M. ROBERTS: Monsieur le président, je vous dirai que la question d'abandon des lignes et tronçons passent par mon service après avoir été étudiées par le Service des Recherches, responsable de l'analyse du trafic. Jusqu'ici rien ne m'est parvenu. Avant de quitter Montréal mardi, j'ai demandé si on étudiait ce tronçon de Crossfield, et on m'a répondu négativement.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions M. Roberts?

M. GORMAN: Je proposerais, monsieur le président, que nous entendions maintenant M. Bohannen, qui est vice-président de *Canadian Superior Oil*.

M. D.-L. Bohannen, Vice-président, *Canadian Superior Oil Limited*: Monsieur le président, *Canadian Superior Oil Limited* construit dans la région de Harmattan en Alberta une usine capable de traiter 42 millions de pieds cubes de gaz quotidiennement. Les prévisions sont de l'ordre de 817 tonnes fortes de sulfate par jour, et de 15.5 millions de pieds cubes de résidus de gaz de pipe-lines par jour, ou une base annuelle de 283,000 tonnes fortes de sulfate et 5.4 milliards de pieds cubes de résidus de gaz de pipe-lines.

Dans la région de Harmattan tout indique qu'il y a des réserves de quelque 8.5 millions de tonnes fortes de sulfate et 165 milliards de pieds cubes de résidus de gaz. Ceci représente un approvisionnement sûr de 30 ans, en tenant compte de la capacité actuelle de production de l'usine. Le forage des environs de cette région se poursuit, et en fait, il se peut que les réserves soient encore plus considérables.

Les ventes de résidus de gaz sont négociées grâce à des ententes à longue échéance pour fins d'exportation aux États-Unis. La *Canadian Superior* s'emploie présentement à trouver des débouchés pour sa production de sulfate. Comme la demande de sulfate dépasse la production, nous sommes d'avis que 100 pour-cent de la production pourront être mis en marché dès que les facilités de transport seront aménagées. Pour le moment les prévisions sont que la plus grande partie du sulfate sera vendue à l'étranger, soit en Extrême-Orient, et le solde probablement dans le centre des États-Unis. On croit aussi que le prix à l'usine dépassera \$25 la tonne forte. En supposant que 200,000 tonnes fortes soient exportées chaque année, la valeur en devises étrangères serait d'environ \$5 millions.

Cette usine est unique parce qu'elle est la première construite dans le but d'extraire du sulfate du gaz naturel qui est le produit de base, et de résidus du gaz de pipe-lines comme produit secondaire.

L'usine coûtera quelque \$7.5 millions plus trois quarts de millions de dollars pour le système destiné à recueillir le gaz, et \$2.5 millions pour les puits de gaz. Ce qui représente une dépense minimum de quelque \$10 $\frac{3}{4}$ millions. Quand l'usine commencera à fonctionner le mois prochain, environ 31 personnes de la région de Didsbury y seront employées.

La construction de l'usine progresse rapidement et pourra commencer à fonctionner le premier juillet prochain, alors que le début de la production du sulfate et de résidus du gaz est fixé à la mi-juillet.

La *Canadian Superior Oil* a prévu l'exploitation rationnelle du gaz brut en investissant des fonds dans le forage des puits, la construction de l'usine et les pipe-lines nécessaires au gaz brut, et maintenant il est extrêmement important qu'un tronçon de voie ferrée allant jusqu'à l'usine soit terminé, afin que nous puissions mettre en œuvre le lien entre la source des approvisionnements, les marchés et le consommateur.

Merci. Je suis à votre service s'il y a d'autres questions.

Le sénateur BURCHILL: Où sera votre principal marché?

M. BOHANNEN: A l'étranger, soit en Extrême-Orient.

Le sénateur PEARSON: Quelles sont les principales demandes pour le sulfate?

M. BOHANNEN: Principalement pour la fabrication des fertilisateurs.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): Fournirez-vous la matière à l'usine de produits fertilisants de Calgary?

M. BOHANNEN: Dans ce cas je ne puis que relater ce que j'ai lu dans les journaux, mais je crois qu'une entente est en voie de négociation par l'entremise d'une autre usine.

Le sénateur BURCHILL: Fournirez-vous les entreprises de pâtes et papiers au Canada?

M. BOHANNEN: Pas de cette usine, mais certaines autres de nos usines le feront.

Le PRÉSIDENT: Le comité a-t-il entendu suffisamment de témoignages à l'appui de ce Bill? Devons-nous entreprendre l'audience des objections?

M. GORMAN: Il semble que selon le mémoire qui nous a été présenté par un des opposants, il y a certaines questions au sujet du choix de la route, et je crois qu'il serait utile et à propos pour les sénateurs d'entendre un des membres du Service du génie de la société ferroviaire, qui pourra expliquer pourquoi cette route a été choisie, et aussi le témoin qui a fait état de l'acquisition des terrains pour le droit de passage. Je crois que de nombreux terrains ont été achetés, du moins des options ont été prises. Je crois qu'il serait utile d'avoir des renseignements à ce sujet dès maintenant. M. Colpitts, l'ingénieur en chef de la société ferroviaire est ici avec M. Cherrington. Ce dernier est celui qui a exécuté le travail sur place, et peut fournir des détails sur la route. M. Colpitts est ici et il sera appuyé par M. Cherrington.

M. C.-A. Colpitts, ingénieur en chef, Compagnie de Chemin de fer Canadien du Pacifique: Mon nom est C.-A. Colpitts, ingénieur en chef du CPR. Je suis à l'emploi de la compagnie depuis environ 40 ans, et mes fonctions ont porté surtout sur les travaux de génie.

L'usine de la Canadian Superior Oil Limited est située dans la partie nord-est de la section 27, Commune 31, Rang 4, à l'ouest du cinquième méridien tel qu'indiqué sur le plan devant vous. Afin de desservir l'usine par rail, la Compagnie de Chemin de fer Canadien du Pacifique projette de construire une ligne reliant le réseau ferroviaire à Didsbury, Alberta, à 46.9 milles au nord de Calgary, Alberta sur la voie de la compagnie allant de Calgary à Edmonton.

Le tronçon projeté s'étendra vers l'ouest de Didsbury sur une distance de 15.3 milles.

En déterminant la meilleure route pour le tronçon, un relevé est exécuté par les ingénieurs de la compagnie de chemin de fer, et le tronçon indiqué sur le plan devant vous a été choisi parce qu'il offre les meilleurs avantages économiques du point de vue ferroviaire, et sert aussi bien d'ailleurs les intérêts de l'entreprise en cause. Un relevé détaillé visant à établir l'endroit exact du tronçon a été exécuté.

Nous avons avec nous aujourd'hui M. James Cherrington, ingénieur régional adjoint de la région du Pacifique, qui a participé étroitement au choix du tronçon. Il est prêt à répondre aux questions que vous jugerez à propos de lui poser.

J'ajouterai, honorables sénateurs, en ce qui a trait à la question du chemin de fer le plus rapproché, que le plus près est le National-Canadien à environ 45 milles au nord de l'usine.

Le sénateur CROLL: Vous avez dit que l'objectif était de servir les intérêts de l'entreprise?

M. COLPITTS: Oui.

Le sénateur CROLL: Que faites-vous des personnes qui se plaignent? Est-ce aussi dans leur intérêt, ou uniquement dans celui de l'entreprise?

M. COLPITTS: Non monsieur. Je crois que quand M. Cherrington témoignera vous verrez que cette question a été très sérieusement étudiée. Il a agi de façon à tenir compte des intérêts de toutes les parties en cause.

Le sénateur THORVALDSON: Quelle est cette sous-division de Crossfield?

M. COLPITTS: Elle apparaît sur le plan.

Le sénateur THORVALDSON: Je sais, pourquoi ne descendez-vous pas de Sundreo à Cremona?

M. COLPITTS: M. Cherrington vous fournira tous les détails.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): Ce témoin n'a-t-il pas dit que le point le plus rapproché était à 40 milles? Que faites-vous de Cremona?

M. COLPITTS: J'ai dit que le National-Canadien était le plus rapproché. Le sénateur PEARSON: A quel autre usage servirait ce tronçon?

M. COLPITTS: Présentement, aucun monsieur.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions? Peut-être ces messieurs voudraient-ils attendre, et entendre les opposants, et ensuite nous pourrions les interroger de nouveau.

M. GORMAN: Monsieur le président, je crois que nous devons porter plus d'attention relativement au choix de cet emplacement. Ceci fournirait une réponse à la question du sénateur Croll.

M. James Charrington: Ingénieur régional adjoint, Région du Pacifique, Vancouver, Compagnie de chemin de fer Canadien du Pacifique: Monsieur le président, honorables sénateurs. Je suis ingénieur professionnel à l'emploi du CPR depuis 25 ans, et suis présentement ingénieur régional adjoint, Région du Pacifique à Vancouver.

Quant à être projetée l'usine destinée à la production de sulfate, diverses routes ont été examinées d'après les cartes topographiques qui existaient, et un relevé sur place a été exécuté par des ingénieurs expérimentés dans ce genre de travail.

Trois routes ont été retenues. Deux routes partaient de la sous-division de Crossfield non loin de Cremona.

Le PRÉSIDENT: Je crois que tous les honorables sénateurs ont des copies de cette carte et qu'ils peuvent suivre les déclarations du témoin.

Les honorables SÉNATEURS: Oui.

M. CHERRINGTON: La troisième route partait de Didsbury. La route à l'ouest de Didsbury a été choisie parce que plus logique au point de vue génie, en tenant compte de l'uniformité du terrain et des courbes pour la construction du tronçon. La route a été choisie non seulement pour desservir l'entreprise, mais parce qu'elle permettrait un meilleur aiguillage aussi bien à l'usine projetée qu'au dispositif pétrolier présentement installé à Didsbury.

La compagnie de chemin de fer a révisé l'emplacement originel pour suivre des lignes de quart de section, ou c'est possible, et sur une distance comprenant les deux-tiers de la ligne, suit des lignes de quart de section pour empêcher le morcellement inutile du terrain.

Si la compagnie de chemin de fer devait construire à partir de l'extrémité de la sous-division de Crossfield sur l'une ou l'autre des routes alternantes prises d'abord en considération, il aurait fallu réaménager la sous-division parce qu'il aurait été impossible d'y faire circuler, dans l'état actuel, des wagons lourdement chargés de sulfate compte tenu des rails—70 à 72 livres—et du ballast qui a y été placé en 1930, sans oublier le drainage. Le coût supplémentaire du réaménagement serait d'environ \$750,000. La route projetée à l'ouest de Didsbury est dans une prairie dépourvue d'accidents terrestres s'élevant légèrement vers l'ouest.

S'il y a d'autres questions, je suis à votre service monsieur le président.

Le sénateur PEARSON: Quelle est l'évéléation de ce terrain?

M. CHERRINGTON: Environ 3,700 pieds.

Le sénateur PEARSON: C'est une hausse de 700 pieds par rapport à Didsbury?

M. CHERRINGTON: Non, je ne possède pas la hauteur exacte, mais je crois que l'usine est à une hauteur de 3,700 pieds.

Le sénateur HAIG: Combien d'acres sont en cause? S'agit-il d'un droit de passage de 100 pieds?

M. CHERRINGTON: C'est un droit de passage de 100 pieds pratiquement sur toute la longueur.

Le sénateur HAIG: Et cela signifie combien d'acres?

M. CHERRINGTON: Environ 200 acres.

Le sénateur BURCHILL: Quelle est la différence en milles entre les deux routes?

M. CHERRINGTON: Au nord de Cremona une route alternante a donné environ 14 milles. En partant de l'est de Cremona, soit environ un mille à l'est, il y avait de 15 à 16 milles. A l'ouest de Didsbury c'est environ 15.3 milles. En milles il y a peu de différence sauf qu'il y a toujours les 28 milles de la sous-division de Crossfield.

Le sénateur BURCHILL: En plus de la somme de \$750,000 pour le réaménagement, quels sont les coûts des diverses routes?

M. CHERRINGTON: Nous avons effectué des relevés détaillés de la ligne à l'ouest de Didsbury; il s'agit d'environ \$1,134,000. Pour une des routes alternantes c'est environ \$1,100,000; et l'autre environ \$1,200,000. Pour toutes fins pratiques la différence est faible, mais il ne faut pas oublier le réaménagement de \$750,000 de la sous-division de Cremona.

Le sénateur BURCHILL: Et en ce qui a trait à l'aiguillage?

M. CHERRINGTON: Pour ce qui est de l'aiguillage depuis Didsbury nous pouvons l'installer dans la cour de triage. Il sera construit pour desservir l'usine, les facilités de chargement de gaz au nord de Didsbury de même que d'autres entreprises en deçà de 30 milles de Didsbury.

Depuis la sous-division de Crossfield, étant donné des ententes collectives, la sous-division aurait une longueur de plus de 30 milles par la route alternante projetée. Ceci exclut l'installation d'un dispositif d'aiguillage, et il serait nécessaire de faire circuler un convoi depuis Calgary pour le diriger vers l'usine à Harmattan, ce qui ferait un voyage aller-retour d'environ 140 milles. Je doute que les équipages puissent l'accomplir en une journée tout en exécutant l'aiguillage nécessaire. Et il vous serait impossible de desservir l'usine comme vous pourriez le faire grâce à l'aiguillage situé à seulement 15 milles de l'entreprise.

Le PRÉSIDENT: Il y a une question que je désirerais vous poser M. Cherrington. Je ne sais pas si vous pouvez y répondre. Les lettres que nous avons reçues laissent percevoir la crainte des citoyens de l'endroit que si nous vous accordons le droit de construire un tronçon depuis Didsbury, vous tenterez immédiatement de fermer celui de Cremona.

M. CHERRINGTON: A ma connaissance, M. le président, la Compagnie de chemin de fer Canadien du Pacifique n'a encore entrepris aucune étude relativement à l'abandon de la sous-division de Crossfield.

Le sénateur CROLL: On laisse entendre dans une de ces lettres que vous vous servez de terres arables, de préférence à d'autres qui le sont moins et qui seraient disponibles.

M. CHERRINGTON: Permettez-moi de diriger cette question vers M. Sykes qui est l'agent d'immeuble et qui connaît le terrain.

Le PRÉSIDENT: Désirez-vous entendre M. Sykes sur ce sujet?

Le sénateur CROLL: Certainement.

M. CHERRINGTON: J'ai parcouru les routes alternantes, et je pourrais peut-être appuyer M. Sykes sur l'état du terrain que je connais assez bien pour y avoir circulé amplement.

Le sénateur ASELTINE: Je crois que nous devrions entendre ceux qui s'opposent à cela.

Le PRÉSIDENT: Il y a déjà un témoin, M. Sykes.

Le sénateur ASELTINE: Nous entendons la riposte avant la plainte.

Le PRÉSIDENT: C'est exact.

M. GORMAN: Je crois qu'il serait bon d'avoir une idée générale du travail accompli par M. Sykes relativement au terrain en ce qui a trait au tronçon projeté.

Le PRÉSIDENT: Le comité veut-il entendre M. Sykes?

Des honorables SÉNATEURS: D'accord.

M. J.-R.-W. Sykes, directeur gérant adjoint, Marathon Realty Ltd.: Monsieur le président, honorables sénateurs, je suis directeur gérant adjoint de Marathon Realty Limited dont le siège social est à Calgary. Notre société s'occupe de mise en valeur immobilière et d'investissement dans les domaines commercial, industriel et agricole. Je suis responsable de l'activité de notre société dans l'ouest du Canada depuis trois ans, soit depuis la date de sa fondation. Auparavant, j'ai été surveillant des projets économiques du Service des Recherches du CPR à Montréal.

Le sénateur CAMERON: Avez-vous de l'expérience pratique en agriculture? Possédez-vous un diplôme en agriculture?

M. SYKES: Non monsieur, je ne possède pas de diplôme en agriculture, mais j'administre des fermes—environ 900,000 acres et quelque 4,500 fermes—depuis trois ans avec un personnel d'hommes qualifiés, dont plusieurs possèdent une vaste expérience. Certains de nos hommes affectés à l'extérieur possèdent des diplômes en agriculture.

J'ai dû m'occuper de l'acquisition du droit de passage pour le tronçon Didsbury-Harmattan. Après consultation avec les ingénieurs sur place, et par l'entremise de négociations avec les agriculteurs pendant plusieurs mois, nous en sommes arrivés à une ligne de compromis qui répondait aux exigences des ingénieurs jusqu'à un certain point tout en minimisant les dégâts aux fermes.

À ce moment, nous avons entrepris des négociations au sujet des options et des dédommagements. Le dédommagement tient compte de la juste valeur du marché du terrain, le degré d'importance des dégâts causés en coupant la ferme où le tronçon passera—il y a là évidemment des inconvénients—ou tout autre dégât particulier relativement aux approvisionnements d'eau, aux arbres s'il y en a, et à tous les autres facteurs d'un intérêt particulier au propriétaire du terrain.

Présentement, de 30 propriétaires en cause 20 sont tombés d'accord avec nous. Des 10 autres, il semble que l'un d'eux n'aime pas les chemins de fer, et refuse catégoriquement; un autre veut vendre sa ferme, et soutient que celui qui voudra acheter du terrain devra prendre toute la ferme; les huit autres réclament des sommes plus élevées, mais ont laissé entendre qu'ils ne s'opposeraient pas à ce qu'une ligne ferroviaire traverse leurs terrains pourvu que nous nous conformions à leurs demandes. Un de ces huit propriétaires demande un prix qui est le double du maximum versé à un autre propriétaire, et deux autres ont dit: «Nous ferons ce que notre ami fera».

La municipalité de Didsbury m'a écrit, de même qu'à quelques honorables sénateurs je crois, précisant que le conseil avait adopté à l'unanimité le choix de cet endroit. La Chambre de Commerce de Didsbury, qui jusqu'à un certain point représente les intérêts de la région aussi bien que de la municipalité, favorise également le projet à 100%.

Par conséquent, honorables sénateurs, je crois que depuis le mois d'août dernier, quand nous avons commencé à rencontrer les agriculteurs, et jusqu'à maintenant, nous avons fait tout notre possible pour minimiser les dégâts et tenir compte des objections des agriculteurs, tout en fournissant les facilités ferroviaires nécessaires. J'ai l'impression que si ce Bill est approuvé, il n'y aura pas lieu d'aller à l'arbitrage en ce qui a trait à la majorité des dix propriétaires

qui ne sont pas encore d'accord. A mon avis les règlements intervenus sont suffisamment généreux compte tenu des récents jugements, et les quelques agriculteurs qui résistent ne voudront pas risquer l'arbitrage.

Le sénateur ASELTINE: Combien payez-vous l'acre?

M. SYKES: En tenant compte de l'importance des dégâts, entre \$500 et \$1,000 l'acre. C'est la juste valeur du marché immobilier.

Le sénateur ASELTINE: Quelle serait la comparaison par rapport à l'évaluation?

M. SYKES: La valeur de l'évaluation est normalement très inférieure à celle du marché.

Le sénateur ASELTINE: Je comprends cela. Dans notre région c'est le quart de la valeur du marché.

M. SYKES: Dans la plupart des cas, à ma connaissance, la valeur d'évaluation est de \$25 ou moins l'acre.

Le sénateur HAIG: Quand il y a un tronçon, y a-t-il des passages à niveau pour les agriculteurs?

M. SYKES: Seules les lignes de section sont indiquées sur le plan et non les lignes de quart de section. L'endroit où la ligne traverse une ferme peut être de peu d'importance pour l'agriculteur en cause. D'autre part, si la ligne traverse le centre d'un bloc d'un mille carré, et si des passages à niveau sont nécessaires, la compagnie ferroviaire est consenti à construire ces passages à niveau, sur demande. Elle construira également des clôtures si nécessaire, ce qui est un autre aspect des dédommagements.

Le sénateur ASELTINE: Une des objections d'aller vers l'est et l'ouest au lieu du nord et du sud, est qu'il y aurait un passage à niveau à chaque mille, tandis que dans l'autre direction il n'y en n'aurait qu'à tous les deux milles.

M. SYKES: Je suppose que théoriquement l'objection est valable. Cependant, étant donné que plusieurs de ces routes ne sont pas construites, il semble que par rapport aux passages à niveau sur une route ou l'autre, il y a peu de différence, mais je préférerais référer cette question à M. Cherrington qui a examiné chacun de ces passages à niveau.

Le sénateur BROOKS: Quelle est la moyenne d'acres que vous prenez à chaque agriculteur?

M. SYKES: Cela varie, d'un à 20 acres. La moyenne pourrait être de sept acres, ce qui est à peu près général.

Le sénateur HAYS: Cette ligne servira-t-elle souvent au transport du sulfate?

M. SYKES: S'il vous-plaît monsieur, permettez-moi de référer cette question à M. Cherrington.

Le sénateur FOURNIER (*Madawaska-Restigouche*): Y aura-t-il des routes principales qui traverseront ce tronçon?

M. SYKES: Je le crois, mais je préférerais référer cette question à M. Cherrington parce qu'il s'agit là d'un problème de circulation.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): J'ai une question. Vous avez déclaré avoir des ententes avec 20 des 30 propriétaires. Pourriez-vous me donner une idée du pourcentage du coût accordé pour le secteur endommagé en morcelant une ferme?

M. SYKES: Il est impossible de fixer un pourcentage, monsieur. Chaque cas est négocié selon ses mérites. Après l'avoir interrogé chaque propriétaire a consulté tous ses voisins pour connaître leurs opinions. Je peux vous lire rapidement les ententes, par acre, conclues avec les 20 agriculteurs. Vous pourriez ainsi avoir une idée générale.

Le sénateur SMITH: Non, cela ne me dirait rien. Peut-être pourriez-vous au hasard dire au meilleur de votre connaissance quel pourcentage du coût des terrains que vous avez déjà achetés pourrait s'appliquer au dédommagement.

M. SYKES: Je peux vous donner une estimation générale si vous le désirez monsieur. Je dirai que c'est environ 70 p. cent et peut-être un peu mieux. Ce que je trouve étrange c'est que les terrains qui ont été le plus lourdement endommagés sont ceux avec lesquels nous avons le moins de difficultés. Sur certaines fermes, étant donné les marécages et autres obstacles, il a été impossible d'éviter une certaine dislocation, et malgré tout les propriétaires de ces fermes en sont venus à une entente. Des dix agriculteurs avec lesquels nous n'avons pu nous entendre encore, huit ont subi peu ou pas de dislocation, et deux autres très peu.

Le sénateur PEARSON: Quel est le prix du marché présentement pour des terrains dans cette région?

M. SYKES: Comme je crois l'avoir dit, nous faisons corps avec les agriculteurs, et l'été dernier nous cherchions une ferme. Nous avions de l'argent à dépenser, et nous désirions acheter la meilleure ferme disponible. Nous avons acheté la ferme Olson à Didsbury, et avons payé \$130 l'acre, au total \$80,000. Six semaines plus tard nous avons découvert que la compagnie de chemin de fer voulait y passer.

Le sénateur HAIG: La société Marathon et le CPR sont-ils tombés d'accord à ce moment-là?

M. SYKES: Au début, ils ont résisté au projet d'entente, mais la somme de \$130 l'acre que nous avions payée, était considérée un bon prix pour une ferme. On demande jusqu'à \$150, mais je sais que personne n'a consenti à verser ce prix.

Le sénateur BAIRD: Quelles sont les dimensions des fermes?

M. SYKES: Une section mesure 640 acres; dans certains cas il y a des demi sections.

Le sénateur CAMERON: La société Marathon est-elle une filiale entièrement propriété du CPR?

M. SYKES: Oui. Notre siège social est à Calgary, et l'on s'attend à ce qu'on se débrouille.

Le PRÉSIDENT: Le sénateur Gershaw demande s'il peut revenir pour un moment au Bill S-32. Vous avez une question à poser sénateur Gershaw?

Le sénateur GERSHAW: Les gens de la Vallée du Renard cultivent beaucoup de céréales en plus de l'élevage des bestiaux, et expédient leurs marchandises au sud et à l'ouest, tout particulièrement vers Medicine Hat, qui est leur marché naturel. Ils craignent que si ce tronçon est construit leurs marchandises seront dirigées ailleurs, et ils veulent l'assurance que ce tronçon ne portera pas atteinte à ce commerce.

M. GORMAN: Je crois que M. Roberts est mieux en mesure de répondre à cette question.

M. ROBERTS: Ce sera le même service que dans le passé, si c'est cela qui vous inquiète, sénateur.

Le sénateur McDONALD: Mais, si je comprends bien, le tronçon projeté ne servira qu'au transport du sulfate de soude.

M. ROBERTS: C'est le principal but de cette construction.

Le sénateur GERSHAW: Voilà la réponse à ma question. Merci.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions?

M. GORMAN: Pour terminer cette partie de la présentation de la cause de la compagnie de chemin de fer, j'ai ici deux lettres appuyant sa requête. Pour-

rais-je les lire? Avec la permission du comité je verserai au dossier les originaux de ces documents.

Quelques SÉNATEURS: D'accord.

M. GORMAN: La première lettre portant la date du 25 mai 1966 est de la municipalité de Didsbury. Elle est adressée à M. J. A. Wright, C.R. vice-président du Contentieux, chemin de fer Canadien du Pacifique, Gare Windsor, Montréal 3, Province de Québec, et se lit comme il suit:

Monsieur,
Sujet: Tronçon ferroviaire—
Didsbury—usine de Canadian Superior

En ce qui a trait au sujet ci-haut mentionné, le conseil de la municipalité de Didsbury désire prendre position officiellement en appuyant le projet à 100 pour-cent.

Le conseil de la municipalité de Didsbury appuie non seulement le projet de construction d'un tronçon reliant la municipalité à l'usine de la *Canadian Superior Gas*, mais est prêt à apporter son aide de quelque manière que ce soit.

Nous espérons que vous voudrez bien approuver ce projet de tronçon.

Votre tout dévoué,
le secrétaire-trésorier,
Louis L. Damhouse.

La deuxième lettre portant la date du 25 mai 1966 est également adressée à M. J. A. Wright et vient de la Chambre de commerce du district de Didsbury. Elle se lit comme il suit:

Monsieur,

La Chambre de commerce du district de Didsbury tient à déclarer officiellement qu'elle appuie le tronçon que construit le CPR reliant l'usine de la *Canadian Superior Gas* à Didsbury.

Les membres sont d'avis que c'est la route la plus logique et la plus économique, écartant les problèmes soulevés par d'autres routes projetées.

Nous serons heureux de faire tout ce qui est possible pour appuyer cette route.

Votre tout dévoué,
La Chambre de Commerce du
District de Didsbury,
Le secrétaire
G.-C. Leeson

Le PRÉSIDENT: Ceci termine votre présentation?

M. GORMAN: Oui.

Le sénateur PEARSON: Le chemin de fer Canadien du Pacifique a-t-il des intérêts dans Canadian Superior?

M. GORMAN: Je crois que M. Roberts pourrait répondre à cette question.

M. ROBERTS: Je préférerais que M. Bohannan y réponde.

M. BOHANNEN: Tout ce que je peux dire c'est que Canadian Superior est une société autonome, et qu'à ma connaissance le CPR n'est pas actionnaire, du moins pas un actionnaire majeur, et ne contrôle aucunement la compagnie.

Le PRÉSIDENT: Avant d'appeler les opposants je crois que nous devrions prendre officiellement connaissance de deux lettres adressées au comité par des

citoyens de la région. La première porte la date du 20 mai 1966 et vient de Madden, Alberta. Elle se lit comme il suit:

Messieurs,

Au sujet du tronçon Didsbury-Panther-Harmattan du CPR, je demande instamment au comité de tenir compte de l'importance de la ligne du CPR reliant Crossfield à Cremona, à titre d'agriculteur et aussi pour l'économie agricole de la région. Si une charte est accordée pour la construction d'un tronçon du CPR entre Didsbury et Harmattan, nous demandons instamment que ce tronçon ne vienne pas gêner la ligne actuelle entre Crossfield et Cremona, et qu'aucun abandon de cette ligne ne soit envisagé maintenant ou dans l'avenir.

Votre tout dévoué,

Leslie Godlonton,
Madden, Alberta.

La deuxième lettre provenant de Cochrane, Alberta, porte la date du 21 mai 1966, et se lit comme il suit:

Messieurs,

Nous ne voulons certainement pas que soit discontinué le train entre Crossfield et Cremona, ce qui nous forcerait à franchir 18 milles pour livrer notre grain à l'élévateur de Cochrane. Il nous faut vivre nous aussi, et ce serait désastreux d'enlever ces rails. Une personne pourrait faire trois ou quatre voyages à «Dog Pound» pendant qu'elle en ferait un seul à Cochrane. Espérant que le gagne-petit sera entendu dans cette transaction, je vous remercie.

Edward Bundt,
Cochrane, Alberta, Canada

Nous avons le témoignage des «gagne-petit» et leurs représentations sont enregistrées.

Le témoin qui s'oppose à ce Bill est M. W.-J. Bagnall, représentant le comté de Mountain View, Alberta. Veuillez approcher s'il-vous-plait. C'est vous n'est-ce pas M. Bagnall qui avez appuyé ce mémoire?

M. William J. Bagnall, Préfet du comté de Mountain View, Alberta: Oui monsieur.

Le PRÉSIDENT: Peut-être pourriez-vous lire votre mémoire et nous pourrions interroger en cours de route. Serait-ce la meilleure façon, honorables sénateurs? Si cela vous est agréable M. Bagnall, veuillez commencer.

Veuillez lire le mémoire.

M. BAGNALL: Monsieur le président, honorables sénateurs, avant de lire le mémoire je désirerais déclarer que le projet de tronçon n'a rien à voir avec la municipalité de Didsbury puisqu'il commence à un mille au nord de la municipalité.

Au nom du Conseil de comté et du Comté de Mountain View, permettez-moi de remercier le sénateur Prowse pour sa présentation juste et très au point du Bill S-34 au nom de la société ferroviaire, et le sénateur Cameron pour ses remarques relatives aux intérêts du comté dans ce bill et au projet de tronçon du CPR.

En vous présentant le mémoire du comité relativement à la requête de la société ferroviaire, prière de noter qu'il a été divisé en trois parties. La partie «A» signale l'opposition du comté à la construction du tronçon de Didsbury à Harmattan. La partie «B» appuie la proposition du comté voulant que ce

tronçon soit le prolongement de la ligne actuelle allant de Crossfield à Cremona, et la Partie «C» comprend l'historique et la conclusion.

Partie A

Permettez-moi de préciser d'abord que le comté ne s'oppose pas en principe à la construction d'un tronçon depuis l'usine de Canadian Superior à Harmattan, et se rend compte de cette nécessité. Le comté reconnaît que la société ferroviaire a sensiblement amélioré les derniers plans prévoyant l'installation de cette ligne par rapport aux plans originels, et que les dégâts seront infiniment moins grands si les plans présentés au comté le 2 mai 1966 sont rigoureusement respectés.

Malgré que le CPR ait amélioré le tracé du tronçon plusieurs objections demeurent; les voici en résumé:

1. *Usage du terrain*: La route proposée traversa sûrement quelques-unes des terres les plus fertiles du pays, sinon dans toute la province de l'Alberta.

Le règlement de zonage du comté interdit la division de terres arables afin de préserver cette ressource nationale vitale à son usage originel—la production des récoltes.

Si un autre entrepreneur tentait de diviser des fermes pour fins autres que l'agriculture, le Conseil de comté lui refuserait la permission.

Cette politique de préserver les terres productives est sage, et depuis cinq ans qu'elle est en vigueur s'est révélée entièrement satisfaisante.

2. *Séparation*: A cause de la nature du développement, il est inévitable que le C.P.R. sépare en deux une ferme pour son embranchement. A part les frais ajoutés en permanence qui s'élèveront pour la culture de ces parcelles, il est très probable qu'à cause de ces frais plus élevés, beaucoup de ces parcelles cesseront d'être affectées à la culture. Comme l'embranchement créera une limite enregistrée, on pourrait aisément affirmer, puisqu'il n'y a pas de lotissement, à cause de l'enregistrement de l'emprise de la voie ferrée, que le conseil de comté aurait beaucoup de difficultés à refuser un tel changement d'affectation de la terre. De ce fait, beaucoup plus de terres que celles incluses dans l'emprise de la voie ferrée seraient définitivement perdues pour les récoltes. La ferme qui est actuellement une unité économique, en fonction du rapport des investissements à la production, pourrait être tellement réduite par ces soustractions et ces divisions qu'elle ne le seraient plus.

3. Les passages à niveaux pour les autobus d'écoliers seront augmentés approximativement au nombre de douze.

3a. Au moins quatre passages supérieurs seront nécessaires pour cette voie là où elle coupera quatre routes de district. Si cette autorisation est accordée, leur construction devra être spécifiée.

4. Réduit du côté nord le développement de la ville de Didsbury. Cela ne semble pas trop les inquiéter.

5. La difficulté de cultiver des parcelles de terres coupées par une voie de chemin de fer accroît démesurément l'ensemble des dommages et des frais de l'opération, et ne peut être compensée par le règlement comptant proposé par le C.P.R.

Partie B

Itinéraire alternatif-Cremona-Harmattan via Little Red Deer River

A. Nous ne croyons pas que l'itinéraire à partir de Cremona vers le Nord-Ouest ait été correctement ni complètement analysé.

Si un tel itinéraire était utilisable, même s'il revient plus cher, il doit être choisi si l'idée générale du maintien en production des terres arables demeure la

politique à suivre. La nature de la terre de cette zone la rend moins fertile que la zone de l'itinéraire préféré, c'est-à-dire l'itinéraire préféré du C.P.R., et, de ce fait, il est très possible qu'il n'y ait pas de perte de productivité si l'embranchement était ainsi situé.

B. Le fait que la ligne Crossfield-Cremona ne puisse pas supporter les charges prévues, alors qu'il doit être pris en considération, ne devrait pas être le facteur déterminant. Bien que les frais d'amélioration de la ligne actuelle aient été estimés à 500,000 dollars, c'est le chiffre donné à l'origine par le C.P.R. au comté de Mountain View, on peut affirmer aisément que c'est une dépense que le C.P.R. devra faire de toutes façons, ou alors il devra abandonner la ligne toute entière. On estime que le C.P.R. devrait faire connaître ses intentions sur ce point afin de mettre un terme à la présente confusion.

C. Les craintes exprimées par quelque quatre cents cultivateurs et propriétaires fonciers dans la zone de Crossfield-Cremona, que si la nouvelle ligne est construite il en résultera l'éventuel abandon de la ligne de Crossfield par le C.P.R., sont, il faut le croire, bien fondées. Cette ligne serait-elle abandonnée plus tard, que ces cultivateurs verraient baisser la valeur de leur ferme et subiront une augmentation d'au moins 4 cents par boisseaux des frais de transport du grain qui devra alors être livré le long de la ligne principale du C.P.R.

Partie C—Historique

1. Le conseil du comté et même les fermiers et les contribuables de cette région qui compte plus d'un demi-million d'acres de terres arables de choix tributaires de la ligne Cremona-Crossfield, sont convaincus que lorsque le gouvernement de sir John A. Macdonald a établi les dispositions originelles de la concession de terrains accordée au C.P.R. en 1870, il a pris en considération les rapports peu flatteurs, défavorables et pleins de critiques de sir George Simpson, du capitaine John Palliser et de sir John Franklin.

2. Il est allégué que ces rapports traitent particulièrement de cette région du Canada que le chemin de fer Canadien-Pacifique se proposait en premier lieu d'ouvrir grâce à un service de voies ferrées. Les importantes concessions de terres et ses ressources dépassant vingt-cinq millions d'acres, était le moyen utilisé par le gouvernement pour garantir la rentabilité de l'activité du chemin de fer pour toujours. On a soutenu, bien sûr, que le gouvernement du Canada doit réaffirmer ces conditions et insister pour que la compagnie de chemin de fer se conforme au premier contrat, fasse fonctionner et entretienne un réseau de chemin de fer efficace à travers le pays.

3. En termes généraux, les habitants de cette région, et particulièrement ceux que j'ai l'honneur de représenter, ont tous les droits d'attendre du gouvernement actuel qu'il insiste pour que les énormes bénéfices réalisés par le C.P.R. sur ses concessions de terrains doivent tout d'abord être réinvestis dans le réseau de chemin de fer plutôt que dans des entreprises nouvelles, telle la construction du nouvel hôtel Chateau Champlain de 20 millions de dollars à Montréal. Le fonds d'investissement profitable de 192 millions de dollars du *Canadian Pacific Gas* et de la *Oil Company Canadian Pacific* semble indiquer la disponibilité de réserves substantielles pour installer d'abord une ligne de chemin de fer au service des habitants du Canada, et pour satisfaire encore les appétits insatiables des actionnaires de la compagnie.

Conclusion

Le conseil du comté demande respectueusement, si dans sa sagesse, le Parlement décide d'accorder cette requête, que les clauses décisives suivantes soient inscrites dans l'acte de concession:

- a) Que la voie suivra strictement le tracé indiqué par le plan daté du 2 mai 1966.

- b) Que les passages supérieurs soient construits aux endroits A, B, C, et D portés sur la carte, aux croisements de routes de district.
- c) Que la construction de cette voie sera sans effet sur le maintien en exploitation et l'entretien de l'actuelle voie Crossfield-Cremona.
- d) Que la Compagnie du Chemin de fer Canadien-Pacifique donne l'assurance de n'abandonner en aucun cas l'actuelle ligne Crossfield-Cremona et donc de protéger l'économie en cours de cette région.

Messieurs, si vous consultez la page 5, il y a un petit supplément que j'aimerais lire, avec votre permission.

Le PRÉSIDENT: Allez-y.

M. BAGNALL: On a remarqué que la Compagnie du chemin de fer Canadien-Pacifique n'a pas mentionné le fait que cette voie serait éventuellement prolongée à partir de Harmattan vers le Sud-Ouest jusqu'aux vastes gisements de soufre dans la région de Panther River.

Lorsque cette extension sera réalisée, on soutient que l'embranchement logique de cette extension se trouvera immédiatement au nord de Cremona. Il serait à remarquer que ce renseignement relatif aux gisements de Panther fut fourni initialement par le sénateur Cameron lors de son exposé tel qu'on le trouvera dans le *hansard*, page 537, volume 115, numéro 33.

Comme pièces annexes, j'ai choisi deux lettres qui ont été envoyées au comté, qui n'appellent aucune explication et que vous avez peut-être lues. En plus de ces lettres que j'ai choisies parce qu'elles représentent assez bien la moyenne, j'ai reçu toutes ces autres lettres des représentants de cette région, appuyant le point de vue du comté. Avec votre permission j'aimerais les déposer officiellement sur la table du comité.

Le PRÉSIDENT: Combien y en a-t-il?

M. BAGNALL: J'en ai quelque 80, monsieur. Je remarque que, malheureusement, la Ville de Didsbury a fait des déclarations qui appuient la requête de la compagnie. Le C.P.R. a demandé à la ville de Didsbury de le soutenir, et lui a laissé entendre, que lorsque la voie sera en service, l'industrie la suivrait pour la plus grande prospérité de la ville de Didsbury. Je prétends, messieurs, que cette affirmation n'est pas fondée. Cependant le conseil a proposé de l'accepter. Le plan directeur du chemin de fer Canadien-Pacifique qui a été présenté à votre examen, n'est pas correct, car il n'indique pas l'emplacement exact de Cremona, de Didsbury et de l'usine. Cremona est beaucoup mieux placé que ce qui est indiqué sur la carte.

Le sénateur BURCHILL: Le comté de Mountain View renferme-t-il toute la zone?

M. BAGNALL: Oui, le comté de Mountain View est actuellement en train de construire une route de district, ou une route de déviation pour la ville de Didsbury pour la *Canadian Superior Oil, Ltd.* Il est vrai aussi que la compagnie paye des impôts considérables au comté de Mountain View, quelque chose comme \$158,000 par an. A vrai dire l'industrie pétrolière paie le tiers de nos impôts, aussi avons-nous de la chance d'habiter cette zone. Cela, en outre des impôts payés par la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien.

Le PRÉSIDENT: Je crois que tous les sénateurs ont cette brochure qui a circulé et peuvent voir l'emplacement de Didsbury sur la carte.

Le sénateur PROWSE: La ligne entière est située dans le comté de Mountain View. Et elle ne touche à aucun endroit la ville de Didsbury. Est-ce que Didsbury est le siège du comté?

M. BAGNALL: Oui.

Le sénateur ASELTINE: Est-ce là où se trouvent tous les bureaux municipaux?

M. BAGNALL: Oui.

Le sénateur ASELTINE: Ces personnes qui ont écrit les lettres, sont-elles touchées de quelque manière par cette traversée de leurs terres?

M. BAGNALL: Oui, monsieur.

Le sénateur ASELTINE: Parce que nous avons eu des indications de la compagnie de chemin de fer, comme quoi que plus de la moitié des gens touchés ont donné leur accord non seulement pour la traversée de leurs terres mais aussi pour le prix et ainsi de suite.

M. BAGNALL: Je crois que si la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien divulguait les noms des personnes qui ont signé des options, vous trouveriez les mêmes signatures au bas de cette protestation.

Le sénateur HAIG: Pourquoi se mettent-elles d'accord avec la compagnie de chemin de fer pour signer ensuite une protestation?

Le sénateur ASELTINE: N'importe qui, faisant signer une pétition n'importe où, trouvera des gens pour la signer.

Le sénateur HAIG: Nous avons aussi entendu dire que le terrain dans le nouveau lotissement projeté est à peu près de même valeur que celui qui est en cause dans votre proposition à partir de Cremona.

M. BAGNALL: Non, monsieur, cette valeur n'est pas la même. La valeur des terres de Cremona à Harmattan arrive seulement à la moitié de la valeur imposable des autres. J'ai déposé devant le comité des tableaux des relevés de valeur imposable. Je ne sais s'il a été précisé que *Marathon Realty* est une filiale à cent pour cent de la Compagnie de chemin de fer Pacifique-Canadien.

Le sénateur HAIG: C'est ce qu'ils nous ont dit, et j'ai demandé si, lorsque le chemin de fer Pacifique-Canadien s'est intéressé à ces terres, Marathon a signé un accord avec le C.P.R., et, dans le cas de l'affirmative, si c'était pour la même valeur que les autres.

M. BAGNALL: Ceci est vrai jusqu'à un certain point, mais lorsque *Marathon Realty* entama les discussions avec les cultivateurs, ils ne leur ont pas dit qu'il s'agissait de la Compagnie de chemin de fer Pacifique-Canadien et qu'il en résulterait éventuellement l'installation d'une voie ferrée. L'explication donnée en février dernier, lorsque *Marathon Realty* fit ses ouvertures, fut simplement qu'ils désiraient acheter ces terres.

Le sénateur HAIG: Dites-vous que si une compagnie s'adresse à un fermier pour lui acheter une certaine pièce de terre, le cultivateur ignore qu'une voie ferrée va être construite?

M. BAGNALL: Dans ce cas, dans de nombreux cas il l'ignore, d'après mes renseignements.

Le sénateur HAYS: A quelle fin pensaient-ils que ces démarches étaient faites?

M. BAGNALL: Simplement pour acheter leurs fermes. Il ont acheté six quarts de sections dans le voisinage de l'usine à \$130 l'acre. Ce fut, semble-t-il, un autre coup pour obtenir la mainmise sur la terre sans en déclarer la destination finale.

Le sénateur PROWSE: Votre ferme est-elle dans cette zone?

M. BAGNALL: Ma ferme est tributaire de la voie Cremona-Crossfield.

Le sénateur PROWSE: Sur la voie entre Cremona et Harmattan?

M. BAGNALL: Oui.

Le sénateur PROWSE: Vendriez-vous votre ferme au même prix que d'autres terres?

M. BAGNALL: On m'a offert à peu près \$130 l'acre pour mes terres, mais elles sont tributaires de la voie actuelle de Crossfield à Cremona. Si la voie était continuée de Cremona jusqu'à Harmattan, c'est plus à l'ouest, c'est moins fertile et c'a moins de valeur.

Le sénateur HAYS: C'est à deux milles à l'est; à quelle distance êtes-vous de Cremona?

M. BAGNALL: A huit milles au sud-est de Cremona.

Le sénateur HAYS: Cette voie ira-t-elle pendant trois milles à l'ouest, parallèlement à votre ferme?

M. BAGNALL: Au nord-ouest.

Le sénateur HAYS: En prenant la voie nord-sud, à quelle distance à l'est de cette voie, en prolongeant la voie nord-sud, et en la prenant au sud vers Cremona.

M. BAGNALL: Oui.

Le sénateur HAYS: Êtes-vous à trois milles à l'est?

M. BAGNALL: Oui. Elle continue vers le nord-ouest, elle va vers Cremona qui est à trois milles à l'ouest de chez moi.

Le sénateur HAYS: Si cette voie allait de Cremona à Harmattan, croyez-vous que les cultivateurs feraient des objections du même ordre?

M. BAGNALL: Cette demande a été discutée pendant très longtemps. La position du conseil de comté a été bien connue depuis février dernier, lorsque nous nous sommes rendu compte pour la première fois que le C.P.R. était intéressé dans cette affaire. Nous ne reçûmes absolument aucune objection des cultivateurs de la zone de Cremona, et je crois que ces lettres l'affirmeront.

Le sénateur HAYS: Il voudraient peut-être vendre l'acre à \$500 ou \$1,000.

M. BAGNALL: Ce n'est pas du tout le cas. Vous ne pouvez pas tout le temps mettre en dollars et en cents tout ce qui touche ces cultivateurs. Ils aiment leurs maisons, et comme vous le savez bien, c'est un comté bien aménagé, prospère. Ils ne sont pas désireux de partir. De même que le C.P.R. n'achète par les fermes toutes entières. Il n'achète que de petites parcelles. Il ne fait que passer à travers leurs fermes. Je m'opposerais à leur passage à travers ma ferme, car ce serait un énorme casse-tête que d'avoir une ligne de chemin de fer coupant votre terre en deux.

Le sénateur PROWSE: Est-il vrai que sur 30 fermes, 20 ont rempli et signé des options?

M. BAGNALL: C'est ce qu'a dit le C.P.R.

Le sénateur PROWSE: Et que 8 autres sont en principe d'accord, bien que le prix soit encore discuté.

M. BAGNALL: Eh bien. . .

Le sénateur PROWSE: Et il n'y en a que deux qui déclarent ne rien vouloir vendre du tout. Quel que soit le prix, ils ne veulent pas vendre.

M. BAGNALL: C'est ce que laisse entendre le Pacifique-Canadien.

Le sénateur PROWSE: Ainsi les autres ne s'opposent pas au passage de la voie ferrée à travers leurs terres. Ils vendront leurs terres, s'ils obtiennent le prix qu'ils demandent?

M. BAGNALL: Je crois que l'opinion du cultivateur moyen est que si la voie doit être construite, et s'il doit en être encombré, il serait alors disposé à vendre pour un prix convenable. Mais dans le fond ils ne veulent pas de cette voie.

Le sénateur PROWSE: Aucun d'entre eux ne serait forcé à déménager sa maison à cause de la voie?

M. BAGNALL: Pas que je sache.

Le sénateur PROWSE: Cela ne voudrait-il pas dire qu'ils auraient à trouver de nouveaux emplacements?

M. BAGNALL: Non, pas que je sache.

Le sénateur McDONALD (*Moosomin*): Vous avez parlé de passages supérieurs, ce terme ne m'est pas familier. Que veut-il dire?

M. BAGNALL: Il s'agit de routes passant au-dessus de la voie.

Le sénateur CROLL: S'il n'y a plus de questions, je suis prêt à proposer l'adoption du bill.

Le PRÉSIDENT: J'aimerais faire une observation à propos de la conclusion de votre exposé page 4. Vous dites:

Le conseil du comté demande respectueusement, si, dans sa sagesse, le Parlement décide d'accorder cette requête, que les dispositions décisives suivantes soient inscrites dans l'acte de concession:

a) Que le voie suivra strictement le tracé indiqué par le plan daté du 2 mai 1966.

De quel plan s'agit-il?

M. BAGNALL: Du plan déposé auprès du conseil du comté.

Le PRÉSIDENT: J'aimerais poser une question à notre légiste. Avons-nous réellement juridiction sur le choix du tracé à partir du moment où nous avons accordé le droit de construire la voie d'un point à un autre?

Le LÉGISTE: Non, ceci regarde la Commission des transports du Canada.

Le PRÉSIDENT: Je vous fais remarquer, monsieur Bagnall que pour que l'on fasse droit à cette requête contenue dans l'article a) vous devriez vous adresser à la Commission des transports du Canada. Je crois que cela s'impose aussi en ce qui concerne l'article b):

b) Que les passages supérieurs soient construites aux endroits A, B, C et D portés sur la carte, aux croisements de routes de district.

Je ne crois pas avoir jamais vu de bill concernant les chemins de fer au Parlement, déclarant que les passages supérieurs doivent être à tel ou tel endroit. Ceci est encore l'affaire de la Commission des transports du Canada.

Le LÉGISTE: Nous indiquons seulement les extrémités et la longueur approximative de la ligne.

Le PRÉSIDENT: Autrement dit, pour les passages supérieurs vous devriez vous adresser à la Commission des transports du Canada.

c) Que la construction de cette voie sera sans effets sur le maintien en exploitation et l'entretien de l'actuelle voie Crossfield-Cremona.

Nous ne pouvons pas très bien mettre cela dans le bill.

Le sénateur CROLL: S'ils décidaient d'abandonner la ligne, ils doivent s'adresser à la Commission des transports du Canada.

Le PRÉSIDENT: Oui. N'y a-t-il pas un projet de législation qui doit être présenté au Parlement au sujet de l'abandon des services de chemin de fer?

Le sénateur CROLL: Oui, et même au sujet de l'abandon du service du *Canadian*.

Le PRÉSIDENT: J'attire simplement votre attention là-dessus, mais je ne crois pas que nous puissions mettre rien de ceci dans le bill. Cela relève d'autres compétences, surtout celle de la Commission.

d) Que la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien donne l'assurance de n'abandonner en aucun cas l'actuelle ligne Crossfield-Cremona et donc de protéger l'économie en cours dans cette région.

Je ne crois pas que vous puissiez demander au C.P.R. de s'engager pour toujours à exploiter cette voie. Mais là encore, si le C.P.R. proposait d'abandonner cette voie en vertu de quelque loi que ce soit, je suis parfaitement certain que quiconque y verrait un empêchement aurait le droit de venir exposer son point de vue devant la Commission des transports, ou à qui de droit. Nous ne pouvons l'insérer dans le bill.

M. BAGNALL: Je crois que la position du comité est que nous sommes conscients de l'étendue des pouvoirs de ce comité, et que nous ne voulons en aucune manière négliger d'en tenir compte. Nous avons à protéger les intérêts des cultivateurs et des contribuables, et nous nous tournons vers le comité afin qu'il se serve de son influence pour cette affaire.

Le PRÉSIDENT: Nous sommes très contents de votre venue devant nous. Après tout, nous sommes au service du public, nous devons écouter ce que le public a à nous dire, et nous sommes très heureux de recevoir vos observations.

Le sénateur BURCHILL: Monsieur le président, vous dites que cela est l'affaire de la Commission des transports du Canada.

Le PRÉSIDENT: Oui.

Le sénateur BURCHILL: Quels sont les pouvoirs du Parlement à son égard?

Le PRÉSIDENT: Nous donnons le droit de construire une voie d'un point A à un point B, sur une certaine distance, mais nous ne spécifions pas l'itinéraire précis à suivre, et si par exemple il devrait y avoir des ponts ou des tunnels, ou quoi que ce soit. Nous n'avons rien à voir avec cela. Cela encore une fois relève de la Commission des transports du Canada.

Le sénateur PROWSE: Autrement dit, nous nous occupons du principe et non des détails.

Le PRÉSIDENT: Exactement.

Le sénateur CROLL: Je propose l'adoption du bill.

Le sénateur ASELTINE: J'aimerais féliciter le comté de Mountain View pour sa brochure. Je n'ai jamais rien vu qui l'égale. C'est simplement étonnant, et je pense que c'est certainement un district admirable.

Le PRÉSIDENT: Il semble l'être certainement.

Le sénateur CAMERON: Je voudrais appuyer les paroles du sénateur Aseltine. Je n'ai jamais vu en Alberta une brochure ou un feuillet publicitaire comparable à cela. Voilà qui est révélateur au sujet du moral de la population, et de sa fierté à l'égard de sa collectivité.

Alors que je suis sûr que la plupart d'entre nous sont enchantés du développement économique que représente cette usine de soufre à Harmattan et d'autres projets possibles dans cette zone, je suis sûr que nous accorderons toute protection possible à ces cultivateurs qui sont désireux de protéger leurs terres.

Que je sache; c'est la première fois qu'un groupe de fermiers ait engagé une telle dépense pour exprimer leur préoccupation au sujet de l'utilisation des terres, et c'est là une réaction saine pour ce pays. Je crois que M. Bagnall devrait être félicité, ainsi que son conseil, pour ce qu'ils ont fait. J'espère que nous trouverons un compromis satisfaisant pour tout le monde.

Le sénateur ASELTINE: Je les félicite aussi pour leur excellent exposé.

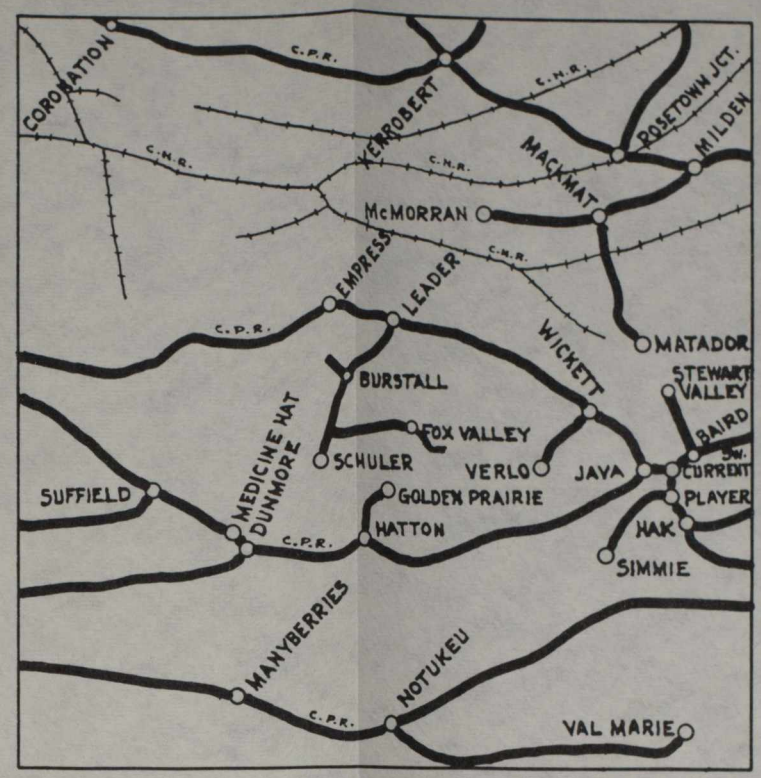
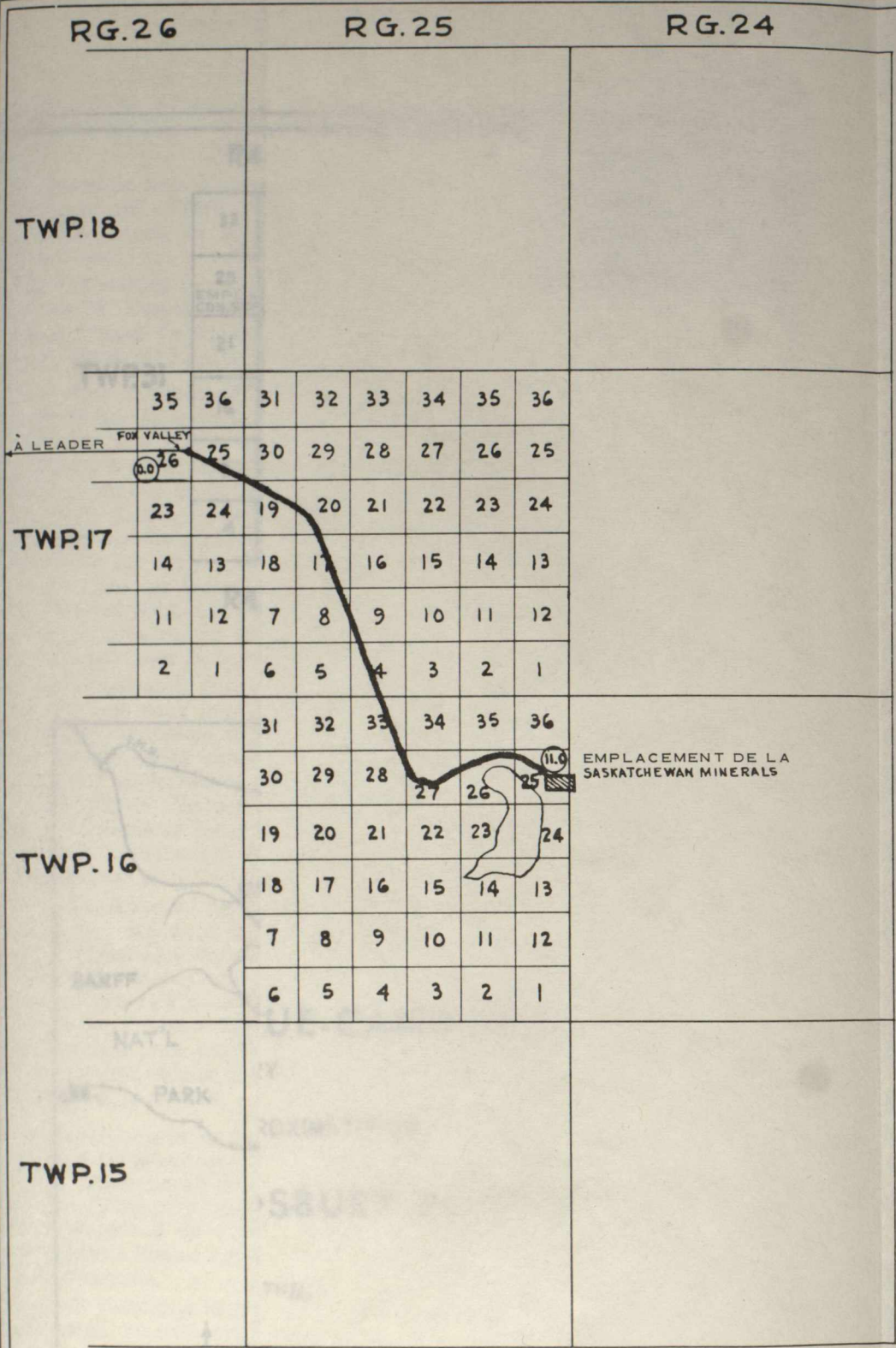
Le PRÉSIDENT: Le Comité désire-t-il passer maintenant à l'adoption du bill?

Des SÉNATEURS: Oui.

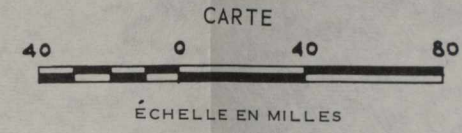
Le PRÉSIDENT: Article 1: «Autorisation d'une ligne de chemin de fer». L'article 1^{er} est-il adopté?

Des SÉNATEURS: Oui.

Le PRÉSIDENT: Article 2: «Programme de construction». L'article 2 est-il adopté?



DÉPOSÉ AU SERVICE
DES PLANS
13 JANV. 1966
BUREAU DE L'INGÉ-
NIEUR EN CHEF
MONTREAL



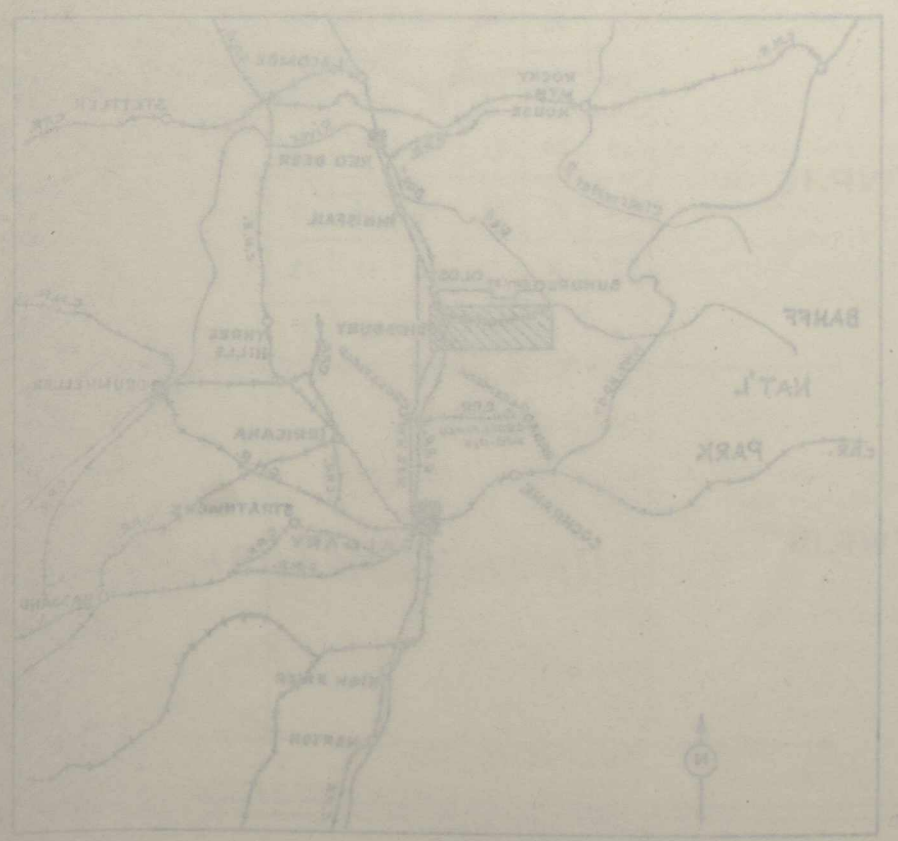
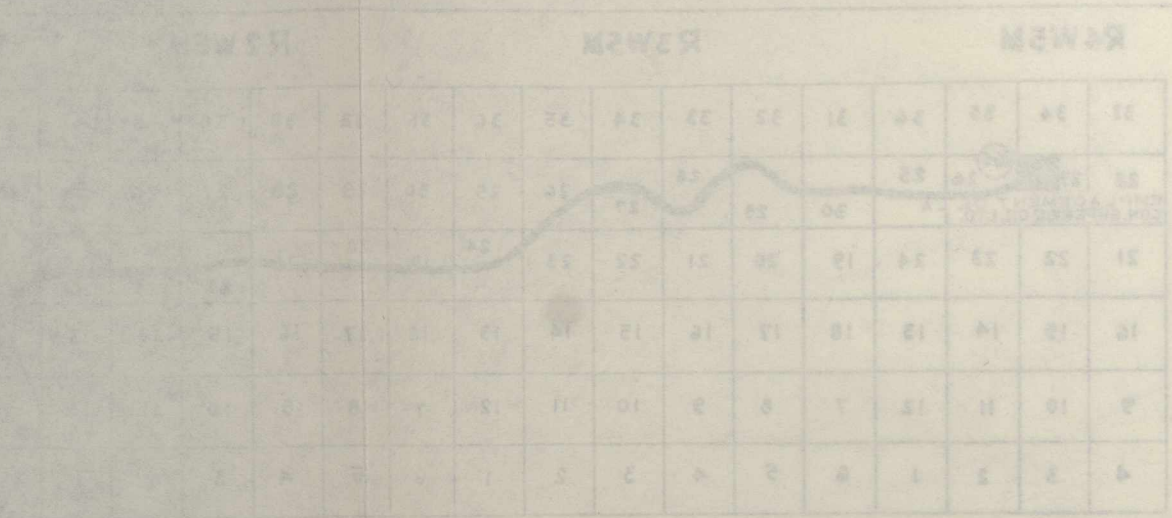
CHEMIN DE FER PACIFIQUE-CANADIEN
DIVISION DE MEDICINE HAT
PLAN DE L'EMPLACEMENT APPROXIMATIF
DE
L'EMBRANCHEMENT DE INGEBRIGHT LAKE
DE

FOX VALLEY (N.E. 1/4 SEC. 26, TWP. 17, RG. 26, W. 3.M.)

À
SEC. 25, TWP. 16, RG. 25, W. 3.M.

NOUVELLE VOIE: — ÉCHELLE 1/2" = 1 MILE BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF 28 JANV. 1966
29 DEC. 1965

TWENTY



CARTE
 1:50,000
 1910

APPENDICE

Didsbury, Alberta, le 16 février 1966

A quiconque aura à prendre la décision finale concernant l'emplacement du chemin de fer qui va être construit en vue de desservir l'usine de traitement du soufre et du pétrole de la *Canadian Superior* à Harmattan dans le comté de Mountain View:

Pour les raisons exposées ci-dessous, nous soutenons sincèrement les affirmations de M. Bagnall, à savoir que ce chemin de fer ne devrait pas être construit à l'ouest de Didsbury comme le propose le C.P.R. mais qu'il devrait plutôt être construit à partir de Cremona au Nord jusqu'à l'usine.

1. La terre à l'Ouest de Didsbury est de haute qualité pour l'agriculture, et comme toute personne raisonnable et bien informée en a conscience, ce type de terre présente une valeur croissante pour la production des aliments dans ce monde affamé à cause du taux rapide d'accroissement de la population. Lors de l'assemblée annuelle de la *Canadian Agricultural Chemicals Association* à Banff en septembre dernier, l'ancien ministre de l'Agriculture, M. Harry Hays, a prédit que le Canada réclamerait 40 millions d'acres supplémentaires de terres, pour satisfaire les besoins de notre population accrue en l'an 2,000, et puisque nous n'avons pas ces terres, nous aurons à faire meilleur usage des terres que nous possédons. D'après les prévisions de M. Hays et les estimations de personnes en mesure de se rendre compte, il est évident qu'on ne saurait exagérer l'importance de la conservation de ressources d'une telle valeur.

Malheureusement, chaque année voit un grand nombre d'acres de terres productrices qui sont endommagées et enlevées à l'agriculture à cause de l'expansion de l'industrie, des routes et des centres urbains. Beaucoup de bonnes terres à l'ouest de la zone de Didsbury ont été prises et ont souffert des dommages dus au forage des puits de pétrole, à la construction de pipelines et autres activités de l'industrie pétrolière. Nous réalisons que quelques terres doivent servir dans ce but, mais nous nous rendons fortement compte que tout effort devrait contribuer à éviter tout emploi non nécessaire et tout dommage aux bonnes terres pour l'agriculture.

Les terres à l'ouest de Didsbury sont vallonnées et pour respecter la pente souhaitable le tracé de la ligne sera très sinueux et en conséquence la surface utilisée par la ligne ou dépréciée par celle-ci sera considérable. D'un autre côté, l'itinéraire à partir de Cremona est plus court (à vol d'oiseau la distance est de 9.5 milles contre 14.5 milles à partir de Didsbury) et quoique cette voie aussi serait sinueuse, à moins d'un équipement spécial pour surmonter les pentes de terrain, la plus grande partie de la région que traverserait la voie ferrée a des terres de moindre valeur quant à l'agriculture; ainsi les dommages ne seraient pas si étendus ni si sérieux.

2. A cause du type de réseau routier de cette région, une voie ferrée allant d'est en ouest couperait une route tous les milles, alors qu'une voie ferrée allant du nord au sud couperait une route tous les deux milles. Si l'on considère ceci et le fait que l'itinéraire est-ouest de Didsbury est beaucoup plus long que l'itinéraire nord-sud de Cremona, on peut constater qu'une voie à partir de Didsbury jusqu'à l'usine croiserait plus de deux fois autant de route qu'une voie partant de Cremona.

Il ensuit donc que la voie ferrée proposée à partir de Didsbury créerait de plus nombreux risques pour la circulation, en particulier pour les autobus d'écoliers qui auraient à traverser la voie de nombreuses fois par jour. Ceci préoccupe naturellement beaucoup tous ceux d'entre nous dont les enfants doivent prendre ces autobus.

Nous sommes certains que vous apporterez la plus grande attention à ces questions et que la décision prise s'accordera avec les intérêts de la région et de ses habitants.

Respectueusement vôtres,

M^{me} R. H. Ross,
M^{me} L. M. Nelson,
P. Eggins,
W. R. Wigley,
C. W. Eggins,
B. E. Brinson,
R. J. Nelson,
E. H. Braun,
Stan Litwiller,
J. M. Chandler,
M^{me} Eleanor Ross,
Joe H. Ross,
M^{me} Helen Chandler,

M^{me} W. J. McGregor,
M^{me} W. Johnke,
W. A. Spooner,
Bob Ross,
Fred G. Johnke,
M^{me} E. Wick,
M^{me} T. Romane,
M^{me} C. Stockburger,
M. A. Knights,
V. Johnson (chauffeur d'autobus de
Didsbury-Ouest),
Carroll Johnson.

Didsbury (Alta.) R. 1 le 14 février 1966.

M. William Bagnall
Président du comté de Mountain View,
Didsbury.

Monsieur,

Puis-je m'élever contre le tracé du projet d'embranchement du CPR sur la voie ferrée à partir de Didsbury en direction de l'ouest jusqu'à l'usine de la *Canadian Superior*? Nos terres seront en mauvaise posture si le plan est adopté.

Je comprends que le service de train a pour but le transport du soufre, et ne sera pas un service public, cependant le long du tracé proposé beaucoup d'excellentes terres arables ne pourront plus servir à la production.

En commençant par la ville de Didsbury, le sol est du n° 8, c'est-à-dire constitue une terre arable allant de très bonne à excellente, d'après la carte des classifications des sols de Rosebud, et une partie des feuilles concernant Banff publiée par l'Université d'Alberta à Edmonton. Allant à un mille au nord, puis tournant vers l'ouest, là où le tracé proposé est prévu je crois, le sol n° 8 continue dans plusieurs zones, réduit au n° 7 et 6 à certains endroits, le tout étant de la bonne terre arable, sauf dans les creux qui fournissent de bons pâturages. La terre dans les environs donne d'excellentes moissons. J'inclus deux photos de nos terres, l'une d'un pâturage artificiel de l'année 1964. La terre avait été travaillée depuis plus de 60 ans et n'avait jamais reçu d'engrais. L'autre représente l'avoine fauchée la même année dont le rendement atteignait 125 boisseaux l'acre.

Selon la carte des sols la terre, que traverse actuellement la voie ferrée de Crossfield à Cremona, installée et utilisée par le C.P.R. à qui elle appartient, correspond au n° 7 sur la plus grande partie du trajet. A partir de Cremona vers le nord, à condition de suivre la rivière Little Red Deer, le passage de la voie détruirait un minimum de terres arables. Beaucoup de trop bonnes terres ont déjà été gâchées pour de bon dans cette région par les routes, les emplacements des puits de pétrole, les pylônes électriques et les pipelines. Vue l'incroyable augmentation de la population et la destruction des terres à cause du développement urbain, commercial et industriel, la nourriture à ce compte-là deviendra bientôt un problème alarmant. Il faut préserver les terres si l'on veut éviter la famine.

L'argument donné par l'acquéreur des terres est que l'itinéraire à partir de Cremona offre un train trop accidenté pour la construction d'une voie ferrée. On se demande comment le C.P.R. a fait pour construire des voies ferrées dans les Montagnes Rocheuses.

A partir de Cremona, l'itinéraire serait plus court de 5 miles environ que celui à partir de Didsbury, pourquoi attendent-ils des sacrifices de la part des cultivateurs pour leur éviter des ennuis et des dépenses pour ce qui est après tout une entreprise commerciale?

Il y a un autre facteur à ne pas négliger. Si la voie ferrée part vers le nord à partir de Cremona, elle coupera la route deux fois d'après les estimations d'un de nos conseillers; si la voie partait de Didsbury il y aurait un croisement tous les milles sauf une fois. La perte de temps, l'incommodité et le danger de collision sont considérables, spécialement dans le cas du transport en autobus des écoliers. Il est possible que les chauffeurs d'autobus qui doivent traverser la voie ferrée si souvent puissent se persuader de quitter leur emploi à moins

d'une augmentation de leur salaire actuel. Pour les propriétaires, l'éviction, la réduction des moyens de subsistance et d'autres considérations, ne peuvent faire l'objet d'un dédommagement en argent quelque soit l'offre de la compagnie.

En tenant compte des points ci-dessus, je suggère respectueusement que l'itinéraire proposé de Didsbury vers l'Ouest soit abandonné, et que la voie Crossfield-Cremona soit allongée afin de servir les projets du C.P.R.

Bien à vous,

M^{me} Lloyd Chandler

L. H. Chandler.



Première session de la vingt-septième législature

1966

SÉNAT DU CANADA
DÉLIBÉRATIONS
DU
COMITÉ PERMANENT
DES
TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: L'HONORABLE A. K. HUGESSEN

Fascicule 6

Premières délibérations sur le Bill S-35,

intitulé: «Loi concernant la prévention des lésions professionnelles dans les ouvrages, entreprises et affaires relevant de la juridiction fédérale».

SÉANCE DU MERCREDI 15 JUIN 1966

TÉMOINS:

L'honorable John R. Nicholson, ministre du Travail; M. W. G. McGregor, vice-président, comité législatif national de la Fraternité des serre-freins; M. Reuben Spector, c.r., *Canadian Co-ordinating Committee of Teamsters for Canada*; M. J. H. Currie, chef de la Direction de la prévention des accidents et de l'indemnisation, ministère du Travail; M. W. B. Davis, conseiller juridique du ministère du Travail; M. Arthur Gibbons, *Brotherhood of Locomotive Firemen and Enginemen*.

ROGER DUHAMEL, M.S.R.C.
IMPRIMEUR DE LA REINE ET CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE
OTTAWA, 1966

1950

COMITÉ PERMANENT
DES
TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: l'honorable Adrian K. Hugessen

les honorables sénateurs

Aird	Lefrançois
Aseltine	Macdonald (<i>Brantford</i>)
Baird	McCutcheon
Beaubien (<i>Provencher</i>)	McDonald
Bourget	McElnan
Burchill	McGrand
Connolly (<i>Halifax-Nord</i>)	McKeen
Croll	McLean
Davey	Méthot
Dessureault	Molson
Dupuis	Paterson
Farris	Pearson
Fournier (<i>Madawaska-Restigouche</i>)	Phillips
Gélinas	Power
Gershaw	Quart
Gouin	Rattenbury
Haig	Reid
Hayden	Roebuck
Hays	Smith (<i>Queens-Shelburne</i>)
Hollett	Thorvaldson
Hugessen	Vien
Isnor	Welch
Kinley	Willis—(47).
Lang	

Membres d'office: Brooks et Connolly (*Ottawa-Ouest*)

(Quorum 9)

TÉMOINS:

L'honorable John R. Nicholson, ministre du Travail; M. W. G. McGregor, vice-président, comité législatif national de la Fédération des services; M. Robert Spector, C.I., Canadian Co-ordinating Committee of Teachers for Canada; M. J. H. Curtis, chef de la Direction de la prévention des accidents et de l'indemnisation, ministre du Travail; M. W. B. Davis, conseiller juridique du ministre du Travail; M. Arthur Gibbons, Brotherhood of Locomotive Firemen and Enginemen.

ORDRE DE RENVOI

Extrait des Procès-verbaux du Sénat en date du mardi 7 juin 1966:

«L'honorable sénateur Roebuck propose, appuyé par l'honorable sénateur Haig, que le rapport soit examiné à la prochaine séance du Sénat.

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

Le bill est alors lu pour la deuxième fois.

L'honorable sénateur Croll propose, appuyé par l'honorable sénateur Benidickson, C.P., que le bill soit déferé au Comité permanent du Transport et des Communications.

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

Étant posée la question sur la motion, elle est—

Résolue par l'affirmative.»

Le greffier du Sénat,
J. F. MACNEILL.

Le bill S-35 «Loi concernant la prévention des lésions professionnelles dans les ouvrages, entreprises et affaires relevant de la juridiction fédérale» est lu et étudié.

Les témoins suivants sont entendus:

L'honorable John R. Nicholson, ministre du Travail.

M. W. G. McGregor, vice-président, comité législatif national de la Fraternité des serré-freins.

M. Reuben Spector, c.r., Canadian Co-ordinating Committee of Transfers for Canada,

M. J. H. Currie, Chef de la Direction de la prévention des accidents et de l'indemnisation,

M. W. B. Davis, conseiller juridique de ministère du Travail,

M. Arthur Gibbons, Brotherhood of Locomotive Firemen and Enginemen.

La suite de l'étude du bill est remise à plus tard.

A 1 h. 5 de l'après-midi le comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Attesté

Secrétaire du comité,
Patrick J. Savoie.

(Quantum II)

Quantum II: Broke of Canada (Ottawa-Quebec)

1	1798	1812	1825	1838	1851	1864	1877	1890	1903	1916	1929	1942	1955	1968	1981	1994
2	1798	1812	1825	1838	1851	1864	1877	1890	1903	1916	1929	1942	1955	1968	1981	1994
3	1798	1812	1825	1838	1851	1864	1877	1890	1903	1916	1929	1942	1955	1968	1981	1994
4	1798	1812	1825	1838	1851	1864	1877	1890	1903	1916	1929	1942	1955	1968	1981	1994
5	1798	1812	1825	1838	1851	1864	1877	1890	1903	1916	1929	1942	1955	1968	1981	1994
6	1798	1812	1825	1838	1851	1864	1877	1890	1903	1916	1929	1942	1955	1968	1981	1994
7	1798	1812	1825	1838	1851	1864	1877	1890	1903	1916	1929	1942	1955	1968	1981	1994
8	1798	1812	1825	1838	1851	1864	1877	1890	1903	1916	1929	1942	1955	1968	1981	1994
9	1798	1812	1825	1838	1851	1864	1877	1890	1903	1916	1929	1942	1955	1968	1981	1994
10	1798	1812	1825	1838	1851	1864	1877	1890	1903	1916	1929	1942	1955	1968	1981	1994

Quantum II: Broke of Canada (Ottawa-Quebec)

1798 1812 1825 1838 1851 1864 1877 1890 1903 1916 1929 1942 1955 1968 1981 1994

Quantum II: Broke of Canada (Ottawa-Quebec)

1798 1812 1825 1838 1851 1864 1877 1890 1903 1916 1929 1942 1955 1968 1981 1994

Quantum II: Broke of Canada (Ottawa-Quebec)

1798 1812 1825 1838 1851 1864 1877 1890 1903 1916 1929 1942 1955 1968 1981 1994

ОБРАЗЕ ДЕ БЕЛОИ

PROCÈS-VERBAUX

Le MERCREDI 15 juin 1966.

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 h. du matin.

Présents: Les honorables sénateurs Hugessen (*Président*), Aird, Beaubien (*Provencher*), Bourget, Connolly (*Halifax-Nord*), Dessureault, Fournier (*Mada-waska-Restigouche*), Gershaw, Hays, Hollett, Isnor, Kinley, Lang, Lefrançois, Macdonald (*Brantford*), McCutcheon, McElmon, McGrand, Paterson, Ratten-bury, Roebuck.—(21)

Aussi présent: M. E. Russel Hopkins, secrétaire-légiste et conseiller parlementaire du Sénat.

Sur la proposition de l'honorable sénateur Kinley, il est décidé que le comité demande au Sénat l'autorisation de faire imprimer 800 exemplaires en langue anglaise et 300 exemplaires en langue française de ses délibérations relatives audit bill.

Le bill S-35 «Loi concernant la prévention des lésions professionnelles dans les ouvrages, entreprises et affaires relevant de la juridiction fédérale» est lu et étudié.

Les témoins suivants sont entendus:

L'honorable John R. Nicholson, ministre du Travail.

M. W. G. McGregor, vice-président, comité législatif national de la Fraternité des serre-freins.

M. Reuben Spector, c.r., *Canadian Co-ordinating Committee of Teamsters for Canada*,

M. J. H. Currie, Chef de la Direction de la prévention des accidents et de l'indemnisation,

M. W. B. Davis, conseiller juridique du ministère du Travail,

M. Arthur Gibbons, *Brotherhood of Locomotive Firemen and Enginemen*.

La suite de l'étude du bill est remise à plus tard.

A 1 h. 5 de l'après-midi le comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Attesté

Secrétaire du comité,

Patrick J. Savoie.

PROCES-VERBAUX

Le mercredi 15 juin 1906.

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 h. du matin.

Présents: Les honorables sénateurs Huggess (Révisé), Aird, Beaudin (Provisoire), Bourget, Connolly (Balfour-Yard), Desmarais, Fournier (Médard), Gauthier, Gendron, Hays, Hollett, Janor, Kinley, Lang, Larivière, Macdonald (Barabard), McCutcheon, McElroy, McGrand, Paterson, Ralston, Dwy, Roebuck.—(21)

Assis présent: M. E. Russel, Hôpital, secrétaire-légitime et conseiller parlementaire du Sénat.

Sur la proposition de l'honorable sénateur Kinley, il est décidé que le comité demande au Sénat l'autorisation de faire imprimer 800 exemplaires en langues anglaise et 300 exemplaires en langues françaises de ses délibérations relatives au dit bill.

Le bill S-35 et la loi concernant la prévention des lésions professionnelles dans les ouvrages, entreprises et affaires relevant de la juridiction fédérale est lu et étudié.

Les témoins suivants sont entendus:

L'honorable John H. Nicholson, ministre du Travail.

M. W. G. McGregor, vice-président, comité législatif national de la Fédération des serruriers.

M. Reuben Spector, c.r., Canadian Co-ordinating Committee of Trunkmen for Canada.

M. J. H. Currie, Chef de la Division de la prévention des accidents et de l'indemnisation.

M. W. B. Davis, conseiller juridique du ministère du Travail.

M. Arthur Gibbons, Brotherhood of Economic Farmers and Traders.

La suite de l'étude du bill est remise à plus tard.

A 1 h. 5 de l'après-midi le comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Attesté

Secrétaire du comité
Patrick J. Savoie.

LE SÉNAT

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le MERCREDI 15 juin 1966.

Le comité permanent des transports et communications à qui avait été déferé le bill S-35 concernant la prévention des lésions professionnelles dans les ouvrages, entreprises et affaires relevant de la juridiction fédérale, se réunit aujourd'hui pour étudier ledit bill.

Le sénateur A. K. Hugessen prend le fauteuil présidentiel.

Le PRÉSIDENT: Honorables sénateurs, il est 11 heures et je constate que nous avons le quorum. La séance est ouverte.

Nous avons à examiner ce matin le bill S-35, dont le titre abrégé est Code canadien du travail (Sécurité). Il s'agit d'une mesure importante introduite au Sénat. Je vous prierais de présenter la résolution d'usage autorisant le compte rendu de nos délibérations et l'impression du tirage.

Le comité décide qu'il soit fait un compte rendu intégral de ses délibérations relatives audit bill.

Le comité décide de demander au Sénat l'autorisation de faire imprimer 800 exemplaires en langue anglaise et 300 exemplaires en langue française de ses délibérations relatives audit bill.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, avant de déterminer quels témoins nous entendrons, je tiens à vous informer que j'ai reçu certaines communications au sujet de ce bill que je dois, je crois, transmettre au Sénat. Le 9 juin j'ai reçu une lettre de la *Canadian Trucking Association Inc.*, sous la signature de M. John Magee, son gérant général. Il me fait savoir que la *Canadian Trucking Associations Inc.* désire formuler des représentations, mais que le temps a manqué pour ce faire. Il désire savoir si nous serions disposés à recevoir un tel document de leur part. Je me suis abouché avec M. Magee et j'ai reçu de lui une autre lettre, portant la date d'hier, que je me permets de lire au comité.

La *Canadian Trucking Associations Inc.* a examiné attentivement toutes les dispositions du bill S-35, en fonction de notre lettre du 9 juin et votre avis aujourd'hui par téléphone que le comité des transports et communications commenceraient ses délibérations dès demain à 11 h de la matinée; je tiens à déclarer que les *Associations* ne soumettront pas de représentations.

Les *Canadian Trucking Associations* appuient depuis toujours l'objectif de la sécurité dans l'industrie du camionnage. Nous croyons pouvoir affirmer que cette industrie a réalisé sur le plan de la sécurité un progrès qui, s'il n'est sans doute pas complet, peut se comparer favorablement avec celui de n'importe quelle industrie de camionnage au monde.

Nous appuyons toute mesure législative qui vise à assurer le maximum de sécurité dans l'industrie dans la mesure où cette législation est sagement

conçue, que la mise en pratique en soit réalisable et qu'elle ne fasse pas double emploi avec la réglementation de sécurité imposée par les autorités provinciales aux entreprises de camionnage sous la juridiction fédérale.

Sincèrement,

Le gérant général,

John Magee.

M. Magee serait-il dans la salle par hasard?

Le sénateur ROEBUCK: Ou M. J. O. Goodman?

Le PRÉSIDENT: L'autre communication que j'ai reçue vient du Congrès canadien du Travail. C'est une lettre portant la date d'hier, signée par M. Claude Jodoin. Il déclare:

Notre collègue, M. Hepworth, directeur adjoint de la législation, a pris contact avec vous ce matin au sujet des délibérations du comité sur le bill S-35. Nous sommes heureux d'apprendre qu'il nous sera loisible de faire nos représentations un peu plus tard, puisqu'il nous a été impossible jusqu'à aujourd'hui d'y apporter notre attention.

Le Congrès appréciera de pouvoir soumettre un court document contenant ses représentations si votre comité doit se réunir à nouveau, ou de vous communiquer nos suggestions par écrit en ce qui a trait à cette importante mesure connue sous le titre Code canadien du travail (Sécurité).

Dans l'attente de votre réponse, nous vous prions d'agréer l'expression de nos sentiments les meilleurs.

Sincèrement,

Claude Jodoin.

Cela signifie donc que nous aurons probablement à considérer des représentations du Congrès du Travail lors d'une séance ultérieure.

Pour l'instant, nous aurons parmi nous ce matin l'honorable John R. Nicholson, ministre du Travail, qui n'est pas encore arrivé; M. Bryce Mackasey, secrétaire parlementaire du ministre du Travail; M. J. H. Currie, directeur, direction de la prévention des accidents et de l'indemnisation; M. W. B. Davis, conseiller juridique; M. J. O. Goodman, *The Automotive Transport Association of Ontario*; M. J. F. Walter, *Brotherhood of Locomotive Engineers*; M. Arthur Gibbons, *Brotherhood of Locomotive Firemen and Enginemen*, retenu à une autre réunion mais qui doit être ici vers 11 h 30 et qui a aussi, je crois, des représentations à faire entendre; M. W. G. McGregor, *Brotherhood of Railroad Trainmen*, qui doit soumettre un document; M. Reuben Spector, c.r., *Canadian Co-ordinating Committee of Teamsters for Canada*; M. K. McDougall, administrateur du *Canadian Co-ordinating Committee of Teamsters for Canada*.

Le sénateur ROEBUCK: M. Jack Walter du *Brotherhood of Locomotive Engineers* et M. W. G. McGregor du *Brotherhood of Railroad Trainmen* sont présents et sont prêts à soumettre leurs représentations au comité dès que vous serez disposés à les entendre. En plus de M. Arthur Gibbons du *Brotherhood of Locomotive Firemen and Enginemen* qui, comme vous l'avez indiqué, doit venir plus tard, M. J. A. Huneault, du *Brotherhood of Maintenance and Way Engineers* viendra aussi avec M. Gibbons. Ainsi que je viens de le dire, MM. Walter et McGregor sont prêts à être entendus dès que le comité le jugera à propos.

Le PRÉSIDENT: Je présume qu'il est souhaitable d'entendre d'abord les auteurs de ce bill, le ministre et son secrétaire parlementaire et, ensuite, d'entendre les représentations des diverses personnes présentes, puisque nous savons qu'il nous sera impossible de procéder à un examen détaillé de cette mesure avant que nous ayons pris connaissance de ces représentations et qu'il faudra, de toute façon, consacrer une autre séance à cet examen. Cette suggestion vous est-elle agréable, messieurs?

Certains SÉNATEURS: D'accord.

Le PRÉSIDENT: Ni M. Nicholson ni M. Mackasey n'est encore arrivé. En attendant leur arrivée, ou du moins celle de l'un d'eux, peut-être devrions-nous entendre ceux qui sont prêts à déposer.

Nous avons un document—qui a été remis, je crois, aux membres du comité—en provenance de la *Canadian Railway Labour Executives' Association*. Les entendrons-nous pour commencer?—à moins que quelqu'un d'autre que le ministre ou son secrétaire parlementaire soit en mesure d'expliquer le bill.

Le sénateur ISNOR: Monsieur le président, il n'est que juste de rappeler que le ministre a un autre rendez-vous important ce matin à 11 h. au cours duquel il pourrait être appelé à faire rapport sur le récent règlement de la grève. Je crois que nous devrions garder ce fait à l'esprit.

Le sénateur McCUTCHEON: Je suis d'avis que le ministre et son secrétaire devraient être présents.

Le PRÉSIDENT: Avant que nous puissions commencer?

Le sénateur McCUTCHEON: Je préférerais qu'il en soit ainsi pour débiter. Si le ministre est occupé nous pourrions nous réunir plus tard aujourd'hui ou demain.

Le PRÉSIDENT: La difficulté d'une réunion plus tard est que le comité de la banque et du commerce se réunit à 2 h. Je pense que la séance du Sénat, cet après-midi, ne sera pas très longue. Nous pourrions peut-être reporter notre réunion jusqu'après l'ajournement du Sénat.

Le sénateur McCUTCHEON: Cela me conviendrait tout à fait. Il me paraît essentiel de connaître ce que le ministre a à dire pour justifier la nécessité de ce bill avant que nous entendions les représentations qui peuvent s'y rapporter.

Le PRÉSIDENT: Je dois admettre que c'est là la procédure habituelle.

Le sénateur McCUTCHEON: Je propose que nous ajournions maintenant pour nous réunir immédiatement après l'ajournement du Sénat cet après-midi.

Le PRÉSIDENT: Les membres du comité sont-ils d'accord?

Le sénateur ISNOR: Cela me paraît injuste pour ceux qui sont déjà sur place.

Le sénateur ROEBUCK: Manifestement injuste. Il se peut qu'eux aussi aimeraient entendre ce que le ministre aura à dire. Qu'en pensez-vous, M. McGregor? Désirez-vous soumettre vos représentations maintenant ou préférez-vous attendre que nous ayons entendu le Ministre?

M. McGregor, Brotherhood of Railroad Trainers: A la discrétion du comité, il serait peut-être préférable d'entendre le ministre expliquer le bill aux honorables sénateurs.

Le sénateur ROEBUCK: S'ils sont d'accord qu'il n'y a en cela aucune injustice. Vous êtes d'accord, M. Walter?

M. J. F. Walter, Brotherhood of Locomotive Engineers: Oui. Cette solution nous paraît satisfaisante.

M. Reuben Spector, c.r., Canadian Co-ordinating Committee of Teamsters for Canada: En autant que je sois concerné, le bill me paraît très clair. Je ne suis pas au courant de vos procédures et je n'ai pas la moindre notion de ce que le ministre se propose de dire. En ce qui nous concerne, nous désirons clarifier plusieurs points du bill portant sur le transport terrestre et s'il vous est agréable de m'entendre je suis disposé à m'expliquer séance tenante. Nous sommes très heureux que ce bill ait été présenté puisque nous préconisons l'institution d'une telle mesure visant la sécurité depuis six ans. Notre comité a fait des représentations au ministre du Transport et au ministre du Travail et il

nous est bien agréable qu'il y ait été donné suite. Pour en revenir au bill, en regard des définitions, j'aimerais fournir des explications, si vous me le permettez.

Le PRÉSIDENT: Je crains que nous n'ayons d'abord à décider quelle procédure nous entendons suivre. Il a été proposé que nous ajournions jusqu'après l'ajournement du Sénat cet après-midi.

Le sénateur ISNOR: Avez-vous envoyé quelqu'un s'enquérir si le ministre est disponible?

Le PRÉSIDENT: Oui.

Le sénateur ISNOR: Dans ce cas, pourquoi ne pas attendre le résultat de cette démarche avant de donner suite à la motion?

Le PRÉSIDENT: On s'efforce de localiser M. Mackasey, le secrétaire parlementaire. Ajournerons-nous pour une demi-heure ou désirez-vous que nous examinions d'autres recommandations dans l'intervalle?

Le sénateur ROEBUCK: Pourquoi ne pas entendre cette personne qui est prête à exposer ses vues? Lorsqu'il aura complété son exposé il n'aura rien d'autre à ajouter. Pourquoi ne pas l'entendre?

Le sénateur McCUTCHEON: Il se peut que le ministre et le secrétaire parlementaire aimeraient aussi l'entendre, particulièrement s'il doit proposer des modifications au bill?

Le PRÉSIDENT: Nous pouvons ajourner jusqu'après la séance du Sénat cet après-midi ou continuer l'audience des témoins qui ont déjà fait des représentations.

Le sénateur ROEBUCK: Ou nous pourrions ajourner nos délibérations pour une demi-heure.

Le sénateur McCUTCHEON: Nous pourrions ajourner jusqu'à midi moins le quart.

Le PRÉSIDENT: Il est proposé que nous ajournions jusqu'à midi moins le quart.

Certains SÉNATEURS: Entendu!

Le PRÉSIDENT: Merci, messieurs.

(Bref ajournement)

Le PRÉSIDENT: Messieurs, le ministre est arrivé. Je crois que nous devrions envoyer un messenger prévenir les membres qui ont quitté dans l'expectative de revenir à midi moins le quart. Sénateur McCutcheon, un instant après votre départ, le ministre est arrivé, mais nous avons décidé d'attendre votre retour.

Le sénateur McCUTCHEON: Je vous en suis vivement obligé, M. le président.

Le PRÉSIDENT: Je prie le ministre, l'honorable John R. Nicholson, de nous donner une brève explication du bill.

L'hon. John R. Nicholson, ministre du travail: Honorables sénateurs, je tiens tout d'abord à vous offrir mes excuses d'être quelque peu en retard. J'ai dû assister à une importante réunion entre un groupe de mes collègues du Cabinet et les représentants des syndicats des employés de chemins de fer et du Congrès canadien du travail venus de plusieurs endroits du Canada discuter une autre question. Nous avons cru pouvoir terminer avant 11 heures, mais nous n'avons complétés nos pourparlers qu'à 11 h. 11. Il nous a été impossible de les laisser repartir après être venus de si loin avant de clore nos discussions. Je m'excuse sincèrement de ce retard.

Il sera peut-être utile de faire brièvement l'historique de ce projet de loi. L'année dernière, au moment où Le code canadien du travail (Normes) fut présenté à la Chambre des communes, le gouvernement déclara son intention de présenter une mesure d'accompagnement, qui aurait pour objet de protéger la sécurité et le bien-être des travailleurs dans les ouvrages, entreprises et affaires

relevant de la juridiction fédérale. L'objectif principal du bill, comme vous l'aurez constaté, est d'obliger les industries travaillant sous la juridiction fédérale à observer certaines normes minimum de sécurité professionnelle. Ce projet de loi, s'il obtient votre assentiment de même que celui de la Chambre des communes, imposera au ministère du travail la responsabilité d'élaborer certaines normes de sécurité et d'établir des règlements ainsi qu'un régime d'inspection des lieux de travail relevant de la juridiction fédérale—bien entendu, en ce qui touche la sécurité et la santé des employés.

Il pourra paraître étrange à certains—et j'avoue que j'étais de ce nombre jusqu'à ma titularisation comme ministre du travail—d'apprendre que nonobstant l'existence d'importantes mesures législatives de juridiction fédérale dans certains domaines, il n'existe aucune législation fédérale d'application générale visant la prévention des accidents professionnels et la suppression des dangers dans les lieux de travail relevant de la juridiction fédérale. Il n'existe aucune législation d'application générale à cet effet.

Certaines industries, tels les chemins de fer, les expéditions par eau, le transport aérien et les quais de la Commission des ports nationaux tombent sous la juridiction fédérale et sont astreints à une réglementation visant la sécurité professionnelle et la sécurité du public. Ainsi, tout le monde connaît les règlements affichés dans les gares concernant la sécurité des voyageurs. Ces règlements existent effectivement et la Commission des chemins de fer veille discrètement à leur observance. Mais s'il est vrai qu'il existe des industries qui sont sujettes à une telle autorité et qu'elles sont, dans quelques cas, astreintes au chef de la sécurité à des lois d'intérêt public général, il existe une sérieuse lacune que mon prédécesseur, M. MacEachen, a promis à la Chambre des communes de combler, l'an dernier, par une loi du genre de celle qui nous occupe.

En l'absence d'une réglementation fédérale certaines mesures de sécurité provinciales ont été appliquées à des entreprises de juridiction fédérale mais avec des résultats assez imparfaits. Par exemple, les ascenseurs dans les bureaux de poste et autres édifices publics sont soumis à la vérification d'inspecteurs provinciaux.

Le sénateur McCutcheon: Je suis sûr qu'il en est de même des banques.

L'hon. M. Nicholson: Exactement, mais une banque est astreinte aux lois d'application générale de la province et même en l'absence d'une réglementation fédérale il existe quand même une certaine protection dans ce domaine. A mon avis, et de l'avis du gouvernement, il y a lieu d'établir une loi fédérale sur la sécurité pour tirer cette situation au clair qui, pour le moins que l'on puisse dire, est loin d'être satisfaisante.

J'ajoute que le ministère du Transport, le ministère de la Santé nationale et du Bien-être social et l'Office national de l'Énergie sont chargés de l'exécution de lois en vertu desquelles les opérations de certaines industries sont contrôlées et réglementées, mais aucune stipulation du bill S-35 ne limite ni n'affecte les responsabilités que possèdent déjà le ministère des Transports, la Commission des chemins de fer ou l'Office national de l'Énergie.

Il est un article que nous discuterons bientôt, je l'espère, qui stipule clairement que la mise en application du bill qui nous occupe sera subordonnée à l'application de toute autre loi du Parlement.

Je me permets d'ajouter que le ministère du Transport qui possède une longue expérience de l'administration des chemins de fer et qui s'intéresse également à l'administration des lignes aériennes depuis l'avènement de lignes inter-provinciales et de lignes internationales, se sent de taille à se charger de l'exécution de cette loi dans les domaines de sa compétence. L'article que j'ai mentionné n'a d'autre but que de compléter la législation existante dans les domaines où le gouvernement est satisfait de la manière dont les organismes responsables s'acquittent aujourd'hui de leur tâche.

Compte tenu des rapports étroits qui existent avec les autres ministères fédéraux et de la collaboration suivie, à laquelle le sénateur McCutcheon a fait allusion, avec les autorités provinciales et les autres ministères de l'administration fédérale, dans le cas de l'inspection des ascenseurs et autres activités de ce genre, il importe, si ce bill devient loi, que soit instaurés des consultations et des échanges de vues, ainsi que de l'expérience acquise de part et d'autre, entre les divers juridictions concernées.

La législation proposée s'appliquerait à des ouvrages, entreprises ou affaires du ressort législatif du Parlement et, plus spécifiquement, à la même gamme d'industries que celles qui tombent sous le coup du Code canadien du travail (Normes). Il s'agit d'une mesure complémentaire du Code canadien du travail (Normes) adopté l'année dernière.

Elle s'appliquerait également aux companies de la Couronne s'occupant d'activité de services, de production ou de commerce et aux entreprises commerciales. Je songe à *Polymer Corporation* société dont j'ai autrefois fait partie; la Voie maritime du Saint-Laurent; Air-Canada et Radio-Canada.

Le sénateur McCUTCHEON: Nous reconnaissons que pour Air Canada c'est un point de départ, M. le ministre.

L'hon. M. NICHOLSON: Qui sait! Nous obtiendrons peut-être des résultats lorsque nous aborderons ce domaine. Une disposition du projet de loi prévoit que le ministère du travail peut conclure des accords avec les autorités provinciales qui permettraient d'utiliser les services de sécurité provinciaux dans ce champ d'activité.

Nous tenons à éviter le double emploi. En compagnie de mon sous-ministre et certains hauts fonctionnaires de mon ministère j'ai discuté la question à fond avec les ministres du travail de l'Ontario, du Québec, de la Colombie-Britannique et du Manitoba. Antérieurement, mon sous-ministre avait eu de son côté des entretiens en profondeur avec les six autres provinces. Nous leur avons demandé de nous communiquer leurs suggestions touchant les sujets qui pourraient faire l'objet de stipulations du bill. Nous avons aussi demandé au moins aux quatre ministres représentants les quatre gouvernements que je viens de mentionner s'ils étaient disposés, par l'entremise de leurs commissions des accidents du travail ou par l'entremise de quelques autres organismes provinciaux, à se charger des services d'inspection afin d'éviter de faire double emploi. Plusieurs provinces nous ont communiqué d'utiles suggestions pouvant être insérées dans les règlements qui pourraient être édictés sous le régime de cette loi.

Le PRÉSIDENT: Quel article du bill prévoit la consultation avec les provinces, M. le ministre?

L'hon. M. NICHOLSON: Je crois que les articles importants sont les articles 10, 11 et 12. L'article 10 stipule:

Le Ministre peut désigner toute personne agent de sécurité en vertu de la présente loi et il peut nommer des agents régionaux de sécurité aux fins de la présente loi.

L'article 11 est d'application encore plus spécifique:

Le Ministre peut, avec l'approbation du gouverneur en conseil, conclure avec une province ou un organisme provincial un accord spécifiant les modalités selon lesquelles une personne employée par cette province ou cet organisme provincial . . .

Cette disposition incluerait une commission des accidents du travail.

. . . pourra agir à titre d'agent de sécurité aux fins de la présente loi.

Il se trouve en outre des dispositions visant la recherche et l'investigation conjointes en matière d'accidents, ainsi que la collaboration avec les autorités provinciales et autres organismes.

Le PRÉSIDENT: Je vous remercie.

L'hon. M. NICHOLSON: Vous me permettrez de rappeler que la majorité, sinon toutes les provinces ont insisté sur la mise en vigueur de cette législation par le gouvernement fédéral. Elles estiment qu'il existe un écart qui doit être comblé et elles nous ont assuré de leur collaboration.

Aussi longtemps qu'une telle mesure n'aura pas force de loi continueront de se poser de sérieuses questions quant à savoir jusqu'à quel point les entreprises de juridiction fédérale doivent être astreintes à une réglementation provinciale, ou, encore, si ces règlements s'appliquent dans le cas d'un quai ou d'une entreprise comme *Polymer* ou autre entreprise de ce genre, ou *Eldorado Mining and Refining* dont les opérations sont localisées ici même en Ontario, à Port Hope.

Le sénateur McCUTCHEON: En fait, c'est ce qui est arrivé, n'est-ce pas?

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

Le sénateur McCUTCHEON: Les autorités provinciales en ont le droit.

L'hon. M. NICHOLSON: Elles l'ont, effectivement. Je crois pouvoir affirmer, dans l'état de mes connaissances, qu'il a été abondamment démontré au Canada et dans d'autres pays que la prévention et la réduction du nombre des accidents dans un état fédéré ne peuvent être réalisées effectivement que par une action concertée et par un organisme qui se charge de coordonner les mesures de sécurité dans l'aire d'application la plus étendue.

S'il est vrai que le problème qui nous préoccupe directement est la réglementation des lieux de travail, soit une réglementation conforme aux normes les plus effectives, je ne puis manquer d'accorder une très grande importance à l'évolution et à la mise en pratique à long terme de normes applicables sur tout le territoire canadien, ce qui éviterait que la réglementation d'une province soit sensiblement différente de celle d'une autre.

Je suis certain que vous aurez remarqué que les stipulations jugées les plus effectives—et je me reporte en particulier aux lois de l'Ontario et du Québec parce que ce sont les deux provinces les plus importantes—ont été incorporées dans la présente mesure. Ainsi que je l'ai dit, nous avons invité les autorités provinciales à offrir leurs critiques ou leurs suggestions en vue de la mise en application d'une loi avant que soit rédigé en sa forme présente le bill qui nous occupe.

J'ai le ferme espoir, M. le président, que si nous pouvons compter sur la coopération des provinces et des organismes de prévention des accidents, de même que sur celles des employeurs et des employés, nous réussirons si ce bill est adopté, à créer une ambiance de travail beaucoup plus sûre pour les ouvriers canadiens que celle qu'ils connaissent aujourd'hui.

M. le président, j'ai à mes côtés M. Currie, qui a œuvré à la préparation de ce bill depuis assez longtemps déjà, ainsi que M. Davis, membre de notre personnel juridique; l'un et l'autre se feront un agréable devoir de répondre aux questions d'ordre général ou portant sur des aspects particuliers du bill que vous voudrez bien leur poser.

Le sénateur McCUTCHEON: Je me félicite que nous ayons attendu l'arrivée du ministre et d'avoir entendu l'exposé qu'il vient de faire. Il m'a fort rassuré par ce qu'il a dit des rapports de coopération qui existent entre les divers ministères du travail et les organismes provinciaux, telles les commissions des accidents du travail.

L'un des aspects qui me préoccupait vraiment était la possibilité que ce bill risque de faire double emploi inutilement en ce qui touche les effectifs et les services d'inspection. Je me demande si le ministre est disposé à nous assurer, en plus de la poursuite des objectifs fort louables qu'il attribue à ce bill, si un autre objectif ne devrait pas être de tenter un effort en vue de restreindre le nombre des fonctionnaires fédéraux au strict minimum?

L'hon. M. NICHOLSON: Je m'empresse de vous donner l'assurance que nous veillerons à assurer le minimum d'effectifs qui permette une mise en œuvre efficace. Il m'apparaît que même si nous formons une nation fédérée, les conditions varient dans diverses régions du Canada, du point de vue climatérique, par exemple.

Ayant la joie de vivre sous le ciel clément de la Colombie-Britannique, et, encore, dans la région la plus douce de la Colombie, je sais que les conditions varient à cet égard même au sein d'une même province. Il s'y trouve des régions où des froids de 40 degrés sous zéro ne sont pas rares. On y retrouve des conditions où la neige et la glace créent des problèmes de sécurité auxquels un organisme provincial est mieux en mesure d'apporter des solutions qu'un organisme fédéral.

Le sénateur McCUTCHEON: Le ministre a signalé une lacune dans les mesures législatives. Les lignes aériennes, en somme, sont exemptes, comme le sont les expéditions par eau.

En ce qui a trait à l'application de la loi aux banques, je pense que nous pouvons aujourd'hui rendre la juridiction aux provinces. Qu'elles y soient tenues juridiquement ou non, là n'est pas la question. Le ministre pourrait-il préciser combien de personnes sont en cause et que demeurera l'ampleur de cette lacune lorsque que nous aurons éliminé ces aspects?

L'hon. M. NICHOLSON: M. Currie voudra peut-être apporter des observations complémentaires à ce que j'ai à dire puisqu'il s'est intéressé à cet aspect. Je me permets de lui demander de répondre à cette question pour une partie.

Je ne m'attends pas à trop d'immixtion, et peut-être ne s'en produira-t-il pas du tout, dans le cas des édifices bancaires et autres propriétés. Ce qui m'inquiète un peu—et je suis heureux d'observer ici la présence de représentants des syndicats d'employés de chemins de fer—est la législation et la réglementation existantes intéressant la sécurité des employés de chemins de fer. Ces mesures furent instituées surtout pour la protection des voyageurs et des usagers des services plutôt que pour celle des employés eux-mêmes.

S'il est vrai qu'il existe certaines stipulations visant la protection dans la mise en service des trains et le mouvement des wagons à marchandises, le même degré de protection fait défaut en ce qui touche les rotondes et les ateliers et autres opérations de ce genre.

Le sénateur ROEBUCK: Et les literies?

L'hon. M. NICHOLSON: Il existe une lacune nettement marquée. Mais je dois admettre que je ne suis pas au courant de celle-là.

Le sénateur McCUTCHEON: C'est une lacune que peut combler le ministre du transport.

L'hon. M. NICHOLSON: En effet.

Le sénateur HOLLETT: De quelle exception est-il question à l'article 3 (3)? Il se lit:

(3) Nonobstant les paragraphes (1) et (2)...

Vous noterez qu'aux paragraphes (1) et (2), il est dit dans le sous-paragraph (1)(b):

tout chemin de fer, canal, télégraphe ou autre ouvrage ou entreprise... .

(c) toute ligne de navires à vapeur... .

(e) tout aérodrome, aéronef ou ligne de transport aérien

Toutes ces entreprises tombent sous le coup de la loi, mais, par contre, la paragraphe (3) stipule:

Nonobstant les paragraphes (1) et (2) et sauf dans la mesure où le gouverneur en conseil en décide autrement par décret, rien dans la présente loi ne s'applique à l'emploi à bord de navires, de trains ou d'aéronefs, ou en rapport avec leur mise en service, ni à l'égard d'un tel emploi.

Je me demande quelle est la raison de cette exception.

L'hon. M. NICHOLSON: Je me ferai un plaisir d'amplifier ce que j'ai dit sur ce point.

«Nonobstant les paragraphes (1) et (2)», énumère les entreprises de juridiction fédérale. Puis, «sauf dans la mesure où le gouverneur en conseil en décide autrement . . . ».

Supposons que le ministère du Transport soit chargé de l'application d'une loi concernant certains aspects de la sécurité dans divers domaines d'activité et que ce bill soit adopté, et que, d'autre part, le ministère du travail agisse de la même manière dans d'autres domaines; en pareil cas nous visons la mise en vigueur d'une loi qui permette un degré suffisant de flexibilité.

Cet article fut rédigé en étroite collaboration avec le ministère du transport, ses experts et conseillers juridiques et les fonctionnaires de mon ministère.

Il fut convenu qu'il fallait une autorité dominante qui ne permettrait pas à un ministre d'imposer ses directives dans un domaine qui soit du ressort d'un autre. Nous avons cru que cette autorité devrait demeurer entre les mains du conseil des ministres et qu'il importait de le stipuler dans la loi. Telle est la raison de la phraséologie quelque peu inusitée de cet article.

Le sénateur HOLLETT: En d'autres mots le ministère du Transport veille à la sécurité des employés de chemins de fer et autres cette catégorie grâce à une législation parallèle?

L'hon. M. NICHOLSON: Dans certains cas. Comme je l'ai signalé les employés d'exploitation, les ingénieurs et certaines autres catégories jouissent de cette protection, mais certains autres groupes d'employés sont sans protection. Il y a là quand même une lacune.

Le sénateur HOLLETT: Vous dites qu'il y a lacune?

L'hon. M. NICHOLSON: En effet. Nous voulons qu'elle soit comblée, si ce n'est par le ministère du Transport, elle pourra l'être sous le régime de la loi qui nous occupe.

Le sénateur McCUTCHEON: Cela laissera le conseil des ministres libre de décider.

Le sénateur ROEBUCK: Ne serait-il pas possible de décider maintenant qui a juridiction, au lieu de permettre à l'un de se décharger de sa responsabilité sur un autre?

L'hon. M. NICHOLSON: Le ministère du travail n'est pas libre avant que cette législation ne soit en vigueur. Nous croyons qu'elle comblera partiellement l'écart qui existe en ce moment. Sa portée n'est peut-être pas aussi étendue que nous l'escomptons, mais nous désirons que la réglementation des chemins de fer demeure effective jusqu'à ce que les deux ministères, après l'adoption de cette loi, aient arrêté entre eux la manière la plus effective de résoudre le problème.

Le sénateur ROEBUCK: Cela ne peut-il pas être accompli avant l'adoption de la loi de façon que nous sachions où nous en sommes et vers quel ministère nous tourner en vue de combler la lacune dont il a été question?

Le sénateur HOLLETT: Ne pourrions-nous pas supprimer le paragraphe (3) en entier?

L'hon. M. NICHOLSON: Pareille proposition ne saurait être réalisée sans une vigoureuse opposition du ministère du transport qui prétend posséder une riche expérience dans ce domaine et qui objecte à toute modification de cette stipulation, du moins pas avant qu'elle ait été discutée par le détail avec lui.

Le sénateur McCUTCHEON: Je crois sentir que vous abondez dans ce sens?

L'hon. M. NICHOLSON: En quel sens?

Le sénateur McCUTCHEON: L'avis du ministère du transport.

L'hon. M. NICHOLSON: C'est juste. A la suite d'entretiens poussés j'en suis venu à cet avis. C'est d'ailleurs en conclusion de ces discussions que cette disposition a été incluse et il m'apparaît que dans le contexte actuel, elle est pleine de sens.

Le sénateur HOLLET: Mais, enfin, si la juridiction appartient au ministère du transport elle ne peut en même temps relever du ministère du travail sous le régime de ce paragraphe?

L'hon. M. NICHOLSON: Il ne faut pas oublier, d'autre part, qu'il y a ici un certain partage des responsabilités entre employeur et employés et que, dans ce cas, l'employeur est le ministère du transport. Il en va de même de la fonction publique fédérale. La commission du trésor possède certaines responsabilités en ce qui touche les conditions de travail dans la fonction publique; elle représente l'employeur; elle règle les frais; elle est mandataire de la nation canadienne, et elle a une responsabilité statutaire en la matière. Voici un organisme de l'état qui tient le rôle d'employeur; le ministère du transport est dans une situation sensiblement semblable à celle de la commission du trésor. Je suis d'avis que certaines conditions de travail doivent être établies par l'employeur plutôt que par force de loi.

Le sénateur HOLLETT: Pourriez-vous nous dire quelle disposition législative s'applique au ministère du transport qui a la responsabilité envers cette catégorie d'employés?

Le sénateur ROEBUCK: L'article 270.

L'hon. M. NICHOLSON: Je prie M. Currie de vous fournir ce renseignement.

M. J. H. Currie, Direction de la prévention des accidents et de l'indemnisation, ministère du travail: La plus marquante est la Loi sur les chemins de fer, article 290, qui confère à la commission des transports le pouvoir d'édicter une réglementation très étendue sur tous les aspects de la mise en service des chemins de fer. L'article 290, paragraphe 1, alinéa (1) est particulièrement explicite. Il débute par ces mots: «La commission des transports peut faire des règlements portant—

(1)—portant dans leur généralité sur la protection de la propriété et la protection, la sécurité, les commodités et le confort du public, ainsi que des employés de la compagnie dans l'exploitation et la mise en service des trains et la vitesse à laquelle ils peuvent circuler, ou l'usage de locomotives par la compagnie sur la voie ferrée ou en rapport avec celle-ci.

La phrase «le confort du public et des employés» paraît avoir une portée très étendue.

Le sénateur HOLLETT: La loi dit que la commission peut faire des règlements mais elle ne dit pas qu'elle doive en formuler?

M. CURRIE: Il existe déjà une réglementation très étendue.

L'hon. M. NICHOLSON: Si vous êtes attentif, en voyageant par train, vous aurez probablement observé des extraits des règlements de la commission dûment affichés en des endroits publics.

Le sénateur ROEBUCK: Lors de la discussion de ce bill au Sénat j'ai signalé que l'eau potable à bord des locomotives diesel est placée dans des récipients de tôle galvanisée dont le couvercle sert en même temps de tasse commune sur les locomotives diesel du P.C. à travers le Canada. Plus tard nous entendrons ces hommes nous parler des effets nocifs de cette pratique. J'ai aussi fait remarquer, ce dont il sera également question plus tard, que, lorsque les hommes débarquaient en fin de course aux terminus de retour, la commission des transports avait statué qu'ils cessaient de se trouver sous sa juridiction du fait qu'ils n'étaient plus à bord de trains et qu'il n'existait aucune stipulation portant sur les literies.

L'hon. M. NICHOLSON: Voilà précisément l'une des raisons pour lesquelles nous proposons la présente loi. Cette question d'eau potable me reporte par la pensée à certaines discussions que nous avons eues au cours de la semaine dernière au sujet d'un problème d'importance nationale qui sera, je crois, résolu cet après-midi. Cette question a été soulevée alors. Il s'agissait par ailleurs d'une question d'hygiène du ressort du ministère de la santé nationale et du bien-être social et non d'un problème de sécurité, bien que je convienne qu'il était juste de le mettre en question.

Le sénateur ROEBUCK: Mais le ministère de la santé ne veut pas accepter ses responsabilités. De plus, trois ministères sont en cause—travail, transport et santé. Et ils se relancent la balle.

L'hon. M. NICHOLSON: Si cette législation est adoptée il nous deviendra impossible de nous relancer la balle.

Le sénateur ROEBUCK: J'espère qu'elle sera modifiée de manière que vous assumiez la responsabilité.

L'hon. M. NICHOLSON: Une chose que j'ai découverte, c'est qu'il est possible de résoudre une telle contingence dans une convention collective.

Le sénateur ROEBUCK: J'ai assisté à des pourparlers concernant des conventions collectives.

L'hon. M. NICHOLSON: Mais, au fait, il ne devrait pas être nécessaire d'inclure une telle question dans une convention collective.

Le sénateur ROEBUCK: Non, cela ne devrait pas être nécessaire. Nous avons tenté de l'insérer dans les conventions collectives des employés de chemins de fer depuis 2 ans, mais en vain. Ce qui importe c'est d'instituer pour les chemins de fer une réglementation du genre de celle dont il est question dans ce bill ou il est laissé aux employés de protester pour en arriver au règlement d'un état de choses qui est anti-hygiénique jusqu'à un certain point, mais qu'un inspecteur en le jugeant tel pourrait rectifier sur-le-champ. Les C.N. ont procuré des dispositifs d'eau potable adéquats sur leurs locomotives diesels, mais le P.C. s'obstine dans son refus.

M. CURRIE: M. le président, je crois que la teneur du paragraphe 3 de l'article 3, ainsi que l'a expliqué le ministre, est suffisamment large dans son contexte pour permettre l'application des règlements, si le gouverneur en conseil en décrète ainsi, aux champs d'activité tombant sous le coup de la Loi sur les chemins de fer, de la Loi sur la marine marchande et de la Loi sur l'aéronautique. Si les diverses possibilités qu'offrent ces diverses lois après étude attentive ne permettent pas d'agir effectivement, dans ce cas le présent article entrerait en jeu et des règlements pourraient être promulgués en vue du remédier à la situation.

Le sénateur ROEBUCK: La raison pour laquelle nous—«je dis» nous «parce que j'ai été mêlé à ces questions pendant tant d'années—peut-être devrais-je m'abstenir de dire «nous» de toute façon—insistons, c'est que la situation actuelle paraît imposer un fardeau aux représentants des employés de chemins de fer. Lorsque le bill sera devenu loi et que les fonctionnaires publics et bien d'autres, de même que les sociétés de la couronne, compagnies et autres organismes seront astreints à des stipulations définies, ils veilleront à rectifier la situation et je suppose que le ministère du travail nommera des inspecteurs pour vérifier que tout se passe comme il se doit. J'espère qu'à la suite de tout ceci les employés de chemins de fer ne se verront plus tenus de s'adresser à l'un ou l'autre des ministères pour justifier leurs exigences de conditions conformes aux règles de l'hygiène. Les employés de chemins de fer seraient heureux que cette question soit dès maintenant entre les mains de quelqu'un, préférablement le ministère du travail, car nous avons depuis longtemps vainement tenté d'obtenir satisfaction du ministère du transport et du ministère de la santé.

L'hon. M. NICHOLSON: Le ministère du transport croit qu'il y aurait avantage à mettre sa longue expérience dans ce domaine à contribution. Il existe une jurisprudence. . .

Le sénateur ROEBUCK: Voilà qui est vrai pour l'exploitation d'un chemin de fer. Le ministère a une longue expérience dans ce domaine, mais la santé des employés de chemins de fer, hommes et femmes, y est tout aussi importante que n'importe où ailleurs.

L'hon. M. NICHOLSON: Par contre il existe une réglementation ainsi qu'un régime de jurisprudence élaborés par la commission des transports que le ministère désire vivement préserver mais, néanmoins, nous assumons une mesure d'autorité par ce bill. La phraséologie en a été arrêtée après des semaines de pourparlers au cours desquels le ministère de la justice et les deux autres ministères se sont concertés afin d'assurer qu'il n'y avait aucun lacune et la responsabilité ne réside plus dans la commission des transports mais entre les mains du gouvernement.

Le sénateur ROEBUCK: Voilà qui est mieux. Vous vous souviendrez que lorsque nous avons eu une conférence de ce genre nous avons eu à faire face à une véritable joute entre les ministères pour s'accaparer du pouvoir administratif. Ils passent leur temps à se quereler entre eux—non pas les ministres, mais les ministères en général qui s'efforcent de protéger leur autorité contre les empiétements d'autres ministères.

L'hon. M. NICHOLSON: Dans ce cas la responsabilité pourrait être déléguée par le Parlement au gouverneur en conseil.

Le sénateur ISNOR: M. le président, vous avec lu ce matin une lettre de la *Canadian Trucking Association Inc.* Le titre du bill qui nous occupe se lit: «Loi concernant la prévention des lésions professionnelles dans les ouvrages, entreprises et affaires relevant de la juridiction fédérale». Je me pose la question de savoir si ce projet de loi s'applique à des sociétés aériennes, de transports maritime et au P.C., de caractère privé, ainsi que l'a indiqué le sénateur Roebuck. S'agit-il d'une protection globale?

L'hon. M. NICHOLSON: Dans le cas d'une ligne alinéas en service dans une seule province, en pareil cas, elle pourrait faire valoir des raisons valables. Toutefois, c'est là un mauvais exemple, puisque le gouvernement fédéral a juridiction totale sur l'espace aérien. Peut-être le camionnage offre-t-il un meilleur exemple. Des camions circulent exclusivement à l'intérieur d'une province, tandis que d'autres compagnies de camionnage—la majorité, je crois, des grandes entreprises, travaillent sur le plan interprovincial ou même international. Dans la mesure où leurs opérations sont de caractère interprovincial ou international le gouvernement a juridiction sur elles. Cette situation s'est produite lors de la grève des camionneurs en Ontario. Deux gouvernements étaient en cause et nous nous sommes entendus sur la nomination d'un même conciliateur.

Le sénateur HOLLETT: Quelle est la raison des alinéas (b), (c), (d) et (e) de l'article 3?

L'hon. M. NICHOLSON: Si nous n'avions pas les alinéas (b), (c), (d) et (e) à l'article 3, il serait impossible au gouverneur en conseil d'exercer son autorité. Si dans le cas des lacunes dont nous avons parlé le Ministère des transports n'était pas intervenu, en pareil cas, sans ces alinéas, nous ne pourrions intervenir.

Le sénateur ROEBUCK: Je conçois que le transport par eau est un vaste sujet également avec lequel je ne suis pas familier pour le moment, mais vous l'êtes.

L'hon. M. NICHOLSON: Oui, jusqu'à un certain point.

Le sénateur ROEBUCK: Pourquoi n'est-il pas possible d'inclure les chemins de fer avec les postes de radio, les aérodromes et ainsi de suite, dans (b), (c), (d), (e) et (f)?

L'hon. M. NICHOLSON: Sauf respect, je crois qu'ils sont effectivement inclus. En (b) on trouve:

tout chemin de fer, canal, télégraphe ou autre ou entreprise . . .

Mais vous noterez la portée restrictive. Ceci a été fait à dessein dans le paragraphe (3). Il existe une réglementation régissant la mise en service des trains. Il n'existe aucun règlement visant les rotondes, les ateliers et autres lieux analogues. Nous pouvons automatiquement intervenir sans tarder. Le ministère du travail peut prendre cette situation en mains à moins qu'il n'en soit empêché par le gouverneur en conseil. Nous ne saurions en faire autant dans le cas des services d'exploitation, mais nous le pourrions, par exemple, dans un cas tel que celui que vous mentionniez de récipients pour boire dans les ateliers et ainsi de suite.

Le sénateur ROEBUCK: Le pourriez-vous à bord des diesels?

L'hon. M. NICHOLSON: Nous le pouvons pour n'importe quel train. Une diesel demeure une locomotive; elle fait partie du train, elle est composante du train. La locomotive diesel constitue un train à mon avis.

Le sénateur ROEBUCK: Alors, peut-être que nonobstant le paragraphe (3) de l'article 3 qui dit qu'il ne s'applique pas aux trains quelque autre disposition de la loi vous permettrait d'agir ainsi?

L'hon. M. NICHOLSON: Effectivement, à l'alinéa (b).

Le sénateur ROEBUCK: L'alinéa (b)

tout chemin de fer, canal, télégraphe ou autre ouvrage ou entreprise reliant une province à une ou plusieurs autres . . .

L'hon. M. NICHOLSON: Nous pouvons rectifier le problème des rotondes et des équipes de trains en vertu de l'article 3(1)(b), si cette loi est votée.

Le sénateur McCUTCHEON: Et les tasses à boire sur les locomotives diesels si le gouverneur en conseil est d'accord?

Le sénateur ROEBUCK: Bien sûr, mais vous pouvez agir sans autorisation particulière du gouverneur en conseil?

Le sénateur HOLLETT: Pourquoi attendre l'assentiment du gouverneur en conseil pour lui donner force de loi?

L'hon. M. NICHOLSON: Pour la raison que la commission des transports estime qu'elle a plus d'expérience en cette matière que le ministère du travail.

Le sénateur HOLLETT: Je ne suis pas d'accord.

Le sénateur ROEBUCK: Moi non plus, d'ailleurs. Je ne m'incline pas avec respect devant la commission des transports.

L'hon. M. NICHOLSON: Telle est la position que mes fonctionnaires et moi-même après mûre réflexion sommes convenus d'accepter.

Le sénateur McCUTCHEON: Est-ce là la position du gouvernement?

L'hon. M. NICHOLSON: Oui, telle est la position du gouvernement.

Le PRÉSIDENT: Puis-je poser une autre question ayant trait à l'article 3? L'article 3(1)(i) du bill prévoit qu'il s'applique aux

...ouvrages, entreprises ou affaires qui ne relèvent pas de la compétence exclusive des législatures provinciales.

L'hon. M. Nicholson: Oui.

Le PRÉSIDENT: Cette stipulation est de portée très large. Je pense, par exemple, à l'industrie de la pulpe et du papier qui ne relève pas de la compétence exclusive des législatures provinciales. Je présume que chaque province où

se pratiquent de telles opérations possède une réglementation exclusive. Comment interprétez-vous cette situation? Supposons que la province, Québec, par exemple, applique des règlements à l'industrie de la pulpe et du papier et que la province d'Ontario ait une réglementation différente, se pourrait-il qu'il arrive que la province de Québec ait une réglementation et que vous en ayez une autre?

L'hon. M. NICHOLSON: Je ne suis pas un expert du droit constitutionnel. Je l'ai connu il y a quelques années, mais je ne tiendrais pas à exprimer un avis juridique aujourd'hui. Il est certain, d'autre part, que l'exploitation d'une industrie est normalement du ressort de la province.

Le PRÉSIDENT: Elle n'est pas exclusivement de la compétence législative de la province.

L'hon. M. NICHOLSON: De quelle manière prévoyez-vous que le gouvernement puisse avoir à intervenir dans le domaine de la sécurité dans les opérations de l'industrie de la pulpe et du papier?

Le PRÉSIDENT: Vous vous en êtes conféré le droit par l'alinéa (i).

Le sénateur ROEBUCK: Quel article avez-vous mentionné, M. le président?

Le PRÉSIDENT: L'article 3 (1) (i).

L'hon. M. NICHOLSON: Nous nous en sommes donné le droit à l'égard de tout ouvrage ou entreprise en dehors de la compétence législative exclusive des provinces.

Le PRÉSIDENT: Cette disposition me paraît frapper l'industrie en question.

L'hon. M. NICHOLSON: Non, car l'exploitation des usines de pâte à papier de même que la réglementation visant la sécurité y afférentes sont la responsabilité exclusive de la législature provinciale. Je ne prononce pas là un jugement motivé, mais...

Le PRÉSIDENT: Quel est l'avis du secrétaire-légiste à ce sujet?

M. E. Russell Hopkins, secrétaire-légiste et conseiller parlementaire du Sénat: J'estime que cette question ne pourrait être tranchée que par un renvoi à la Cour suprême.

L'hon. M. NICHOLSON: Je sais d'expérience depuis ma jeunesse, dans le cadre de mes relations avec l'industrie forestière, et depuis, que ces questions sont considérées comme étant du ressort provincial et non fédéral. Songez aux difficultés auxquelles le gouvernement fédéral eut à faire face lorsqu'il s'est agi de créer un ministère des Forêts. Il a dû circonscire son champ d'activité presque exclusivement à la recherche du fait que l'exploitation proprement dite et le reboisement, ainsi que les opérations ancillaires tombent sous le coup de la juridiction provinciale.

Le sénateur McCUTCHEON: La recherche en fonction des terres de la couronne.

L'hon. M. NICHOLSON: Oui.

Le sénateur ROEBUCK: Je crois qu'il fait peu de doute qu'il s'agisse là d'un domaine de juridiction provinciale.

Le sénateur HOLLETT: Toutes les sociétés de la couronne?

L'hon. M. NICHOLSON: Oui, en effet, toutes les sociétés de la couronne seraient astreintes à l'application de cette loi, sauf Air-Canada, le Canadien-National et certaines entreprises de transport.

Le PRÉSIDENT: Je pense qu'en vertu de l'alinéa (i) virtuellement n'importe quelle industrie—par exemple l'industrie de l'acier.

L'hon. M. NICHOLSON: Sauf respect, l'industrie de l'acier est, elle aussi, astreinte à la juridiction provinciale, non à celle du gouvernement fédéral.

Le PRÉSIDENT: Mais elle n'est pas astreinte à la juridiction législative exclusive de la législature provinciale et la *Steel Company* fonctionne dans les diverses provinces du Canada.

L'hon. M. NICHOLSON: Dans chaque cas, elle tombe sous le régime de la juridiction provinciale. Prenez le cas de l'*Aluminium Company*. Les opérations de l'*Aluminium Company* en Colombie-Britannique, sous le régime de la *Factories Act* de cette province, sont astreintes à la juridiction de la province de la Colombie-Britannique. L'*Aluminium Company* au Québec est astreinte à la juridiction de la province de Québec.

Le sénateur ROEBUCK: Ces sociétés font des affaires dans diverses provinces mais elles ne relient pas une province à une autre aux termes de la Loi de l'Amérique du Nord britannique.

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

Le sénateur KINLEY: A moins qu'elles n'exécutent un contrat fédéral.

L'hon. M. NICHOLSON: Mais même dans ce cas, elles sont astreintes à la juridiction provinciale en ce qui a trait à la sécurité.

Le SECRÉTAIRE-LÉGISTE: Il s'agit d'une disposition générale qui reconnaît la juridiction que possèdent les provinces, un fait qui est incontesté. Je ne crois pas que les tribunaux éprouvent plus de difficulté à interpréter cette stipulation qu'ils n'en ont à interpréter la Constitution canadienne en général; l'on sait, par ailleurs, que cette interprétation est hérissée de difficultés. Les éléments concurrents de souveraineté inhérents à notre système de gouvernement postulent une interprétation définitive de la Cour suprême que je me sens incapable d'apporter.

L'hon. M. NICHOLSON: Deux ou trois des provinces avec lesquelles nous avons eu des pourparlers ont insisté pour que cette disposition soit incorporée dans la loi. Elles ne tenaient pas à courir le risque que le gouvernement fédéral enfrenne leur juridiction et je suis d'avis qu'elles ont eu raison d'adopter cette attitude. Je n'ai aucune hésitation à leur donner cette assurance.

Le SECRÉTAIRE-LÉGISTE: La difficulté tient au mot «exclusive», mais il se retrouve dans la L.A.N.B. Je crains que nous dussions nous résigner à nous accommoder de cette phraséologie pour un long temps à venir, en dépit des souverainetés concurrentes. Je répète ce que je viens de dire: je ne crois pas que les tribunaux aient plus de mal à interpréter cette stipulation que l'ensemble de la Constitution.

Le PRÉSIDENT: La réponse à ma question, M. le Ministre, est que vous n'avez pas l'intention de vous ingérer dans l'application de la réglementation provinciale en ce qui a trait à la sécurité dans l'industrie de la pulpe et du papier?

L'hon. M. NICHOLSON: Précisément, pas plus que dans toute affaire ou fabrication de cette nature. Nous en avons donné l'assurance aux provinces.

Le PRÉSIDENT: Votre déclaration clarifie ma pensée, car il s'agit d'un principe de portée très étendue.

M. NICHOLSON: En principe il n'est pas différent de ceux dont il est fait mention dans la Loi de l'Amérique du Nord britannique qu'a cités le sénateur Roebuck.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, désirez-vous poser d'autres questions au ministre?

Le sénateur KINLEY: Je fais remarquer que les pénalités me paraissent très fortes. Je me reporte à l'article 20. Il ne semble pas prévoir d'appel.

L'hon. M. NICHOLSON: Un appel peut être interjeté en vertu de la Loi sur les déclarations sommaires de culpabilité.

Le sénateur KINLEY: Le serait-il?

L'hon. M. NICHOLSON: Oui, automatiquement, je crois. Sauf respect, sénateur, je ne puis admettre que les pénalités prévues soient sévères. S'il y a

lieu de les qualifier, l'on pourrait dire qu'elles sont raisonnables. Si un employeur est coupable de manque de soin et ne se conforme pas aux dispositions de la loi et du règlement adopté sous son empire et qu'il en résulte une perte de vie, la peine demeure l'emprisonnement durant un an ou une amende de \$5,000.

Le sénateur ROEBUCK: Est-ce que vous ne donneriez pas toujours un avertissement? Si vous veniez à découvrir que quelque chose n'allait pas, disons, un puits et qu'après avoir prévenu l'employeur d'en fermer l'ouverture il s'y refusait mettant en danger la santé d'un très grand nombre de ses employés, pourquoi ne sévirait-on pas contre lui?

L'hon. M. NICHOLSON: Oui, de la même façon qu'on le ferait à son égard s'il s'agissait d'une autre infraction à la loi. Il n'y a à ceci rien de différent de toute autre loi fédérale sauf que dans le cas du Code criminel les peines sont souvent beaucoup plus sévères dans le cas de délits moins graves que ceux-ci peut-être, aussi graves que les infractions tombant sous l'effet de cette loi établie.

Le sénateur KINLEY: Pour ceux qui ont les moyens de payer.

L'hon. M. NICHOLSON: Pas seulement pour ceux qui ont les moyens de payer.

Le sénateur KINLEY: Mais un avocat devant un tribunal de simple police dirait bien au magistrat qu'au cours des discussions à la Chambre des communes à propos de ce bill, on a annoncé qu'il s'agissait là de l'amende maximum et qu'il revenait au magistrat de décider selon son propre jugement.

L'hon. M. NICHOLSON: Sauf votre respect, sénateur, le magistrat ne serait pas sans le savoir de toute façon.

Le sénateur McCUTCHEON: S'il n'est pas en mesure de payer il a le choix d'aller en prison.

Le sénateur KINLEY: Oui, c'est vrai.

Le sénateur ROEBUCK: Tout appel signifierait un procès à nouveau devant le juge d'un tribunal de première instance.

L'hon. M. NICHOLSON: Oui. Je crois qu'il s'agit là d'une peine adéquate. J'ai pensé sérieusement à la possibilité de proposer des peines encore plus sévères.

Le sénateur KINLEY: Je la trouve un peu limitée. L'article 20 se lit ainsi:

(1) Un employeur ou toute personne chargée de l'exécution d'un ouvrage ou de l'exploitation d'une entreprise ou affaire relevant de la juridiction fédérale qui

c) congédie ou menace de congédier une personne ou par ailleurs applique à son endroit un traitement différentiel parce que cette personne

(i) a témoigné ou est sur le point de témoigner dans une poursuite intentée ou une enquête tenue en vertu de la présente loi, ou

(ii) a fourni au Ministre quelque renseignement . . .

Si un contremaître, par exemple, agit d'une façon contraire à la façon dont il le devrait, il devient donc passible de la même peine d'une amende ne dépassant pas \$5,000 ou l'emprisonnement et le paragraphe (3) prévoit qu'on pourra le juger sommairement.

L'hon. M. NICHOLSON: En bien, sénateur, je ne crois pas que vous proposeriez qu'après avoir adopté une telle loi nous ne protégions pas un employé, qu'il soit contremaître ou autre, qui fournit au ministre quelque renseignement à propos d'une situation qu'il pense être ou qu'il croit une infraction aux règlements ou à la loi.

Le sénateur KINLEY: Mais quand on se met à travailler avec les hommes chargés de la tâche—et j'en ai déjà quelque peu fait l'expérience—on découvre qu'ils disent des choses qu'ils ne veulent pas dire et ils peuvent créer des difficultés. Il me répugne de voir la peine . . .

L'hon. M. NICHOLSON: Il s'agit là d'une situation où le magistrat doit agir à sa discrétion.

Le sénateur KINLEY: Je suis content de l'entendre.

Le PRÉSIDENT: A-t-on d'autres questions à poser au ministre?

Le sénateur ISNOR: Monsieur le ministre, vous avez consulté divers ministères par rapport aux dispositions de ce bill. Je ne vois pas ce qu'il y aurait eu à gagner mais je me demande si les compagnies d'assurance contre les accidents vous ont fait des représentations. M. Currie pourrait peut-être répondre à cette question.

M. CURRIE: On a fait aucune représentation, monsieur.

Le sénateur ISNOR: Dans chaque aéroport on trouve des affiches vous incitant à acheter de l'assurance et le reste.

L'hon. M. NICHOLSON: Sénateur Isnor, au cours de nos discussions avec les gouvernements provinciaux—et j'ai moi-même participé aux discussions avec quatre gouvernements provinciaux—nous leur avons demandé de nous mettre au courant de toute proposition qu'ils auraient pu avoir reçue de n'importe quelle source et je suis sûr que s'ils en avaient reçu des compagnies d'assurance nous les aurions reçues.

Le sénateur McCUTCHEON: Si ces dispositions sont trop rigoureuses, elles pourraient obliger les compagnies d'assurance à se retirer des affaires.

L'hon. M. NICHOLSON: Ou leurs profits pourraient s'accroître.

Le sénateur ROEBUCK: Avant que le ministre nous quitte, j'aimerais lui exprimer combien nous avons tous apprécié, les autres ici et moi-même, sa présence et la discussion satisfaisante que nous avons eue de ce bill. J'aimerais qu'il entende ce que les représentants du travail ont à dire mais s'il ne peut rester j'espère que ses fonctionnaires le feront.

L'hon. M. NICHOLSON: Ils le feront et franchement il m'intéresserait de les écouter aussi longtemps que je pourrai rester; je resterai quelque peu, je vois quelques-uns de mes amis des fraternités des chemins de fer et j'aimerais entendre leurs commentaires.

Le sénateur ROEBUCK: Oui, et ils ont préparé un mémoire. Ils savent ce dont ils parlent.

L'hon. M. NICHOLSON: J'en suis venu à apprendre qu'ils le savent habituellement.

Le PRÉSIDENT: Merci, Monsieur le Ministre.

L'hon. M. NICHOLSON: Merci, messieurs.

Le PRÉSIDENT: Comment continuerons-nous le . . .

Le sénateur ROEBUCK: Écoutons MM. Walter et McGregor de suite tandis que le ministre est encore ici.

Le PRÉSIDENT: M. Spector aimerait poser une question au ministre.

M. SPECTOR: Oui, si on me le permet, M. le Président.

Le PRÉSIDENT: Vous représentez le Comité canadien de co-ordination des Teamsters du Canada?

M. SPECTOR: C'est juste et M. K. McDougall m'accompagne. Je suis le fondé de procuration et M. McDougall siège au comité exécutif. Afin de préciser clairement ceci pour qu'il n'y ait aucune confusion à l'avenir je dirai, tandis que l'honorable ministre est présent, que nous prenons pour acquis que le camionnage tombe sous l'effet de ce bill.

L'hon. M. NICHOLSON: En autant que les opérations se font sur le plan inter-provincial ou international, oui, c'est juste.

M. SPECTOR: Pour qu'il ne se crée aucun malentendu à l'avenir quant à un avocat qui présenterait une cause devant la cours suprême en prétendant que la

loi n'inclut pas le camionnage, me serait-il permis de proposer que l'article 3 (1) à la page 2 soit modifié par l'insertion après l'alinéa b) de ces mots formant l'alinéa c):

toute exploitation de transport au sol reliant une province avec une ou plusieurs autres s'étendant au-delà des limites d'une province.

Ceci se trouve conforme à la rédaction de l'alinéa c) qui se lit:

Toute ligne de navires à vapeur ou autres reliant une province à une ou plusieurs autres ou s'étendant au-delà des limites d'une province.

Ma proposition veut qu'il y ait un alinéa particulier régissant toute exploitation de transport au sol.

L'hon. M. NICHOLSON: Entre les provinces?

M. SPECTOR: Oui, ou s'étendant au-delà des limites d'une province. La loi s'appliquerait alors à une exploitation de transport entre le Canada et toute partie des États-Unis.

Le sénateur ROEBUCK: Pourquoi ne pas insérer ces mots à l'intérieur de l'alinéa b) après le mot «chemin de fer»? Si vous insérez le mot «transport» après le mot «chemin de fer», cela vous le donnerait, n'est-ce pas?

M. SPECTOR: Nous pourrions le formuler de sorte que l'alinéa b) se lise:

tout chemin de fer, toute exploitation de transport au sol, canal, télégraphe ou autre ouvrage ou entreprise . . .

J'accepterai la phraséologie que choisiront les légistes de l'État.

L'hon. M. NICHOLSON: Si on en fait l'insertion, mieux vaudrait le faire en tant que partie de l'alinéa b) tel que le proposait le sénateur Roebuck.

M. SPECTOR: J'y ai pensé comme deuxième solution. Je l'ai ici dans mes notes. Je vous demanderais de modifier l'alinéa b) pour qu'il se lise:

tout chemin de fer, toute exploitation de transport au sol, canal, télégraphe ou autre ouvrage ou entreprise . . .

Est-ce en accord avec l'opinion des juristes?

M. DAVIS: Nous demandez-vous notre approbation immédiate? Vous vous trouvez devant un Comité sénatorial.

M. SPECTOR: Voilà la proposition que je fais au Comité.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres propositions?

M. SPECTOR: Oui, monsieur.

Le sénateur ROEBUCK: Voulez-vous me relire votre tour de phrase encore une fois?

M. SPECTOR: Je propose que l'alinéa b) se lise:

toute exploitation de transport au sol reliant une province à une autre . . .

Le sénateur ROEBUCK: Cela s'y trouve déjà. Ce que vous proposez c'est qu'après le mot «chemin de fer» dans l'alinéa b) on insère les mots «exploitation de transport au sol»?

M. SPECTOR: C'est juste.

Le prochain point à discuter, monsieur le président, se rapporte à l'article 7 à la page 4. Dans la neuvième ligne se lisent les mots «usines, machines, équipements» et caetera. Je propose qu'après le mot «équipements» on insère le mot «véhicules».

Le PRÉSIDENT: Voulez-vous nous dire à quelle ligne vous êtes? N'est-ce pas de la ligne 37 que vous parlez?

M. SPECTOR: Insérer le mot «véhicules» après le mot «équipements» dans la septième ligne du paragraphe 1 de l'article 7. Nous serait-il permis de proposer l'insertion des sous-alinéas suivants après le sous-alinéa i). Ceci se lirait donc:

j) concernant la sécurité au point de vue mécanique de tous les véhicules et équipements employés par toute entreprise ou exploitation de transport au sol.

Le sous-alinéa suivant devrait se lire:

k) concernant les conditions de travail en autant que se trouve intéressée la sécurité du public en général et des employés en particulier.

Le sénateur HOLLETT: Pourquoi «en particulier»?

M. SPECTOR: Je ne l'ai que proposé.

Le sénateur HOLLETT: Le mot «employés» ne suffit-il pas?

M. SPECTOR: Voici, sénateur, ce qui nous préoccupe: Une société de camionnage reconnu aura des employés qui seront sous le régime du Code des normes de travail. Peut-être exploite-t-elle un commerce où elle désire une semaine de 40 heures et que l'Est du pays en désire moins. Ce sera le ministère du Travail qui en décidera. Il y peut se trouver un camionneur indépendant que l'on sait affilié à aucune compagnie et qui possède son propre camion. On a connu le cas bien précis d'un camionneur qui, à partir de Halifax, a conduit jusqu'à Vancouver en 11 jours et 11 nuits. Il a pris des comprimés de bendzine et a fini par tuer des gens sur la route. Nous croyons qu'il est nécessaire de protéger le public contre des actions de ce genre à l'avenir et nous disposons de l'autorité pour décréter cette législation. Voilà pourquoi nous avons parlé du «public en général» et des «employés en particulier».

Plus tard, lorsque nous en serons au point des règlements nous proposerons à l'honorable ministre une disposition régissant la situation suivante. C'est un fait bien connu dans l'industrie de camionnage que lorsqu'un camion souffre d'un défaut mécanique, l'employé retourne à sa compagnie pour découvrir qu'il lui manque sa paye et qu'il a perdu son emploi. Il craint de faire rapport à certaines compagnies et continue de conduire ce camion jusqu'à ce qu'il se tue ou qu'il en tue un autre. Voilà une situation que nous désirions éviter et sur laquelle nous insisterons lorsque nous en serons aux règlements. J'ai pensé que les expressions «le public en général» et «les employés en particulier» mériteraient qu'on les considère.

Le sénateur HOLLETT: Vous l'avez très bien expliqué.

Le sénateur ROEBUCK: Ce qui ne va pas dans votre phraséologie c'est que l'expression «le public en général» ne vise personne en particulier parmi le public.

M. SPECTOR: Cela m'échappe.

Le sénateur ROEBUCK: C'est une interprétation qu'un tribunal pourrait bien appliquer aujourd'hui. Votre proposition vaut mieux sous ses adjectifs et en ne laissant que les mots «public» et «employés».

M. SPECTOR: Très bien.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres propositions?

M. SPECTOR: Oui.

Le PRÉSIDENT: En ce qui a trait à toutes les propositions de M. Spector, je croirais injuste qu'on s'attende à ce que le ministère les accepte ou les rejette tout de suite. Je crois que s'il formule ses propositions et qu'ensuite M. Davis, l'avocat du ministère, les examine et qu'il déclare à une date ultérieure jusqu'à quel point il se trouve d'accord avec elles, voilà qui serait préférable. En attendant, continuez à nous présenter vos autres propositions.

M. SPECTOR: Ma dernière serait de corriger l'article 17 en y insérant le mot «véhicule». Puisqu'on a déjà inséré le mot «véhicule» là où il apparaît. Par exemple, le mot «véhicule» devrait apparaître à travers tout l'article 17.

Le SECRÉTAIRE-LÉGISSTE: Je propose que le mot «chose» qui apparaît dans la deuxième ligne du paragraphe (1) de l'article 17 s'entende au sens de «véhicule».

M. SPECTOR: Sauf votre respect, certains tribunaux ne se sont pas montrés bien clairs à ce sujet. J'ai pratiqué le droit durant 35 ans et j'ai cru judicieux que d'insérer ici le mot «véhicule» afin d'éviter les malentendus. Il s'agit seulement d'une proposition dictée par l'expérience.

Le sénateur ROEBUCK: Et le principe de la même espèce vous donne raison. Vous ne pouvez, dans cet article, y mettre le mot «véhicule».

Le sénateur LANG: Quant à l'expression «exploitation de transport au sol» que vous avez proposée, voilà qui me paraît vague. Ne pourriez-vous pas employer le mot «véhicule ou camion»?

M. SPECTOR: Nous le pourrions. Cependant nous avons employé les mots «transport au sol» plutôt que «véhicule» parce qu'on peut avoir un *piggy-back* parfois et une remorque.

L'hon. M. NICHOLSON: Si cela ressortit au Code des normes de travail, on a l'intention de voir à ce que cela ressortisse à cette loi.

M. SPECTOR: Bien entendu, il ne s'agit que de propositions.

Le PRÉSIDENT: Je propose qu'il soit donné au ministère l'occasion de les considérer.

M. SPECTOR: Je vous remercie beaucoup de m'avoir permis de formuler ces propositions.

Le sénateur KINLEY: Je crois que vous vouliez, lors d'une première modification proposée, inclure les mots «tout moyen de transport». Cela me semble d'une assez grande portée.

M. SPECTOR: «toute entreprise ou exploitation de transport au sol». Une bicyclette, par exemple, ne relierait pas une province à une autre.

Le sénateur KINLEY: On pourrait la conduire dans une autre province.

M. SPECTOR: Peut-être faudrait-il que vous proposiez qu'une bicyclette soit munie de phares, de feux arrière et d'une clochette.

Le sénateur KINLEY: Je ne veux pas que vous les camionneurs vous jouissiez d'un avantage quant au petit camionneur indépendant qui fait du camionnage.

M. SPECTOR: Nous n'en avons aucunement le désir.

Le sénateur KINLEY: Je crains que vous ne veilliez aux intérêts que de vos camionneurs.

M. SPECTOR: Nous ne désirons avoir l'avantage sur personne. La raison de notre action et ma présence ici ce matin s'expliquent par le fait que nous croyons à la valeur de cette législation proposée et que nous y sommes grandement favorables. Nous voulons nous assurer qu'elle régit toute l'industrie du camionnage. Je ne voudrais pas que vous ou quiconque puisse croire le moins que nous servons ici des intérêts égoïstes quelconques. Nous n'avons aucune intention de chasser le camionneur indépendant à moins qu'il ne fasse tort au public. Nous nous intéressons au public et voilà pourquoi nous sommes ici ce matin.

Le sénateur KINLEY: J'ai quelque expérience et je suis certain que vos camionneurs, comme beaucoup d'autres camionneurs, voyagent la nuit, cassent la croûte dans leur camion et qu'ils sont en puissance des sources de danger sur la route à cause de ce qu'on s'attend d'eux. Ceci vaut pour tous les camionneurs. On devrait aussi protéger le petit camionneur.

M. SPECTOR: C'est ainsi que nous le voudrions. M. Huneault est un des membres exécutifs et cet aspect lui en est très familier. Mais je sais qu'ils voudraient conduire plus de 40 heures par semaine. Aujourd'hui avec le nouveau code du travail, ils ne peuvent le faire dans certaines régions du pays. Ai-je

raison, M. le Ministre? Voilà un de nos plus grands casse-tête. Nous voulons que le simple camionneur reçoive un salaire raisonnable et nous sommes d'avis que 40 heures par semaine suffisent.

Le sénateur KINLEY: A-t-on fait appel à cette partie du code des normes du travail quant aux camionneurs? On a dit qu'il leur serait difficile de le mettre en pratique.

L'hon. M. NICHOLSON: Eh bien, occupons-nous de l'autre législation qu'on a votée.

Le sénateur KINLEY: Mais nous l'a-t-on présentée?

L'hon. M. NICHOLSON: Voilà un des facteurs dont doit tenir compte le ministre lorsqu'il décide jusqu'à quel point on accordera des permis aux compagnies de camionnage leur permettant d'étendre leur exploitation au-delà de la période de 40 heures.

M. DAVIS: Il me semble que ce que propose ce monsieur par rapport au premier paragraphe de l'article 3. va à l'encontre de toute la législation que nous avons adoptée depuis des années. Ce sont les points dont nous avons tenu compte. Nous avons emprunté ce tour de phrase de la Loi de L'A.N.B.

Le PRÉSIDENT: J'ai tendance à favoriser l'emploi des mots «exploitation de transport au sol» dans l'alinéa (b) parce qu'ils comprendraient les pipe-lines, que vous voulez inclure.

Demain nous aurons à discuter d'un bill visant à constituer légalement un pipe-line qui servira à faire passer des corps solides d'une province dans une autre.

L'hon. M. NICHOLSON: J'aimerais faire une simple remarque. Je suis certain que si les Associations canadiennes de camionnage incorporées ou toute autre association ont des idées à présenter, nous leur ferons bon accueil pourvu qu'elles soient constructives. Nous cherchons aussi à travailler de concert avec les conseillers de votre comité afin d'incorporer des modifications au bill. J'aimerais attirer l'attention cependant au fait que le but de ce bill, parrainé par le ministère du Travail, est destiné à prévenir les blessures causées aux employés. Il ne s'agit pas du public en général pour qui une législation de sécurité est prévue dans la code criminel d'un genre semblable à celle-ci. Nous sommes ici pour veiller à la protection des employés. C'est là le but de cette loi.

Le sénateur McCUTCHEON: Le camionnage interprovincial se trouve régi par cette loi sans qu'on ait besoin d'y ajouter quelques mots.

L'hon. M. NICHOLSON: Nous le croyons mais si on en doute nous serions heureux de considérer une proposition.

M. SPECTOR: Si j'avais dit au début que le seul but de notre présence ici ce matin n'était qu'en vue de protéger les camionneurs, je n'aurais pas rempli mon rôle complet en tant que Canadien. Nous nous intéressons à la protection du public en général et aux camionneurs en particulier. C'est ce que j'ai même proposé comme une de mes modifications je le répète. Si vous avez d'autres lois pour protéger le public, nous nous intéressons donc à protéger les employés et les camionneurs.

L'hon. M. NICHOLSON: La protection des employés, voilà le but de cette loi.

M. SPECTOR: Je puis dire, M. le Président, en autant que cela concerne l'avocat-conseil du ministère, je pourrais le renvoyer à la décision du Conseil privé dans la cause du Procureur général de l'Ontario Versus Winner, où il a été décidé que le camionnage ressortit à la juridiction fédérale.

M. DAVIS: Voilà ce que je cherchais à indiquer. Cette décision juridique se trouve prise à partie devant la Cour suprême, sur un appel interjeté par le Procureur général de la province du Manitoba. Par conséquent, je voudrais prévenir tout malentendu à l'avenir.

Le sénateur ISNOR: M. le Président, avez-vous noté au procès-verbal la partie que représentait ce témoin?

M. SPECTOR: Le Comité canadien de coordination des Teamsters du Canada.

Le PRÉSIDENT: Quel rapport cette organisation a-t-elle avec les Associations canadiennes des camionneurs?

M. SPECTOR: Pas le moindre rapport. Les Associations canadiennes des camionneurs sont propriétaires. Nous en sommes les employés.

Le sénateur ISNOR: Nous n'avons fait que parler de la société de camionnage.

M. SPECTOR: Nous en sommes au point où les employés s'intéressent à la conduite de l'entreprise même si elle ne nous appartient pas.

Le sénateur ROEBUCK: Il s'agit du Nouveau-Brunswick?

M. SPECTOR: Oui.

Le PRÉSIDENT: Nous avons un autre mémoire de la *Canadian Railway Labour Association*. Aimeriez-vous que nous l'entendions maintenant? Nous aurons au moins une autre assemblée mais ces messieurs sont présents et je n'aimerais pas les décevoir.

Le sénateur ROEBUCK: Et que fait-on des autres gens dont j'ai parlé? Cette proposition ne jouit-elle donc pas du moins de quelque priorité? MM. McGregor et Walter sont ici et ce qu'ils ont à nous dire se rapporte précisément à ce dont nous discutons. J'ignore ce que les autres messieurs proposeront.

Le PRÉSIDENT: Il s'agit de la Fraternité des mécaniciens de locomotives et de la Fraternité des employés de chemins de fer itinérants?

Le sénateur ROEBUCK: Oui. Ceci se rapporte à ces diesels et à ces logements pour employés. Cela est en pleine conformité avec ce dont nous discutons. Tandis que le ministre se trouve présent, j'aimerais entendre ces témoins à ce sujet.

Le PRÉSIDENT: Le comité désire-t-il entendre MM. Walter et McGregor? Je me rends compte maintenant qu'il n'y a qu'un mémoire et que c'est M. McGregor qui le présentera. Le comité désire-t-il l'entendre?

Les hon. SÉNATEURS: D'accord.

M. W. G. McGregor, représentant canadien, Fraternité des employés de chemin de fer itinérants: M. le Président, honorables sénateurs, Monsieur le ministre: Je désire présenter ce mémoire de la part de mes collègues de la Fraternité des employés de chemin de fer itinérants et de la part de la *Canadian Railway Labour Executives' Association*. J'aimerais faire remarquer que les employés de chemins de fer s'intéressent à la sécurité tant au travail qu'ailleurs même en autant que cela se rapporte aux terrains de jeux des enfants. La sécurité c'est l'affaire de tout le monde.

Nous apprécions, Monsieur le ministre, l'occasion qu'il nous a été donné d'entendre votre explication de ce bill. Avec votre permission je présente notre mémoire.

Honorables sénateurs, de la part de la *Canadian Railway Labour Executives' Association*, une association qui représente à peu près tous les employés de chemins de fer du Canada, nous désirons vous exprimer notre appréciation de ce qu'il nous a été donné de paraître devant votre Comité dans l'intention d'exposer nos sentiments à l'égard de ce qui fait l'objet du Bill S-35, une loi concernant la prévention des lésions professionnelles dans les ouvrages, entreprises et affaires relevant de la juridiction fédérale.

Nous sommes d'avis que ce bill est destiné à combler les vides dans les lois existantes quant à la sécurité et sous ce rapport nous en appuyons le dessein et la vaste protection qu'il assure.

Cependant, il est un aspect de ce bill qui motive notre inquiétude et cet aspect traite de ce qu'on pourrait le mieux désigner comme étant la santé et l'hygiène des employés de chemins de fer.

Il est nécessaire de reviser nos efforts pour assurer aux employés de chemins de fer du Canada des normes satisfaisantes d'hygiène.

En août 1909, la Fraternité des mécaniciens de locomotives faisait une demande auprès de la Commission des chemins de fer pour obtenir «des logements convenables pour les chauffeurs et les ingénieurs aux relais et aux terminus», lequel cas fut entendu par la commission le 4 novembre 1910.

Le jugement que l'on trouve aux pages 336-37-38 du volume XI, 1911, des Causes des Chemins de fer canadiens, déclarait en partie:

Quand le mécanicien et le chauffeur arrivent au relais et qu'ils remettent au gardien désigné leur locomotive, ils ne sont plus alors «de service». La compagnie de chemin de fer n'est tenue ni de les loger ni de les nourrir. L'article 30 de la Loi sur les chemins de fer donne au Conseil le droit d'émettre des ordres et des règlements exigeant qu'il soit fourni à tous les employés de chemin de fer «de service» un abri convenable. Quand ces hommes se trouvent dans les relais ils ne sont plus «de service». On doit confier toute l'affaire au bon jugement des préposés à l'exploitation des chemins de fer.

Nos dossiers font état de représentations faites auprès du ministère de la Santé et du Bien-être social tant au niveau fédéral que provincial, dans l'intention de déterminer de qui relève la juridiction de cette affaire.

Le 30 avril 1949, nous avons reçu du ministre de la Santé et du Bien-être national, qui était à l'époque, l'honorable Paul Martin, la lettre suivante:

M. J. B. Ward,
Grand mécanicien en chef adjoint,
Fraternité des mécaniciens de locomotives,
502-3 Édifice Plaza,
Ottawa, Ontario, Canada.

Monsieur,

L'an passé nous avons reçu de la correspondance quant à l'autorité des provinces d'inciter les chemins de fer à charte fédérale à se conformer aux lois de la province par rapport aux conditions de santé et d'hygiène existant dans les propriétés de ces chemins de fer.

Le 18 août 1948, je vous exprimais mon regret de n'être pas en mesure de vous donner une réponse finale.

On nous a appris depuis que ce ministère a l'autorité lui permettant de contrôler les conditions de santé et d'hygiène existant dans les édifices sur les terrains de compagnies de chemins de fer internationales ou inter-provinciales. Cependant, les provinces ont le droit d'exiger la propreté dans ces propriétés si le public se trouve incommodé par suite d'un défaut d'y assurer des conditions convenables.

J'espère que ces renseignements sauront répondre à vos questions.

Sincèrement,

Paul Martin.

En 1951, le ministère de la Santé nationale et du Bien-être national a publié un ensemble de normes régissant les logements des employés et qui s'intitulait «Hygiène des chemins de fer—Exigences d'hygiène s'appliquant aux logements des employés».

Il y a eu des améliorations dans bien des cas où existaient des logements peu hygiéniques en rapportant ces cas au ministère de la Santé nationale et du Bien-être national.

Cependant les normes en question n'avaient pas force de loi et partant, on ne pouvait les faire valoir.

Quand est apparu le diesel comme puissance motrice sur les chemins de fer canadiens, nos dossiers rapportent qu'il a été fait une représentation auprès du Conseil des commissaires du Transport en 1955 et en 1956. Nous demandions alors au conseil, en vertu de l'article 29.0 de la Loi sur les chemins de fer, d'émettre un ordre général rendant obligatoire l'installation et l'entretien de toilettes à bord des locomotives diesel.

Le conseil nous prévint qu'à son avis, une telle question ne relevait pas de sa compétence.

Le 1^{er} mai 1958, nous avons présenté un mémoire au cabinet fédéral où nous traitions entre autres de la santé et de l'hygiène et des employés de chemins de fer depuis ce jour, dans nos rapports annuels présentés au Gouvernement, nous avons exhorté le gouvernement à veiller à la santé et au confort des employés de chemins de fer en exigeant que soient fournies et entretenues dans un état hygiénique des toilettes pour les signaleurs, les surveillants de passages à niveau, les mécaniciens à bord de tous les genres de locomotives diesel, tous les préposés au service d'une gare de triage, les employés itinérants occupant des fourgons et qu'on prévoit de plus ces installations dans tous les fourgons de pension, les ateliers de chemins de fer et les lieux de repos aux terminus. De plus, qu'il soit fourni et entretenu dans un état hygiénique des installations d'eau potable, des chambres et la possibilité de manger.

Le 19 février 1963, le ministre de la Santé et du Bien-être national d'alors, l'honorable J. Waldo Monteith, nous fit parvenir une copie d'un projet visant à établir un code national d'hygiène applicable aux chemins de fer. A la suite d'une série de rencontres avec les fonctionnaires du ministère, qui se sont prolongées jusqu'en 1965, on nous a remis le 1^{er} juin 1966, des copies du code d'hygiène approuvé.

La lettre d'envoi, qu'avait signé M. W. R. Edmonds, Directeur, section des services techniques de la Santé publique, ministère de la Santé et du Bien-être national, nous instruisait du fait que ce code avait été conçu à la suite de consultations auprès des autorités provinciales de santé, de l'Association des chemins de fer du Canada, des Fraternités de cheminots et d'autres agences intéressées. Il continue en disant qu'il espérait que nous serions satisfaits et qu'on verrait à une mise en œuvre aussi complète que possible de ces lignes de conduite.

Autrement dit, le ministère a fait une grande dépense de temps et d'effort à rédiger un code d'hygiène, des plus complets; il a été publié avec l'autorisation du ministre, l'honorable Allan J. MacEachen mais n'a pas force de loi et ne sert qu'à établir des lignes de conduite.

Nous avons à maintes reprises déclaré que des lignes de conduites comme telles ne servent à rien. Il faudrait plutôt que de telles questions soient régies par des normes qui aient force de loi.

Le 24 mai 1966, on a présenté le Bill S-35 devant le Sénat et nous vous renvoyons respectueusement à deux parties en particulier de ce bill, compte tenu que l'alinéa (b) du paragraphe (1) de l'article 3 place les chemins de fer sous la juridiction fédérale et sous la juridiction de ce bill.

Cependant, le paragraphe 3 de l'article 3 de la loi se lit «Nonobstant les paragraphes (1) et (2) et sauf dans la mesure où le gouverneur en conseil en décide autrement par décret, rien dans la présente loi ne s'applique à l'emploi à bord de navires, de trains ou d'aéronefs ou en rapport avec leur mise en service, ni à l'égard d'un tel emploi.»

Nous comprenons que ceux qui ont rédigé ce bill sont d'avis que la santé et l'hygiène, en ce qu'elles touchent les employés de chemins de fer, relève de la compétence du ministère des Transports, (le Conseil des commissaires des Transports du Canada). Cependant, comme nous l'avons rappelé, le ministère de la Santé et du Bien-être national nous a informés qu'il en a la juridiction mais il est évident que le ministère ne veut pas aller plus avant que d'établir des lignes

de conduite. Nous apprenons que le Bill S-35 se veut la juridiction en cette matière et qu'il relève du ministre du Travail. Cependant le bill précise la juridiction en faisant exception de la mise en service de trains sauf si par décret le gouverneur en conseil en décide autrement.

Force nous est de remarquer que dans une affaire aussi sérieuse que sont la santé et l'hygiène, il est inconcevable qu'il règne une telle confusion, alors qu'on traite les employés des chemins de fer, sauf votre respect, comme des gens moins méritants de se voir assurer des normes convenables que d'autres citoyens du Canada à qui on les accorde.

Nous vous demandons respectueusement que vous modifiez le Bill S-35 de telle sorte qu'il soit prévu par loi des normes d'hygiène pour les employés de chemins de fer.

Si vous le permettez, monsieur le président, j'aimerais faire une brève observation. En notant que la discussion ce matin traitait du problème de la sécurité, notre mémoire a tenté d'attirer l'attention au problème de l'hygiène. J'aimerais cependant citer un extrait d'un discours prononcé par M. R. M. MacDonald, directeur de l'exploitation à la commission des transports, au moment où il s'adressait à une assemblée conjointe de la *Air Brake Association* à Chicago, Illinois, le 15 septembre 1958. Il traite d'abord des règlements et je cite :

La principale préoccupation de la Commission dans l'exploitation d'un chemin de fer est la sécurité du public. La Commission est autorisée à édicter des ordonnances et un règlement visant presque chaque aspect d'une exploitation ferroviaire. Il y a plusieurs articles de la Loi canadienne sur les chemins de fer qui visent ces pouvoirs généraux. Il se peut que le plus étendu soit l'article 290. Cet article autorise la Commission, entre autres choses, à édicter des ordonnances et règlements :

1. pour limiter le degré de vitesse auquel les trains de chemins de fer peuvent passer dans une ville ou un village;
2. pour limiter l'usage d'un signal statutaire d'avertissement dans les municipalités urbaines;
3. pour exiger que soit fourni un abri convenable aux employés de chemins de fer pendant qu'ils sont en service;
4. pour recommander l'emploi d'appareils de prévention d'incendies;
5. pour limiter la longueur des sections;
6. pour déterminer le nombre d'hommes à employer sur les trains;
7. pour limiter les heures de service des employés s'occupant du fonctionnement des trains;
8. pour prévoir l'usage d'une espèce spécifiée de combustible ou de force motrice ou de mode de traction sur les locomotives, et
9. concernant généralement la protection des biens et la protection, la sûreté, la commodité et le confort du public et des employés des chemins de fer.

Il est toutefois significatif qu'aucun règlement général n'ait été adopté à l'égard de plusieurs de ces conditions. Par exemple, il n'y a pas de règlement général pour limiter le degré de vitesse des trains, pour assurer un abri aux employés de chemins de fer, pour limiter la longueur des sections, pour désigner l'effectif des équipes et on n'a pas non plus adopté de règlement canadien sur les heures de service.

La commission des transports, à l'égard de la sécurité, applique le règlement général 102, devenu maintenant le règlement général 010, s'appliquant aux appareils de sécurité que l'on trouve sur le matériel roulant mais pour ce qui est des règlements pour assurer l'hygiène il n'y a eu aucun ordre d'émission à ce que je comprende et à ce que je sache.

Le sénateur BOURGET: Dans votre mémoire vous avez parlé de norme d'hygiène. Avez-vous une demande précise sur la façon dont on devrait modifier ce bill?

M. MCGREGOR: Non, sénateur, c'est une tâche que nous laissons à des gens plus habiles à rédiger selon la phraséologie juridique.

Le sénateur ROEBUCK: Vous demandez que les employés de chemins de fer passent sous l'effet de ce bill au même titre que les autres.

M. MCGREGOR: Pour fins d'hygiène et de sécurité.

Le sénateur LANG: Les chemins de fer l'ont-ils ignoré ou ne pourriez-vous pas l'exiger lors de vos négociations collectives?

M. MCGREGOR: Il en a été question lors de nos négociations collectives depuis cinq ans. Il y a eu des améliorations mais nous n'avons pas réussi à nous assurer ces conditions d'hygiène au moyen des procédés des négociations collectives. Tel qu'il en est fait mention dans ce mémoire, nous l'avons présenté devant le cabinet et devant le gouvernement à maintes occasions sur une période de plusieurs, plusieurs années.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions?

M. MCGREGOR: Mes collègues, M. Gibbons et M. Walter, sont ici au cas où il y aurait quelque problème qu'ils seraient en mesure d'aider à résoudre en répondant à toute question.

Le PRÉSIDENT: M. Gibbons ou M. Walter, auriez-vous quelque chose à ajouter à ce que vient de dire M. McGregor?

M. WALTER: Je crois M. le Président, que M. McGregor a épuisé nos remarques à propos du bill.

M. Arthur Gibbons: Fraternité des chauffeurs de locomotives et des mécaniciens: Si vous permettez, monsieur le président, j'aimerais me rapporter au code d'hygiène qui est en effet complet. Il s'y trouve quelque 108 pages mais sans force de loi. Tout n'y sert que de lignes de conduite.

Afin de souligner ce qui nous intéresse d'abord au sujet de la nécessité de règlements ayant force de loi dans le domaine de la santé et de l'hygiène, permettez que je vous lise une lettre qui fait suite à une situation provoquée par des conditions d'eau potable existant à bord de locomotives diesel des chemins de fer du Pacifique Canadien et dont parlait le sénateur Roebuck. Cette missive servira à illustrer le problème.

Il est survenu ici dans cette section de ligne de London un événement qui illustre la nécessité qu'il y a de plus de conditions hygiéniques d'eau potable à bord de nos diesels.

En décembre, le frère O. L. Maxwell a subi un examen médical où l'on a découvert qu'il souffrait d'un cas de tuberculose avancée. On l'a hospitalisé pour le mettre en isolement sévère et on ne lui accorde que la moitié des chances de se rétablir.

Les autorités du conseil de la Santé ont indiqué à tous les employés qui sont venus en contact d'une façon quelconque avec le frère Maxwell (il était impossible d'en être plus près que de se servir du même seau d'eau) de se faire radiographier et de subir une épreuve cutanée dans leur propre intérêt. Ceci entraîne la majeure partie des métiers préposés aux opérations ici à London aussi bien que ceux qui se servent des logements à Windsor. Que l'on mette à notre usage des refroidisseurs d'eau électriques et des verres de papier, voilà qui réduirait certainement les chances de quiconque de se voir communiquer une maladie et à la lumière des circonstances mentionnées plus haut, c'est une nécessité des plus impérieuses.

Comme nous le soulignons dans le mémoire, nous avons sans cesse porté pendant des années ces problèmes à l'attention du ministère de la Santé et du

Bien-Être national parce qu'en 1948 ils nous avaient dit que ce domaine relevait de leur compétence. J'ai repris le cas avec M. Edmonds, le chef de la section des services techniques de la Santé publique du ministère de la Santé et du Bien-Être national. Je lui ai écrit en février puis j'ai envoyé une lettre de rappel un peu plus tard et le 31 mai je recevais la lettre suivante:

J'accuse réception de votre lettre du 27 mai se rapportant à l'emploi prétendu d'un récipient pour boire à l'usage de tous dans un cas où un employé, à la suite d'un examen médical, a été déclaré souffrant d'un cas de tuberculose avancée. L'emploi d'un récipient pour boire à l'usage de tous est contraire aux exigences stipulées dans plusieurs articles du code d'hygiène.

Par exemple, à la page 108 sous l'article intitulé « Réserves d'eau potable à bord des locomotives diesel », on lit: « Là où des refroidisseurs d'eau servent à l'emmagasinage d'eau potable, on veillera à en assurer l'état hygiénique en tout temps; ces appareils seront conçus et construits de sorte que l'eau potable refroidie le sera par un procédé qui empêche la glace ou le réfrigérant de venir en contact avec l'eau.

Le refroidisseur sera muni d'un couvercle hermétique et d'un robinet à l'épreuve de toute contamination étrangère.

Accompagnant tous les refroidisseurs à eau ou robinets à eau refroidie se trouvera un approvisionnement de verres à jeter après usage.

L'emploi d'un verre commun sera défendu. »

Cet événement fait ressortir sans aucun doute la nécessité qu'il y a pour la compagnie de fournir des conditions d'eau potable suffisantes et sûres, là où l'on a prévu de l'eau potable à l'usage des employés sur la propriété du chemin de fer. Il y a d'autres raisons qui rendent l'emploi de verres communs une habitude dangereuse du point de vue de la santé publique.

Nous avons l'intention de porter cette affaire à l'attention du chef des services médicaux des chemins de fer du Pacifique Canadien et de s'assurer des moyens qu'il compte prendre afin de se conformer à notre demande que soit corrigé ce refus de se conformer aux exigences du code d'hygiène.

Mais, comme nous l'avons fait remarquer, nous voilà à quatre pattes suppliant quelqu'un de bien vouloir nous soulager de conditions non hygiéniques. On a posé la question à savoir pourquoi nous ne pouvions y arriver au moyen des négociations collectives. Plusieurs accords comportent des clauses quant aux logements pour les employés mais comment, au moyen d'accords collectifs, en arriver à légiférer sur les normes de santé et d'hygiène dans les logements en ce qui a trait aux toilettes et à l'eau potable? Je dis que seule une loi peut y arriver. Nous nous trouvons dans la position difficile d'avoir à recourir à un autre ministre, sauf votre respect, pour chercher à trouver satisfaction auprès de lui quant aux conditions des plus indésirables que sont les nôtres et qui peuvent encore régner de ce jour et de notre temps, sauf votre respect.

Nous avons d'autres exemples de conditions existant dans les logements. La locomotive du Canadien Pacifique quittant Montréal pour son service des passagers se rend directement à Vancouver. Il ne s'y trouve aucune installation de toilette et aucun assainissement du seau commun et le récipient est très petit, recouvert et muni d'une poignée et il s'agit là du récipient pour boire à l'usage de tous.

Le sénateur ROEBUCK: Y a-t-il une toilette.

M. GIBBONS: Il ne se trouve de toilette à bord d'aucun de ces diesels. Je ne devrais pas dire cela. Il y en a à titre d'expérience à bord de certains. Mais nous déclarons, sauf votre respect, que le temps est venu où un ministère de plus ne devrait pas avoir l'autorité de légiférer mais nous voulons que quelqu'un en prenne la responsabilité et qu'il crée des règlements régissant ces conditions.

L'hon. M. NICHOLSON: M. Gibbons, vous n'insinuez pas, je suis sûr, que le bill présenté en ce moment devant ce comité du Sénat, et qui traite de la sécurité dans l'emploi, ne relève pas tout à fait du ministère du Travail. Le bill qu'étudie présentement le Sénat traite principalement de lésions professionnelles. Insinuez-vous que cette responsabilité devrait être confiée à un autre ministère du gouvernement?

M. GIBBONS: Non, nous faisons ressortir ce point d'une façon toute particulière dans notre mémoire. Je crois que c'est l'article 7, le paragraphe *d*) de l'article 7 qui traite particulièrement des approvisionnements d'eau potable et d'installations sanitaires et autres pour le bien-être des employés. Mais sous ce rapport le conseil des commissaires des Transports, tel que l'a souligné le frère McGregor, n'en ont pas accepté la responsabilité. Nous avons, documents à l'appui, la preuve qu'ils ne sont pas d'avis que la nécessité de toilettes à bord de locomotives diesel relève de leur compétence. Ils déclarent: «Nous n'avons aucune juridiction quelle qu'elle soit sur les logements parce que l'employé n'est pas «en fonction». Alors à qui incombe la responsabilité?

Nous sommes allés voir le ministère de la Santé et du Bien-Être national à propos tout particulièrement de cette affaire de santé et d'hygiène. Ils ont pris le pouvoir et c'est ce qu'ils nous ont dit après qu'ils eurent consulté les gouvernements provinciaux. Ensuite ils sont allés de l'avant jusqu'à préparer un code sanitaire très complet d'exigences recommandées à l'endroit des transports en commun, des chantiers de construction et de restaurants soumis à la juridiction fédérale; mais ce code n'a aucune force de loi et ne vaut pas le papier où il se trouve imprimé à moins qu'un employeur puisse être amené à se conformer à ces normes.

Le Bill S-35, tel qu'il s'applique à ces deux points précis, donne au gouverneur en conseil le pouvoir de créer des règlements énoncés expressément que nous voulons.

Le sénateur ROEBUCK: Vous désirez que l'autorité en soit détenue par le ministère du Travail en vertu de ce bill?

M. GIBBONS: Si le gouvernement décide que cette affaire relève du ministre du Travail, nous déclarons: Ne vous contentez pas d'attendre la permission du gouverneur en conseil. Faites-en une loi et incorporez-la au bill, ainsi elle sera loi sous ces deux aspects. Lorsque nous parlons de sécurité en général, nous discutons d'un domaine très complexe et je suis certain que M. Curry n'est pas étranger à cela. Par exemple, quant au régime de la compensation aux travailleurs, nous passons sous le régime de la loi sur la compensation particulière à la province où l'on a sa résidence malgré que nous travaillions au service de transports nationaux à bord du Canadien National et du Pacifique Canadien; ainsi le ministère du Travail n'a aucun rapport avec ça. Ceux qui ont rédigé le bill—je crois que le ministre a parlé de consultation avec le ministre des Transports—prennent beaucoup de pouvoir. Nous déclarons, sauf votre respect, que s'ils le détiennent ils ne l'ont jamais fait leur.

Le PRÉSIDENT: Je crois qu'il nous faudrait connaître l'opinion du ministère du Transport à ce sujet. M. Fortier est ici présent et voilà qu'il est une heure et cinq minutes et il nous faudra encore tenir une séance ou plus. A moins qu'on ait d'autres questions à poser à ces témoins, je crois que nous devrions lever la séance en demandant à M. Fortier, lors de notre prochaine réunion peut-être, de nous donner son point de vue, premièrement, quant à la juridiction de son ministère à l'égard de ces questions de santé et d'hygiène et, deuxièmement, de nous expliquer pourquoi ils n'y ont point vu.

Y a-t-il encore quelqu'un qui désirerait faire des représentations et qui ne serait pas disponible une autre fois? Voulez-vous que nous ajournions jusqu'à nouvelle convocation du président?

Le sénateur ROEBUCK: Ne pourrions-nous pas fixer l'heure de notre prochaine assemblée?

Le PRÉSIDENT: C'est ce que je demandais. Y a-t-il encore quelqu'un qui désire faire des représentations aujourd'hui?

Le sénateur ROEBUCK: Nous n'en avons pas le temps maintenant mais ne pourrions-nous pas décider de la date de notre prochaine réunion afin que n'importe qui ici sache quand se présenter?

Le PRÉSIDENT: La seule chose à laquelle je pense est le mémoire que le Congrès du travail canadien nous fera parvenir.

L'hon. M. NICHOLSON: Sera-ce en rapport avec le bill en question, M. le Président?

Le PRÉSIDENT: Oui, M. Jodoin a dit que le Congrès du travail canadien désire faire des représentations. Le comité veut-il décider de l'heure et de la date de notre prochaine assemblée.

Le sénateur LANG: Je proposerais que ce soit sur nouvel avis du président, M. le Président.

Des SÉNATEURS: D'accord.

Le sénateur KINLEY: Je désire rappeler, M. le Président, qu'il y a réunion d'un comité à 2 heures.

Le PRÉSIDENT: Oui, le Comité permanent de la banque et du commerce se réunit à 2 heures. Le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

La séance est levée.

Président: L'HONORABLE A. K. HUGHES

Fascicule 7

Délibérations complètes sur le BIL 5-36

Intitulé: «Loi constituant en corporation la Compagnie des pipelines commerciaux pour solides.»

SÉANCE DU JEUDI 16 JUIN 1960

TÉMOINS:

M. J. J. Urie, c.r., conseiller et agent parlementaire; M. R. P. Ritchie, vice-président, Division des transports et des communications, Shell Canada Ltd.; M. P. H. J. Lamar, conseiller du Comité national de l'énergie.

RAPPORTS DU COMITÉ

Le président: La seule chose à laquelle je pense est le règlement que le Congrès du travail canadien nous fait proposer.

M. J. Richardson: Merci en rapport avec le bill en question. Si je

le présente, M. Johnson a dit que le Comité de travail canadien

de notre prochain assemblée.

M. J. Richardson: Je propose que ce soit sur nous, avec du travail

Des sénateurs: D'accord, mais il y a un autre point à soulever.

Le sénateur Kirk: Je désire rappeler, M. le Président, qu'il y a réunion

d'un comité de sénateurs ainsi qu'il est mentionné dans le rapport

de la Commission. On ne connaît pas le mandat et les membres de

ce comité. La Commission a-t-elle une nouvelle composition du président

ou est-ce le même? Les sénateurs ont-ils le droit de nommer des membres

à ce comité? Je ne suis pas sûr de savoir ce qu'il faut faire à ce sujet.

Le sénateur Rogers: Vous désirez que l'initiative en soit détenue par le

gouvernement? Si le gouvernement décide que cette affaire relève du ministre

des Transports, il est responsable. Ne voyez-vous pas que si le ministre

des Transports est responsable, il est responsable de tout ce qui se passe

en ce qui concerne les transports? Je ne suis pas sûr de savoir ce qu'il faut

faire à ce sujet. Je ne suis pas sûr de savoir ce qu'il faut faire à ce sujet.

Le sénateur Richardson: Je ne suis pas sûr de savoir ce qu'il faut faire à ce

sujet. Je ne suis pas sûr de savoir ce qu'il faut faire à ce sujet.

Le sénateur Richardson: Je ne suis pas sûr de savoir ce qu'il faut faire à ce

sujet. Je ne suis pas sûr de savoir ce qu'il faut faire à ce sujet.

Le sénateur Richardson: Je ne suis pas sûr de savoir ce qu'il faut faire à ce

sujet. Je ne suis pas sûr de savoir ce qu'il faut faire à ce sujet.



Première session de la vingt-septième législature

1966

SÉNAT DU CANADA

DÉLIBÉRATIONS

DU

COMITÉ PERMANENT

DES

TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: L'HONORABLE A. K. HUGESSEN

Fascicule 7

Délibérations complètes sur le Bill S-36,

intitulé: «Loi constituant en corporation la Compagnie des pipe-lines
commerciaux pour solides.»

SÉANCE DU JEUDI 16 JUIN 1966

TÉMOINS:

M. J. J. Urie, c.r., conseiller et agent parlementaire; M. R. P. Ritchie,
vice-président, Division des transports et des fournitures, *Shell
Canada Ltd.*; M. F. H. J. Lamar, conseiller de l'Office national de
l'énergie.

RAPPORTS DU COMITÉ

ROGER DUHAMEL, M.S.R.C.
IMPRIMEUR DE LA REINE ET CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE
OTTAWA, 1966

24426-1



Première session de la vingt-septième législature

1966

SÉNAT DU CANADA

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: L'honorable Adrian K. Hugessen

Les honorables sénateurs

Aird	Gouin	McLean
Aseltine	Haig	Méthot
Baird	Hayden	Molson
Beaubien (<i>Provencher</i>)	Hays	Paterson
Bourget	Hollett	Pearson
Burchill	Hugessen	Phillips
Connolly (<i>Halifax-Nord</i>)	Isnor	Power
Croll	Kinley	Quart
Davey	Lang	Rattenbury
Dessureault	Lefrançois	Reid
Dupuis	Macdonald (<i>Brantford</i>)	Roebuck
Farris	McCutcheon	Smith (<i>Queens- Shelburne</i>)
Fournier (<i>Madawaska- Restigouche</i>)	McDonald	Thorvaldson
Gélinas	McElman	Vien
Gershaw	McGrand	Welch
	McKeen	Willis—(47)

Membres d'offices: Brooks et Connolly (*Ottawa-Ouest*).

(Quorum 9)

SEANCE DU JEUDI 16 JUIN 1966

TÉMOINS:

M. J. J. Urie, c.é., conseiller et agent parlementaire; M. R. F. Ritchie, vice-président, Division des transports et des fournitures, Shell Canada Ltd.; M. P. H. J. Lamar, conseiller de l'Office national de l'énergie.

RAPPORTS DU COMITÉ

ROGER DUHAMEL, M.P.C.
IMPRIMERIE DE LA REINE ET CONTROLEUR DE LA PAPETERIE
OTTAWA, 1966

ORDRE DE RENVOI

Extrait des *Procès-verbaux* du Sénat en date du mardi 31 mai 1966:

«Suivant l'ordre du jour, l'honorable sénateur McDonald propose, appuyé par l'honorable sénateur MacKenzie, que le Bill S-36, intitulé: «Loi constituant en corporation la Compagnie des pipe-lines commerciaux pour solides», soit lu pour la deuxième fois.

Après débat, et—

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 McDonald propose, appuyé par l'honorable sénateur MacKenzie, que le bill soit déferé au Comité permanent des transports et des communications.

Étant posée la question sur la motion, elle est—

Résolue par l'affirmative.»

Le greffier du Sénat,

J. F. MacNEILL.

RAPPORTS DU COMITÉ

Le JEUDI 16 juin 1966

Le Comité permanent des transports et des communications, auquel a été déféré le Bill S-36, intitulé: «Loi constituant en corporation la Compagnie des pipe-lines commerciaux pour solides», fait rapport de ce qui suit:

Le comité recommande que l'autorisation soit accordée d'imprimer 800 exemplaires en anglais et 300 exemplaires en français des procès-verbaux dudit Bill.

Le tout respectueusement soumis.

Le président,
A. K. HUGESSEN.

Le JEUDI 16 juin 1966

Le Comité permanent des transports et des communications, auquel a été déféré le Bill S-36, intitulé: «Loi constituant en corporation la Compagnie des pipe-lines commerciaux pour solides», rapporte que le comité, après avoir étudié ce bill, et pour obtempérer à l'ordre de renvoi du 31 mai 1966, en fait maintenant rapport avec l'amendement suivant:

Page 3: Biffer l'article 7 et y substituer ce qui suit:

«7. Les dispositions contenues aux paragraphes (7), (8), (9), (10), (10a), (11), (12), et (13) de l'article 12, au paragraphe (2) de l'article 14, et aux articles 15 et 19, au paragraphe (1) de l'article 20, au paragraphe (2) de l'article 22, aux articles 35, 36, 37, 39, 40, 62, 63, 64, 65, 83(3), 84, 87, 91 et 94, aux alinéas *a*) et *b*) du paragraphe (1) de l'article 103, à l'article 105, au paragraphe 6 de l'article 108, et aux articles 110, 130, 134, 135, 136 et 137 de la Partie I de la Loi sur les Corporations canadiennes s'appliquent à la Compagnie. Toutefois, partout où se rencontrent dans lesdits articles et paragraphes les mots «lettres patentes» ou «lettres patentes supplémentaires», les mots «loi spéciale» doivent y être substitués.»

Le tout respectueusement soumis.

Le président,
A. K. HUGESSEN.

PROCÈS-VERBAUX

Le JEUDI 16 mai 1966

Conformément à la motion d'ajournement et à l'avis de convocation, le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 10 heures du matin.

Présents: Les honorables sénateurs Hugessen (*président*), Aseltine, Bourget, Connolly (*Halifax-Nord*), Croll, Fournier (*Madawaska-Restigouche*), Gershaw, Haig, Hollett, Lang, McCutcheon, McElman, McLean et Pearson.

Aussi présent: M. E. Russell Hopkins, secrétaire-légiste et conseiller parlementaire du Sénat.

Le bill S-36, loi constituant en corporation la Compagnie des pipe-lines commerciaux pour solides, est lu et étudié.

Sur la proposition de l'honorable sénateur Croll, il est décidé de recommander qu'il soit autorisé à faire imprimer 800 exemplaires en anglais et 300 en français des procès-verbaux dudit bill.

Les membres suivants ont pris part à la discussion:

M. J. J. Urie, C.R., conseiller et agent parlementaire.

M. R. P. Ritchie, vice-président, Division des transports et des fournitures, Shell Canada Ltd.

M. F. H. J. Lamar, conseiller de l'Office national de l'énergie.

Sur la proposition de l'honorable sénateur Croll, il est convenu de rapporter le bill avec la modification suivante:

Page 3: Remplacer l'article 7 par ce qui suit:

«7. Les dispositions contenues aux paragraphes (7), (8), (9), (10), (10a), (11), (12), et (13) de l'article 12, au paragraphe (2) de l'article 14, et aux articles 15 et 19, au paragraphe (1) de l'article 20, au paragraphe (2) de l'article 22, aux articles 35, 36, 37, 39, 40, 62, 63, 64, 65, 83(3), 84, 87, 91 et 94, aux alinéas a) et b) du paragraphe (1) de l'article 103, à l'article 105, au paragraphe (6) de l'article 108, et aux articles 110, 130, 134, 135, 136 et 137 de la Partie I de la Loi sur les corporations canadiennes s'appliquent à la Compagnie. Toutefois, partout où se rencontrent dans lesdits articles et paragraphes les mots «lettres patentes» ou «lettres patentes supplémentaires», les mots «loi spéciale» doivent y être substitués.»

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

Attesté.

Le secrétaire en chef adjoint des Comités,
JOHN A. HINDS.

PROCES-VERBAUX

Le Jeudi 18 mai 1966

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 10 heures du matin.

Président: les honorables sénateurs Liguessen (président), Aseline, Bourget, Connolly (Halter-Nord), Croft, Fournier (Madawaska-Restigouche), Gershaw, Haig, Hollett, Lang, McCutcheon, McEwan, McLean et Pearson.

Assés présents: M. E. Russell Hopkins, secrétaire-jénaire et conseiller parlementaire du Sénat.

Le bill S-36, loi concernant en corporation la Compagnie des pipe-lines commerciaux pour solides, est lu et étudié.

Sur la proposition de l'honorable sénateur Croft, il est décidé de recommander que le bill soit autorisé à être imprimé 800 exemplaires en anglais et 300 en français des procès-verbaux du bill.

Les membres suivants ont pris part à la discussion: M. J. O'Brien, vice-président, Division des transports et des télécommunications, Shell Canada Ltd.

M. F. H. J. Lamar, conseiller de l'Office national de l'énergie, B. J. Spurr.

Sur la proposition de l'honorable sénateur Croft, il est convenu de reporter le bill avec la modification suivante: 1. Les paragraphes 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 91, 92, 93, 94, 95, 96, 97, 98, 99, 100, 101, 102, 103, 104, 105, 106, 107, 108, 109, 110, 111, 112, 113, 114, 115, 116, 117, 118, 119, 120, 121, 122, 123, 124, 125, 126, 127, 128, 129, 130, 131, 132, 133, 134, 135, 136, 137, 138, 139, 140, 141, 142, 143, 144, 145, 146, 147, 148, 149, 150, 151, 152, 153, 154, 155, 156, 157, 158, 159, 160, 161, 162, 163, 164, 165, 166, 167, 168, 169, 170, 171, 172, 173, 174, 175, 176, 177, 178, 179, 180, 181, 182, 183, 184, 185, 186, 187, 188, 189, 190, 191, 192, 193, 194, 195, 196, 197, 198, 199, 200, 201, 202, 203, 204, 205, 206, 207, 208, 209, 210, 211, 212, 213, 214, 215, 216, 217, 218, 219, 220, 221, 222, 223, 224, 225, 226, 227, 228, 229, 230, 231, 232, 233, 234, 235, 236, 237, 238, 239, 240, 241, 242, 243, 244, 245, 246, 247, 248, 249, 250, 251, 252, 253, 254, 255, 256, 257, 258, 259, 260, 261, 262, 263, 264, 265, 266, 267, 268, 269, 270, 271, 272, 273, 274, 275, 276, 277, 278, 279, 280, 281, 282, 283, 284, 285, 286, 287, 288, 289, 290, 291, 292, 293, 294, 295, 296, 297, 298, 299, 300, 301, 302, 303, 304, 305, 306, 307, 308, 309, 310, 311, 312, 313, 314, 315, 316, 317, 318, 319, 320, 321, 322, 323, 324, 325, 326, 327, 328, 329, 330, 331, 332, 333, 334, 335, 336, 337, 338, 339, 340, 341, 342, 343, 344, 345, 346, 347, 348, 349, 350, 351, 352, 353, 354, 355, 356, 357, 358, 359, 360, 361, 362, 363, 364, 365, 366, 367, 368, 369, 370, 371, 372, 373, 374, 375, 376, 377, 378, 379, 380, 381, 382, 383, 384, 385, 386, 387, 388, 389, 390, 391, 392, 393, 394, 395, 396, 397, 398, 399, 400, 401, 402, 403, 404, 405, 406, 407, 408, 409, 410, 411, 412, 413, 414, 415, 416, 417, 418, 419, 420, 421, 422, 423, 424, 425, 426, 427, 428, 429, 430, 431, 432, 433, 434, 435, 436, 437, 438, 439, 440, 441, 442, 443, 444, 445, 446, 447, 448, 449, 450, 451, 452, 453, 454, 455, 456, 457, 458, 459, 460, 461, 462, 463, 464, 465, 466, 467, 468, 469, 470, 471, 472, 473, 474, 475, 476, 477, 478, 479, 480, 481, 482, 483, 484, 485, 486, 487, 488, 489, 490, 491, 492, 493, 494, 495, 496, 497, 498, 499, 500, 501, 502, 503, 504, 505, 506, 507, 508, 509, 510, 511, 512, 513, 514, 515, 516, 517, 518, 519, 520, 521, 522, 523, 524, 525, 526, 527, 528, 529, 530, 531, 532, 533, 534, 535, 536, 537, 538, 539, 540, 541, 542, 543, 544, 545, 546, 547, 548, 549, 550, 551, 552, 553, 554, 555, 556, 557, 558, 559, 560, 561, 562, 563, 564, 565, 566, 567, 568, 569, 570, 571, 572, 573, 574, 575, 576, 577, 578, 579, 580, 581, 582, 583, 584, 585, 586, 587, 588, 589, 590, 591, 592, 593, 594, 595, 596, 597, 598, 599, 600, 601, 602, 603, 604, 605, 606, 607, 608, 609, 610, 611, 612, 613, 614, 615, 616, 617, 618, 619, 620, 621, 622, 623, 624, 625, 626, 627, 628, 629, 630, 631, 632, 633, 634, 635, 636, 637, 638, 639, 640, 641, 642, 643, 644, 645, 646, 647, 648, 649, 650, 651, 652, 653, 654, 655, 656, 657, 658, 659, 660, 661, 662, 663, 664, 665, 666, 667, 668, 669, 670, 671, 672, 673, 674, 675, 676, 677, 678, 679, 680, 681, 682, 683, 684, 685, 686, 687, 688, 689, 690, 691, 692, 693, 694, 695, 696, 697, 698, 699, 700, 701, 702, 703, 704, 705, 706, 707, 708, 709, 710, 711, 712, 713, 714, 715, 716, 717, 718, 719, 720, 721, 722, 723, 724, 725, 726, 727, 728, 729, 730, 731, 732, 733, 734, 735, 736, 737, 738, 739, 740, 741, 742, 743, 744, 745, 746, 747, 748, 749, 750, 751, 752, 753, 754, 755, 756, 757, 758, 759, 760, 761, 762, 763, 764, 765, 766, 767, 768, 769, 770, 771, 772, 773, 774, 775, 776, 777, 778, 779, 780, 781, 782, 783, 784, 785, 786, 787, 788, 789, 790, 791, 792, 793, 794, 795, 796, 797, 798, 799, 800, 801, 802, 803, 804, 805, 806, 807, 808, 809, 810, 811, 812, 813, 814, 815, 816, 817, 818, 819, 820, 821, 822, 823, 824, 825, 826, 827, 828, 829, 830, 831, 832, 833, 834, 835, 836, 837, 838, 839, 840, 841, 842, 843, 844, 845, 846, 847, 848, 849, 850, 851, 852, 853, 854, 855, 856, 857, 858, 859, 860, 861, 862, 863, 864, 865, 866, 867, 868, 869, 870, 871, 872, 873, 874, 875, 876, 877, 878, 879, 880, 881, 882, 883, 884, 885, 886, 887, 888, 889, 890, 891, 892, 893, 894, 895, 896, 897, 898, 899, 900, 901, 902, 903, 904, 905, 906, 907, 908, 909, 910, 911, 912, 913, 914, 915, 916, 917, 918, 919, 920, 921, 922, 923, 924, 925, 926, 927, 928, 929, 930, 931, 932, 933, 934, 935, 936, 937, 938, 939, 940, 941, 942, 943, 944, 945, 946, 947, 948, 949, 950, 951, 952, 953, 954, 955, 956, 957, 958, 959, 960, 961, 962, 963, 964, 965, 966, 967, 968, 969, 970, 971, 972, 973, 974, 975, 976, 977, 978, 979, 980, 981, 982, 983, 984, 985, 986, 987, 988, 989, 990, 991, 992, 993, 994, 995, 996, 997, 998, 999, 1000.

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

Attesté
Le secrétaire en chef adjoint des Comités:
JOHN A. HINDS

LE SÉNAT

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le jeudi 16 juin 1966

Le Comité permanent des transports et des communications, à qui a été renvoyé le bill S-36 qui a pour but de constituer en corporation la Compagnie des pipe-lines commerciaux pour solides, se réunit aujourd'hui à 10 heures du matin pour étudier le bill en question, sous la présidence du sénateur A. K. Hugessen.

Le PRÉSIDENT: Honorables sénateurs, il est dix heures et nous avons le quorum. Il nous faut étudier ce matin le bill S-36, loi constituant en corporation la Compagnie des pipe-lines commerciaux pour solides. Il s'agit d'un projet de loi tout à fait spécial et je crois que nous devrions pourvoir, par voie de résolution comme d'habitude, à la préparation et à l'impression du compte rendu de nos délibérations.

Le Comité décide que soit établi un rapport sténographique de ses délibérations relatives au bill.

Le Comité recommande qu'il soit autorisé à faire imprimer 800 exemplaires en anglais et 300 en français de ses délibérations relatives au bill.

Le PRÉSIDENT: J'ai reçu un rapport du secrétaire-légiste et conseiller parlementaire, qui est libellé comme il suit:

A mes yeux, du point de vue juridique, ce bill a été rédigé en bonne et due forme et je n'ai aucune modification à proposer.

M. E. Russell Hopkins, secrétaire-légiste et conseiller parlementaire: Monsieur le président, il y aurait un changement à faire à cette déclaration.

Le PRÉSIDENT: A ce qu'il paraît, l'un des articles devra subir une modification. L'explication viendra en temps voulu.

Le bill a été présenté au Sénat par le sénateur A. H. McDonald, mais il n'est pas ici pour en parler plus longuement.

Les promoteurs du bill qui sont présents ce matin sont MM. R. P. Ritchie, vice-président de la «Shell of Canada Limited»; J. E. Hughes, C.R., conseiller général de la «Shell Canada Limited»; J. E. Mimms, directeur de la Division des pipe-lines, «Shell Canada Limited»; P. J. Ritchie, procureur de la «Shell Canada Limited» et J. J. Urie, C.R., leur conseiller à Ottawa.

Si je comprends bien, M. Urie propose d'ouvrir lui-même le débat au nom des promoteurs, pourvu que le Comité soit d'accord.

M. J. J. Urie, C.R., conseiller de la «Shell Canada Limited»: Monsieur le président et honorables sénateurs, il s'agit ici d'une demande pour constituer en société une compagnie qui sera connue sous le nom de Compagnie des pipe-lines commerciaux pour solides. Le bill S-36 que vous avez devant les yeux revêt la forme usitée dans le cas d'une compagnie de pipe-lines. Le Parlement a déjà passé d'autres bills de ce genre et celui-ci nous est présenté dans la même forme exactement.

Le sénateur PEARSON: Combien y a-t-il de sociétés de pipe-lines à l'heure actuelle au pays?

M. URIE: Ce sera la seule du genre, parce qu'elle ne servira pas principalement au transport des hydrocarbures, du pétrole, du gaz naturel, du gaz liquide et d'autres composés liquides, mais à celui des solides, comme le soufre, la potasse et les copeaux de bois.

Il se peut fort bien que la meilleure substance pour véhiculer les solides dans le pipe-line soit du pétrole d'hydrocarbures, du gaz liquéfié ou quelque chose du même genre. C'est pourquoi il faut demander au Parlement de voter une loi spéciale dans le but de constituer la compagnie en corporation.

Comme vous le savez, en vertu de la Loi sur l'Office national de l'énergie, toute compagnie de pipe-lines qui fait usage d'hydrocarbures doit se munir d'un certificat de commodité, qu'elle obtiendra de l'Office national de l'énergie, avant qu'elle ne puisse entreprendre son exploitation, et elle doit être constituée en corporation par décret spécial.

Les quatre requérants sont tous des dirigeants de la société Shell Canada Limited qui sera la principale actionnaire de la compagnie.

En quelques mots, le Canada s'est porté à l'avant-scène dans le domaine de la technologie en matière de pipe-lines pour solides, ce qui est une réalisation assez récente. Notre pays a entrepris des recherches assez poussées dans cette sphère. En autant que je sache, c'est la première fois qu'une compagnie sera constituée en corporation afin de permettre aux recherches de donner des résultats pratiques.

Le sénateur CROLL: Aux États-Unis?

M. URIE: Au Canada.

Le sénateur CROLL: Y en a-t-il beaucoup aux États-Unis?

M. URIE: Il y en a quelques-uns. M. Robert P. Ritchie, vice-président de la Division des transports et des fournitures de la société Shell Canada Limited, traitera ce sujet plus en détail dans quelques instants. Du double point de vue de la compagnie et du Canada, il importe de mettre sur pied une entreprise de ce genre. Je crois qu'on pourrait démontrer que bien des ressources naturelles du Canada, auxquelles on ne peut avoir accès présentement à cause des déboursés que cela entraînerait, pourraient être alors mises en œuvre, ce qui n'est pas possible selon nos modes actuels de transport.

Pourrais-je, monsieur le président, céder maintenant la place à monsieur Ritchie?

Le sénateur FOURNIER (*Madawaska-Restigouche*): Pourriez-vous nous dire si ce projet de loi vise à autoriser la construction d'un seul pipe-line ou de plusieurs.

M. URIE: Pour le moment, monsieur le sénateur, (M. Ritchie entrera dans les détails), il s'agit d'affecter un montant considérable à la recherche, environ \$1,300,000, afin d'établir s'il est possible d'utiliser un pipe-line pour solides au pays. Si nos recherches prennent l'orientation que nous aimerions leur voir prendre, le pipe-line sera construit. M. Ritchie vous dira exactement ce que nous avons à l'esprit.

Le PRÉSIDENT: En général, nous aimons savoir où l'on se propose de commencer la construction du pipe-line.

M. URIE: Je comprends ça.

Le PRÉSIDENT: M. Ritchie pourrait-il répondre à cette question?

M. URIE: Oui, il a une carte géographique.

Le PRÉSIDENT: Pourriez-vous seulement préciser pour le moment, M. Ritchie, l'endroit où l'on construira la canalisation.

Le sénateur FOURNIER (*Madawaska-Restigouche*): J'aimerais savoir si ce bill vise la construction d'un seul pipe-line ou de plusieurs. Concerne-t-il un pipe-line en particulier ou plus d'un?

Le PRÉSIDENT: Il est de la forme générale des bills de ce genre, monsieur Fournier. Il ne précise aucun pipe-line en particulier.

Le sénateur FOURNIER (*Madawaska-Restigouche*): C'est pourquoi j'ai posé ma question. Les autres bills, autant que je me souviens, mentionnaient le point de départ et le point d'arrivée du conduit.

Le PRÉSIDENT: Non, monsieur le sénateur, le bill n'en faisait pas mention. Il s'agissait alors des chemins de fer.

M. R. P. Ritchie, vice-président de la Shell Canada Limited: Monsieur le Président, honorables sénateurs, il me fera plaisir de répondre à toutes vos questions. En fait, pour dépêcher cette affaire et pour vous donner de la documentation sur le sujet, j'ai préparé l'exposé que vous avez entre les mains. Nous pourrions peut-être, avec votre permission, le parcourir rapidement; vous y trouverez nombre de réponses aux questions qui pourraient surgir. Après quoi, je répondrai avec plaisir à vos questions.

Le PRÉSIDENT: C'est là votre exposé?

M. RITCHIE: Je l'ai préparé pour vous donner quelque chose au départ. Il donne quelques faits et vous sera utile.

Le PRÉSIDENT: Peut-être serait-ce la meilleure façon de procéder.

M. RITCHIE: Monsieur le Président et honorables sénateurs, comme M. Urie vient de vous l'expliquer, il s'agit ici d'une demande de passation d'une loi spéciale qui constituerait en corporation une compagnie de transport de solides par voie de pipe-line.

Le transport des solides par pipe-line ne constitue pas une idée nouvelle. La première canalisation commerciale destinée au transport des solides a été construite en Angleterre en 1914, afin de transporter du charbon, l'eau agissant comme véhicule, à partir des bassins jusqu'à une usine énergétique située à moins de 2,000 pieds de là. De courtes canalisations pour le transport des scories provenant des mines de charbon ont été construites aux États-Unis dès les années vingt. On a construit en Louisiane vers 1930 une conduite de quinze milles de longueur, qui transportait annuellement 500,000 tonnes de sel dans de la saumure saturée. On en a vu surgir de plus longs depuis, en particulier celle de 108 milles qui relie Georgetown à Cleveland et dans laquelle l'eau charrie du charbon. Sans oublier la conduite à gilsonite de 72 milles allant de Bonanza (Utah) à Grand Junction (Colorado).

A peu d'exceptions près, la plupart des pipe-lines pour solides aujourd'hui contiennent un liquide où l'on trouve en suspension de fines particules, ce qui forme un mélange qu'on appelle des solides fluidifiés. Ces substances pulvérisées sont transportées en quelque sorte de la même façon que les autres liquides. Une autre méthode qu'il est possible d'employer s'appelle transport de capsules par pipe-lines. Ce procédé comporte la mise de matières solides dans des enveloppes rigides ou flexibles qui circulent dans le pipe-line. Les recherches les plus poussées au monde dans ce domaine ont été poursuivies par le Conseil des recherches d'Alberta. La méthode de la mise en capsule n'a pas encore été perfectionnée, cependant, au point où l'on puisse l'employer sur une base commerciale sur de longues distances. Un groupement connu sous le nom de Solids Pipe Line Research and Development Association a maintenant été constitué au Canada dans le but de poursuivre cette recherche. L'Institut canadien de la recherche sur les pâtes et papiers constitue un autre groupe actif qui a innové une méthode de transport par pipe-line des copeaux de bois.

L'Université de la Saskatchewan et le Conseil des recherches de la Saskatchewan étudient présentement le problème du transport par oléoduc de potasse fluidifiée.

Bref, nombre de petits pipe-lines pour solides ont fait leurs preuves et servent à l'heure actuelle, et plusieurs groupes de chercheurs, de concert avec des laboratoires de sociétés privées, tant au Canada qu'à l'étranger, réunissent présentement les éléments technologiques requis pour le transport par oléoduc d'une variété de produits sur de longues distances. Il serait à propos de continuer cet effort et même de l'accentuer, ce qui permettrait au Canada de prendre les devants sur le plan technologique: on ne trouve en effet, dans aucun autre pays, une telle abondance de ressources minérales si éloignées de la mer ou des marchés.

C'est un immense débouché qui s'offre à toute société canadienne qui voudrait se consacrer au transport des solides par pipe-line. A mon avis, si l'on donne droit à la présente demande, la Compagnie des pipe-lines commerciaux pour solides contribuera à ériger au Canada des pipe-lines pour solides d'une longueur et d'un débit dépassant de beaucoup tout ce qui ait jamais été construit au monde.

J'ai parlé jusqu'ici du transport des solides par oléoduc et des objectifs de la Compagnie des pipe-lines commerciaux pour solides de façon générale. J'aimerais vous entretenir maintenant d'un projet tout particulier que se propose de faire aboutir la société proposée: la construction d'une canalisation pour le transport du soufre sous une forme fluidifiée à partir des usines productrices d'Alberta jusqu'à la côte de l'Ouest.

La demande mondiale de soufre a augmenté à un rythme de plus de 6 p. 100 par an au cours des trois dernières années. En 1965, le monde libre en a produit 22.4 millions de tonnes et en a consommé plus de 23.3 millions de tonnes. On prévoit que la production en soufre du monde libre en 1970 sera de 31 millions de tonnes.

Comme les marchés mondiaux du soufre s'élargissaient, la production de la province d'Alberta a connu un essor très grand. La Shell Canada Limited est la plus grande productrice de soufre au Canada. Depuis que la Shell Canada Limited a produit le premier soufre au Canada à partir de gaz naturel, à Jumping Pound, près de Calgary, en 1952 (on lui devait à ce moment-là la production totale de l'Alberta à partir du gaz naturel, soit environ 10,000 tonnes par année), la production en soufre dépasse aujourd'hui le million et demi de tonnes par année. Depuis 1952, les usines se sont multipliées et continueront de le faire. On prévoit qu'en 1970, la production albertaine atteindra environ 3.2 millions de tonnes par année.

Le soufre a été l'un des premiers éléments qui aient été utilisés par l'homme. Il fut d'abord utilisé en médecine, mais plus tard, la découverte de sa valeur comme ingrédient de la poudre à canon a donné le coup de barre à l'industrie du soufre. Le soufre aujourd'hui sert principalement dans l'industrie chimique et dans l'industrie des engrais chimiques, mais on en fait usage également dans l'industrie des pâtes et papiers, dans celle du fer et de l'acier, dans celle de la rayonne et du film et dans celle du pétrole.

Comme le soufre n'a pas encore été transporté par pipe-line sous forme solide et sur une base commerciale, il faut étudier la chose plus à fond pour établir de façon indéniable la possibilité de construire une conduite de 750 milles entre l'Alberta et la côte occidentale. Comme le parcours qu'elle suivra dépendra du résultat des recherches et du programme de mise en œuvre qui sont en cours présentement et qui se poursuivront même après que la présente compagnie aura été constituée en corporation, on ne peut s'arrêter sur aucun tracé définitif pour le moment. Les sommes d'argent considérables que nous avons déjà dépensées à l'égard de ce projet, et celles que nous débourserez au

cours des deux prochaines années pour faire porter fruit à nos recherches, montrent jusqu'à quel point nous avons confiance qu'il aboutira.

On voit d'emblée quel profit le Canada peut retirer d'une canalisation qui transporterait le soufre jusqu'au port le plus proche à un taux régulier et économique. Elle serait la première du genre au monde et mettrait le Canada bon premier dans le transport des solides par oléoduc.

A l'heure actuelle, le soufre est transporté par rail de l'Alberta à la Côte; c'est un moyen coûteux et la recherche de wagons convenables à cette fin donne lieu à de continuels maux de tête. Le coût en a passablement augmenté et la maison Shell aura payé environ \$3.1 millions en 1966 pour transporter le soufre d'un point à l'autre. On prévoit que l'industrie déboursera \$21 millions en frais de transport et de manutention pour les mouvements intérieurs, d'après les données d'aujourd'hui. On s'attend à ce que la canalisation à soufre réduise du tiers les frais, non seulement de la compagnie Shell, mais aussi des autres producteurs albertains qui vont utiliser le conduit. La conduite sera mise à la disposition, d'après des ententes mutuelles, de tous les producteurs d'Alberta qui pourront facilement s'y raccorder. Les utilisateurs du conduit pourront facilement se procurer des actions dans la compagnie. L'épargne et la stabilité des frais de transport qui en résulteront aideront considérablement les producteurs canadiens à mieux faire concurrence aux autres marchés du monde et aideront à négocier les contrats à long terme des ventes de soufre, sans crainte de voir les frais faire le saut de façon spontanée et incontrôlable.

Le projet de canalisation à soufre qui est à l'étude comprend une conduite principale de 12 pouces à laquelle viendront se greffer des conduits d'alimentation de diamètre plus court. Le point de départ sera probablement Calgary qui se verra doter d'un réseau de raccordage pour englober toutes les usines avoisinantes. La conduite principale se dirigera vers le Sud, à portée des usines du Sud de l'Alberta, y compris la grande usine Shell, à Waterton. Elle traversera alors les montagnes en passant par le Pas du Nid-de-Corbeau, et de là vers l'Ouest, jusqu'à la côte, près de Vancouver. Une étude préliminaire a été faite de la route que suivra la conduite à soufre, et j'ai avec moi une esquisse qui en donne le tracé. Comme je l'ai expliqué plus tôt, il ne s'agit pas ici du tracé définitif de l'oléoduc.

Le coût estimatif de la canalisation est de \$50 millions. Pour financer le projet, nous comptons que 25 p. 100 proviendront de la vente d'actions, et le reste d'obligations, de débentures ou d'autres formes d'emprunt. Le capital social de la Compagnie des pipe-lines commerciaux pour solides, au nom de qui la demande a été faite, est de \$100,000,000. Cela signifie que si 25 p. 100 du coût de l'oléoduc à soufre proviennent de la vente d'actions, il restera assez de fonds pour construire plusieurs autres pipe-lines pour solides de même envergure au Canada.

Pour ce qui est de la compagnie Shell Canada Limited qui sera le principal actionnaire de la nouvelle compagnie, j'ai ici un tableau qui indique de quelle façon elle en sera propriétaire. Shell Canada Limited est constituée en société fédérale. Le public détient 17.5 p. 100 des votes, et ces actions peuvent être négociées à la bourse canadienne. Le reste, soit 82.5 p. 100, est détenu par une autre société canadienne, connue sous le nom de Shell Investments Limited dont le siège est également à Toronto. Shell Investments, en retour, est l'entière propriété d'une société néerlandaise dont les co-propriétaires sont la Royal Dutch Petroleum Company de La Haie (avec 60 p. 100 des parts) et la Shell Transport and Trading Company de Londres (avec 40 p. 100).

Nous avons engagé plus d'un million de dollars pour l'étude des oléoducs à solides fluidifiés en général, dont \$650,000 sont affectés au transport du soufre. Nous sommes confiants que le Canada pourrait (et devrait d'ailleurs) devenir le premier au monde à appliquer ces données techniques au commerce et à réduire

les frais du transport par voie de terre de nombre d'autres produits solides, y compris la potasse, les copeaux de bois, le charbon et le minerai de fer, ce dont profiterait toute notre économie. Le groupement Shell appuie notre demande de tout le poids de son expérience et de ses connaissances techniques, et vous pouvez être assurés que nous travaillerons sans répit à la commercialisation de cette technologie.

Le PRÉSIDENT: Merci, M. Ritchie. Y a-t-il des questions?

Le sénateur BOURGET: Où ont lieu ces recherches? En Alberta?

M. RITCHIE: On fait des recherches sur les canalisations à capsules en Alberta, et j'ai parlé de l'Alberta Solids Pipe Line Research and Development Association qui fera un effort gigantesque dans ce sens. Mais ce n'est vraiment pas vers ce genre de canalisation que nous dirigerons nos efforts; la nôtre en sera une à solides fluidifiés. On a entrepris des recherches considérables, et bien d'autres sont à prévoir. Si vous voulez plus de renseignements à ce sujet, il me fera plaisir de vous en donner.

Le sénateur GERSHAW: Êtes-vous certains que le soufre est assez abondant pour justifier de tels déboursés à l'égard d'un oléoduc de cette grandeur?

M. RITCHIE: Il n'y a aucun doute au sujet de la quantité de soufre dans les réserves. On pourrait le comparer, en fait, à l'huile contenue dans les terres à goudron. On trouve de grandes réserves d'hydrocarbure dans les terres à goudron, tout comme y gisent d'immenses dépôts de soufre. Il y en a une très grande quantité. Si l'on fait complètement abstraction de tout cela, j'ai indiqué que, comme la production se chiffre présentement par 1½ million de tonnes et atteindra 3½ millions en 1970, nous comptons alors exporter 1½ millions de tonnes. Un tel chiffre justifie la construction d'un oléoduc de 12 pouces. Nos données économiques s'appuient là-dessus.

Le sénateur BOURGET: Auriez-vous des chiffres à nous fournir au sujet de la consommation totale au Canada de soufre aujourd'hui?

M. RITCHIE: La consommation en 1965 a légèrement dépassé la production, et c'est pourquoi il a fallu puiser à même les réserves. Cela s'est produit au Canada et a entraîné une amélioration sensible du marché du soufre. Nous produisons, dans l'ensemble, environ 1½ million de tonnes et nos ventes égalent la production.

Le sénateur BOURGET: Si j'ai bien compris, la canalisation servira à transporter du soufre destiné à l'exportation. Je me demandais si la production destinée à l'usage domestique pourra satisfaire à la demande.

M. RITCHIE: En 1970, alors que nous exporterons 1½ million de tonnes, notre production totale sera de l'ordre de 3½ millions de tonnes. Il restera deux millions de tonnes pour la consommation canadienne et pour l'exportation aux États-Unis. L'exportation ici comprend principalement le soufre expédié par bateau et exporté, par exemple, au Japon ou en Orient, en Australie ou ailleurs. Ces endroits constituent un marché considérable. Le Canada se classe au deuxième rang des producteurs de soufre, mais tout juste. Les États-Unis viennent en tête et nous dépassent dans ce domaine. Les deux autres pays qui sont nez à nez, si vous me passez une expression populaire, sont le Mexique et la France. La production de soufre aux États-Unis, au Mexique et en France fluctue constamment. Les frais de transports engagés pour l'acheminer de l'Alberta ressortent à \$13 la tonne. C'est un obstacle qui empêche le Canada de faire concurrence aux autres marchés. Le but de l'oléoduc est de permettre à notre production de soufre d'être dans la course.

Le sénateur CROLL: A combien croyez-vous que va nous revenir la canalisation?

M. RITCHIE: Nous croyons qu'elle va trancher les frais du tiers.

Le sénateur CROLL: Quand vous parlez d'une conduite de 12 pouces, j'ai à l'esprit quelque chose qui mesure 12 pouces de largeur.

M. RITCHIE: Douze pouces de diamètre.

Le sénateur CROLL: Quelle en sera la circonférence?

M. RITCHIE: La circonférence sera de 3.14.

Le sénateur HOLLETT: Si nous adoptons ce projet de loi, est-ce qu'on ne retranchera pas aux chemins de fer un montant de \$3.6 millions?

M. RITCHIE: Que le soufre transporté par oléoduc ne soit plus transporté par rail est hors de question. Il s'agit d'entrer dans la lutte pour le bien de l'industrie canadienne. Il vous appartient de décider si nous devons changer de régime et de trouver un autre mode de transport.

Le PRÉSIDENT: Permettez-moi de poser le problème autrement. Si nous vous octroyons cette charte, la Shell du Canada aura alors un outil très puissant contre les chemins de fer pour leur faire baisser leurs frais de transport, n'est-ce pas?

M. RITCHIE: Vous pouvez le présenter de cette façon, en effet. Nous croyons que les pipe-lines et les chemins de fer ne se feront pas concurrence. Je vais vous donner quelques faits au sujet du conflit qui pourrait exister entre le transport par pipe-line et le transport par voie ferrée. Les canalisations pour liquides peuvent en général transporter le liquide à un prix de deux millièmes de cent par tonne-mille, et je pense ici à l'usage en cours aux États-Unis, alors que le taux moyen du transport par rail est de un cent par tonne-mille. Il y a une différence assez impressionnante entre deux dixièmes et un cent. Nous ne voulons pas dire que vous pouvez transporter des solides fluidifiés à aussi bon marché que du liquide ordinaire. Doublez, et vous aurez quatre dixièmes contre un cent. Je doute fortement que les chemins de fer puissent faire concurrence.

Le sénateur HOLLETT: Le tuyau que vous comptez utiliser, sera-t-il produit ou fabriqué au Canada?

M. RITCHIE: Cela se devrait. Nous avons coutume d'acheter au pays tout ce que l'on peut. On peut facilement trouver du tuyau de 12 pouces.

Le sénateur LANG: Vous faites mention dans votre exposé de la ligne Consolidated de Cleveland. Je crois qu'elle ne fonctionne plus, que les chemins de fer demandaient des prix moins élevés.

M. RITCHIE: Je crois qu'il y a une réponse à cela. Il n'est pas douteux que le pipe-line à charbon de Consolidated était rentable. L'aspect technologique était satisfaisant, de même que le mouvement du charbon et sa rapidité de transport. Mais Consolidated avait plus d'un transport jusqu'à Cleveland. Les chemins de fer lui ont demandé de discontinuer le transport par pipe-line en échange de trois accommodements compétitifs dans d'autres secteurs. Les compagnies ferroviaires lui ont consenti de tels avantages pour deux transports différents pour lesquels Consolidated n'avait pas de pipe-line pour soutenir la concurrence que cette dernière dû fermer sa canalisation. Cela ne revient pas à dire qu'en ce qui concerne le transport jusqu'à Cleveland les chemins de fer auraient accepté un rabais pour cette ligne seulement. Beaucoup de gens pensent que si Consolidated a fermé le pipe-line c'est que quelque chose n'allait pas, mais cette interprétation est erronée.

Le sénateur LANG: Cela peut procurer des bienfaits beaucoup plus considérables à d'autres usagers des voituriers publics.

Le sénateur GERSHAW: Pourrait-on installer un pipe-line le long d'une ligne ferroviaire depuis l'Alberta ou le littoral du Pacifique?

M. RITCHIE: C'est possible, mais la route possible à laquelle nous songeons ne serait pas la route la plus directe, et la plus économique ne longerait pas la ligne du Pacifique-Canadien. En jetant un coup d'œil sur cette carte, vous

reconnaissez l'Alberta et la Colombie-Britannique. Il existe actuellement sept usines de soufre dans la région de Calgary. De ces sept usines, la société Shell représente à peu près 40 p. 100 de la production. On dit que ces entreprises seront reliées par des lignes d'alimentation.

Le sénateur PEARSON: Est-ce que Cominco produit du soufre là-bas?

M. RITCHIE: Je le crois.

Le sénateur PEARSON: Leur transport se fera-t-il par chemin de fer plutôt que par votre pipe-line?

M. RITCHIE: Je le croirais. On prévoit que ces sept usines seraient reliées à des lignes d'alimentation, rattachées à la ligne principale ou secondaire, et le mouvement suivrait à peu près le tracé que je vous montre ici. Nous avons fait suffisamment d'études techniques sur place pour savoir qu'il est techniquement possible de placer le pipe-line sur cette route.

Le PRÉSIDENT: En général êtes-vous satisfait de la route proposée et des autres facteurs?

Le sénateur FOURNIER (*Madawaska-Restigouche*): Pourriez-vous nous dire quel sera approximativement le débit quotidien de ce pipe-line?

M. RITCHIE: Nous prévoyons commencer par le mouvement d'environ 1 million et demi de tonnes. Telle est notre évaluation du volume à exporter. Nous sommes portés à croire que les autres producteurs pourraient utiliser économiquement notre pipe-line. Ceci posé, vous divisez un million et demi par le nombre de jours et d'heures dans l'année et cela vous donne le taux.

Le sénateur FOURNIER (*Madawaska-Restigouche*): Est-ce là la capacité de la canalisation?

M. RITCHIE: Non. Cela serait le débit des pompes durant la première étape de l'exploitation. La capacité réelle sera beaucoup plus élevée.

Le PRÉSIDENT: Vous parlez de solides fluidifiés. Qu'est-ce que vous ajouteriez au soufre pour faire cette pâte légère? Est-il mélangé à quelque liquide?

M. RITCHIE: C'est là la partie de la recherche qu'il nous faut déterminer. Nous savons que le soufre peut être transporté dans les hydrocarbures et l'huile. Nous savons qu'il est transportable dans l'eau sous forme de pâte fluidifiée. Ce que nous ignorons, c'est le meilleur agent transporteur à choisir. Lorsque nous aurons trouvé le moyen de le transporter, il faudra trouver le moyen de reconstituer le matériel à l'autre bout.

Le PRÉSIDENT: Retirer l'eau du produit.

M. RITCHIE: Retirer le produit de l'eau ou de l'hydrocarbure si tel est son mode de transport. Si c'est de l'huile brute, il ne serait pas nécessaire de contaminer l'huile avec le soufre et vice versa.

Le sénateur CROLL: Si vous commenciez avec les usines de Calgary, six ou sept d'entre elles, quels moyens physiques vous faudrait-il à l'autre bout de la ligne?

M. RITCHIE: Il s'agit là de la reconstitution. Il vous faudrait quelque usine pour extraire le soufre de son véhicule. L'autre dispositif serait naturellement, l'outillage de chargement dans les navires, car tel est le moyen de transport du soufre outre-mer.

Le sénateur PEARSON: N'avez-vous pas trop de soufre dans l'huile à Wainwright? N'est-ce pas pour cela que l'huile est de qualité inférieure?

M. RITCHIE: Lorsque vous parlez de pétrole de qualité inférieure, sénateur, je suppose que vous voulez parler du prix de la marchandise par baril, comparativement à quelque autre huile.

Le sénateur PEARSON: Oui.

M. RITCHIE: Je crois que le soufre est un des facteurs, ainsi que la gravité du pétrole. C'est une huile lourde et parce qu'elle est lourde, il faut de plus

grandes installations de raffinage pour améliorer le produit, et c'est pourquoi la valeur en est moindre.

Le sénateur PEARSON: Pouvez-vous me dire quel progrès vous avez réalisé dans l'utilisation de la solution fluidifiée et de la potasse jusqu'à présent?

M. RITCHIE: On a fait beaucoup de travail de ce côté-là. Nous avons nous-mêmes fait un travail considérable pour réussir à transporter la potasse sous forme de fluide. Ce n'est plus qu'une question de temps à présent.

Je crois qu'à un point de vue il est plus économique de transporter la potasse par chemin de fer que le soufre, car le marché pour la potasse du producteur de la Saskatchewan à l'heure actuelle se trouve au centre des provinces de l'Ouest et tous les cultivateurs ont besoin de ce produit. Une fois arrivée, il faut répandre la potasse. Par conséquent, si vous la transportez par pipe-line et vers un seul point, il vous faudra ensuite la transporter par chemin de fer ou camion sur un vaste réseau de distribution, alors que la distribution aurait pu commencer par le chemin de fer. C'est pourquoi ce dernier a un léger avantage. Néanmoins, je crois qu'avant trop longtemps il sera possible de transporter la potasse par pipe-line hors de la Saskatchewan.

Le sénateur McELMAN: Voilà tout le concept de la conservation au Canada. Le mémoire indique que ce sera un pipe-line à clients, je crois, que plusieurs producteurs se proposent de l'utiliser, au début du moins. Cela appelle la concurrence. Ce projet sera-t-il assujéti à la législation existante sur la structure des prix. Est-ce que la structure des prix pour le transport du produit des autres sera contrôlée, assujéti à la loi fédérale et à surveillance?

Le PRÉSIDENT: Sur ce sujet, notre avocat me dit qu'on ne sait trop si la Loi sur l'Office national de l'énergie s'applique au transport des solides. Les sénateurs se rappelleront que dans tous ces projets de loi que nous avons adoptés depuis toutes ces années, l'Office national de l'énergie a toujours régi les questions de pipe-lines, leur emplacement, les conditions de leur exploitation et ainsi de suite. Je crois que cet office a juridiction sur les prix qu'on exige.

Il serait peut-être intéressant d'entendre les commentaires de M. Lamar, avocat de l'Office national de l'énergie qui est ici présent, sauf erreur. Pourrait-il nous dire si son organisme aurait l'autorité de fixer les prix de cette société et de la régir.

Le sénateur McELMAN: C'est à la structure des prix que je m'intéresse.

M. F. H. J. Lamar, avocat, Office national de l'énergie: Monsieur le président, honorables sénateurs, à l'heure actuelle et j'insiste sur le mot «actuelle», la Loi sur l'Office national de l'énergie n'englobe pas les pipe-lines dont la fonction principale consiste à transporter des marchandises générales autres que le gaz et le pétrole. Nous avons juridiction sur les taux des pipe-lines que nous régissons, c'est-à-dire les pipe-lines de gaz et de pétrole. Si l'Office national de l'énergie venait à régir et à réglementer les pipe-lines de solides ou de produits, cela comprendrait la régie des taux de transmission exigés.

Le PRÉSIDENT: Et vous décideriez du choix des usagers du pipe-line et autres détails?

M. LAMAR: Précisément.

Le sénateur McCUTCHEON: Vous dites: «Si l'Office venait à régir». Avez-vous le droit de régir sans autre législation?

M. LAMAR: Non, monsieur.

Le PRÉSIDENT: Vous estimez qu'il faudrait modifier votre loi pour que ce pipe-line en particulier soit sous la juridiction de l'Office?

M. LAMAR: C'est mon avis.

Le sénateur McCUTCHEON: Est-ce que vous auriez cette régie si le moyen de transport du soufre était les hydrocarbures?

M. LAMAR: Non pour cette seule raison, monsieur. Sur ce point, je suis d'avis que si la vraie fonction de la canalisation est de transporter une substance autre qu'un hydrocarbure, le fait qu'on ait utilisé un hydrocarbure comme moyen de transport ne conférerait pas en soi cette juridiction à l'Office national de l'énergie.

Le sénateur McCUTCHEON: Bien sûr, si vous transportez des copeaux de bois dans de l'eau votre juridiction ne s'appliquerait pas.

M. LAMAR: Comme vous dites, monsieur.

Le PRÉSIDENT: Vous n'êtes pas tenu de répondre à la question que je vais poser; elle n'est peut-être pas de bon aloi. Est-ce que votre service est au courant de ce projet de loi et proposez-vous que ce bill soit changé afin que l'Office ait juridiction?

M. LAMAR: Non, telle n'est pas notre intention, monsieur le président. Nous sommes au courant et nous l'étions avant cette réunion et nous ne prenons pas position par rapport à ce bill dans le sens que vous suggérez.

Le PRÉSIDENT: Ainsi, si nous adoptons ce bill, ce que nous faisons réellement c'est de permettre l'exploitation de ce pipe-line sans réglementation d'aucune sorte?

M. LAMAR: A l'heure actuelle, dans ce cas particulier, telle est la situation.

Le sénateur McCUTCHEON: Que diriez-vous d'un peu de concurrence non réglementée? Ce serait une bonne chose pour le pays.

Le PRÉSIDENT: Quelqu'un d'autre désire-t-il interroger M. Lamar? Je crois qu'il a exprimé très clairement l'opinion, en marge de ce bill, que l'Office national de l'énergie n'exercerait aucun contrôle sur ce pipe-line si nous l'autorisions. Avez-vous d'autres questions? Merci, monsieur Lamar. La parole est maintenant à M. Ritchie.

M. RITCHIE: Monsieur le président, puis-je faire une déclaration? J'estime que, régie ou non, Shell du Canada considérerait qu'il est prudent que l'exploitation se fasse tout comme s'il y avait la régie de l'Office national de l'énergie.

Le PRÉSIDENT: Tout est pur aux purs.

M. RITCHIE: Si nous agissions autrement et s'il y avait plainte, la législation nécessaire ne tarderait pas à venir, à tout événement. C'est pourquoi nous agirions comme si la réglementation existait déjà.

Le sénateur CROLL: Monsieur Lamar, est-ce que votre ministre, M. Pepin, est au courant de ce bill et du fait qu'il n'y a pas de réglementation à l'heure actuelle?

M. LAMAR: Oui, il en est au courant.

M. RITCHIE: Monsieur le président, j'aimerais faire une autre déclaration sur ce que nous proposons ici. Nous avons dépensé beaucoup d'argent pour la recherche et nous nous proposons d'en dépenser beaucoup plus encore. Dans l'intervalle, nous demandons l'adoption d'un bill instituant la *Solids Pipe Line Company Limited*, car nous ne saurions dépenser tant d'argent pour la recherche et découvrir, après de fructueuses recherches, que nous ne pouvons pas construire le pipe-line en question. Quant à savoir si l'Office national de l'énergie, si nous employons des hydrocarbures, a le droit de réglementer ce pipe-line sous l'empire de sa loi, je ne saurais le dire en ce moment. M. Urie, je crois, a dit au début que si nous n'étions pas pour employer les hydrocarbures, nous ne vous aurions pas dérangés. Autrement, nous n'aurions pas besoin d'une loi spéciale. C'est seulement parce que nous projetons d'utiliser des hydrocarbures que nous avons besoin d'une loi spéciale. Et si nous utilisons les hydrocarbures, alors cela tombe sous la juridiction de l'Office national de l'énergie. C'est ce qui explique notre présence ici. Malgré ce qu'a dit M. Lamar, je ne voudrais pas dépenser tout cet argent si nous n'avions pas une société fondée sur une loi spéciale nous donnant le droit de construire un pipe-line.

Le sénateur CROLL: Je crois comprendre que vous ne serez ni découragés ni déçus si, dans l'avenir, nous passons une loi modificatrice à la loi de l'énergie,—je ne sais quand cela se ferait,—au sujet de la réglementation.

M. RITCHIE: J'ai dit que nous fonctionnerions comme si l'on avait le droit de regard dans notre exploitation. Pour répondre à votre question, la réponse est non, nous ne serions pas déçus.

Le PRÉSIDENT: Je crois que la question apparaît clairement au Comité à présent. Avez-vous d'autres questions à poser à M. Ritchie? Il est un témoin très coopératif.

M. URIE: Il y a une chose que j'ai oubliée. Je crois que lorsque je vous ai présenté M. Ritchie, j'ai oublié de vous donner ses antécédents. Il est vice-président du Transport et des Approvisionnements pour Shell du Canada. Il est Canadien, diplômé de l'université de Toronto et de l'université Western Ontario. Il est entré au service de la Shell au lendemain de sa graduation en 1934 et je crois que son exposé ici aujourd'hui a fait la preuve de son expérience.

Le PRÉSIDENT: Les promoteurs ont-ils d'autres témoins à présenter?

M. URIE: Non, monsieur. Nous avons d'autres messieurs ici, mais il n'est pas nécessaire de les entendre. Ils sont ici pour répondre aux questions d'un caractère très technique seulement.

Le PRÉSIDENT: Le Comité est-il en faveur des buts généraux du projet de loi?

Le sénateur CROLL: Je propose son adoption.

Le PRÉSIDENT: Il y a une modification technique.

M. HOPKINS: Je n'ai rien à ajouter sauf qu'il est intéressant de noter que, dernièrement, j'ai lu qu'un ingénieur avait dit qu'on s'attend plus tard à transporter des gens par pipe-line. Il a dit qu'à un certain moment il sera possible plus tard de transporter des gens.

Le PRÉSIDENT: Je suppose que les honorables sénateurs peuvent s'attendre à être transportés par pipe-line sous forme de solides fluidifiés à leurs demeures à Ottawa. Quelle forme fluide serait employée? Je le laisse à votre imagination.

Le sénateur McCUTCHEON: De l'alcool.

Le PRÉSIDENT: Considérons le bill, article par article. L'article 2 est-il adopté?

Des VOIX: Adopté.

Le PRÉSIDENT: L'article 2, paragraphe (2), «Clause conditionnelle». Le paragraphe (2) est-il adopté?

Des VOIX: Adopté.

Le PRÉSIDENT: L'article 3, «Capital-actions». L'article 3 est-il adopté?

Des VOIX: Adopté.

Le PRÉSIDENT: L'article 4, «Bureau principal et autres bureaux». L'article 4 est-il adopté?

Des VOIX: Adopté.

Le PRÉSIDENT: L'article 5. Cet article se lit comme il suit:

La Société aura tous les pouvoirs, privilèges et immunités, et sera assujétie à toutes les limitations, responsabilités et dispositions, conférées ou imposées par la Loi sur l'Office national de l'énergie et par toute autre loi de nature générale adoptée par le Parlement, relativement aux pipe-lines.

Cet article aura pour effet de placer la société sous la régie de l'Office national de l'énergie, en dépit de la situation exposée par M. Lamar.

Le **SECRÉTAIRE LÉGISTE**: Ce serait tout aussi bien dans les circonstances. Ce qui s'est produit, c'est que les pouvoirs conférés aux sociétés de pipe-lines ont devancé la définition contenue dans la Loi sur l'Office national de l'énergie. Le libellé devrait peut-être se lire comme il suit: «La Compagnie sera assujétie à toute loi d'application générale en matière de pipe-line, adoptée par le Parlement». Je songe en ce moment à une loi particulière qui pourrait élargir la définition. Je vous fais cette observation pour ce qu'elle vaut.

Le **PRÉSIDENT**: Notre secrétaire légiste devrait examiner la question et nous pouvons revenir à l'article 5.

Article 6: «Pouvoir de construire et d'exploiter des pipe-lines». Est-ce que l'article 6 a) est adopté?

Des **VOIX**: Adopté.

Le **PRÉSIDENT**: L'article 6 b) est-il adopté?

Des **VOIX**: Adopté.

Le **PRÉSIDENT**: L'article 6 c) «Pouvoirs auxiliaires» est-il adopté?

Des **VOIX**: Adopté.

Le **PRÉSIDENT**: Je crois comprendre qu'il y a un amendement technique à l'article 7, au sujet duquel je vais demander à notre secrétaire-légiste de dire quelques mots.

Le **SECRÉTAIRE LÉGISTE**: J'ai proposé l'amendement. Monsieur Urie aimerait peut-être en discuter.

M. **URIE**: À l'époque où l'avant-projet de loi a été soumis au secrétaire légiste, il était exactement dans la même forme qu'il l'est aujourd'hui, sauf qu'on a ajouté le paragraphe (3) à l'article 4. Nous n'avons aucune objection, mais en ce faisant on a obvié à la nécessité d'inclure les paragraphes (3) et (4) à l'article 21, comme il est fait mention à l'article 7. Par conséquent, nous avons tous omis cela et nous proposons maintenant que les mots à la quatrième ligne de l'article 7, «paragraphes (3) et (4) de l'article 21, et...» soient supprimés. Et à propos de l'article 22 qui y est mentionné, la seule disposition pertinente de cet article qui s'impose est le paragraphe (2), si bien que l'article se lirait maintenant comme il suit: «Les dispositions contenues aux paragraphes (7), (8), (9), (10), (10a), (11), (12) et (13) de l'article 12, au paragraphe (2) de l'article 14, et aux articles 15 et 19, au paragraphe (1) de l'article 20, et aux articles 22, 35, 36, 37, 39, 40, 62, 63, 64...» et ainsi de suite. Le reste serait le même.

Le sénateur **LANG**: De quoi traitent tous ces articles?

M. **URIE**: Ce sont là divers articles de la Loi sur l'Office national de l'énergie, qui sont utiles à toute corporation non comprise dans la Partie III de la loi qui traite des compagnies constituées par bills privés. Mes clients estiment que l'adoption de cet article et des pouvoirs qui leur sont conférés est avantageuse. De la même façon, à l'article 8, vous verrez que certains articles de la Partie III ont été exclus, comme nous en avons reçu le pouvoir.

Le **PRÉSIDENT**: Monsieur Hopkins, avez-vous vérifié ces articles?

Le **SECRÉTAIRE LÉGISTE**: Oui.

Le **PRÉSIDENT**: Et vous admettez ces amendements à l'article 7?

Quelqu'un en propose-t-il l'adoption?

Le Sénateur **ROLL**: Je le propose.

Le **PRÉSIDENT**: Je doute qu'il soit nécessaire de le lire. L'article 7 modifié est-il adopté?

Des **VOIX**: Adopté.

Le **PRÉSIDENT**: L'article 8 est-il adopté?

Des **VOIX**: Adopté.

Le PRÉSIDENT: L'article 9?

Des VOIX: Adopté.

Le PRÉSIDENT: L'article 10? Il traite d'une limite de 10 p. 100, ce qui est assez courant. Est-il adopté?

Des VOIX: Adopté.

Le PRÉSIDENT: Il nous reste maintenant l'article 5. Si nous laissons de côté cet article, cela ne placerait-il pas automatiquement la société sous l'empire de la Loi sur l'Office national de l'énergie et des exigences qui s'ensuivent?

Le SECRÉTAIRE-LÉGISTE: Vu ce qu'a dit M. Lamar, soit qu'il est possible que ce genre de pipe-line ne tombe pas sous la coupe de cette loi et vu la possibilité qu'il y ait plus tard une loi générale d'adoptée, je proposerais que l'on supprime l'article 5. S'il ne s'applique pas, nous ne créons que des problèmes fictifs ou peut-être réels. Je proposerais donc que l'on biffe l'article 5 et que l'on renumérote les autres articles.

Le Sénateur CROLL: Prenez garde, messieurs. M. Lamar croit que nous ne sommes pas régis par ceci. D'autre part, nous avons une loi qui traite de ces sujets mais il importe peu pour le moment que nous soyons régis à ce propos. Nous pouvons apporter le correctif voulu si, de l'avis du ministre de la Justice, il faut adopter une modification. Aussi à l'autre endroit, s'ils ne croient pas qu'il soit exact, ils peuvent l'amender.

Le PRÉSIDENT: Je suis du même avis. Cela donnerait l'impression que le Parlement souhaite voir cette compagnie régie par des règlements, et même si elle ne l'était pas nous désirons qu'elle le soit. Si j'ai bien compris les promoteurs de l'entreprise, ils s'attendent à être régis et ils n'ont formulé aucune objection.

Le Sénateur CROLL: Je crois que ce bill va soulever beaucoup d'opposition à la Chambre si nous supprimons l'article 5. Ce n'est pas nécessaire. D'après ce que nous avons entendu ici, il serait tout à fait satisfaisant que nous laissions le gouvernement apporter les correctifs voulus.

Le PRÉSIDENT: Et si le Comité donne des instructions à M. Lamar pour qu'il communique à son ministre la discussion de ce matin, il pourra examiner la question de savoir s'il ne devrait pas amender son propre bill. Je proposerais que l'on maintienne l'article 5 dans ce bill.

Le Sénateur LANG: On me signale que le discours du trône a mentionné que la Loi sur l'Office national de l'énergie devait être modifiée afin de placer les canalisations transporteuses de mélanges liquides sous la juridiction de cet office. Ce projet n'est pas encore arrivé à la surface, mais cela viendra.

M. URIE: Je puis dire que le maintien de cet article nous convient parfaitement. De plus, les pouvoirs conférés à ce pipe-line et énumérés à l'article 6 vont beaucoup plus loin que le transport de solides seulement. On ne prévoit que le transport de solides, mais il peut y avoir autre chose plus tard.

Le PRÉSIDENT: L'article 5 est-il adopté?

Des VOIX: Adopté.

Le PRÉSIDENT: Le préambule est-il adopté?

Des VOIX: Adopté.

Le PRÉSIDENT: Le titre?

Des VOIX: Adopté.

Le PRÉSIDENT: Dois-je rapporter le bill tel que modifié?

Des VOIX: Adopté.

Le Comité s'ajourne.

La loi sur l'Office national de l'énergie et des exigences qui s'ensuivent.
 Le président : Il nous reste maintenant l'article 5. Si nous faisons de cet article, cela ne placera-t-il pas automatiquement le société sous l'emprise de la Loi sur l'Office national de l'énergie et des exigences qui s'ensuivent?

Le président : Vous avez dit M. Lambert, non qu'il est possible que ce genre de pipe-line ne tombe pas sous la coupe de cette loi et vu la possibilité qu'il y ait plus tard une loi générale d'adoption, je proposerais que l'on supprime l'article 5. S'il ne s'applique pas, nous ne créons que des problèmes, mais on peut être sûr que je proposerais donc que l'on diffère l'article 5 et que l'on renuimèrera les autres articles.

Le Sénateur Gauthier : J'aurais une question, Monsieur le Président, que nous ne sommes pas réglés par ceci. D'autre part, nous avons une loi qui traite de ces sujets mais il importe de trouver ce moment que nous sommes réglés à ce propos. Nous devons adopter le correctif pour le correctif, de l'avis du ministre de la Justice, il faut adopter une modification. Mais à l'autre endroit, s'ils ne croient pas qu'il soit exact, ils peuvent l'amender.

Le président : Je suis du même avis. Cela donnerait l'impression que le Parlement souhaite voir cette compagnie régie par des règlements, et même si elle ne l'est pas pour des raisons de fait, il est sûr qu'il y a bien compris les promoteurs de l'entreprise. Ils s'inscrivent à titre régis et ils n'ont jamais aucun problème.

Le Sénateur Croft : Je crois que ce bill va soulever beaucoup d'opposition à l'Assemblée et nous supprimeons l'article 5. Ce n'est pas nécessaire. D'après ce que nous avons entendu, il n'est tout à fait certain que nous faisons quelque chose de nouveau, nous apportons les modifications voulues.

Le président : Et si la Commission donne des instructions à M. Lambert pour qu'il communique à son ministre la discussion de ce projet, il pourra examiner la question de savoir s'il ne devrait pas amender son propre bill, le proposer que l'on renvoie l'article 5 dans ce bill.

Le Sénateur Lambert : On me signale que les discussions de l'énergie mentionnées dans la Loi sur l'Office national de l'énergie devaient être modifiées afin de placer les installations transportées de manière à être incluses sous la juridiction de cet office. Ce projet n'est pas encore arrivé à la suite, mais cela viendra.

M. Lambert : Je puis dire que le matériel de cet article nous conviendrait parfaitement. De plus, les pouvoirs conférés à ce pipe-line et limités à l'article 5 vont beaucoup plus loin que le transport de solides seulement. On ne prévoit que le transport de solides, mais il peut y avoir autre chose plus tard.

Le président : L'article 5 est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Le président : Le préambule est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Le président : Le titre?

Des voix : Adopté.

Le président : Dois-je rapporter le bill tel que modifié?

Des voix : Adopté.

Le Comité s'ajourne.

Le président : Il est 2 heures. L'Assemblée est adjournée.



Première session de la vingt-septième législature

1966

SÉNAT DU CANADA

DÉLIBÉRATIONS

DU

COMITÉ PERMANENT

DES

TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: L'HONORABLE A. K. HUGESSEN

Fascicule 8

Délibérations complètes sur le Bill C-210,
intitulé:

«Loi concernant la construction, par la Compagnie des chemins de fer Nationaux du Canada, d'une ligne ferroviaire dans la province du Manitoba depuis le voisinage du lac Stall, sur la subdivision du lac Chisel des chemins de fer Nationaux du Canada, en direction nord-est, sur une distance d'environ 12 milles jusqu'à un point situé dans le voisinage du lac Osborne, dans le district minier de Le Pas de cette province, et d'une ligne ferroviaire dans la province de la Saskatchewan depuis le voisinage de Watrous, sur la subdivision de Watrous desdits chemins de fer, en direction nord-est, sur une distance d'environ 18 milles jusqu'à un point situé dans le voisinage de Guernsey dans le district minier de Regina de cette province.»

SÉANCE DU MERCREDI 29 JUIN 1966

TÉMOINS:

MM. Graham Macdougall, avocat, N.-C.; K. M. Ralston, ingénieur minier, adjoint en chef de l'expansion, N.-C.

RAPPORTS DU COMITÉ

ROGER DUHAMEL, M.S.R.C.
IMPRIMEUR DE LA REINE ET CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE
OTTAWA, 1966



1966

COMITÉ PERMANENT
DES
TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: l'honorable Adrian K. Hugessen

les hon. sénateurs

- | | |
|---|------------------------------------|
| Aird | Lefrançois |
| Aseltine | Macdonald (<i>Brantford</i>) |
| Baird | McCutcheon |
| Beaubien (<i>Provencher</i>) | McDonald |
| Bourget | McElman |
| Burchill | McGrand |
| Connolly (<i>Halifax-Nord</i>) | McKeen |
| Croll | McLean |
| Davey | Méthot |
| Dessureault | Molson |
| Dupuis | Paterson |
| Farris | Pearson |
| Fournier (<i>Madawaska-Restigouche</i>) | Phillips |
| Gélinas | Power |
| Gershaw | Quart |
| Gouin | Rattenbury |
| Haig | Reid |
| Hayden | Roebuck |
| Hays | Smith (<i>Queens-Shellburne</i>) |
| Hollett | Thorvaldson |
| Hugessen | Vien |
| Isnor | Welch |
| Kinley | Willis—(47). |
| Lang | |

Membres d'offices: Brooks et Connolly (*Ottawa-Ouest*)

(Quorum 9)

TÉMOINS:

MM. Graham Macdonald, avocat, N.-C.; K. M. Ralston, ingénieur, ministre, adjoint en chef de l'expansion, N.-C.

RAPPORTS DU COMITÉ

ORDRE DE RENVOI

Extrait des Procès-verbaux du Sénat en date du mardi 28 juin 1966:

«Suivant l'Ordre du jour, l'honorable sénateur McDonald propose, appuyé par l'honorable sénateur Baird, que le bill C-210, intitulé: «Loi concernant la construction, par la Compagnie des chemins de fer Nationaux du Canada, d'une ligne ferroviaire dans la province du Manitoba depuis le voisinage du lac Stall, sur la subdivision du lac Chisel des chemins de fer Nationaux du Canada, en direction nord-est, sur une distance d'environ 12 milles jusqu'à un point situé dans le voisinage du lac Osborne, dans le district minier de Du Pas de cette province, et d'une ligne ferroviaire dans la province de la Saskatchewan depuis le voisinage de Watrous, sur la subdivision de Watrous desdits chemins de fer, en direction nord-est, sur une distance d'environ 18 milles jusqu'à un point situé dans le voisinage de Guernsey dans le district minier de Regina de cette province», 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 McDonald propose, appuyé par l'honorable sénateur Baird, que le bill soit déferé au Comité permanent des transports et des communications.

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

Le greffier du Sénat,
J. F. MacNEILL.

Memorandum of Understanding (Mou) Between the Government of Karnataka and the Government of Andhra Pradesh

(Annexure B)

- 1. Andhra Pradesh
- 2. Karnataka
- 3. Maharashtra
- 4. Madhya Pradesh
- 5. Gujarat
- 6. Rajasthan
- 7. Uttar Pradesh
- 8. Bihar
- 9. West Bengal
- 10. Jharkhand
- 11. Chhattisgarh
- 12. Odisha
- 13. Assam
- 14. Arunachal Pradesh
- 15. Manipur
- 16. Mizoram
- 17. Nagaland
- 18. Tripura
- 19. Meghalaya
- 20. Assam
- 21. West Bengal
- 22. Jharkhand
- 23. Chhattisgarh
- 24. Odisha
- 25. Assam
- 26. Arunachal Pradesh
- 27. Manipur
- 28. Mizoram
- 29. Nagaland
- 30. Tripura
- 31. Meghalaya

1. Andhra Pradesh

2. Karnataka

3. Maharashtra

4. Madhya Pradesh

5. Gujarat

6. Rajasthan

7. Uttar Pradesh

8. Bihar

9. West Bengal

10. Jharkhand

11. Chhattisgarh

12. Odisha

13. Assam

14. Arunachal Pradesh

15. Manipur

16. Mizoram

17. Nagaland

18. Tripura

19. Meghalaya

ORDER OF BELONG

1. Andhra Pradesh

PROCÈS-VERBAUX

Le MERCREDI 29 juin 1966

En conformité de la motion d'ajournement et de l'avis de convocation, le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 8 heures du soir.

Présents: Les sénateurs Hugessen (*Président*), Aseltine, Baird, Beaubien (*Provencher*), Connolly (*Halifax-Nord*), Dessureault, Gouin, Hollett, Kinley, McDonald, McElman, Power, Quart, Roebuck, Smith (*Queens-Shelburne*), Welch.

Aussi présent: M. E. Russell Hopkins, légiste du Sénat et conseiller parlementaire.

Le Bill C-210

«Loi concernant la construction par la Compagnie des chemins de fer Nationaux du Canada, d'une ligne ferroviaire dans la province du Manitoba depuis le voisinage du lac Stall, sur la subdivision du lac Chisel des chemins de fer Nationaux du Canada, en direction nord-est, sur une distance d'environ 12 milles jusqu'à un point situé dans le voisinage du lac Osborne, dans le district minier de Pas de cette province, et d'une ligne ferroviaire dans la province de Saskatchewan, depuis le voisinage de Watrous, sur la subdivision de Watrous desdits chemins de fer, en direction nord-est sur une distance d'environ 18 milles jusqu'à un point situé dans le voisinage de Guernsey dans le district minier de Regina de cette province.»

a été lu et étudié.

Sur une proposition du sénateur Aseltine, il est décidé de demander l'autorisation de faire imprimer 800 exemplaires en anglais et 300 en français des délibérations relatives audit Bill.

Les témoignages des personnes suivantes sont entendus:

M. Graham Macdougall—solliciteur général, CNR.

M. K. M. Ralston—ingénieur minier, chef adjoint de l'expansion, CN.

Sur une proposition du sénateur Aseltine, il est décidé de faire rapport que le bill n'a pas subi d'amendement.

A 9 h. 15, le Comité s'ajourne pour se réunir de nouveau sur convocation du président.

Attesté.

Secrétaire en chef adjoint des comités,

John A. Hinds.

RAPPORT DU COMITÉ

Le MERCREDI 29 juin 1966.

Le Comité permanent des transports et des communications, auquel a été déferé le Bill C-210, intitulé: «Loi concernant la construction, par la Compagnie des chemins de fer Nationaux du Canada, d'une ligne ferroviaire dans la province du Manitoba depuis le voisinage du lac Stall, sur la subdivision du lac Chisel des chemins de fer Nationaux du Canada, en direction nord-est, sur une distance d'environ 12 milles jusqu'à un point situé dans le voisinage du lac Osborne, dans le district minier de Du Pas de cette province, et d'une ligne ferroviaire dans la province de la Saskatchewan depuis le voisinage de Watrous, sur la subdivision de Watrous desdits chemins de fer, en direction nord-est, sur une distance d'environ 18 milles jusqu'à un point situé dans le voisinage de Guernsey dans le district minier de Regina de cette province,» rapporte comme il suit:

Notre comité recommande qu'il soit autorisé de faire imprimer 800 exemplaires en anglais et 300 exemplaires en français des délibérations sur ledit bill.

Le président,

A. K. HUGESSEN.

RAPPORT DU COMITÉ

Le MERCREDI 29 juin 1966.

Le Comité permanent des transports et des communications, auquel a été déferé le Bill C-210, intitulé: «Loi concernant la construction, par la Compagnie des chemins de fer Nationaux du Canada, d'une ligne ferroviaire dans la province du Manitoba depuis le voisinage du lac Stall, sur la subdivision du lac Chisel des chemins de fer Nationaux du Canada, en direction nord-est, sur une distance d'environ 12 milles jusqu'à un point situé dans le voisinage du lac Osborne, dans le district minier de Du Pas de cette province, et d'une ligne ferroviaire dans la province de la Saskatchewan depuis le voisinage de Watrous, sur la subdivision de Watrous desdits chemins de fer, en direction nord-est, sur une distance d'environ 18 milles jusqu'à un point situé dans le voisinage de Guernsey dans le district minier de Regina de cette province,» fait rapport que le comité, après avoir étudié ce bill, et pour obtempérer à l'ordre de renvoi du 28 juin 1966, l'a chargé d'en faire rapport au Sénat sans amendement.

Le président,

A. K. HUGESSEN.

LE SÉNAT

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

TÉMOIGNAGES

Le MERCREDI 29 juin 1966

Le Comité permanent des transports et des communications, auquel a été transmis le Bill C-210 au sujet de la construction par la Compagnie des chemins de fer Nationaux du Canada, d'une ligne ferroviaire dans la province du Manitoba depuis le voisinage du lac Stall sur la subdivision du lac Chisel des chemins de fer Nationaux du Canada, en direction nord-est, sur une distance d'environ 12 milles jusqu'à un point situé dans le voisinage du lac Osborne dans le district minier du Pas de cette province, et d'une ligne ferroviaire dans la province de Saskatchewan, depuis le voisinage de Watrous sur la subdivision de Watrous desdits chemins de fer, en direction nord-est sur une distance d'environ 18 milles jusqu'à un point situé dans le voisinage du Guernsey dans le district minier de Regina de cette province, se réunit aujourd'hui à 8 heures du soir, pour l'examen dudit Bill, sous la présidence du sénateur A. K. Hugessen.

Le PRÉSIDENT: Honorables sénateurs, il est 8 heures et je constate que nous avons le quorum. La séance du Comité est ouverte.

Je demande la résolution habituelle autorisant le compte rendu de nos délibérations et son impression.

Le Comité consent qu'un rapport complet soit fait sur les délibérations du Comité relatives au Bill.

Le Comité consent à demander la permission d'imprimer 800 exemplaires en anglais et 300 en français, du compte rendu des séances du Comité portant sur ledit Bill.

Le PRÉSIDENT: Messieurs les sénateurs se souviendront, comme en fait foi l'explication, que le Bill C-210 concerne deux embranchements, l'un au Manitoba et l'autre en Saskatchewan. Ce bill a été présenté par le sénateur McDonald. Désirez-vous ajouter quelque chose, monsieur le sénateur, avant que nous procédions?

Le sénateur McDONALD: Non.

Le PRÉSIDENT: Vous nous avez fourni une explication très claire et détaillée du bill au Sénat. Les témoins qui doivent comparaître, sont M. Graham Macdougall, solliciteur général du CN., que nous avons déjà entendu; M. K. M. Ralston, ingénieur minier, chef adjoint de l'expansion au CN, et M. Jacques Fortier, avocat du ministère des Transports.

Je suggère que nous traitons tout d'abord d'un embranchement et ensuite de l'autre. M. Macdougall traitera tout d'abord de l'embranchement du Manitoba.

Monsieur le légiste, je n'ai pas reçu votre rapport officiel.

M. E. Russell Hopkins, secrétaire-légiste et conseiller parlementaire au Sénat: Monsieur le président, je ne fais jamais de rapport sur les bills publics. Il s'agit ici d'un bill d'intérêt public. Je ne fais des rapports que sur les bills d'intérêt privé, tels ceux du CPR.

M. Graham Macdougall, solliciteur général, chemins de fer Nationaux du Canada: Monsieur le président et messieurs les sénateurs, puis-je dire tout d'abord, qu'en plus de M. Ralston, notre ingénieur minier et moi, nous avons avec nous ce soir, M. Maurice Archer, vice-président de la Recherche et de l'Expansion aux chemins de fer Nationaux du Canada, qui pourra aider le Comité au besoin.

Messieurs, je sais que l'on vous a mis au courant de certains détails concernant la construction du premier embranchement, qui relie le lac Stall au lac Osborne. J'ai apporté cette petite carte qui précisera le tracé. Vous y remarquerez l'*Hudson Bay Railway* dont la voie atteint Churchill, et la voie Sherdon, qui part de Flin Flon Junction, construite en 1963. Cet embranchement du lac Object au lac Chisel fait partie de ce que l'on appelle la Subdivision du lac Chisel. Elle a été construite en 1960 sur un parcours de 51 milles. En 1964, on l'a prolongée de 8 milles, du lac Chisel au lac Stall pour desservir la mine d'*Hudson Bay Mining and Smelting Company*, qui possède des exploitations minières dans cette région.

Nous vous demandons ici l'autorisation de prolonger cet embranchement de 12 milles, du lac Stall au lac Osborne, où la Compagnie *Hudson Bay Mining and Smelting* ouvre une nouvelle mine pour la production de plomb et de zinc, de cuivre et de concentrés de zinc. Ce prolongement du lac Stall au lac Osborne a été présenté dans le Bill sous la forme habituelle pour les autorisations d'embranchement. Il n'y a rien d'étrange dans ce Bill. Il prend la même forme que les bills antérieurs.

On évalue le coût de cet embranchement à 1.6 million, ce qui représente environ \$133,000 le mille, c'est-à-dire, le coût de construction moyen dans cette région.

Le PRÉSIDENT: C'est une région passablement accidentée?

M. MACDOUGAL: Oui, c'est passablement accidenté. Comme vous le voyez sur la carte, les lacs sont nombreux et la région est accidentée.

Le bill prévoit les arrangements financiers habituels par lesquels les fonds pourront être empruntés afin de financer la construction. Mais comme cela se fait en général depuis quelques années, les Chemins de fer nationaux du Canada projettent de recourir à leur autorisation et d'employer l'argent normalement produit pour fins de capitaux à la compagnie, pour ce genre de construction. Par conséquent, nous n'avons pas l'intention de recourir au pouvoir d'emprunt, mais nous construirons ceci avec les capitaux normaux et les fonds qui en découlent.

L'*Hudson Bay Mining and Smelting Company* a dépensé environ 3.5 millions dans cette région pour l'expansion de sa mine. Le puits a été creusé et il doit être ouvert sous peu. Ils espèrent l'ouverture de la voie à la fin de 1967. Ils désirent instamment commencer dès que nous le pourrons. Ils projettent de commencer la production au début de 1968. On s'attend à ce qu'ils aient environ 270,000 tonnes de minerai à expédier en provenance de cette mine, lorsque celle-ci commencera à produire; et ce minerai sera transporté à Flin Flon où il sera affiné, comme le minerai provenant des autres mines sous cette forme. Les réserves dans cette région sont très considérables, et il semble qu'il y aura une bonne mine en exploitation pendant de nombreuses années.

Le sénateur ASELTINE: Y a-t-il des routes dans cette région?

M. MACDOUGAL: Non, pas dans cette région.

Le sénateur ASELTINE: Entre le lac Object et le lac Chisel?

M. MACDOUGAL: Je ne crois pas qu'il n'y ait de grand-route dans cette région. Il y a une route en construction. Il y en a quelques-unes dans la région du lac Snow et du lac Chisel, mais je ne crois pas que rien n'aboutisse à la région de Flin Flon.

Nous avons fait les arrangements habituels avec l'*Hudson Bay Mining and Smelting Company* en vue de l'exportation des produits de leur exploitation, par lesquels ils nous garantissent des expéditions. Nous croyons qu'il s'agit d'une entreprise commerciale tout à fait satisfaisante, non seulement pour eux, mais pour le CN. Nous sommes prêts à traiter avec eux sur cette base. Le projet fournira probablement du travail à 100 hommes dans la région, lorsque commencera la production.

Voilà, messieurs les sénateurs, l'exposé des arrangements que nous avons pris et nous demandons maintenant votre autorisation pour construire cet embranchement de 12 milles.

Le PRÉSIDENT: Quelle portion de cet argent, cet embranchement produira-t-il d'une année à l'autre? Cela défraiera-t-il le coût dans une période de temps raisonnable?

M. MACDOUGAL: C'est ce que nous prévoyons, monsieur le sénateur. C'est comme tous les embranchements construits depuis quelques années. Nous avons établi une garantie d'expédition avec l'industrie intéressée. Dans tous les cas actuellement en vigueur, et ils sont nombreux, chacun produit des recettes satisfaisantes pour rembourser les frais généraux, les dépenses et donner des bénéfices. Par conséquent, nous sommes très satisfaits avec les arrangements que nous avons déjà faits avec d'autres, et nous croyons que celui-ci nous donnera également satisfaction.

Le sénateur HOLLETT: Combien de nouveaux mineurs y aura-t-il dans la région?

M. MACDOUGAL: La compagnie prévoit qu'il y aura 100 emplois supplémentaires.

Le sénateur CONNOLLY (*Halifax-Nord*): La différence est importante dans la topographie de la région, et c'est pourquoi le coût par mille de ces deux embranchements diffère.

M. MACDOUGAL: Oui. Le deuxième embranchement traverse la Prairie, tandis que le premier traverse une région boisée et rocheuse, parsemée de nappes d'eau. La différence provient donc des frais plus élevés causés par ces facteurs.

Le PRÉSIDENT: Quelqu'un a-t-il d'autres questions à poser à M. Macdougall, au sujet de cet embranchement?

Désirez-vous ajouter quelque chose, monsieur Archer?

M. Maurice Archer, vice-président de la recherche et de l'expansion aux chemins de fer nationaux du Canada: Je crois que tout a été dit, monsieur le président, et je n'ai rien à ajouter.

Le PRÉSIDENT: Très bien. Allons-nous passer à l'examen de l'embranchement du Manitoba?

M. MACDOUGAL: Dans le cas de l'embranchement du Manitoba, il s'agit de potasse. Comme vous le savez, l'industrie de la potasse a enregistré un regain marqué dans la Saskatchewan depuis quelques années. Il s'agit ici d'un projet de ce genre. Les propriétaires sont *Alwinal Potash Company*, dont la mine est située à Guernsey.

On projette de construire une voie ferrée d'environ 18 milles menant à cette mine. Le coût de cet embranchement traversant la Prairie, et ne rencontrant aucune difficulté particulière, est d'environ \$100,000 le mille, ou 1.8 million pour l'embranchement complet.

On s'attend que cette usine produise environ un million de tonnes de potasse par année, dont une certaine quantité sera vendue dans la région des Grands

lacs, d'autre dans le nord-est des États-Unis et d'autre encore exportée par les ports du Pacifique vers les pays asiatiques du Pacifique.

Le commerce de la potasse, comme vous le savez, fait face à une forte concurrence en Saskatchewan. Ces entreprises désirent ardemment être dotées d'un bon service ferroviaire, et obtenir un bon approvisionnement en wagons. Elles désirent pouvoir recourir à cet embranchement dès qu'il sera construit.

On me dit que le volume d'expédition sera passablement considérable, soit d'un million de tonnes.

Évidemment je ne sais pas quelle quantité de ces expéditions nous sera confiée, puisque cela dépend de la concurrence; mais si l'on présume que nous en obtiendrons 50%—ce que je ne sais pas—cela ajouterait environ 4.5 millions à nos revenus.

Nous avons ici, encore une fois, obtenu une garantie d'expédition de la part de cette compagnie, sur la base habituelle, comme les autres producteurs de la région. Ceci nous donne une entente commerciale très rentable et satisfaisante. Nous sommes très heureux de traiter de cette façon avec cette compagnie.

Le sénateur BAIRD: Qui seront vos concurrents?

M. MACDOUGAL: Pour les expéditions?

Le sénateur BAIRD: Oui.

M. MACDOUGAL: Le Pacifique-Canadien. Les deux compagnies traversent la plupart de ces régions. A l'heure actuelle le C.P. dessert déjà cette usine et la compagnie de potasse est venue nous demander un embranchement. C'est ce qui se produit dans presque tous les cas. Les deux desservent et les exploitants eux-mêmes le désirent, puisque naturellement, ils sont en meilleure position pour obtenir un approvisionnement de wagons, ce qui est d'une importance primordiale pour eux.

Le PRÉSIDENT: Je crois que cela s'est produit à plusieurs reprises au sujet des embranchements pour desservir les usines de potasse en Saskatchewan. Vous devez être très certain de votre approvisionnement en wagons.

M. MACDOUGAL: Nous aimerions tout avoir pour nous et ils aimeraient tout avoir pour eux.

Le PRÉSIDENT: Je croyais que le parrain du projet nous avait dit hier que cette compagnie s'était entendue pour vous donner 50 pour cent.

M. MACDOUGAL: Non, nous avons une garantie d'expédition de leur part mais il serait inexact de dire qu'il y a eu une garantie de 50 pour cent. Néanmoins, nous espérons en obtenir plus.

Le PRÉSIDENT: Vous êtes satisfaits de ce qu'ils ont garanti?

M. MACDOUGAL: Oui. C'est une bonne affaire, non seulement pour la compagnie, mais pour les chemins de fer.

Le sénateur KINLEY: Quel est le nom de cette ville?

M. MACDOUGAL: Saskatoon. L'embranchement part en réalité de Watrous et le Pacifique-Canadien est au-dessus, ici. Voici la voie du National-Canadien qui traverse Humboldt.

Le PRÉSIDENT: Il y a aussi une voie de Watrous à Prince-Albert?

M. MACDOUGAL: La voici. Une autre vient de l'ouest jusqu'à Watrous et Young et va vers le nord dans cette direction. C'est un embranchement.

Le PRÉSIDENT: Vous ne pourriez pas utiliser cet embranchement pour atteindre la région dont il est question?

M. MACDOUGAL: Non, c'est beaucoup trop loin. Il est plus facile de traverser directement la prairie que de passer par ici.

Le sénateur McDONALD: Quelle est la capacité en tonnes des wagons que vous utilisez pour le transport de la potasse en vrac?

M. MACDOUGAL: Quatre-vingt dix tonnes. Ces wagons sont très employés, non seulement parce qu'ils sont couverts, mais parce qu'ils sont plus gros. On nous en demande de plus en plus, mais leur coût de construction est élevé. Nous faisons tout ce que nous pouvons. Ce sont de bons wagons qui servent également à transporter plusieurs autres matières.

Le sénateur ASELTINE: Nous sommes allés aux environs de Saskatoon lundi, et nous avons rencontré un train de potasse d'environ un mille de longueur. Je me demande si vous possédez le matériel voulu pour remorquer la potasse lorsqu'elle est confiée aux chemins de fer?

M. MACDOUGAL: Oui, nous avons ce matériel. Nous construisons de plus en plus de wagons de ce genre. Nous en avons plusieurs en service en ce moment. La majeure partie de la potasse en vrac est transportée en convois.

Le PRÉSIDENT: Quelqu'un nous a dit, il y a trois ou quatre ans, c'est peut-être vous, que vous deviez louer de nombreux wagons des compagnies américaines.

M. MACDOUGAL: Oui et parfois l'industrie loue elle-même des wagons de sociétés américaines. En général, nous avons suffisamment de matériel pour suffire à la tâche et il y a toujours de la concurrence. La potasse est un produit saisonnier et il arrive un moment où tout le monde veut des wagons en même temps. Il est alors difficile d'obtenir l'approvisionnement voulu.

Le sénateur ASELTINE: En emploie-t-on en Saskatchewan?

M. MACDOUGAL: Je n'en suis pas certain.

M. K. M. Ralston, ingénieur minier, chef adjoint de l'expansion, chemins de fer Nationaux du Canada: Cette potasse n'est pas utilisée en Saskatchewan.

Le sénateur ASELTINE: Elle sert principalement à l'exportation.

M. MACDOUGAL: Oui.

Le sénateur McDONALD: La majeure partie de ce produit est exportée en vrac?

M. MACDOUGAL: On la transporte en vue de l'exportation: une certaine quantité dans le nord-est des États-Unis, une certaine quantité dans la région des Grands lacs et le reste en Ontario.

Le PRÉSIDENT: Le Comité est-il satisfait? Dois-je rapporter le Bill?

Le sénateur HOLLETT: Puis-je poser une question? En gardez-vous des stocks? En gardez-vous qui est employée dans certaines régions du Canada?

M. MACDOUGAL: Non, nous n'en gardons pas en stock, mais l'industrie le fait parfois.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): La potasse doit-elle être couverte lorsqu'on l'empile?

M. MACDOUGAL: Je crois qu'il est préférable de la couvrir lorsqu'elle est empilée.

Le sénateur McDONALD: On se sert de grands silos à dômes pour l'entreposage de la potasse. Ils sont bien supportés par une fondation de ciment et protégés des intempéries. Il existe cinq silos de ce genre.

Le sénateur ROEBUCK: De quelle façon l'extrait-on des mines?

Le sénateur McDONALD: On l'extrait par abattage à l'exception d'une région juste à l'ouest de Régina où on l'extrait par solution.

Le sénateur HOLLETT: Est-elle traitée avant son expédition?

M. RALSTON: Le minerai qui sort de la mine est raffiné. Le minerai de potasse brut est traité à la mine et on le concentre pendant le séchage. C'est ce concentré que l'on expédie et qui se vend.

Le sénateur McDONALD: Pourrait-on dire que lorsque le produit quitte la mine il est complètement raffiné et qu'il ne subit aucun autre traitement, ou y mêle-t-on d'autres fertilisants pour former un fertilisant complet?

M. RALSTON: Oui, c'est vrai. On le mêle au nitrogène et au phosphore. On voit parfois sur des sacs de fertilisant des numéros comme 13 ou 20 qui indiquent la proportion de potasse, de nitrogène et de phosphore. Ce sont ces matières qui constituent le fertilisant et qui sont absolument nécessaires.

Le sénateur ROEBUCK: Se présente-t-elle en veines comme les minéraux ou s'agit-il d'un grand dépôt?

M. RALSTON: C'est plutôt semblable à un dépôt de charbon. En Saskatchewan, on note un immense dépôt lamellaire, un strate mêlé qui repose entre des dépôts de sel. Dans la plupart des cas il varie entre 8 et 13 ou 14 pieds d'épaisseur.

Le PRÉSIDENT: Le Comité est-il prêt à passer au vote?

Le sénateur WELCH: Puis-je poser une question? Lorsque la potasse est extraite de la mine, est-elle prête à être mêlée aux autres fertilisants ou doit-elle être traitée d'une certaine façon?

Le PRÉSIDENT: Le témoin a déclaré il y a quelques instants qu'elle devait être traitée à la mine dans une certaine mesure.

M. RALSTON: Après avoir subi ce traitement, elle est mêlée.

Le PRÉSIDENT: Dois-je faire rapport du Bill? L'article 1 est-il adopté?

Des SÉNATEURS: Adopté.

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

Des SÉNATEURS: Adopté.

Le PRÉSIDENT: L'article 3 est-il adopté?

Des SÉNATEURS: Adopté.

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

Des SÉNATEURS: Adopté.

Le PRÉSIDENT: L'article 5 est-il adopté?

Des SÉNATEURS: Adopté.

Le PRÉSIDENT: L'article 6 est-elle adopté?

Des SÉNATEURS: Adopté.

Le PRÉSIDENT: L'article 7 est-il adopté?

Des SÉNATEURS: Adopté.

Le PRÉSIDENT: L'article 8 est-il adopté?

Des SÉNATEURS: Adopté.

Le PRÉSIDENT: L'article 9 est-il adopté?

Des SÉNATEURS: Adopté.

Le PRÉSIDENT: L'annexe est-elle adoptée?

Des SÉNATEURS: Adopté.

Le PRÉSIDENT: Le préambule est-il adopté?

Des SÉNATEURS: Adopté.

Le PRÉSIDENT: Le titre est-il adopté?

Des SÉNATEURS: Adopté.

Le PRÉSIDENT: Dois-je faire rapport que le bill n'a pas subi d'amendement?

Des SÉNATEURS: Assentiment.

Le Comité met fin à l'examen du Bill.

Le président: Le préambule est-il adopté?

Des sénateurs: Adopté.

Le président: Le titre est-il adopté?

Des sénateurs: Adopté.

Le président: Dois-je faire rapport quelque bill n'a pas subi d'amendement?
Des sénateurs: Assurément.
Le Comité met fin à l'examen du Bill.

(M) Le comité a le plaisir de vous présenter un rapport sur les travaux effectués pendant la session. Ce rapport est en deux parties: la première concerne les travaux effectués pendant la session précédente et la seconde les travaux effectués pendant la session en cours.

Le président: L'ordre du jour est-il terminé?
Des sénateurs: Oui.

M. Barron: C'est plutôt étrange à un dépôt de charbon. En Saskatchewan, on a un dépôt de charbon qui repose entre des rochers et la mine, et elle est à être mêlée aux autres fertilisants ou doit-elle être traitée d'une certaine façon?

Le président: Le Comité est-il prêt à passer au vote?

Le sénateur Welch: Puis-je poser une question? Lorsque la potasse est extraite de la mine, est-elle prête à être mêlée aux autres fertilisants ou doit-elle être traitée d'une certaine façon?

Le président: Le Comité a déclaré il y a quelques instants qu'elle devait être traitée à la mine dans ces certaines mesures.

M. Barron: Après avoir subi ce traitement, elle est mêlée.

Le président: Dois-je faire rapport du Bill? L'article 1 est-il adopté?

Des sénateurs: Adopté.

Le président: L'article 2 est-il adopté?

Des sénateurs: Adopté.

Le président: L'article 3 est-il adopté?

Des sénateurs: Adopté.

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

Des sénateurs: Adopté.

Le président: L'article 5 est-il adopté?

Des sénateurs: Adopté.

Le président: L'article 6 est-il adopté?

Des sénateurs: Adopté.

Le président: L'article 7 est-il adopté?

Des sénateurs: Adopté.

Le président: L'article 8 est-il adopté?

Des sénateurs: Adopté.

Le président: L'article 9 est-il adopté?

Des sénateurs: Adopté.

Le président: L'ensemble est-il adopté?

Des sénateurs: Adopté.

Le président: L'ordre du jour est-il terminé?

Des sénateurs: Adopté.



Première session de la septième législature

1966

SÉNAT DU CANADA

DÉLIBÉRATIONS

DU

COMITÉ PERMANENT

DES

TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: L'HONORABLE A. K. HUGESSEN

Fascicule 9

Deuxième et dernier compte rendu sur le Bill S-13,
intitulé: «Loi concernant la prévention des lésions professionnelles
dans les ouvrages, entreprises et affaires relevant
de la juridiction fédérale».

SÉANCE DU MERCREDI 29 JUIN 1966

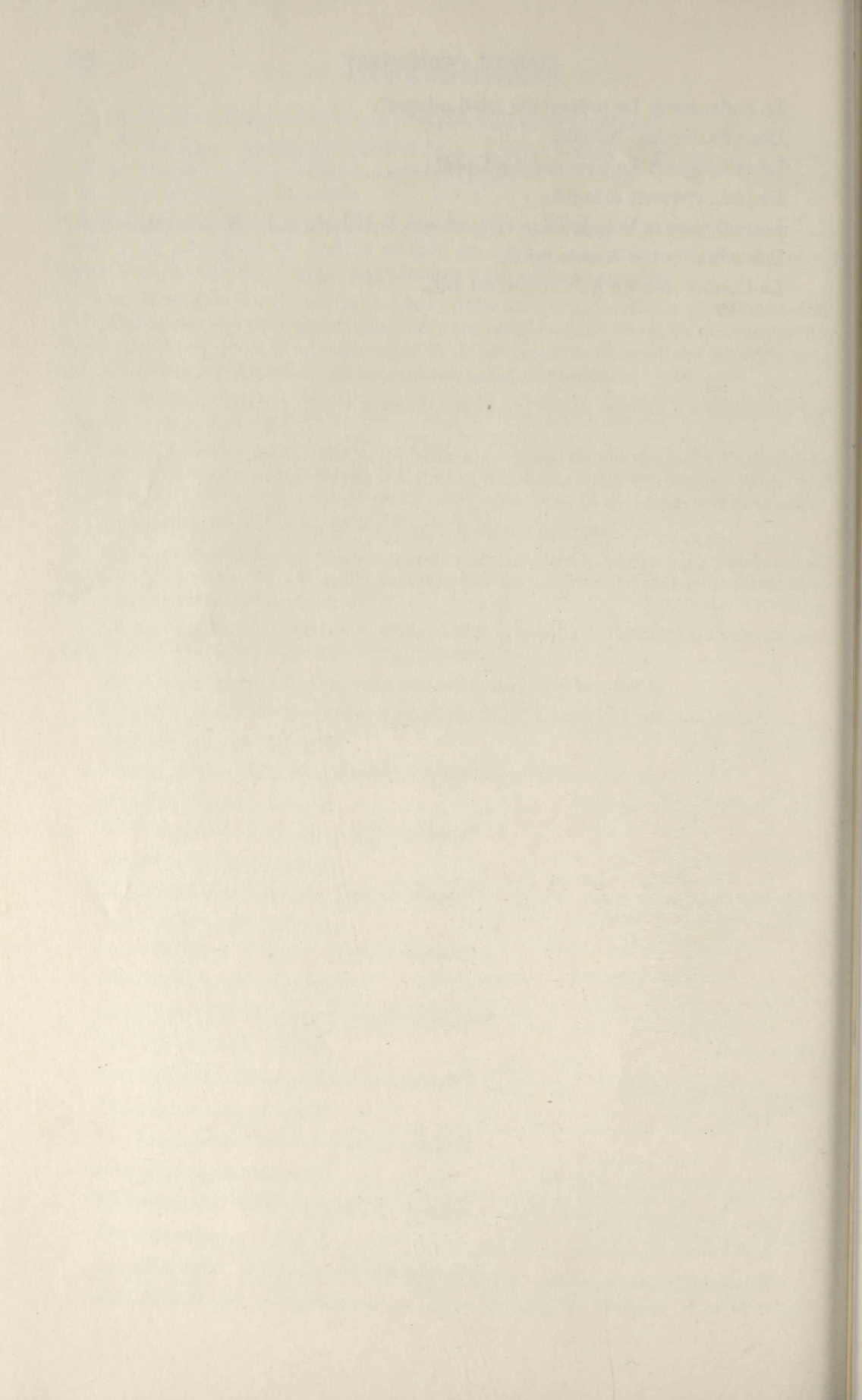
TÉMOINS

L'honorable John R. Nicholson, ministre du Travail; M. W. G. McLaughlin,
vice-président, comité législatif national, Fédération des enseignants;
M. Jacques Portier, c.r., ancien ministre des Transports; M. J. M.
Curtis, directeur de l'indemnisation des employés et de la prévention
des accidents, ministre du Travail.

RAPPORTS DU COMITÉ

EDWIN DUKAKIS, S.J.P.
IMPRIMERIE DE LA BOUTE ET CONTREURTS DE LA PAROISSE
OTTAWA, ONT.

1966-6





Première session de la vingt-septième législature

1966

SÉNAT DU CANADA

DÉLIBÉRATIONS

DU

COMITÉ PERMANENT

DES

TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: L'HONORABLE A. K. HUGESSEN

Fascicule 9

Deuxième et dernier compte rendu sur le Bill S-35,

intitulé: «Loi concernant la prévention des lésions professionnelles dans les ouvrages, entreprises et affaires relevant de la juridiction fédérale».

SÉANCE DU MERCREDI 29 JUIN 1966

TÉMOINS:

L'honorable John R. Nicholson, ministre du Travail; M. W. G. McGregor, vice-président, comité législatif national, Fraternité des cheminots; M. Jacques Fortier, c.r., avocat, ministère des Transports; M. J. H. Currie, directeur de l'indemnisation des employés et de la prévention des accidents, ministère du Travail.

RAPPORTS DU COMITÉ

ROGER DUHAMEL, M.S.R.C.
IMPRIMEUR DE LA REINE ET CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE
OTTAWA, 1966

24430-1



Première session de la vingt-septième législature

1966

SÉNAT DU CANADA

COMITÉ PERMANENT

DES

TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: l'honorable Adrian K. Hugessen

les honorables sénateurs

Aird	Lefrançois
Aseltine	Macdonald (<i>Brantford</i>)
Baird	McCutcheon
Beaubien (<i>Provencher</i>)	McDonald
Bourget	McElman
Burchill	McGrand
Connolly (<i>Halifax-Nord</i>)	McKeen
Croll	McLean
Davey	Méthot
Dessureault	Molson
Dupuis	Paterson
Farris	Pearson
Fournier (<i>Madawaska-Restigouche</i>)	Phillips
Gélinas	Power
Gershaw	Quart
Gouin	Rattenbury
Haig	Reid
Hayden	Roebuck
Hays	Smith (<i>Queens-Shelburne</i>)
Hollett	Thorvaldson
Hugessen	Vien
Isnor	Welch
Kinley	Willis—(47).
Lang	

Membres d'office: Brooks et Connolly (*Ottawa-Ouest*)

(*Quorum* 9)

RAPPORTS DU COMITÉ

ROGER DUNHAM, M.A.C.
IMPRIMERIE DE LA REINE ET CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE
OTTAWA, 1966

ORDRE DE RENVOI

Extrait des Procès-verbaux du Sénat en date du mardi 7 juin 1966:

«Suivant l'Ordre du jour, le Sénat reprend le débat sur la motion de l'honorable sénateur Croll, appuyé par l'honorable sénateur Benidickson, C. P., tendant à la deuxième lecture du Bill S-35, intitulé: «Loi concernant la prévention des lésions professionnelles dans les ouvrages, entreprises et affaires relevant de la juridiction fédérale».

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

Le bill est alors lu pour la deuxième fois.

L'honorable sénateur Croll propose, appuyé par l'honorable sénateur Benidickson, C. P., que le bill soit déféré au Comité permanent des Transports et Communications.

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

*Le greffier du Sénat,
J. F. MacNEILL.*

Les témoins suivants sont entendus:

L'honorable John B. Nicholson, ministre du Travail.

M. W. G. McGregor, vice-président, Comité National des Cheminots.

M. Jacques Fortier, c.r. avocat, ministre des Transports.

M. J. H. Currie, directeur de l'indemnisation des employés et de la prévention des accidents, ministre du Travail.

Après discussion, il est résolu que rapport soit fait du bill avec les amendements suivants:

«1. Page 4, neuvième ligne: après le mot «équipement», ajouter le mot «véhicules».

«2. Page 4, ligne 19: après «utilisations», ajouter «et la disposition».

«3. Page 5, ligne 12: après «exécution», ajouter «ou en cas de».

«4. Page 5: immédiatement après l'alinéa 1), insérer les mots suivants constituant le nouvel alinéa f): «f) prescrivant des normes relatives aux véhicules et à l'équipement».

«5. Page 5: Remplacer les lettres des alinéas f) à p) par les lettres k) à q) respectivement».

À 8h.15 du soir, le comité s'ajourne après nouvelle convocation du président.

Attesté.

Secrétaire en chef adjoint des procès-verbaux,

John A. ...

ORDRE DE RENVOI

Extrait des Procès-verbaux du Sénat en date du mardi 7 juin 1955:

« Suivant l'Ordre du jour, le Sénat reprend le débat sur la motion de l'honorable sénateur Croll appuyée par l'honorable sénateur Reidichson, C. P., tendant à la deuxième lecture du Bill S-35 intitulé: « Loi concernant la prévention des lésions professionnelles dans les ouvrages, entreprises et affaires relevant de la juridiction fédérale ».

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

Le bill est alors lu pour la deuxième fois.

L'honorable sénateur Croll propose, appuyé par l'honorable sénateur Reidichson, C. P., que le bill soit déposé au Comité permanent des Transports et Communications.

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

- Allen
- Anglin
- Baird
- Bourget
- Burchill
- Connolly (Ottawa-Nord)
- Croll
- Davey
- Desautels
- Dupuis
- Farris
- Fontaine (Madame) (Nouveau-Brunswick)
- Gélinas
- Gendron
- Gougeon
- Hart
- Hayden
- Hoy
- Hull
- Johnson
- Levesque
- Kirby
- Lang

- Macdonald
- McCarthy
- McLennan
- McManis
- McGraw
- McKeown
- McLean
- Méthot
- Molson
- Petersen
- Pearson
- Phillips
- Power
- Quinn
- Rattenbury
- Reid
- Robuck
- Smith (Queen-Elizabeth)
- Thompson
- Vier
- Welch
- Willis (47)

Membres du Sénat: Breaker et Connolly (Ottawa-Ouest)

(Quorum 2)

PROCÈS-VERBAL

Le mercredi 29 juin 1966

Conformément à la motion d'ajournement et à l'avis de convocation, le comité permanent des transports et communications se réunit aujourd'hui, à 8 heures du soir.

Présents: Les honorables sénateurs Hugessen (*président*), Aseltine, Baird, Beaubien (*Provencher*), Connolly (*Halifax-Nord*), Dessureault, Gouin, Hollett, Kinley, McDonald, McElman, Power, Quart, Roebuck, Smith (*Queens-Shelburne*) et Welch.

Aussi présent: M. E. Russell Hopkins, légiste du Sénat et conseiller parlementaire.

Reprise de l'étude du bill S-35 concernant la prévention des lésions professionnelles dans les ouvrages, entreprises et affaires relevant de la juridiction fédérale.

Les témoins suivants sont entendus:

L'honorable John R. Nicholson, ministre du Travail.

M. W. G. McGregor, vice-président, comité législatif national, Fraternité des cheminots.

M. Jacques Fortier, c.r., avocat, ministère des Transports.

M. J. H. Currie, directeur de l'indemnisation des employés et de la prévention des accidents, ministère du Travail.

Après discussion, il est résolu que rapport soit fait du bill avec les amendements suivants:

«1. Page 4, neuvième ligne: après le mot «équipements», ajouter le mot «véhicules».

«2. Page 4, ligne 40: après «l'utilisation», ajouter «et la disposition».

«3. Page 5, ligne 12: après «exécute», ajouter «ou qu'on doit exécuter».

«4. Page 5: immédiatement après l'alinéa i), insérer les mots suivants constituant le nouvel alinéa j): «j) prescrivant des normes mécaniques relatives aux véhicules et à l'équipement;».

«5. Page 5: Remplacer les lettres des alinéas j) à p) par les lettres k) à q) respectivement».

A 9h.15 du soir, le comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Attesté.

Secrétaire en chef adjoint des comités,
John A. Hinds.

RAPPORT DU COMITÉ

Le MERCREDI 15 juin 1966

Le Comité permanent des banques et du commerce, auquel a été déféré le bill S-35, intitulé: «Loi concernant la prévention des lésions professionnelles dans les ouvrages, entreprises et affaires relevant de la juridiction fédérale», fait le rapport suivant:

Notre comité recommande qu'il soit autorisé de faire imprimer 800 exemplaires en anglais et 300 exemplaires en français, des délibérations sur ledit bill.

Le président,
A. K. HUGESSEN.

RAPPORT DU COMITÉ

Le MERCREDI 29 juin 1966

Le Comité permanent des banques et du commerce, auquel a été déféré le bill S-35, intitulé: «Loi concernant la prévention des lésions professionnelles dans les ouvrages, entreprises et affaires, relevant de la juridiction fédérale», rapporte que le comité après avoir étudié ce bill, et pour obtempérer à l'ordre de renvoi du 7 juin 1966, l'a chargé d'en faire rapport avec les amendements suivants:

1. Page 4, ligne 9: Après «équipements», insérer «véhicules»,
2. Page 1, ligne 42: Après «porté» insérer «et disposition».
3. Page 5, ligne 8: Après «sur», insérer «ce qu'on doit exécuter».
4. Page 5: immédiatement après le paragraphe i), insérer ce qui suit comme le nouveau paragraphe j):
«j) prescrivant les normes mécaniques pour véhicules et équipements».
5. Page 5, Remplacer les présents paragraphes j) à p) pour les paragraphes k) à q) respectivement.

Le président,
A. K. HUGESSEN.

LE SÉNAT

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS ET

COMMUNICATIONS

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le mercredi 29 juin 1966

Le comité permanent des transports et communications, auquel a été déféré le bill S-35 concernant la prévention des lésions professionnelles dans les ouvrages, entreprises et affaires relevant de la juridiction fédérale, se réunit aujourd'hui, à 8 heures et demie du soir, sous la présidence du sénateur A. H. Hugessen, afin d'étudier à nouveau le projet de loi.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous devons étudier à nouveau le bill S-35, le Code canadien du travail (Sécurité). Sauf erreur, le ministre doit venir témoigner, mais il n'est pas encore arrivé.

Vous vous souvenez, honorables sénateurs, que je vous ai dit, lors de notre dernière réunion, qu'une couple de personnes désiraient présenter des mémoires au sujet de ce projet de loi et, notamment, les représentants du Congrès du Travail du Canada. Ayant communiqué avec les autorités du Congrès, j'ai reçu une lettre en date d'aujourd'hui, signée par M. Donald MacDonald, secrétaire-trésorier du Congrès du Travail du Canada.

Il y aurait peut-être lieu de donner lecture de la lettre au comité.

Cher sénateur Hugessen,

Le 14 juin 1966, le président du Congrès du Travail du Canada, M. Claude Jodoin, vous a écrit au sujet du bill S-35, désigné Code canadien du travail (sécurité). Lorsque M. Jodoin vous a écrit, il semblait que nous pourrions surmonter certaines des difficultés que présentait la préparation des mémoires, mais nous n'y avons pas réussi.

A notre avis, il s'agit d'une mesure législative des plus importantes, et nous sommes très désireux de l'approfondir comme elle le mérite. Nous nous sommes abouchés avec un certain nombre de nos organisations affiliées qui, croyions-nous, s'intéressaient vivement à la substance du projet de loi; elles ont exprimé leur empressement à fournir de la documentation afin d'étayer tout mémoire que nous désirerions présenter; en outre, elles ont exprimé le désir d'assister aux autres séances du comité. L'une d'entre elles est la *Canadian Air Line Flight Attendants' Association*, qui est aux prises avec des difficultés particulières dans ce domaine.

Le but de ma lettre est de demander respectueusement à votre comité d'étudier la possibilité de tenir de nouvelles audiences à propos du bill S-35, quitte à tenir ces audiences lorsque le Parlement reprendra ses séances après le congé d'été qui a été annoncé. Nous vous saurions gré de la collaboration de votre comité à cet égard, de même que, j'en suis sûr, les autres organisations qui n'ont peut-être pas encore eu l'occasion d'étudier, sous tous ses aspects, le projet de loi et ses répercussions. Sauf erreur, une autre occasion nous sera offerte de présenter des instances lorsque la Chambre des communes sera saisie de la mesure.

M. Hepworth, de notre organisation, m'a fait part de la courtoisie et de la collaboration que vous lui avez témoignées lorsqu'il a discuté cette question avec vous; que le comité sache que nous lui en savons gré.

Sincèrement vôtre,

(signature) Donald MacDonald,
Secrétaire-trésorier.

J'ai parlé à deux ou trois reprises à M. Hepworth après notre dernière réunion. Je lui ai expliqué que j'espérais que nous pourrions poursuivre l'étude du projet de loi et que, étant donné qu'il s'agit d'une mesure qui émane du Sénat, si nous devons l'adopter avant qu'on fasse des observations à ce sujet, cela ne voudrait pas dire que ces organisations n'auraient pas l'occasion de présenter des instances lorsque leurs représentants se présenteront devant la Chambre des communes.

Je suppose qu'il incombe au Comité de décider s'il désire étudier la suggestion d'après laquelle le projet de loi devrait être réservé.

Le sénateur ASELTINE: La lettre ne dit-elle pas que cela agréerait à ces messieurs?

Le PRÉSIDENT: Qu'est-ce qui agréerait à ces messieurs?

Le sénateur ASELTINE: Ils aimeraient formuler leurs observations devant la Chambre des communes.

Le PRÉSIDENT: On dit simplement que «sauf erreur, une autre occasion nous sera offerte de présenter des instances lorsque la Chambre des communes sera saisie de la mesure.» A mon avis, honorables sénateurs, il y a lieu de fixer un délai quelconque à ce sujet. En somme, ce projet de loi a été présenté le 24 mai.

Si les honorables sénateurs y consentent, on pourrait décider que nous avons consacré tout le temps nécessaire aux représentants des organisations et que s'ils désirent présenter de nouvelles instances, ils devraient s'adresser à la Chambre des communes. Est-ce l'avis du Comité?

Des VOIX: D'accord.

Le PRÉSIDENT: On me dit qu'il y a quelqu'un d'autre qui désire faire des observations dès maintenant. Ya-t-il quelqu'un ici qui désire faire des commentaires au sujet du projet de loi?

Le sénateur ROEBUCK: Je constate que M. McGregor, que nous avons déjà entendu, est présent. Il s'opposait au projet de loi dans son libellé actuel. Monsieur McGregor, avez-vous quelques observations à formuler?

M. W. G. McGregor, vice-président, comité législatif national, Fraternité des cheminots: Monsieur le président, honorables sénateurs, je me contentais d'écouter les délibérations ce soir et je ne puis parler au nom du Congrès du Travail du Canada au sujet de la lettre dont vous avez donné lecture. Cependant, je me demande si, après que le projet de loi aura été étudié par le comité du Sénat, on aura la certitude qu'il sera déféré à un comité de l'autre endroit où l'on pourrait faire des observations. C'est la seule question qui me vient à l'esprit.

Le PRÉSIDENT: Votre question est tout à fait pertinente, monsieur McGregor. Mais nous ne pouvons décider, par voie de législation, ce que la Chambre des communes va faire et il se peut que cette dernière veuille étudier ce projet de loi en comité plénier. A mon avis, cependant, si vous-même ou les représentants de toute autre organisation sérieuse faisiez part aux membres de la Chambre des communes que vous désirez formuler des observations, je suis presque certain que vous recevriez un accueil favorable et que le projet de loi serait déféré à un comité où vous pourriez faire des observations.

Le sénateur ASELTINE: Je me demande si le ministre pourrait prendre un engagement à cet égard.

Le PRÉSIDENT: Le ministre est ici maintenant. Quel est votre avis à ce sujet, monsieur le ministre?

L'honorable John R. Nicholson, ministre du Travail: Monsieur le président, honorables sénateurs, l'un des motifs pour lesquels nous avons saisi le Sénat de cette mesure législative il y a un peu plus d'un mois, c'était justement afin de fournir aux organisations toutes les occasions de se faire entendre. Nous sommes vivement désireux de faire adopter ce projet de loi. Nous aurions pu le déférer au comité du travail des Communes, mais nous désirions vivement y donner suite parce que mon prédécesseur a fourni l'assurance, l'an dernier, que le projet de loi serait présenté et adopté le plus tôt possible. J'ai cru que les observations formulées ici par les camionneurs, la dernière fois que j'ai comparu devant le comité, étaient excellentes. On a fait des propositions concrètes que nous sommes disposés à accepter. Je crois aussi que les commentaires faits par la Fraternité des cheminots étaient très utiles, car même s'il fallait modifier le projet de loi, du moins les vues exprimées par cette organisation et les commentaires formulés devant le Comité ont été très utiles car, advenant l'adoption du bill par le Parlement, si le ministère des Transports ne prend pas les mesures nécessaires à cet égard, le ministère du Travail aura l'occasion de saisir le cabinet de la question afin qu'on puisse donner suite aux suggestions faites par les organisations affiliées à la Fraternité des cheminots.

Je ne puis parler au nom du Congrès du Travail du Canada mais, en ce qui concerne mon ministère, il n'a pas reçu d'observations précises du Congrès, sauf par l'entremise des organisations de cheminots qui lui sont affiliées.

Ne sachant pas au juste combien de temps la Chambre des communes va siéger—si ce sera deux ou six jours—je ne voudrais pas promettre que la question sera déferée à un comité, vu que les gens qui désirent faire des instances ont eu tout le temps de le faire.

Le PRÉSIDENT: Puis-je poser une question? Elle n'est peut-être pas raisonnable, monsieur le ministre, mais vous opposeriez-vous à la requête du Congrès du Travail du Canada afin de remettre la discussion de la mesure jusqu'à l'automne?

L'hon. M. NICHOLSON: Jusqu'à l'automne? Oui, je m'y opposerais. Je crois que le projet de loi devrait être adopté; j'espérais que le Parlement l'adopterait plus rapidement car, de l'avis de mon ministère, cette mesure se fait attendre depuis longtemps. Il s'agit d'une mesure que le gouvernement a étudiée il y a un an. A mon avis, n'eussent été des élections, le projet de loi aurait été présenté aux deux Chambres du Parlement l'automne dernier. Nous préférons ne pas en retarder davantage l'adoption.

Le sénateur POWER: Puis-je demander au ministre ceci: advenant que nous adoptions le projet de loi ce soir, a-t-on l'espoir que les Communes en fassent autant d'ici un couple de jours? Ou bien l'adoption en sera-t-elle retardée quand même?

L'hon. M. NICHOLSON: A mon avis, monsieur le sénateur, le projet de loi a des chances d'être adopté par les Communes demain ou lundi.

Le PRÉSIDENT: Nous savons gré au ministre de ses observations; je crois que le comité partage de plus en plus cet avis, c'est-à-dire qu'il n'y a pas lieu d'attendre plus longtemps.

Le sénateur ROEBUCK: Il s'agit d'une excellente mesure et nous devrions en faciliter l'adoption.

Le PRÉSIDENT: J'ai cru comprendre que d'autres personnes désiraient formuler des observations au sujet du projet de loi. On m'avait dit que M. Magee, des *Canadian Trucking Associations, Inc.* comparaitrait devant nous ce soir.

L'hon. M. NICHOLSON: Monsieur le président, puis-je dire quelques mots à ce sujet? J'ai déjà dit que les camionneurs avaient fait des propositions à la

dernière séance du Comité. Les fonctionnaires de mon ministère et notre conseiller juridique se sont abouchés avec le ministère de la Justice et je crois que toutes les propositions—même si nous ne les croyons pas essentielles—seraient peut-être utiles afin de dissiper tout doute ou toute équivoque, et nous serions disposés à accepter de telles suggestions. Sauf erreur les fonctionnaires ministériels ont collaboré avec votre conseiller juridique et le ministère de la Justice, afin d'incorporer les amendements au projet de loi.

Le PRÉSIDENT: Avant d'aller de l'avant, je crois comprendre qu'il n'y a personne qui désire formuler d'autres observations. Avant que nous abordions la substance du projet de loi, M. Fortier, conseiller juridique du ministère des Transports, pourrait peut-être formuler quelques commentaires. Vous vous souvenez qu'à notre dernière réunion, un certain nombre d'instances nous ont été faites au sujet des conditions de travail des cheminots en ce qui concerne l'eau potable, les conditions sanitaires, etc. A mon avis, les cheminots estimaient que personne n'avait le droit de s'occuper de la question.

Le sénateur ROEBUCK: Les ministères se renvoient la balle.

Le PRÉSIDENT: Qu'avez-vous à dire à ce sujet, monsieur Fortier?

M. Jacques Fortier, c.r., avocat, ministère des Transports: Monsieur le président, honorables sénateurs, à la dernière séance de votre Comité, le 15 juin, lorsqu'il s'agissait du bill S-35, le Comité a demandé quelle était la juridiction du ministère des Transports en ce qui concerne la fourniture d'eau potable et d'installations sanitaires pour les cheminots de services sur les trains.

Le ministre des Transports est chargé de l'application de la loi sur les chemins de fer. Cependant, la Commission des transports, établie sous le régime de la loi sur les chemins de fer, constitue une cour d'archives et, par conséquent, la juridiction du ministre ne s'étend pas aux ordonnances rendues et aux règlements établies par la Commission.

L'article de la loi sur les chemins de fer qui est à l'étude, c'est-à-dire l'article 290, autorise la Commission à rendre des ordonnances et à établir des règlements au sujet des installations sanitaires qui doivent se trouver sur les trains; il s'agit d'un article de la loi à l'égard duquel la juridiction du ministre des Transports ne s'étend pas à la Commission.

Le sénateur ROEBUCK: Si la Commission déclare qu'elle n'est pas compétente en la matière, alors qui a juridiction?

M. FORTIER: J'arrivais à cet aspect de la question, sénateur Roebuck. En mai de la présente année, M. Walter, de la Fraternité des mécaniciens de locomotives, a écrit au ministre du Travail au sujet de cette question même, et le ministre du Travail a déferé la question au ministre des Transports qui, à son tour, a demandé au commissaire en chef des Transports ses commentaires à ce sujet. Avec votre autorisation, monsieur le président, j'aimerais donner lecture au Comité de la réponse que j'ai reçue de commissaire en chef. La lettre, datée du 13 juin, est adressée au sous-ministre des Transports; je cite:

C'est en 1956 que j'ai été saisi pour la première fois de la question de la fourniture d'installations sanitaires sur les trains, alors que le comité législatif national de la Fraternité des cheminots a prié la Commission de tenir des audiences officielles en ce qui concerne la nécessité et l'opportunité des installations sanitaires dans les postes de conduite des locomotives diesel. Par la suite, des entretiens officieux qui ont eu lieu entre moi-même, le commissaire Chase et les représentants des Fraternités. J'ai proposé que le plus simple moyen d'obtenir une décision quant à la juridiction de la Commission en l'espèce serait pour les Fraternités de demander l'émission d'une ordonnance dans un cas précis en guise de cause-type; puis, si la Commission décidait qu'elle avait compétence en la matière, elle pourrait mener une enquête plus approfondie. Les représentants des Fraternités ont donné à entendre qu'ils

s'adresserait peut-être aux gouvernements fédéral ou provinciaux afin d'obtenir l'adoption de mesures sanitaires. Ils n'ont pas donné suite à la proposition de la Commission.

Quant à la juridiction, M. Varcoe, sous-ministre de la Justice, a exprimé, en 1948, une opinion au ministère de la Santé nationale et du Bien-être social, dont je cite l'extrait suivant:

«En ce qui concerne votre troisième question, je puis dire qu'à mon avis, la loi sur le ministère de la Santé nationale et du Bien-être social confère l'autorisation nécessaire d'établir des règlements en ce qui concerne les installations sanitaires dans les biens appartenant aux chemins de fer et dont il a été fait mention, mais il est bien compris que cela ne vise que les biens qui font partie intégrante de l'exploitation des chemins de fer en tant que transporteurs s'adonnant au trafic international et interprovincial. Je pourrais aussi appeler votre attention sur l'article 287 (maintenant l'article 290) de la loi sur les chemins de fer (S.R.C., 1927, chapitre 170) qui autorise la Commission des transports à établir des règlements concernant la protection des biens et la protection, la sûreté, la commodité et le confort du public dans le service et dans la marche des trains. A mon avis, de tels règlements, qui ne visent que les gares de chemins de fer, peuvent se justifier parce qu'il s'agit de la protection, de la sécurité et du confort du public.»

En 1961, le comité parlementaire des chemins de fer, des lignes aériennes et de la marine marchande, dans le fascicule n° 8 de ses *Procès-verbaux et témoignages*, a recommandé:

«Que le ministère de la Santé nationale et du Bien-être social, en consultation avec les autorités provinciales de la Santé, étudie la question afin d'établir un code sanitaire normal pour tous les chemins de fer du Canada et leurs employés.»

Durant l'année 1962, le ministère de la Santé nationale et du Bien-être social a échangé une volumineuse correspondance avec les Fraternités de cheminots et les chemins de fer. Puis, en 1963, le ministre de la Santé nationale et du Bien-être social a proposé l'institution d'un comité interministériel. J'ai offert de désigner un fonctionnaire pour représenter la Commission au sein du comité, mais nous n'avons pas reçu d'autre demande afin de participer ou de collaborer à l'étude de la question.

La question de savoir si la Commission possède l'autorité, en vertu de l'article 290 (1) (L) de la loi sur les chemins de fer, d'ordonner l'installation de toilettes et de moyens sanitaires donne lieu à différentes interprétations. A mon avis, une large interprétation conférerait à la Commission un tel pouvoir. Étant donné le coût de ces installations, il se peut que les chemins de fer contestent l'autorité de la Commission. Il y a aussi des problèmes d'ordre technique et mécanique, la modification des locomotives diesel plus vieilles, le dessin des locomotives ultérieures, etc.

Compte tenu du rôle que les ministères du Travail et de la Santé nationale et du Bien-être social ont joué à cet égard, il y aurait peut-être lieu d'instituer un comité interministériel. Je doute que cela règle la question. *Si les Fraternités désirent que la Commission mène une enquête, nous y sommes disposés.* Si les chemins de fer contestent la juridiction de la Commission, cette dernière devra statuer à cet égard après avoir entendu les parties.

Le sénateur ROEBUCK: On mentionne que les dépôts, les gares sont visés par l'article 290. Est-ce que cela s'appliquerait aux dortoirs également?

M. FORTIER: C'est mon avis, monsieur le sénateur. Mais, monsieur le président, vous vous souvenez qu'à la réunion du 15 juin, M. McGregor, de la Fraternité des cheminots, a présenté un mémoire qui renfermait notamment ces deux déclarations:

- (1) Que la Commission des transports, dans un jugement dont il est fait mention dans *Canadian Railway Cases*, volume XI, 1911, a statué que l'article 30 de la loi sur les chemins de fer de l'époque—maintenant l'article 290—autorise la Commission à rendre des ordonnances et à établir des règlements exigeant la fourniture d'abris convenables pour tous les cheminots «de service» et stipule, en outre, que lorsque les hommes se trouvent à des points divisionnaires, ils ne sont pas «de service».
- (2) Qu'en 1955 et 1956, la Commission des transports a été priée d'établir des règlements, sous le régime de l'article 90 de la loi sur les chemins de fer, prévoyant l'installation de toilettes sur les locomotives diesel, mais la Commission a fait connaître qu'elle n'avait pas juridiction en la matière.

Voici ce que le commissaire en chef disait dans cette lettre à ce sujet:

Au cours du débat, le sénateur Rocbuck a fait mention (Débats du Sénat du 2 juin, p. 642) d'une décision rendue en 1910 par la Commission, d'après laquelle cette dernière n'avait pas le pouvoir d'ordonner aux chemins de fer de fournir des abris à leurs employés lorsqu'ils n'étaient pas de service (11 C.R.C. 336). Cette décision ne revêt guère d'importance dans le cas présent, mais le sénateur l'a citée ainsi que l'article 290 (1) (L) de la loi sur les chemins de fer qui est ainsi conçu:

«(1) La Commission peut rendre des ordonnances et édicter des règlements...

(L) concernant généralement la protection des biens et la protection, la sûreté, la commodité et le confort du public et des employés de la compagnie dans le service et dans la marche des trains et leur vitesse, ou dans l'emploi des locomotives par la compagnie sur le chemin de fer ou pour les besoins du chemin de fer.»

Le commissaire en chef poursuit en disant que le sénateur Roebuck semblait d'avis que la Commission avait statué que ses pouvoirs concernant la sécurité et le confort des employés ne portaient pas sur les installations sanitaires.

Il ne semble pas que ce soit là l'effet de la décision de 1910. Puis, comme je vous l'ai déjà dit, il ajoute que la Commission s'est reportée à la situation existant en 1956. A mon avis, monsieur le président, vu l'opinion exprimée par le commissaire en chef, sa décision réfuterait les objections soulevées par la Fraternité des cheminots en ce qui concerne le bill S-35, étant donné que la Commission est disposée à étudier une requête des Fraternités afin d'établir des règlements et de rendre des ordonnances à ce sujet.

Le PRÉSIDENT: A mon avis, en ce qui concerne la Fraternité des cheminots, cela dissiperait toute équivoque.

Le sénateur ROEBUCK: Voyons ce que M. McGregor a à dire à ce sujet. Il s'agit de quelque chose de neuf. Peut-être d'autres commentaires à ce sujet pourraient-ils éclairer notre lanterne.

Le PRÉSIDENT: Le commissaire invite les cheminots à lui présenter une demande.

M. MCGREGOR: Monsieur le président, honorables sénateurs, il y a lieu, en l'occurrence, de remonter à vingt ans en arrière, alors que mes prédécesseurs ont été priés d'ordonner qu'on améliore les conditions de travail des cheminots

en ce qui concerne les installations sanitaires. Sans aucun doute, une décision rendue par la Commission serait acceptable, mais si je comprends bien, l'autorisation requise à cet égard pourrait être incorporée dans le bill à l'étude de façon à inclure les normes recommandées par le ministère de la Santé nationale et du Bien-être social. Les ministères étudient la question depuis une dizaine d'années, sinon plus. Je serais disposé à entériner la décision de l'autorité régulatrice et des autorités respectives qui traiteront de la question. Selon la correspondance dont M. Fortier nous a donné lecture, je crois comprendre que c'est maintenant le ministère des Transports qui va comparaître. Pendant des années, le ministre des Transports a déclaré qu'il n'avait aucune autorité en la matière, bien que l'ancien ministre de la Santé nationale et du Bien-être social, l'honorable Paul Martin, prétendit le contraire.

Le sénateur ROEBUCK: Le témoin dit qu'il n'a pas l'autorité voulue pour traiter des questions dont connaît la Commission.

Le sénateur HOLLETT: L'article 8 n'apporte-t-il pas une solution au problème?

Le Ministre peut, pour l'une ou l'autre des fins de la présente loi, faire faire une enquête relative ou connexe à la sécurité professionnelle dans tout ouvrage, entreprise ou affaire relevant de la juridiction fédérale et il peut nommer une ou plusieurs personnes qui s'en chargeront.

Ces dispositions ne règlent-elles pas le problème?

Le PRÉSIDENT: Cependant, selon le paragraphe (3) de l'article 3 du bill, la présente loi ne s'applique pas à l'égard de la mise en service de navires, de trains ou d'aéronefs. J'estime, monsieur McGregor, qu'étant donné l'attitude prise par le président de la Commission des transports, cette dernière a le droit d'étudier ces questions et de s'en occuper, et qu'elle consentirait à s'occuper de toute demande que vous pourriez lui faire sur cette base. Ce serait la base qui vous servirait de point de départ.

M. MCGREGOR: Afin d'éprouver la validité de l'article 290 de la Loi sur les chemins de fer.

Le sénateur HOLLETT: Pouvez-vous nous dire pourquoi le paragraphe (3) de l'article 3 se trouve là? Pourquoi une exception est-elle ainsi faite à la Loi dans le cas de la mise en service des navires, des trains et des aéronefs?

Le PRÉSIDENT: Le Ministre nous a donné une longue explication là-dessus la dernière fois qu'il était ici. Voudrait-il la répéter?

L'hon. M. NICHOLSON: J'essayerai d'être aussi bref que possible, cette fois. Depuis bien des années, la Commission a édicté et continue d'édicter des règlements relatifs aux navires, aux trains et aux aéronefs. Une foule d'organismes en rapport avec le ministère des Transports ont dû s'occuper des navires, des trains et des aéronefs. C'est le seul domaine dans lequel on ait voté quelques lois relatives à la sécurité. Le ministère des Transports tient à agrandir l'expérience qu'il a déjà acquise à ce sujet. Nous voulons légiférer sur l'ensemble des questions qui ne font pas encore l'objet de lois. A la suite de discussions avec le ministère des Transports, le Ministre, le sous-ministre et d'autres hauts fonctionnaires se sont accordés à demander la permission de poursuivre leur travail dans les domaines où ils travaillaient depuis plusieurs dizaines d'années. En cas de conflit, le gouverneur en conseil réglerait et si l'on ne faisait rien à ce propos, tout ministre ou tout membre du cabinet serait libre d'intenter les procédures prévues par le paragraphe (3).

Le sénateur HOLLETT: Je crois m'en souvenir maintenant.

L'hon. M. NICHOLSON: En regardant mes notes, je me suis reporté aux avis, si positifs et utiles, présentés par les *Teamsters*, ou mieux par M. Spector, au nom des *Teamsters*. J'ajoute que M. Magee, représentant de la *Canadian*

Trucking Association Inc., a été informé de la présente réunion de ce soir, où il aurait l'occasion de présenter ses vues, s'il le désirait.

Le PRÉSIDENT: C'est peut-être le prochain sujet que le Comité devrait étudier maintenant. Vous vous souvenez que M. Spector a présenté plusieurs propositions de modification du libellé de certains articles du bill, et que le Ministre a bien voulu dire qu'après considération il nous ferait savoir, à la prochaine réunion, si elles ont la moindre valeur ou non. On a présenté, sauf erreur, quelques avis tendant à modifier certains articles. Nous pourrions peut-être les étudier maintenant.

L'hon. M. NICHOLSON: M. Currie, du ministère de Travail, a étudié soigneusement, avec le ministère de la Justice, les avis présentés par M. Spector. Il se peut que l'un d'eux soit inutile, mais pour supprimer tout doute ou toute ambiguïté, le ministère accueillerait bien volontiers quatre modifications, dont M. Currie parlera. Je crois qu'on a donné, à votre conseiller juridique, un mémoire traitant de ce sujet.

Le PRÉSIDENT: Pouvons-nous les étudier une par une? La première figure à la page 2, alinéa b) du bill, qui se lit en partie ainsi:

b) tout chemin de fer, canal, télégraphe ou autre ouvrage ou entreprise reliant une province à une ou plusieurs autres,—

M. Spector a opiné qu'après le mot «chemin de fer» nous devrions ajouter les mots «exploitation de transport par terre». Qu'en dites-vous, monsieur Currie?

M. J. H. Currie, directeur, Direction de la prévention des accidents et de l'indemnisation en cas d'accidents, ministère du Travail: C'est l'un de ces problèmes juridiques extrêmement compliqués qu'entraîne la constitution. M. Davis, notre avocat au ministère, a étudié assez longuement la chose et rédige un mémoire. Je voudrais citer les deux phrases finales dans lesquelles M. Davis commente la proposition voulant que nous ayons à présenter l'affaire au Comité comme le ministère la comprend. Le premier alinéa se lit ainsi:

adopter de nouveaux termes pour éclaircir une matière juridique reconnue et corroborée par des règles de droit, serait provoquer de nouveaux litiges sur le ou les sens des nouveaux termes.

Lors de la dernière réunion du Comité, nous avons vu que la phraséologie actuelle est tirée de l'Acte de l'Amérique du Nord britannique, et qu'elle se retrouve ailleurs, dans plusieurs statuts du ministère du Travail. Certains d'entre eux sont énumérés à l'article 30 du bill dont vous êtes maintenant saisis, avec lesquels nous espérons que ce dernier finirait par être codifié et réuni dans le Code canadien du travail. Il semblerait être tout à fait illogique d'adopter de nouveaux termes dans ce cas.

Le second et dernier alinéa de M. Davis se lit ainsi:

En même temps, on sortirait de la règle raisonnablement uniforme suivie depuis des années en matière juridictionnelle, dans les statuts du Travail, et qu'on a constaté être légitime. De plus, cela conduirait peut-être à de nouveaux litiges sur le sens des nouveaux termes qui sont adoptés.

Bref, le ministère estime devoir rejeter la proposition de modifier le moins possible une interprétation établie depuis longtemps. La compétence du gouvernement fédéral n'est pas mise en doute.

Le PRÉSIDENT: Je crois que tous les sénateurs se souviendront que notre propre légiste a exprimé les mêmes vues.

Le LÉGISTE: J'en suis toujours d'accord.

Le sénateur POWER: Cette interprétation élimine-t-elle les camionneurs?

Le LÉGISTE: Non, pas du tout. Ils sont inclus en vertu d'une décision du Comité judiciaire du Conseil privé. Il a été décidé que les termes de l'Acte de l'Amérique du Nord britannique se rapportent aux camionneurs interprovinciaux et intraprovinciaux.

Le PRÉSIDENT: Tout ouvrage ou entreprise reliant une province à une autre...

Le sénateur ROEBUCK: Fort bien, mais il ne s'agit pas de cela. Les décisions juridiques des causes en question se rapportent à une autre loi que celle à l'étude. Nous sommes en train de passer une nouvelle loi, en ne perdant pas de vue l'ancienne et en songeant aux causes qui n'ont pas trait aux camionneurs.

Le LÉGISTE: Non, si vous me permettez de le dire, sénateur Roebuck. Il est vrai que la cause Winner comportait une discussion de certaines lois, mais la décision rendue était fondée sur la Constitution, les termes de l'Acte de l'Amérique du Nord britannique, et elle disait en terminant que les travaux de camionnage sont du ressort des clauses de la Constitution, que la présente loi copie. N'ai-je pas raison en cela?

M. CURRIE: Oui, parfaitement raison.

L'hon. M. NICHOLSON: J'allais dire, monsieur le président, qu'aux termes de l'alinéa b), page 2, que nous venons de voir, c'est-à-dire «tout chemin de fer, canal, télégraphe ou autre ouvrage ou entreprise reliant une province à une ou plusieurs autres ou s'étendant au-delà des limites d'une province... une route est une entreprise ou un ouvrage qui relie une province à une autre.

Le LÉGISTE: Et le Conseil privé en a ainsi décidé.

L'hon. M. NICHOLSON: Je crois que c'est une réponse satisfaisante à l'objection du sénateur Roebuck.

Le sénateur ROEBUCK: Je retire mon objection.

Le PRÉSIDENT: Je crois que le Comité est d'accord de ne pas accepter cette proposition relative l'alinéa b) de la page 2.

Venons-en maintenant à la seconde proposition faite par M. Spector, et relative à la ligne 37 de la page 3, celle d'insérer le mot *vehicles* (véhicules) après le mot *equipment*, dans la ligne: ...«l'utilisation des usines, machines, équipements, matériaux, bâtiments...».

Le LÉGISTE: Je crois que le Ministre en est d'accord.

L'hon. M. NICHOLSON: Tout à fait d'accord. Si les termes sont le moindre-ment ambigus, cette modification est acceptable.

Le PRÉSIDENT: Quelqu'un veut-il proposer de l'accepter?

Le sénateur POWER: Quels sont les mots à ajouter?

Le PRÉSIDENT: Le mot *véhicules*, après *équipements*, à l'article 7, paragraphe (1), page 3, ligne 37, comme l'a proposé M. Spector et comme le Ministre l'approuve.

Le sénateur POWER: L'insertion du mot *véhicules* n'ajoute rien au texte.

Le LÉGISTE: C'était aussi mon opinion, mais l'insertion de ce mot ne cause aucun tort.

Le sénateur POWER: Il ne cause aucun tort, mais il n'ajoute rien au texte.

L'hon. M. NICHOLSON: Je le répète, sénateur, nous ne croyons pas que ce mot soit absolument nécessaire, mais si quelqu'un croit qu'il existe de l'ambiguïté, nous n'avons rien contre l'insertion du mot.

Le sénateur POWER: Si la chose leur chante.

Le PRÉSIDENT: Le Comité est-il d'accord d'accepter cette modification?

Des VOIX: D'accord.

Le PRÉSIDENT: Le mot *véhicules* est donc inséré à la ligne 37. On m'a fait remarquer une ou deux modifications proposées, sauf erreur, par le ministère

ontarien du Travail et auxquelles, je crois savoir, le ministre fédéral souscrit. Je veux parler de l'alinéa f) de la page 4, qui se lit ainsi: «concernant la manipulation, le transport, l'entreposage et l'utilisation de substances ou engins compromettant la sécurité ou la santé des employés». On a proposé, chose excellente à mon avis, d'insérer les mots «et la manière de disposer», après le mot «l'utilisation».

L'hon. M. NICHOLSON: C'est une bonne proposition, monsieur le président. Étant donné que, comme je l'ai dit lors de la réunion précédente du Comité, nous avons demandé aux gouvernements provinciaux leur approbation à ce sujet, sûrs que nous étions de la recevoir, nous acceptons avec plaisir toute proposition de modification de ce genre qu'ils ont à présenter. Ils feront le travail d'inspection.

Le PRÉSIDENT: Le Comité accepte-t-il cette modification?

Des VOIX: Oui.

Le PRÉSIDENT: Maintenant, vous vous souvenez que M. Spector a proposé d'insérer deux nouveaux alinéas après l'alinéa i). Le premier était un nouvel alinéa j), «concernant la sécurité mécanique de tout véhicule et matériel utilisés dans tout transport ou entreprise par terre». Quel était votre avis là-dessus, monsieur le ministre?

L'hon. M. NICHOLSON: Monsieur le président, après discussions entre des fonctionnaires de mon ministère et des rédacteurs de projets du ministère du Travail, nous avons opiné que l'alinéa j) actuel devrait être biffé et remplacé par le suivant:

k) concernant la communication, au Ministre ou à un agent de sécurité, de renseignements sur l'emplacement de l'ouvrage, de l'entreprise ou de l'affaire, la nature des travaux qu'on y exécute, ou qu'on est sur le point d'exécuter, la nature et la quantité des matériaux utilisés ou à utiliser dans ces travaux;».

Ce texte, lui aussi, est au goût à la fois de mon ministère et du ministère ontarien du Travail.

Le PRÉSIDENT: Ce n'est pas exactement ce à quoi je voulais en venir, mais nous pourrions tout aussi bien nous occuper de l'alinéa j) dans son état actuel, pendant que nous y sommes.

L'hon. M. NICHOLSON: Je suis en train de procéder par ordre. Biffez l'alinéa j) dans son premier état, remplacez-le par le texte que je viens de lire, puis sitôt après l'alinéa actuel il y aura sans doute à modifier un peu la numérotation. Inscrivez la proposition faite par M. Spector comme alinéa k).

Le PRÉSIDENT: Ce serait k), n'est-ce pas?

L'hon. M. NICHOLSON: Oui, il porterait un autre numéro.

Le PRÉSIDENT: Messieurs les sénateurs, la modification qu'on propose d'apporter à l'alinéa j) consiste simplement en une modification de la ligne 35: «la nature des travaux qu'on y exécute, ou qu'on est sur le point d'exécuter.»

L'hon. M. NICHOLSON: C'est le texte inséré.

Le PRÉSIDENT: Oui, et cela paraît assez raisonnable. Le Comité approuve-t-il ces mots, proposés par le ministère ontarien du Travail?

Des VOIX: Approuvé.

Le PRÉSIDENT: C'est une modification apportée à la ligne 35 de la page 4. Maintenant, vous proposez que le nouvel alinéa présenté par M. Spector soit le nouvel alinéa k), celui que j'ai lu n'est-ce pas?

Le LÉGISTE: «Prescrivant les normes mécaniques applicables aux véhicules et à l'équipement.»

Le Sénateur ROEBUCK: Concernant la sécurité mécanique de tout véhicule? Comment ce texte se lit-il?

Le PRÉSIDENT: Le nouvel alinéa k) que vous voudriez avoir se lit ainsi: «prescrivant les normes mécaniques applicables aux véhicules et à l'équipement».

L'hon. M. NICHOLSON: Ce sont les mots que M. Spector a proposé d'insérer, lors de la dernière réunion du Comité.

Le LÉGISTE: Il faudrait donc numéroter de nouveau les alinéas subséquents, à l'avenant?

L'hon. M. NICHOLSON: Oui, certainement.

Le PRÉSIDENT: Fort bien. Le Comité le comprend. Le nouvel alinéa k se lit donc ainsi, ce qui répond plus ou moins à la proposition de M. Spector: «prescrivant les normes nécessaires applicables aux véhicules et à l'équipement;».

Le sénateur HOLLETT: A-t-on biffé l'alinéa qui se lit ainsi: «concernant les rapports et les enquêtes à faire sur les accidents et les situations dangereuses;»?

L'hon. M. NICHOLSON: Non, cet alinéa vient après.

Le PRÉSIDENT: Le Comité est-il d'accord là-dessus?

Des VOIX: D'accord.

Le PRÉSIDENT: M. Spector proposait aussi d'apporter la modification suivante: «concernant les conditions de travail dans la mesure où elles influent sur la sécurité du public en général et des employés en particulier;». Qu'en pensez-vous?

Le LÉGISTE: Nous estimons que ce texte ne conviendrait guère. Tout d'abord, le but ainsi visé n'est pas la prévention des accidents, mais la sécurité du grand public, mesure prévue dans bien d'autres statuts. Ensuite, toute la mesure vise essentiellement à établir des conditions de travail sûres.

C'est pourquoi, l'alinéa éventuel serait superflu, puisqu'on vise ainsi simplement à éviter les dangers qu'offre le travail. A notre avis respectueux, il devrait donc être rejeté.

Le sénateur ROEBUCK: J'ai fait remarquer que cette clause péchait en mentionnant le grand public, et non des particuliers. Il importe grandement de distinguer entre le public en général et le public en particulier ou certains membres du public.

M. Spector a passé ensuite aux hommes en particulier et non simplement aux hommes. Ainsi, sa proposition est fort mal rédigée.

Le PRÉSIDENT: Le Comité est-il d'accord de rejeter cette proposition?

Des VOIX: D'accord.

Le PRÉSIDENT: La seule autre proposition de M. Spector se rapporte aux «mesures spéciales de sécurité», page 9, article 17(1) qui débute ainsi: «L'agent de sécurité, qui estime qu'un endroit, une substance ou une chose...» A son avis, il conviendrait d'insérer, après le mot *substance*, les mots «un véhicule». Ces derniers me paraissent superflus. Un véhicule est en somme une chose, n'est-ce pas?

L'hon. M. NICHOLSON: C'est ce qu'a fait remarquer l'un des sénateurs, sauf erreur.

Le LÉGISTE: C'est moi qui l'ai fait, je crois. Le sénateur Roebuck a opiné que la règle des choses du même ordre pourrait faire que ce mot soulève des difficultés, mais je crois qu'il est peu probable qu'il y en ait d'autres. Les trois choses mentionnées n'ont aucun rapport entre elles et si un véhicule n'est pas une «chose», je ne sais pas ce que c'est.

Le PRÉSIDENT: Le Comité est-il d'accord de rejeter la proposition?

Des VOIX: D'accord.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres modifications que le Ministre ou le ministère voudrait proposer ou désirerait insérer dans le bill? Sinon, et toute discussion cessante, nous pourrions l'étudier article par article.

Le sénateur ROEBUCK: J'aurais une seule observation à faire. Comme vous vous en souvenez, c'est moi qui ai fait opposition à cette mesure au Sénat. Je crois que ce que j'ai dit alors était parfaitement raisonnable, mais bien des événements se sont produits depuis lors. Les principaux représentants de la Fraternité nous ont présenté des remontrances courtoises. Le Ministre a assisté à nos réunions. Il nous a affirmé que, si l'on ne remédie pas aux maux dont on s'est plaint, le présent bill donnera le pouvoir d'agir à son ministère. Je crois que nous avons reçu de lui une ferme assurance selon laquelle le ministère agira. C'est pourquoi, bien qu'on ait, comme je l'ai dit, soulevé des objections justes et qui restent bien fondées, je crois que si le présent bill est voté,—et il est en général inattaquable—, les sujets de plainte seront réglés dans un délai raisonnable. Je suis donc disposé à voter en faveur de la mesure.

Le PRÉSIDENT: Je suppose que, pour la forme, je dois faire adopter le bill article par article.

L'article 1, titre abrégé, est-il adopté?

Des VOIX: Adopté.

Le PRÉSIDENT: L'article 2, interprétation, est-il adopté?

Des VOIX: Adopté.

Le PRÉSIDENT: L'article 3, champ d'application, est-il adopté?

Des VOIX: Adopté.

Le PRÉSIDENT: L'article 3(1), (2) et (3) est-il adopté?

Des VOIX: Adopté.

Le PRÉSIDENT: L'article 4, devoir de l'employeur, est-il adopté?

Des VOIX: Adopté.

Le PRÉSIDENT: Article 5, devoir de l'employé, est-il adopté?

Des VOIX: Adopté.

Le PRÉSIDENT: Article 6, exception, est-il adopté?

Des VOIX: Adopté.

Le PRÉSIDENT: L'article 7 est modifié par l'adjonction du mot «véhicule», ainsi que par les modifications apportées aux alinéas f) et k) actuels. L'article 7, dans son état modifié, est-il adopté?

Des VOIX: Adopté.

Le PRÉSIDENT: L'article 8, comités spéciaux, est-il adopté?

Des VOIX: Adopté.

Le PRÉSIDENT: L'article 9, enquête, est-il adopté?

Des VOIX: Adopté.

Le PRÉSIDENT: L'article 10, agents de sécurité, est-il adopté?

Des VOIX: Adopté.

Le PRÉSIDENT: L'article 11, accords prévoyant l'utilisation de fonctionnaires provinciaux à titre d'agents de sécurité, est-il adopté?

Des VOIX: Adopté.

Le PRÉSIDENT: Je suppose que vous appliquerez souvent l'article suivant, monsieur le ministre. L'article 12, recherches sur la prévention des accidents, est-il adopté?

Des VOIX: Adopté.

Le PRÉSIDENT: L'article 13, programme de sécurité professionnelle, est-il adopté?

Des VOIX: Adopté.

Le PRÉSIDENT: L'article 14, fonctions des agents de sécurité, est-il adopté?

Des VOIX: Adopté.

Le PRÉSIDENT: L'article 15, entrave à l'action d'un agent de sécurité, est-il adopté?

Des VOIX: Adopté.

Le PRÉSIDENT: L'article 16, déposition de l'agent de sécurité dans les affaires civiles, est-il adopté?

Des VOIX: Adopté.

Le PRÉSIDENT: L'article 17, danger imminent, est-il adopté?

Des VOIX: Adopté.

Le PRÉSIDENT: L'article 18, renvoi à un magistrat, est-il adopté?

Des VOIX: Adopté.

Le PRÉSIDENT: L'article 19, directives résultant d'une inspection, est-il adopté?

Des VOIX: Adopté.

Le PRÉSIDENT: L'article 20, infractions, est-il adopté?

Des VOIX: Adopté.

Le PRÉSIDENT: L'article 21, infractions commises par les employés, est-il adopté?

Des VOIX: Adopté.

Le PRÉSIDENT: L'article 22, autres infractions, est-il adopté?

Des VOIX: Adopté.

Le PRÉSIDENT: L'article 23, preuve d'une directive, est-il adopté?

Des VOIX: Adopté.

Le PRÉSIDENT: L'article 24, prescription, est-il adopté?

Des VOIX: Adopté.

Le PRÉSIDENT: L'article 25, instruction des procès, est-il adopté?

Des VOIX: Adopté.

Le PRÉSIDENT: L'article 26, dénonciation, est-il adopté?

Des VOIX: Adopté.

Le PRÉSIDENT: L'article 27, infraction par un employé responsable, est-il adopté?

Des VOIX: Adopté.

Le PRÉSIDENT: L'article 28, procédure relative aux injonctions, est-il adopté?

Des VOIX: Adopté.

Le PRÉSIDENT: L'article 29, avis de fournir des renseignements et preuve de la non-communication des renseignements, est-il adopté?

Des VOIX: Adopté.

Le PRÉSIDENT: L'article 30, la Commission de révision des statuts doit codifier la législation du travail, est-il adopté?

Des VOIX: Adopté.

Le PRÉSIDENT: L'article 31, entrée en vigueur, est-il adopté?

Des VOIX: Adopté.

Le PRÉSIDENT: Le préambule est-il adopté?

Des VOIX: Adopté.

Le PRÉSIDENT: Ferai-je rapport du bill, modifié, au Sénat?

Des VOIX: D'accord.

Le PRÉSIDENT: Je vous suis très obligé, messieurs, d'avoir siégé pendant toute une longue soirée très chaude et d'avoir si bien travaillé pour faire adopter le présent bill.

Le Comité lève la séance.

Des VOIX: Adopté.

Le PRÉSIDENT: Le préambule est-il adopté?

Des VOIX: Adopté.

Le PRÉSIDENT: L'article 31, entrée en vigueur, est-il adopté?

Des VOIX: Adopté.

Des VOIX: Adopté.

Le PRÉSIDENT: L'article 30, la Commission de révision des statuts doit

Des VOIX: Adopté.

Le PRÉSIDENT: L'article 29, avis de fournir des renseignements et copies de

Des VOIX: Adopté.

Des VOIX: Adopté.

Le PRÉSIDENT: L'article 28, procédure relative aux injonctions, est-il adop-

Des VOIX: Adopté.

Le PRÉSIDENT: L'article 27, infraction par un employé responsable, est-il

Des VOIX: Adopté.

Des VOIX: Adopté.

Le PRÉSIDENT: L'article 26, dénomination, est-il adopté?

Des VOIX: Adopté.

Le PRÉSIDENT: L'article 25, sanction des procès, est-il adopté?

Des VOIX: Adopté.

Des VOIX: Adopté.

Le PRÉSIDENT: L'article 24, prescription, est-il adopté?

Des VOIX: Adopté.

Le PRÉSIDENT: L'article 23, preuve d'une directive, est-il adopté?

Des VOIX: Adopté.

Le PRÉSIDENT: L'article 22, autres infractions, est-il adopté?

Des VOIX: Adopté.

Des VOIX: Adopté.

Le PRÉSIDENT: L'article 21, infractions commises par les employés, est-il

Des VOIX: Adopté.

Des VOIX: Adopté.

Le PRÉSIDENT: L'article 20, infractions, est-il adopté?

Des VOIX: Adopté.

Des VOIX: Adopté.

Le PRÉSIDENT: L'article 19, directives résultant d'une inspection, est-il

Des VOIX: Adopté.

Des VOIX: Adopté.

Le PRÉSIDENT: L'article 17, danger imminent, est-il adopté?

Des VOIX: Adopté.

Des VOIX: Adopté.

Le PRÉSIDENT: L'article 16, renvoi à un magistrat, est-il adopté?

Des VOIX: Adopté.

Des VOIX: Adopté.

Le PRÉSIDENT: Ferai-je rapport du bill, modifié, au Sénat?

Des VOIX: D'accord.



Première session de la vingt-septième législature

1966

SÉNAT DU CANADA

DÉLIBÉRATIONS

DU

COMITÉ PERMANENT

DES

TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: L'HONORABLE A. K. HUGESSEN

Fascicule 10

Délibérations complètes sur le Bill S-44,

intitulé:

«Loi modifiant l'Acte à l'effet d'incorporer la Compagnie
du Pont du Richelieu».

SÉANCE DU MERCREDI 14 DÉCEMBRE 1966

TÉMOINS:

*Du ministère des Travaux publics: M. Lucien Lalonde, sous-ministre;
M. P. Sorokan, chef des services du contentieux.*

ROGER DUHAMEL, M.S.R.C.
IMPRIMEUR DE LA REINE ET CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE
OTTAWA, 1967

24568—1



1966

SÉNAT DU CANADA

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: l'honorable Adrian K. Hugessen

les honorables sénateurs

- | | |
|---|-----------------------------------|
| Aird | Lefrançois |
| Aseltine | Macdonald (<i>Brantford</i>) |
| Baird | McCutcheon |
| Beaubien (<i>Provencher</i>) | McDonald |
| Bourget | McElman |
| Burchill | McGrand |
| Connolly (<i>Halifax-Nord</i>) | McKeen |
| Croll | McLean |
| Davey | Méthot |
| Dessureault | Molson |
| Dupuis | Paterson |
| Farris | Pearson |
| Fournier (<i>Madawaska-Restigouche</i>) | Phillips |
| Gélinas | Power |
| Gershaw | Quart |
| Gouin | Rattenbury |
| Haig | Reid |
| Hayden | Roebuck |
| Hays | Smith (<i>Queens-Shelburne</i>) |
| Hollett | Thorvaldson |
| Hugessen | Vien |
| Isnor | Welch |
| Kinley | Willis—(47) |
| Lang | |

Membres d'office: Brooks et Connolly (*Ottawa-Ouest*)

(Quorum 9)

TÉMOINS:

Le ministre des Travaux publics; M. Lucien Lamonde, sous-ministre;
M. P. Sookan, chef des services du contentieux.

ORDRE DE RENVOI

Extrait des Procès-verbaux du Sénat, en date du mardi 8 novembre 1966:

«Suivant l'Ordre du jour, l'honorable sénateur Deschatelets, C.P., propose, appuyé par l'honorable sénateur Connolly, C.P., que le Bill S-44, intitulé: «Loi modifiant l'Acte à l'effet d'incorporer la Compagnie du Pont du Richelieu», 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 Deschatelets, C.P., propose, appuyé par l'honorable sénateur Connolly, C.P., que le bill soit déferé au Comité permanent des transports et des communications.

La motion, mise aux voix, est adoptée.»

*Le greffier du Sénat,
J.F. MacNEILL.*

PROCÈS-VERBAL

Le MERCREDI 14 décembre 1966

Conformément à la motion d'ajournement et à l'avis de convocation, le Comité des transports et communications se réunit aujourd'hui à 10 heures du matin.

Présents: Les honorables sénateurs Hugessen (*président*), Aseltine, Burchill, Fournier (*Madawaska-Restigouche*), Gershaw, Gouin, Hays, Isnor, Kinley, Lefrançois, McCutcheon, McDonald, McElman, Méthot, Paterson, Pearson, Rattenbury, Smith (*Queens-Shelburne*) et Welch. (19)

Aussi présent: M. R. J. Batt, légiste adjoint et conseiller parlementaire, chef de la Direction des comités du Sénat.

Sur la motion de l'honorable sénateur McCutcheon, il est *décidé* de recommander que soit accordée l'autorisation de faire imprimer 800 exemplaires en anglais et 300 exemplaires en français du compte rendu des délibérations du Comité au sujet du bill S-44.

Le bill S-44 «Loi modifiant l'Acte à l'effet d'incorporer la Compagnie du Pont du Richelieu» est lu et étudié.

Les témoins suivants sont entendus:

Du ministère des Travaux publics:

M. Lucien Lalonde, sous-ministre.

M. P. Sorokan, chef des services du contentieux.

L'honorable sénateur Deschatelets informe le Comité que l'avocat de la Compagnie ne désire pas comparaître devant le Comité, mais qu'il tient à soumettre une protestation contre la mesure législative proposée.

L'honorable sénateur Flynn informe le Comité que le sous-ministre de la Justice de la province de Québec ne peut se présenter en ce moment.

Sur la motion de l'honorable sénateur Smith (*Queens-Shelburne*) il est *décidé* que l'examen du bill sera fait de nouveau après qu'on aura reçu l'avis du ministère de la Justice.

A 10 h. 45 du matin, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvel avis du président.

Attesté.

Le secrétaire du Comité,
Frank A. Jackson.

BLANK V. JACKSON
Le secrétaire du Comité

Affaire

V 10 P. 42 qui mentionne le Comité a. Étonné par les nouvelles sans qu'il y ait eu
ministère de la Justice

décidé que l'examen du bill sera fait de nouveau après qu'on aura reçu l'avis du
sur la motion de l'honorable sénateur Smith (Gouverneur-Generale) il est

justifié de la motion de l'honorable ne peut se passer en ce moment

L'honorable sénateur a été informé le Comité que le sous-ministre de la
commerce a une proposition contre la mesure législative proposée

Commissaire ne desire pas combattre devant le Comité mais qu'il veut à
l'honorable sénateur Description informé le Comité que l'avis de la

M. B. Solokan' chef des relations du commerce

M. Jackson l'ancien sous-ministre

du ministère des Travaux publics

Les témoins suivants sont entendus:

Pour qu'il soit entendu est en et étudié

Le bill 2-44 Loi modifiant l'avis à l'effet d'accroître le nombre de
Comité en vertu du bill 2-44

avis et 300 exemplaires en français du comité rendu par les députations du
mandat que soit accordée l'approbation de telle manière 300 exemplaires en

sur la motion de l'honorable sénateur McSweeney il est décidé de recon-
de la Direction des colonies du genre

Unanimité présente: M. B. T. Van' légiste adjoint et conseiller parlementaire chef
Katherine Smith (Gouverneur-Generale) et M. Smith (13)

Le sénateur McSweeney, McDonald, McEwen, McEwen, Patterson, Pearson,
Koussis (McDonald-Generale) - Coleridge, Comte, Hays, Jones, King, et

Présente: Les honorables sénateurs Hughes (président), Archer, Balfour,
Smith

Comité des travaux et communications se rendra aujourd'hui à 10 heures du
conformément à la motion d'ajournement et à l'avis de consultation le

Le mercredi 14 décembre 1888

ПРОСЬБА-ЛЕКЦИЯ

LE SÉNAT

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le mercredi 14 décembre 1966

Le Comité permanent des transports et communications, à qui a été renvoyé le bill S-44, tendant à modifier «l'Acte à l'effet d'incorporer la Compagnie du Pont du Richelieu», se réunit aujourd'hui à 10 heures du matin pour étudier ce bill, sous la présidence du sénateur A. K. Hugessen.

Le PRÉSIDENT: Honorables sénateurs, il est 10 heures et nous sommes en nombre.

Le Comité convient que soit fait le rapport sténographié des délibérations du Comité au sujet du bill.

Le Comité convient de recommander que soit accordée l'autorisation d'imprimer 800 exemplaires en anglais et 300 exemplaires en français du compte rendu des délibérations du Comité au sujet du bill.

Le Comité est convoqué pour étudier le bill S-44 tendant à modifier «l'Acte à l'effet d'incorporer la Compagnie du Pont du Richelieu». C'est un projet de loi peu ordinaire et je pense que le Comité demandera beaucoup d'explications avant de faire rapport à son sujet.

On se rappelle, d'après ce qu'a dit le sénateur Deschatelets, lorsqu'il a proposé la deuxième lecture du projet de loi, que la compagnie du pont du Richelieu a été constituée en vertu d'une loi spéciale adoptée par le Parlement en 1882; la compagnie était autorisée à construire un pont sur la rivière Richelieu, près de la frontière des États-Unis, et la loi prévoyait que personne d'autre ne serait autorisé à construire un autre pont en dedans de trois milles de l'un ou l'autre côté. Il s'agit d'un pont de péage.

La loi de 1882 portait aussi que le pont devait être un ouvrage à l'avantage général du Canada, ce qui fait qu'il relevait de la compétence fédérale. Cela est prévu dans l'Acte de l'Amérique du Nord britannique.

Vous constaterez que le seul objet du bill à l'étude est de supprimer cette déclaration de la loi de 1882, savoir que ce pont est un ouvrage à l'avantage général du Canada.

Le sénateur KINLEY: Pourquoi veut-on supprimer cela?

Le PRÉSIDENT: C'est ce que j'allais expliquer. Au cours du débat en vue de la deuxième lecture, on nous a dit que le gouvernement de Québec veut construire un nouveau pont sans péage au même endroit. Le pont actuel, qui est en bois, est vieux et l'on y exige des droits de passage. Pour des raisons que je n'ai pas encore été capable de m'expliquer, le gouvernement de Québec est d'avis qu'il ne peut bâtir un nouveau pont sans que cette disposition disparaisse de la loi de 1882. Quant à moi, je ne vois pas pourquoi cela serait nécessaire; mais j'imagine qu'on nous donnera des explications à ce sujet. Il paraît que le gouvernement de Québec veut construire un nouveau pont et qu'il se croit incapable de le faire à moins qu'on ne supprime de l'ancienne loi la disposition voulant que le pont actuel est un ouvrage à l'avantage général du Canada.

Le sénateur KINLEY: La rivière est-elle navigable à cet endroit?

Le PRÉSIDENT: La rivière Richelieu est navigable à cet endroit et, en vertu de la loi sur la protection des eaux navigables, tout pont qu'on y construit doit être approuvé par le ministère des Travaux publics.

Le sénateur KINLEY: Cette modification ferait-elle disparaître la compagnie de l'ancien pont?

Le PRÉSIDENT: Je ne sais pas. Vu que la province de Québec s'intéresse à cette mesure législative, on l'a tenue au courant des délibérations de notre Comité et de la présente séance; sauf erreur, l'un des témoins doit être M. L. Lalonde, du ministère des Travaux publics.

Pour répondre à votre question, sénateur, je dirai que la compagnie s'intéresse évidemment ou s'est intéressée à ce projet de loi. C'est une compagnie privée qui appartient à ses actionnaires. J'ai échangé de la correspondance avec son avocat, M. Stein, de Québec, qui a reçu un avis de la présente réunion. Je ne pense pas que M. Stein soit ici, ni que quelqu'un représente la compagnie du pont du Richelieu. De toute façon, vous savez que la compagnie a été mise au courant de la séance d'aujourd'hui.

Le sénateur BURCHILL: M. Stein est-il le président?

Le PRÉSIDENT: M. Stein est l'avocat de la compagnie du pont du Richelieu.

Le sénateur PEARSON: Si le gouvernement fédéral annule la charte de cette compagnie, sera-t-il question pour le gouvernement central d'indemniser cette entreprise pour les pertes de revenus qu'elle subira?

Le PRÉSIDENT: Le bill ne prévoit pas l'annulation de la charte, mais simplement supprime l'article 18 de la loi qui dit que le pont est un ouvrage à l'avantage général du Canada.

Le sénateur BENEDICKSON: Monsieur le président, n'a-t-on pas l'habitude, dans la préparation d'un projet de loi, de citer textuellement l'article qui doit être supprimé, en particulier dans la note explicative?

Le PRÉSIDENT: Je trouve que la note explicative est loin d'être satisfaisante; elle n'explique pas du tout ce dont il s'agit. Vous avez raison, sénateur: c'est la façon habituelle de procéder.

J'ai ici le texte de la loi du 1882, le chapitre 91 des statuts de 1882, qui comporte la constitution en corporation d'un certain nombre de personnes, leur donnant l'autorisation de construire un pont, et ainsi de suite. L'article 18, l'avant-dernier article, est ainsi conçu:

Le pont de la Compagnie du Pont du Richelieu, par le présent constituée, est déclaré être un ouvrage à l'avantage général du Canada.

Pour ce qui est de votre question, sénateur, que le projet de loi soit adopté ou non, la seule conséquence qui découlera de la construction d'un pont par la province de Québec à côté du pont actuel sera sans doute que les revenus du pont actuel seront grandement diminués, vu qu'il s'agit d'un pont de péage. J'imagine qu'on peut dire qu'il s'ensuivra la disparition de la compagnie; mais le bill ne dit rien de tel.

J'ignore si la compagnie du pont du Richelieu a signé une entente avec la province de Québec en vertu de laquelle cette dernière verserait une indemnité ou quelque chose du genre. A mon avis, la seule chose qui doit nous intéresser en ce moment est la question de savoir pourquoi il est nécessaire d'abroger l'article 18 et pourquoi la province de Québec juge cela nécessaire. Je ne suis pas encore satisfait à ce propos.

Le sénateur PEARSON: Je ne suis nullement satisfait de ce bill.

Le PRÉSIDENT: Je pense qu'il faudra en faire une étude très soignée.

Le sénateur PEARSON: Je suis aussi de cet avis.

Le sénateur KINLEY: Est-ce un bill d'initiative ministérielle?

Le PRÉSIDENT: C'est un bill d'initiative ministérielle.

Le sénateur KINLEY: Le représentant du ministère ne devrait-il pas être entendu?

Le PRÉSIDENT: M. P. Sorokan, chef du contentieux, au ministère des Travaux publics, est ici. Peut-être pourra-t-il nous expliquer ces mystères. Nous devrions l'entendre et passer ensuite aux autres témoins.

M. Lucien Lalonde (*sous-ministre des Travaux publics*): Monsieur le président, je ne voulais pas faire de déclaration; mais, ayant entendu certaines questions des honorables sénateurs, je pense que je puis disposer assez rapidement d'une question.

Dans la charte donnée à la compagnie du pont du Richelieu, l'article 12 interdit à toute personne ou compagnie autre que la compagnie constituée en vertu de la loi la construction ou l'exploitation de tout pont ou de tout autre moyen de transport à travers la rivière à une distance de trois milles de l'un et l'autre côté. A mon avis, voilà le point essentiel.

Le sénateur PEARSON: Cette disposition est-elle encore en vigueur?

M. LALONDE: Oui, tant que cette charte est exclusive et relève du gouvernement fédéral.

Le PRÉSIDENT: Pourquoi?

M. LALONDE: Parce que cette interdiction doit être appliquée, même si la province s'y oppose, parce qu'elle émane du gouvernement possédant une compétence supérieure. C'est du moins l'interprétation qu'on nous a donnée. Je puis vous assurer qu'on a demandé un grand nombre d'avis juridiques à ce sujet.

La province a dit au ministre qu'elle voulait construire sur la rivière un pont qui relèverait de la compétence provinciale.

Le sénateur BENIDICKSON: Que nous modifions la loi ou non?

M. LALONDE: Non. Elle veut construire un pont. On s'est ensuite demandé où serait construit ce pont; mais, à cause de l'interdiction, le pont devrait immédiatement être construit en dehors de la région utile pour les principales régions peuplées dans ce secteur de la rivière.

Le sénateur RATTENBURY: Le pont en question sert-il encore?

M. LALONDE: Oui. C'est encore un pont de péage.

Le sénateur RATTENBURY: Un pont de péage?

M. LALONDE: C'est un pont de bois, qui sert encore comme pont de péage. Évidemment, nous n'avons pas à nous demander si la province a l'intention d'exiger des droits de passage. Cela ne nous regarde pas, mais je ne pense pas qu'elle le fasse. Cela ne se fait plus guère. Nous tâcherons de sortir de ce dilemme sans révoquer la charte de la compagnie. On nous a dit que, puisqu'il est réellement passé de mode ou devenu périmé de dire que les ponts interprovinciaux relèvent encore de la compétence du gouvernement fédéral, dans n'importe quelle province, nous devrions, de concert avec les représentants du ministère de la Justice, tâcher de trouver moyen de régler cette difficulté sans révoquer la charte.

Cette annulation ou révocation de l'article 18, où il est déclaré, nous dit-on, qu'il s'agit d'un pont relevant d'une compétence supérieure, signifierait simplement que la compagnie continuerait son exploitation, mais que la province aurait maintenant une certaine compétence et, étant donné la compétence provinciale, on ferait disparaître l'interdiction empêchant de construire un pont sans péage à moins de trois milles de chaque côté du pont.

A tort ou à raison, nous avons pensé que ce serait la meilleure solution à un problème de compétence difficile. C'est aussi simple que cela.

Le sénateur BURCHILL: N'aurait-il pas été préférable que vous en veniez à une entente avec la compagnie?

M. LALONDE: Elle n'aurait pas accepté, parce que, ainsi que quelqu'un l'a fait remarquer, si un autre pont est construit, elle peut perdre des revenus; mais elle peut demander une indemnisation à la province.

Le sénateur BURCHILL: Le gouvernement fédéral peut perdre.

M. LALONDE: C'est possible, mais je ne pense pas que nous perdions dans ce cas. C'est le gouvernement fédéral qui a accordé la charte et il peut n'importe quand la révoquer en tout ou en partie. Il est bien permis de se demander si nous accorderions ce genre de charte aujourd'hui. Je ne le pense pas.

Le sénateur KINLEY: Ce pont revêt-il un aspect international? Se trouve-t-il sur la route qui relie le Québec aux États-Unis?

M. LALONDE: C'est un très petit pont qui relie deux villages. Il n'est pas sur la route principale, si c'est ce que vous voulez dire.

Le sénateur KINLEY: Oui, c'est cela.

M. LALONDE: Non, il n'en est rien.

Le sénateur GOUIN: L'article 18 a dû être inséré pour donner la compétence à la compagnie.

M. LALONDE: En 1882, en effet.

Le sénateur GOUIN: Mais il donnait la compétence à la compagnie. En vertu de la compétence alors accordée, la province de Québec pourrait construire un pont.

M. LALONDE: Oui, mais elle doit s'adresser au ministère pour obtenir la permission de construire un pont à la hauteur requise au-dessus d'un courant d'eau navigable. Cela est exigé, mais seulement pour ne pas empêcher la navigation.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Lalonde, si vous me permettez de résumer ce que vous avez dit jusqu'ici, en vertu de la loi que le Parlement a adoptée en 1882, cette compagnie a le droit exclusif de construire un pont à cet endroit; personne ne peut en construire à moins de trois milles de chaque côté et ce pont est déclaré un ouvrage à l'avantage général du Canada. Vous nous dites que si, au moyen du bill à l'étude, nous abrogeons cet article portant que cet ouvrage est à l'avantage général du Canada, nous abrogerons aussi la disposition relative aux trois milles. Autrement dit, nous faisons indirectement ce que nous n'osons faire directement en modifiant l'article 12.

M. LALONDE: Non, monsieur le président, nous n'annulons pas la charte. Nous faisons seulement en sorte que cette compagnie relève de la province.

Le PRÉSIDENT: Mais il reste encore l'article 12 de la loi de 1882. Ce que vous essayez de faire, c'est d'enlever à cette compagnie, en abrogeant l'article 18, un droit qui lui a été conféré en vertu de l'article 12. Vous ne pouvez vous en tirer.

M. LALONDE: Ce que nous faisons, monsieur le président, c'est de dire qu'en ce qui concerne les autres articles de l'acte d'incorporation, ce pont relève maintenant de la compétence de la province.

Le PRÉSIDENT: Et par conséquent l'article 12 n'aura aucune valeur.

M. LALONDE: Il appartiendra à la province de discuter avec la compagnie du pont du Richelieu. Est-ce qu'on s'adressera aux tribunaux, je n'en sais rien?

Le sénateur KINLEY: Quel âge a ce pont?

M. LALONDE: Il a été construit en 1882. On l'a réparé de temps en temps, mais c'est encore le même pont.

Le sénateur KINLEY: Il est vieux. Il y a cet aspect de la question: peut-être fait-il obstacle au progrès. On a peut-être besoin d'un nouveau pont aujourd'hui.

M. LALONDE: La province est certes d'avis qu'il faut un pont moderne.

Le sénateur KINLEY: Ne peut-elle en construire un sans nuire à cette compagnie.

M. LALONDE: Tant qu'existe la compétence fédérale, elle ne peut en construire un en dedans des limites de trois milles.

Le sénateur KINLEY: Elle peut se présenter ici pour obtenir l'autorisation de construire un pont au-dessus d'un cours d'eau où il y a la marée ou qui est navigable. Elle a ce droit ou ce privilège, n'est-ce pas, monsieur le président? La province de Québec a pleinement le droit de demander au gouvernement fédéral l'autorisation de construire un pont?

Le PRÉSIDENT: Il y a là une question juridique qui a donné lieu à une certaine discussion.

L'article 12 de la loi actuelle dit qu'une fois le pont ouvert au public, «aucune personne ou compagnie» autre que la compagnie ne peut construire un pont en deçà de la limite de trois milles.

En vertu de la loi d'interprétation, les mots «aucune personne ou compagnie» ne comprennent pas la Couronne.

J'ai entendu dire ou j'ai lu que l'article 12, tel qu'il est actuellement conçu, n'empêche pas la province de Québec de construire un pont quand elle le voudra, peu importe l'article 12 ou l'article 18.

Le sénateur KINLEY: Un concurrent est libre de construire un pont sans nuire à qui que ce soit?

Le sénateur DESCHATELETS: En vertu de la loi d'interprétation, si la province, agissant sous l'autorité de la reine du droit de la province, décidait de construire un autre pont, par exemple, en deçà de 300 pieds du pont actuel, rien ne l'en empêcherait.

Le PRÉSIDENT: Je crois que c'est un avis juridique qui a été donné, sénateur.

Le sénateur BENIDICKSON: Que dit l'avocat du ministère à ce propos?

M. P. Sorokan, chef du contentieux, ministère des Travaux publics: Me permet-on de faire une revision de la question?

Le sénateur DESCHATELETS: Sauf erreur, en vertu de la loi d'interprétation, la province aurait le droit de construire un pont à moins de 300 pieds du pont actuel, par exemple, sans avoir à demander la permission de la Couronne, parce qu'elle n'est pas liée par l'interdiction applicable à toute «compagnie ou personne».

M. SOROKAN: Le point que vous mentionnez a été examiné par les divers juristes qui ont étudié la teneur de cette mesure législative. Les avocats en cause se sont demandés si vraiment ce que vous affirmez est exact. Voilà pourquoi la ligne de conduite adoptée a été considérée comme ne laissant place à aucun doute.

Le PRÉSIDENT: Vous dites qu'on a eu des doutes. Avez-vous eu l'avis du ministère de la Justice?

M. LALONDE: M. Sorokan est du ministère de la Justice.

M. SOROKAN: En effet.

Le PRÉSIDENT: Le ministère a-t-il donné une opinion écrite à ce sujet?

M. SOROKAN: Le sous-ministre n'a donné aucune opinion, monsieur le président.

Le PRÉSIDENT: J'ai parlé du ministère.

M. SOROKAN: Une opinion a été donnée.

Le PRÉSIDENT: Une opinion écrite?

M. SOROKAN: Ce n'était peut-être pas une opinion écrite; mais on disait qu'il y avait lieu de se demander si les dispositions de l'article 12 s'appliquaient à la province de Québec.

Le PRÉSIDENT: C'est ce que je disais. Il ne s'agissait pas d'une opinion écrite.

M. LALONDE: Oui.

Le PRÉSIDENT: Il faudrait la déposer.

Le sénateur GOUIN: Mais la Couronne n'est pas liée par ce privilège spécial et c'est pourquoi la province de Québec pourrait aussi construire un pont.

Le PRÉSIDENT: Telle est, je pense, l'opinion juridique, sénateur. J'aimerais savoir si, de l'avis du ministère de la Justice, l'article 12 ne s'applique pas à la province de Québec. Si tel est le cas, pourquoi ce projet de loi?

Le sénateur BURCHILL: Si cette opinion est fondée, nous n'aurions plus besoin d'un projet de loi comme celui-ci, n'est-ce pas?

Le PRÉSIDENT: Précisément.

Le sénateur GOUIN: A mon avis, c'est une question d'interprétation. Autant que je puisse voir, la façon de garder la loi en vigueur consisterait pour la compagnie à intenter des poursuites pour faire décider la question par les tribunaux, non pas se contenter de discuter.

Le PRÉSIDENT: En effet.

Le sénateur RATTENBURY: Monsieur le président, l'entreprise est-elle rémunératrice pour la compagnie?

Le PRÉSIDENT: Je crois que la compagnie du pont retire un bénéfice raisonnable chaque année. Les sénateurs seraient peut-être intéressés à savoir quels droits sont exigés à ce pont: «Piétons, en chaque sens, deux centins, cavaliers, avec cheval ou mule, en chaque sens, dix centins; animaux libres, par tête, excepté les moutons, cochons et poulains du printemps suivant leur mère, en chaque sens, dix centins. . . » et ainsi de suite.

Le sénateur RATTENBURY: S'agit-il de la constitution primitive?

Le PRÉSIDENT: C'est la constitution primitive. On continue ainsi: «Charrette, carrosse, wagon, boghei, sleigh, cutter ou autre voiture tirée par un seul animal, en chaque sens, vingt-cinq centins; charrette, carrosse, wagon, boghei, sleigh, cutter ou autre voiture tirée par deux animaux ou plus, en chaque sens, trente-cinq centins.» Je ne sais si cela comprend les automobiles.

Le sénateur BURCHILL: Il n'y avait pas d'automobiles à cette époque.

Le PRÉSIDENT: On me dit que le péage est de 50c. pour les automobiles.

Le sénateur McDONALD: Dois-je comprendre que vous avez échangé de la correspondance avec le commissaire de la compagnie du pont du Richelieu?

Le PRÉSIDENT: Oui, il m'a écrit pour me dire que la compagnie aimerait faire des observations au Comité et pour me demander de lui faire savoir quand nous nous réunirions. Je lui ai écrit pour lui dire quand aurait lieu la séance du Comité; mais comme il a fallu renvoyer la séance à plus tard, je lui ai fait savoir que nous nous réunissions aujourd'hui.

Le sénateur McDONALD: Il ne vous a pas répondu depuis lors?

Le PRÉSIDENT: Non, je n'en ai pas eu d'autres nouvelles. Je ne puis savoir si la compagnie s'est désintéressée de la question ou si elle en est venue à une entente avec la province.

Le sénateur McDONALD: Il semble assez étrange de voir que l'avocat de la compagnie ne soit pas ici. Je me demande s'il y a une raison à cette absence. Il a peut-être essayé d'être ici et en a été empêché.

Le PRÉSIDENT: Dans une lettre du 9 du mois courant, nous l'avons avisé de la présente réunion; le 12 nous lui avons aussi envoyé un télégramme dans lequel nous disions que la séance aurait lieu aujourd'hui. L'une et l'autre communication sont restées sans réponse.

Le sénateur KINLEY: Y a-t-il un bureau de douane à l'entrée de ce pont?

Le sénateur FOURNIER (*Madawaska-Restigouche*): Ce n'est pas un pont international.

Le sénateur KINLEY: Je sais, mais c'est peut-être un endroit approprié pour entrer des États-Unis au Canada.

Le PRÉSIDENT: De toute façon, vous allez nous faire parvenir cette opinion, monsieur Lalonde, n'est-ce pas? Vous dites que c'est une opinion écrite. Le Comité devrait en prendre connaissance.

M. LALONDE: C'est ce que je tâche de vérifier. J'ai pensé qu'il s'agissait d'une opinion écrite, parce que j'ai reçu une lettre de M. Williams; mais il n'est pas avocat et il faisait simplement de parler d'une opinion orale. Je ne l'ai pas encore trouvée.

Le PRÉSIDENT: Il convient peut-être de dire ici que nous avons mis les ministères de la province de Québec au courant des présentes délibérations. Je crois que le sénateur Deschatelets s'est chargé de cela. Nous avons certainement averti la province de Québec de la séance d'aujourd'hui; mais j'ignore si quelqu'un représente cette province en ce moment.

Le sénateur FLYNN: Monsieur le président, c'est pas hasard que j'ai rencontré le sous-ministre de la Justice du Québec, hier, et il m'a dit que l'honorable Paul Martineau devait être présent à la séance d'aujourd'hui et qu'il aurait des observations à faire au sujet du projet de loi. Mais il a dit que la séance aurait lieu jeudi, non pas aujourd'hui; voilà pourquoi je me demande si ce n'est pas par accident qu'il n'est pas ici maintenant.

M. LALONDE: Mon dossier comprend deux mémoires qui ont trait à des discussions avec le ministère de la Justice; mais je n'ai aucune opinion écrite, monsieur le président.

Le sénateur ASELTINE: Monsieur le président, si la province de Québec voulait acheter ce pont, pourrait-elle le faire en recourant à quelque moyen d'arbitrage?

Le PRÉSIDENT: Je n'en sais rien et, malheureusement, aucun représentant de la province de Québec ni de la compagnie du pont n'est ici ce matin.

Le sénateur McCUTCHEON: Pourquoi aller plus loin, s'ils ne sont pas ici? La lettre a été expédiée le 9 et le télégramme, le 12; nous sommes seulement le 14. Cela n'a pas donné grand temps pour savoir ce que nous voulons faire; puis il y a la ruée postale de Noël.

Le sénateur BENIDICKSON: Le sénateur Flynn pourrait-il téléphoner au ministre de la Justice du Québec?

Le sénateur FLYNN: C'est ce que j'avais l'intention de faire; si tel est le désir du Comité, c'est ce que je vais faire.

Le PRÉSIDENT: L'avis a été envoyé au ministre de la Justice et au ministre des Travaux publics, à Québec. On leur a envoyé un mémoire et un télégramme.

Le sénateur FLYNN: Quand cela?

Le PRÉSIDENT: La lettre a été envoyée le 9 et le télégramme, le 12.

Le sénateur McCUTCHEON: Le service postal peut être désorganisé à ce temps-ci de l'année, vous savez.

Le sénateur FLYNN: En tout cas, hier, le sous-ministre de la Justice du Québec a dit que la séance devait avoir lieu jeudi, non pas aujourd'hui.

Le PRÉSIDENT: Je serais très reconnaissant au sénateur Flynn de bien vouloir téléphoner à ces gens.

Le sénateur BENIDICKSON: M. Martineau pratique à Hull; on peut probablement le rejoindre très rapidement.

Le sénateur RATTENBURY: Quant à y être, pourquoi ne pas téléphoner à l'avocat de la compagnie pour voir si, lui aussi, ne s'est pas trompé au sujet des dates?

Le PRÉSIDENT: M. Stein? Oui, ce serait une bonne idée.

Le sénateur DESCHATELETS: Je puis faire les démarches au sujet de M. Stein, monsieur le président.

Le PRÉSIDENT: Oui, parce que je n'ai pas eu de nouvelles de lui depuis sa première lettre. Merci beaucoup. En attendant, vu que la question juridique demeure en suspens, peut-être, messieurs, serait-il possible de savoir du ministère de la Justice si, du point de vue juridique, la loi actuelle empêche la province de Québec de construire un pont, si elle le veut, parce que cela influera sur la question de savoir si nous devons aller de l'avant.

Le sénateur McCUTCHEON: Monsieur le président, il faut savoir si la province de Québec est empêchée de construire un autre pont; mais il faudrait aussi savoir si la province ne pourrait exproprier la propriété actuelle de la compagnie. Il me semble qu'il ne s'agit plus d'un ouvrage qui est à l'avantage général du Canada. Si elle le désirait (et j'ignore si elle le désire), la province de Québec pourrait construire un pont à la place du pont actuel en expropriant celui qui existe.

Le PRÉSIDENT: Personne n'a proposé cela, à ma connaissance.

Le sénateur McCUTCHEON: Je soulève ce point pour montrer que la question comporte deux aspects.

Le PRÉSIDENT: Ce serait évidemment une question relevant du droit du Québec. Le ministère de la Justice ne pourrait s'occuper de cette question.

Le sénateur McCUTCHEON: Je suis d'avis que, si l'affaire est renvoyée, si nous cessons de dire qu'il s'agit d'un ouvrage à l'avantage général du Canada, la province de Québec serait alors certainement l'organisme qui pourrait procéder à une expropriation.

Le PRÉSIDENT: Certainement. Je vois ce que vous voulez dire. Nous pourrions peut-être dire que nous aimerions avoir l'opinion du ministère de la Justice à deux égards: tout d'abord, la loi actuelle, y compris cette interdiction, empêche-t-elle la province de Québec de construire un autre pont, si elle le désire, et, en second lieu, quelle conséquence aurait le bill à l'étude si nous l'adoptions et supprimions, par le fait même, la déclaration voulant qu'il s'agisse d'un ouvrage à l'avantage général du Canada? Quelle serait la conséquence du point de vue de la loi? Quelle serait la situation juridique de la compagnie, si nous adoptions le projet de loi? Nous devons être renseignés au sujet de ces deux questions avant de pouvoir étudier ce point de façon intelligente.

Le sénateur KINLEY: La compagnie du pont est-elle au courant du projet de loi?

Le PRÉSIDENT: Assurément. On l'a mise au courant par lettre en date du 9 et par un télégramme envoyé le 12.

Le sénateur McCUTCHEON: Et son avocat avait écrit au président auparavant, pour dire qu'il aurait des remarques à formuler.

Le PRÉSIDENT: Je ne m'intéresse pas de façon particulière à l'avocat de la compagnie du pont, parce qu'il a dit que des négociations se poursuivaient avec la province. On en est peut-être venu à une entente. En tout cas, je n'ai pas entendu parler de l'avocat depuis la mi-novembre.

Le sénateur McCUTCHEON: Si tout le monde est d'accord, nous pourrions régler cette affaire très rapidement.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): N'étant pas avocat, je ne devrais peut-être pas trop me prononcer à ce sujet; mais il me semble que nous devrions obtenir l'avis du ministère de la Justice sur cette question. Nous pourrions ajourner la séance et, lorsque nous nous réunirons de nouveau, nous aurons ces opinions et nous saurons davantage si le parti lésé, s'il en est, veut comparaître devant le Comité, de même que les représentants du ministère de la Justice de la province de Québec. Si le Comité et vous-même, monsieur le président, êtes

d'avis que ce serait la façon de procéder, je proposerai que le Comité ajourne maintenant l'examen du bill.

Le PRÉSIDENT: Pas dès maintenant. Messieurs, vous savez ce que nous voulons.

M. SOROKAN: Je lis dans mes notes: «La loi actuelle empêche-t-elle la province de Québec de construire un pont en deçà de la limite de trois milles de chaque côté?»

Le PRÉSIDENT: Oui, il faut que ce soit selon la restriction contenue dans le bill.

M. SOROKAN: «Et quelle serait la conséquence juridique de l'abrogation de la l'article 18?» Et vous êtes particulièrement intéressés à la question de savoir quels seraient les droits de la province au sujet de la compagnie, si nous abrogeons l'article 18.

Le sénateur HAYS: Sauf erreur, le sénateur McCutcheon s'est demandé si la province de Québec peut prendre des mesures d'expropriation et que peut faire à ce sujet le ministère de la Justice du Canada? La province peut-elle exproprier le pont?

Le PRÉSIDENT: Je regrette, mais j'ignore. Je ne saurais le dire au pied levé.

Le sénateur HAYS: Si elle a ce pouvoir, il me semble qu'alors elle élude un peu ses responsabilités.

Le PRÉSIDENT: Je ne crois pas qu'elle ait ce pouvoir en vertu de l'article 18. Elle ne peut exproprier un ouvrage construit en vertu d'une loi du gouvernement du Canada.

Le sénateur BURCHILL: Avant que nous prenions le vote à ce sujet, ne devrions-nous pas laisser le temps au sénateur Flynn et au sénateur Deschatelets de revenir?

Le sénateur McCUTCHEON: Je présente une autre motion: Que le Comité s'ajourne jusqu'à nouvel avis du président.

Le PRÉSIDENT: Et il serait entendu que nous ne nous réunirons que lorsque nous aurons obtenu l'avis du ministère de la Justice au sujet de ces questions.

Le sénateur McCUTCHEON: M. Martineau sera peut-être ici cet après-midi pour nous dire que la province en est venue à une entente et que tout le monde est content.

Le sénateur DESCHATELETS: Je viens de parler à l'avocat et il m'a dit qu'il vous avait écrit avant-hier, monsieur le président; il disait que la compagnie avait décidé de ne pas se présenter ici et qu'elle laissait au Comité le soin de régler l'affaire.

Toutefois, elle réitère son opposition à l'adoption de cette mesure législative.

Le PRÉSIDENT: Je m'oppose à ce que qu'on fasse cela sans payer un avocat pour venir le dire ici.

Le sénateur DESCHATELETS: M. Flynn est en communication avec le sous-ministre de la Justice du Québec et il sera ici dans quelques instants.

Le sénateur KINLEY: Ce pont a 84 ans.

Le sénateur PEARSON: Ne pourrions-nous dire qu'aux fins du centenaire, le pont actuel est une antiquité?

Le sénateur FLYNN: Je n'ai pu atteindre M. Martineau, car il est parti pour Québec ce matin. J'ai essayé de parler au sous-ministre de la Justice à Québec; mais il n'est pas à son bureau en ce moment. Je lui ai fait dire de nous appeler. On m'a dit qu'il serait de retour vers 11 heures et demie. Je pense que le Comité pourrait remettre sa séance à 2 heures.

Le PRÉSIDENT: Une motion antérieure veut que le Comité s'ajourne temporairement jusqu'à ce nous ayons reçu une opinion du ministère de la Justice; nous pourrions alors envoyer un avis aux intéressés et tenir une autre réunion.

Vous avez entendu la motion demandant un ajournement temporaire. Avant que nous nous réunissions de nouveau, il faudrait que le texte miméographié des opinions du ministère de la Justice soit envoyé aux sénateurs, afin qu'ils en prennent connaissance.

Le sénateur McELMAN: Avant que nous nous réunissions de nouveau, il faudrait peut-être considérer un autre point. Vu que la compagnie qui a construit le pont a été constituée en vertu d'une loi du Parlement et que la Couronne du Canada a une certaine responsabilité au sujet de cet ouvrage, peut-être serait-elle maintenant portée à exproprier le pont et à le remettre à la province.

Le sénateur PEARSON: Il faudrait verser une indemnité.

Le sénateur McELMAN: La compagnie a d'abord construit le pont.

Le PRÉSIDENT: Tout ce que je puis dire, c'est que cela entraînerait des négociations entre le gouvernement de la province et le gouvernement fédéral; je n'ai pas entendu dire qu'il y ait eu de telles négociations, ni qu'on ait considéré cette manière de faire. En avez-vous entendu parler?

M. LALONDE: Non, monsieur le président. Il n'y a pas eu de négociations avec la compagnie et nous avons pensé, à tort ou à raison, que la charte a été accordée en 1882, à une époque où les choses étaient bien différentes de ce qu'elles sont aujourd'hui. La compagnie n'a pas perdu d'argent avec ce pont et le gouvernement fédéral n'était pas obligé de maintenir la charte. La compagnie n'est pas disposée à affecter d'autres fonds à ce pont. Elle a exercé un monopole pendant si longtemps qu'on ne saurait lui causer de préjudice, si ce n'est peut-être la perte de bénéfices futurs.

Le sénateur ISNOR: Monsieur le président, je me pose une question au sujet de l'article 12; quand il est question de la circulation, s'agit-il de la circulation telle qu'elle existe aujourd'hui et, si tel est le cas, qui est autorisé à dire que le pont répond aux besoins de la circulation?

Le PRÉSIDENT: A-t-on soulevé cette question, monsieur Lalonde?

M. LALONDE: Monsieur le président, en 1963, certains ont demandé au ministère si le pont était solide. Nous avons donc demandé à un ingénieur d'y faire une inspection, mais seulement dans la mesure où il répondait aux besoins pour lesquels il avait été construit.

D'après le rapport que nous avons transmis à la Commission des transports, nous avons conclu que la charpente du pont était solide et pouvait porter la charge maximum inscrite, soit 18,000 livres ou 9 tonnes.

Le sénateur ISNOR: Il y a trois ans de cela.

M. LALONDE: Oui, il y a trois ans.

Le sénateur ISNOR: Comment est le pont aujourd'hui?

M. LALONDE: Nous n'en savons rien.

Le PRÉSIDENT: On a proposé que nous ajournions la séance jusqu'à nouvelle convocation du président, alors que nous aurons reçu du ministère de la Justice l'opinion que nous voulons avoir.

Des VOIX: Accepté.

Le PRÉSIDENT: Merci, honorables sénateurs.

(La séance est levée.)



Première session de la vingt-septième législature

1966-67

SÉNAT DU CANADA
DÉLIBÉRATIONS
DU
COMITÉ PERMANENT
DES
TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président suppléant: SALTER A. HAYDEN

Fascicule 11

Délibérations complètes sur le Bill C-231,

intitulé:

«Loi définissant et appliquant une politique nationale des transports au Canada, modifiant la Loi sur les chemins de fer et, par répercussion, d'autres lois et édictant d'autres dispositions résultantes.»

SÉANCES DU MARDI 7 FÉVRIER 1967

ET DU MERCREDI 8 FÉVRIER 1967

TÉMOINS:

Du ministère des Transports: L'honorable J.-W. Pickersgill, ministre; M. J.-R. Baldwin, sous-ministre; M. R.-R. Cope, directeur des méthodes et recherches en matière de transport; M. H.-B. Neilly, économiste en chef de la division des chemins de fer et des routes; et M. Jacques Fortier, C.R., avocat-conseil. De la province de l'Alberta: M. J. J. Frawley, C.R., conseiller spécial.

RAPPORT DU COMITÉ

ROGER DUHAMEL, M.S.R.C.
IMPRIMEUR DE LA REINE ET CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE
OTTAWA, 1967

24570-1

COMITÉ PERMANENT DES

TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président suppléant: l'honorable Salter A. Hayden

les honorables sénateurs

Aird	Lefrançois
Aseltine	Leonard
Baird	Macdonald (<i>Brantford</i>)
Beaubien (<i>Provencher</i>)	McCutcheon
Bourget	McDonald
Burchill	McElman
Connolly (<i>Halifax-Nord</i>)	McGrand
Croll	McLean
Davey	Méthot
Dessureault	Molson
Dupuis	Paterson
Farris	Pearson
Fournier (<i>Madawaska-Restigouche</i>)	Phillips
Gélinas	Power
Gershaw	Quart
Gouin	Rattenbury
Haig	Reid
Hayden	Roebuck
Hays	Smith (<i>Queens-Shelburne</i>)
Hollett	Thorvaldson
Isnor	Vien
Kinley	Welch
Lang	Willis—(47).

Membres d'offices: Brooks et Connolly (*Ottawa-Ouest*).

(Quorum 9)

RAPPORT DU COMITÉ

ROGER DUNAMEL, M.P.C.
IMPRIMERIE DE LA REINE ET CONTRÔLEUR DE LA PAPIETERIE

OTTAWA, 1961

1-2470

ORDRE DE RENVOI

Extrait des *Procès-verbaux* du Sénat en date du vendredi 3 février 1967:

«Suivant l'Ordre du jour, le Sénat reprend le débat sur la motion de l'honorable sénateur Deschatelets, C.P., appuyé par l'honorable sénateur Connolly, C.P., tendant à la deuxième lecture du Bill C-231, intitulé: «Loi définissant et appliquant une politique nationale des transports au Canada, modifiant la Loi sur les chemins de fer et, par répercussion, d'autres lois et édictant d'autres dispositions résultantes».

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

Le bill est alors lu pour la deuxième fois.

L'honorable sénateur Deschatelets, C.P., propose, appuyé par l'honorable sénateur Connolly, C.P., que le bill soit déferé au Comité permanent des transports et des communications.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le greffier du Sénat,
J. F. MACNEILL.

Les témoins suivants sont entendus:

Ministère des Transports:

L'honorable J. W. Pickersgill, ministre;

M. J. R. Baldwin, sous-ministre;

M. R. R. Cope, directeur des méthodes et recherches en matière de transport;

M. H. B. Nelly, économiste en chef de la division des chemins de fer et des routes;

M. Jacques Fortier, C.R., avocat-conseil.

La séance est levée à 1 heure.

3 h. 40 de l'après-midi, le Comité reprend l'étude du bill C-231.

Présents: Les honorables sénateurs Hayden (président suppléant), Aschlim, Baird, Beaubien (Provencher), Davey, Fournier (Madawaska-Restigouche), Gouin, Hollett, Isnor, Kinley, Lang, Lefrançois, Leonard, McCutcheon, McDonald, Pearson, Phillips, Power, Quart, Smith (Queens-Shefford), Thorvaldson et Welch. (22)

Aussi présent: M. E. R. Hopkins, légiste du Sénat et conseiller parlementaire.

M. Baldwin poursuit son explication du bill C-231.

À 5 h. 30 de l'après-midi, le Comité s'ajourne jusqu'au mercredi 8 février à 10 heures du matin dans la pièce 256-S.

Le MERCREDI 8 février 1967

PROCÈS-VERBAUX

Le MARDI 7 février 1967

Conformément à la motion d'ajournement et à l'avis de convocation, le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 10 heures du matin.

En l'absence d'un président, et sur la proposition de l'honorable sénateur Beaubien (*Provencher*), l'honorable sénateur Hayden est élu *président suppléant*.

Présents: Les honorables sénateurs Hayden (*président suppléant*), Aseltine, Beaubien (*Provencher*), Brooks, Burchill, Connolly (*Ottawa-Ouest*), Gélinas, Gershaw, Gouin, Haig, Hollett, Isnor, Kinley, Lefrançois, Leonard, McDonald, Paterson, Pearson, Phillips, Power, Smith (*Queens-Shelburne*), Thorvaldson, et Welch. (23)

Aussi présent: M. E. Russell Hopkins, légiste du Sénat et conseiller parlementaire.

Sur la proposition de l'honorable sénateur Aseltine, *il est décidé* de recommander que soit accordée l'autorisation de faire imprimer 800 exemplaires en anglais et 300 exemplaires en français du compte rendu des délibérations sur le bill C-231.

Le bill C-231, «Loi définissant et appliquant une politique nationale des transports au Canada, modifiant la Loi sur les chemins de fer et, par répercussion, d'autres lois et édictant d'autres dispositions résultantes,» est lu et étudié article par article.

Les témoins suivants sont entendus:

Ministère des Transports:

L'honorable J. W. Pickersgill, ministre;

M. J. R. Baldwin, sous-ministre;

M. R. R. Cope, directeur des méthodes et recherches en matière de transport;

M. H. B. Neilly, économiste en chef de la division des chemins de fer et des routes;

M. Jacques Fortier, C.R., avocat-conseil.

La séance est levée à 1 heure.

3 h. 40 de l'après-midi, le Comité reprend l'étude du bill C-231.

Présents: Les honorables sénateurs Hayden (*président suppléant*), Aseltine, Baird, Beaubien (*Provencher*), Davey, Fournier (*Madawaska-Restigouche*), Gouin, Hollett, Isnor, Kinley, Lang, Lefrançois, Leonard, McCutcheon, McDonald, Pearson, Phillips, Power, Quart, Smith (*Queens-Shelburne*), Thorvaldson et Welch. (22).

Aussi présent: M. E. R. Hopkins, légiste du Sénat et conseiller parlementaire.

M. Baldwin poursuit son explication du bill C-231.

À 5 h. 30 de l'après-midi, le Comité s'ajourne jusqu'au mercredi 8 février à 10 heures du matin dans la pièce 256-S.

Le MERCREDI 8 février 1967

Conformément à la motion d'ajournement et à l'avis de convocation, le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 10 heures du matin.

Présents: Les honorables sénateurs Hayden (*président suppléant*) Aseltine, Baird, Beaubien (*Provencher*), Bourget, Brooks, Connolly (*Ottawa-Ouest*), Croll, Fournier (*Madawaska-Restigouche*), Gélinas, Gershaw, Gouin, Hays, Hollett, Isnor, Kinley, Lefrançois, Leonard, McDonald, Pearson, Phillips, Smith (*Queens-Shelbourne*), Thorvaldson et Willis. (24).

Aussi présent: M. E. Russell Hopkins, légiste du Sénat et conseiller parlementaire.

L'étude du bill C-231 se poursuit.

Les témoins suivants sont entendus:

Province d'Alberta:

M. J. J. Frawley, Q.C., avocat-conseil spécial.

Ministère des Transports:

M. J. R. Baldwin, sous-ministre.

Sur une motion dûment présentée, *il est décidé* de faire rapport du bill sans aucune modification.

A 12 heures et quinze minutes de l'après-midi, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du Président.

Attesté.

Le secrétaire du Comité,

Frank A. Jackson.

RAPPORT DU COMITÉ

Le MERCREDI 8 février 1967

Le Comité permanent des transports et des communications, auquel a été déféré le bill C-231, intitulé: «Loi définissant et appliquant une politique nationale des transports au Canada, modifiant la Loi sur les chemins de fer et, par répercussion, d'autres lois et édictant d'autres dispositions résultantes,» a étudié le bill et, pour obtempérer à l'ordre de renvoi du 3 février 1967, en fait rapport sans modification.

Le tout respectueusement soumis,

Le président suppléant,
SALTER A. HAYDEN

LE PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Messieurs, la séance est ouverte. Nous nous occupons, ce matin, du bill C-231 et nous avons quelques témoins à entendre. Le ministre sera à notre disposition lorsque nous lui enverrons un avis, d'abord vers onze heures. J'ai pensé que nous pourrions examiner la partie I du projet de loi, qui est de fait la partie traitant de l'organisation, de façon qu'il nous reste moins à étudier.

Je demande la motion habituelle tendant à l'impression, en nombre habituel d'exemplaire, du compte rendu de nos délibérations?

Le Comité convient que soit fait le rapport sténographique des délibérations du Comité sur le bill.

Le Comité convient de recommander que soit accordée l'autorisation de faire imprimer 500 exemplaires en anglais et 300 exemplaires en français du compte rendu des délibérations du Comité sur le bill.

LE PRÉSIDENT SUPPLÉANT: En plus du ministre, qui sera ici dans quelques instants, nous entendrons les témoins suivants: M. J. R. Baldwin, sous-ministre des Transports; M. R. R. Cope, directeur aux méthodes et aux recherches en matière de transport; et M. M. J. Fortier, directeur du contentieux. M. Ryan est absent ce matin, mais M. H. R. Neilly, économiste en chef de la division des chemins de fer et des routes, direction des méthodes et recherches en matière de transport, assiste à la séance.

Et maintenant, qui se chargera de la partie I du bill, si nous avons des questions à poser sur cette partie?

M. J. R. Baldwin, sous-ministre des Transports: Je suis disposé à répondre à ces questions avec l'aide de M. Cope.

LE PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Nous commencerons par examiner point par point la partie I. Si vous avez des questions à poser, MM. Baldwin et Cope pourront vous répondre.

L'article préliminaire, l'article 1, demeurera inchangé jusqu'à ce que nous ayons étudié le reste du bill. Commençons par l'article 2 de la partie I. L'article 2, je suppose, est adopté?

LES SÉNATEURS: Adopté.

LE PRÉSIDENT SUPPLÉANT: L'article 3 traite de l'interprétation. Quelqu'un aurait-il des questions à poser sur cet article, sur la définition des termes? Il n'y a que trois ou quatre définitions; je ne crois pas qu'elles soulèvent de difficulté.

Le mercredi 8 février 1967

RAPPORT DU COMITÉ

Conformément à la motion de l'Assemblée en date du 27 novembre 1966, le Comité permanent des transports et des communications a étudié le projet de loi C-231, intitulé: « Loi de modification de la Loi sur les chemins de fer et de la Loi sur les transports au Canada, modifiant la Loi sur les chemins de fer et par conséquent d'autres lois et édictant d'autres dispositions relatives ». Le Comité a tenu une séance le 3 février 1967, en présence de M. E. Russell et de M. J. J. Frawley, députés. Le rapport du Comité est le suivant:

Le Comité permanent des transports et des communications a étudié le projet de loi C-231, intitulé: « Loi de modification de la Loi sur les chemins de fer et de la Loi sur les transports au Canada, modifiant la Loi sur les chemins de fer et par conséquent d'autres lois et édictant d'autres dispositions relatives ». Le Comité a tenu une séance le 3 février 1967, en présence de M. E. Russell et de M. J. J. Frawley, députés. Le rapport du Comité est le suivant:

Le président suppléant
SALTER A. HAYDEN

Province d'Alberta:

M. J. J. Frawley, Q.C., député fédéral

Ministère des Transports:

M. J. R. Baldwin, sous-ministre

Sur une motion dûment présentée, il est décidé de faire rapport du bill sans aucune modification.

A 12 heures et quinze minutes de l'après-midi, le Comité s'ajourne jusqu'à la prochaine convocation de l'Assemblée.

Attesté:

Le secrétaire du Comité,
Frank A. Jackson.

SÉNAT

LE COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le mardi 7 février 1967

Le Comité permanent des transports et des communications, auquel a été déféré le bill C-231, Loi définissant et appliquant une politique nationale des transports au Canada, modifiant la Loi sur les chemins de fer et, par répercussion, d'autres lois et édictant d'autres dispositions résultantes, se réunit aujourd'hui à 10 heures du matin, sous la présidence du sénateur Salter A. Hayden, président suppléant.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Messieurs, la séance est ouverte. Nous nous occupons, ce matin, du bill C-231 et nous avons quelques témoins à entendre. Le ministre sera à notre disposition lorsque nous lui enverrons un avis, disons vers onze heures. J'ai pensé que nous pourrions examiner la partie I du projet de loi, qui est de fait la partie traitant de l'organisation, de façon qu'il nous reste moins à étudier.

Je demande la motion habituelle tendant à l'impression, en nombre habituel d'exemplaire, du compte rendu de nos délibérations?

Le Comité convient que soit fait le rapport sténographié des délibérations du Comité sur le bill.

Le Comité convient de recommander que soit accordée l'autorisation de faire imprimer 800 exemplaires en anglais et 300 exemplaires en français du compte rendu des délibérations du Comité sur le bill.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: En plus du ministre, qui sera ici dans quelques instants, nous entendrons les témoins suivants: M. J. R. Baldwin, sous-ministre des Transports; M. R. R. Cope, directeur aux méthodes et aux recherches en matière de transport; et M. M. J. Fortier, directeur du contentieux. M. Ryan est absent ce matin, mais M. H. B. Neilly, économiste en chef de la division des chemins de fer et des routes, direction des méthodes et recherches en matière de transport, assiste à la séance.

Et maintenant, qui se chargera de la partie I du bill, si nous avons des questions à poser sur cette partie?

M. J. R. Baldwin, sous-ministre des Transports: Je suis disposé à répondre à ces questions avec l'aide de M. Cope.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Nous commencerons par examiner point par point la partie I. Si vous avez des questions à poser, MM. Baldwin et Cope pourront vous répondre.

L'article préliminaire, l'article 1, demeurera inchangé jusqu'à ce que nous ayons étudié le reste du bill. Commençons par l'article 2 de la partie I. L'article 2, je suppose, est adopté?

Les SÉNATEURS: Adopté.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: L'article 3 traite de l'interprétation. Quelqu'un aurait-il des questions à poser sur cet article, sur la définition des termes? Il n'y a que trois ou quatre définitions; je ne crois pas qu'elles soulèvent de difficulté.

Le sénateur LÉONARD: Le sénateur Brooks a soulevé dernièrement une question plutôt intéressante concernant le genre de produits qu'on pourrait transporter au moyen d'un «pipe-line pour denrées». Je me suis alors demandé s'il serait possible d'étendre le procédé à d'autres genres de produits quand le bill serait présenté au Comité.

M. BALDWIN: Il est difficile de répondre à ce stade-ci, mais il existe bien des possibilités. Les deux grandes méthodes actuellement en voie d'élaboration sont le transport de produits sous forme de boue, ou quelque chose du même genre, et le transport de solides ou de groupes de solides placés dans des capsules qu'on fait passer dans un pipe-line.

Il existe une grande variété de marchandises qu'on pourrait transporter ainsi, comme des copeaux de bois dans le premier cas, et, dans le cas des capsules, tout ce qu'on peut y insérer.

Le sénateur BROOKS: Transporte-t-on actuellement de la pâte de bois dans l'Ouest du Canada?

M. R. R. Cope, directeur des méthodes et des recherches en matière de transport: On a essayé d'appliquer la méthode aux copeaux de bois à Marathon, et l'expérience a été fructueuse; on effectue actuellement la même expérience dans l'État du Maine.

Le sénateur BROOKS: Oui, je trouverais intéressant de savoir s'il y a, dans l'État du Maine, un pipe-line transportant de la pâte de bois.

M. BALDWIN: Je ne crois pas qu'il y en ait un.

Le sénateur PEARSON: Quelle grosseur de pipe-line pourrait transporter de la pâte de bois?

M. COPE: Les pipe-lines pour solides peuvent être de différente grosseur. Je pense qu'on utilise actuellement dans le monde un peu plus de 75 pipe-lines pour le transport de produits de base. Autant que je me souvienne, ils sont de quatre pouces et plus, mais les grosseurs régulières sont de 8, 12 ou 14 pouces.

Le sénateur PEARSON: Ils transporteraient les copeaux assez facilement, alors?

M. COPE: Oh, oui. Il semble que ce soit la plus probable des réalisations des prochaines années. Celle-là, et peut-être aussi le transport du soufre, si on réussit à résoudre certaines difficultés d'ordre techniques.

Le sénateur BROOKS: Sous quelle forme le soufre est-il transporté?

M. COPE: On parle à la compagnie Shell, comme vous le savez, de transporter le soufre dans du mazout.

Le sénateur ISNOR: Quel est le point le plus à l'est où l'on utilise des pipe-lines à l'heure actuelle?

M. BALDWIN: Vous parlez de pipe-lines pour solides?

Le sénateur ISNOR: Oui.

M. BALDWIN: Celui que je connais est celui mentionné par M. Cope et qui se trouve dans la région du Maine.

M. COPE: Le seul dont je puis me souvenir pour le Canada se trouve à Copper Cliff, en Ontario, et c'est une conduite d'environ 20 milles qui achemine des concentrés de cuivre, je crois.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Y a-t-il d'autres questions?

Le sénateur ISNOR: Existe-t-il un pipe-line à l'est de l'Ontario?

M. BALDWIN: Au Canada?

Le sénateur ISNOR: Oui.

M. BALDWIN: Pour solides?

M. COPE: Je n'en connais pas, mais il est possible qu'il existe une conduite d'un mille destinée aux résidus dans quelque exploitation minière; mais on ne pourrait considérer cette forme de pipe-line comme un genre important d'installation.

M. BALDWIN: Je dois dire qu'il n'y a pas de genre courant de tuyautage de transport.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: L'article 3 est-il adopté?

Des VOIX: Adopté.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: L'article 4 traite des moyens de transport qui sont énumérés dans l'article. L'article 4 est-il adopté?

Des VOIX: Adopté.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: L'article 5 traite de l'application de la Loi sur les chemins de fer. Y a-t-il des questions? L'article 5 est-il adopté?

Des VOIX: Adopté.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: L'article 6 porte sur la constitution de la Commission canadienne des transports.

Le sénateur BROOKS: Je suppose, naturellement, que la composition de cette commission devrait être répartie géographiquement, que chaque partie du Canada devrait y être représentée. Je me demande comment les 17 membres seraient choisis.

M. BALDWIN: Ceci relèverait du gouverneur en conseil. Rien dans la loi n'exige spécifiquement la représentation géographique mais je suppose que le gouverneur en conseil en serait très conscient au moment des nominations. En effet, si vous examinez la composition des commissions actuelles sur le point d'être intégrées dans cette nouvelle commission, vous verrez que la plupart des régions du pays y sont représentées.

Le sénateur BROOKS: Est-ce que ces commissions seront transférées d'un seul coup?

M. BALDWIN: Elles seront automatiquement intégrées à la nouvelle commission.

Le sénateur PEARSON: Et leurs membres également?

M. BALDWIN: Leurs membres aussi.

Le sénateur ISNOR: A titre de commissaires?

M. BALDWIN: Oui, à titre de commissaires.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: C'est pourquoi ils sont au nombre de 17.

Le sénateur ISNOR: C'est leur nombre à l'heure actuelle.

M. BALDWIN: Le nombre global autorisé dans les commissions ainsi absorbées est actuellement de 13, je crois.

Le sénateur DESCHALET: Ainsi, il pourrait y avoir quatre ou cinq vacances à remplir.

Le sénateur DESCHATELET: Ainsi, il pourrait y avoir quatre ou cinq vacances à remplir.

Le sénateur LEONARD: Ce serait peut-être une bonne question à poser au ministre à son arrivée.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: L'article 6 est-il réservé?

Le sénateur LEONARD: Réservé.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: L'article 7 traite précisément de l'attribution des postes dans la Commission.

Le sénateur PEARSON: Et quel est le rôle du ministre?

M. BALDWIN: Par le gouverneur en conseil.

Le sénateur BROOKS: Il faut qu'un des vice-présidents soit avocat, n'est-ce pas?

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: C'est exact.

Le sénateur BROOKS: Quels sont les qualités et les titres requis pour cet expert en revision, en recherche et ainsi de suite. A mon avis, ce devrait être un homme de haute compétence.

M. BALDWIN: Je pense qu'on s'adresserait à quelqu'un de très compétent dans le domaine des transports, spécialisé en recherche, mais qui aurait également de l'expérience pratique.

Le sénateur BROOKS: Nous avons déjà des hommes de ce calibre dans les trois commissions précitées, n'est-ce pas?

M. BALDWIN: Je regrette, mais ce n'est pas à moi d'en juger.

Le sénateur BROOKS: C'est une question très importante. Peut-être le ministre pourra-t-il nous entretenir à ce sujet quand il arrivera.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: L'article 8 a pour objet les intérêts prohibés. L'article 8 est-il adopté?

Des VOIX: Adopté.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: L'article 9 traite du personnel.

Le sénateur McDONALD: L'article 9 se réfère-t-il au personnel de profession libérale?

M. BALDWIN: Chaque division est établie en fonction d'un genre de personnel qu'on s'attend de trouver dans un organisme de transport investi d'un pouvoir de réglementation. Il y a un personnel pour l'établissement des tarifs, un personnel de recherche, un personnel juridique, un personnel préposé aux permis. Ce sont en gros, je pense, les divisions qu'on trouve dans la Commission des transports aériens ou la Commission des transports du Canada.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: L'article 9 concerne le secrétaire. L'article 9 est-il adopté?

Des VOIX: Adopté.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: L'article 10 a trait aux fonctions du secrétaire. L'article 10 est-il adopté?

Des VOIX: Adopté.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: L'article 11 porte sur le personnel de la Commission. L'article 11 est-il adopté?

Des VOIX: Adopté.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: L'article 12 stipule que les bureaux devront se trouver à Ottawa et ailleurs. L'article 12 est-il adopté?

Des VOIX: Adopté.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: L'article 13 pourvoit, comme il s'impose, aux rémunérations de la Commission. L'article 13 est-il adopté?

Des VOIX: Adopté.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: L'article 14 concerne les pouvoirs et les devoirs de la Commission. Y a-t-il des questions?

Le sénateur ISNOR: Je me demande si M. Baldwin aurait certaines observations à faire sur l'article 14 par rapport à l'article 8. Comment allez-vous recruter les hommes compétents pour remplir ces postes, si ces hommes ont acquis leur expérience dans des compagnies dans lesquelles ils détenaient des intérêts comme ceux qui figurent à l'article 8?

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Pas s'il s'agit des intérêts prohibés indiqués à l'article 8.

Le sénateur ISNOR: Mais je parle d'hommes compétents pour tous les genres de postes.

M. BALDWIN: Ils peuvent disposer de leurs intérêts, je suppose, mais je concède qu'il peut se présenter ici certaines difficultés. Dans une loi de ce genre, cependant, vous trouverez un problème semblable à celui que présente, par exemple, la Loi sur les chemins de fer par rapport à la Commission des transports du Canada. À mon avis, c'est là une disposition convenable, et je ne crois pas qu'elle soit un obstacle au recrutement d'hommes possédant les qualités requises pour siéger à la Commission.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Des questions sur l'article 14, sénateur Isnor?

Le sénateur ISNOR: Non.

Le sénateur BROOKS: Ceux qui seront nommés gagnent déjà certains salaires. Devra-t-on augmenter leurs traitements?

M. BALDWIN: Les traitements sont établis par le gouverneur en conseil et, présumément, sont déterminés selon une procédure suivie dans tous les arrêtés en conseil relatifs aux salaires, c'est-à-dire que le gouvernement revise et rectifie périodiquement ces traitements.

Le sénateur LEONARD: Est-ce que ces commissaires travailleront à temps complet?

M. BALDWIN: Oui.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Y a-t-il d'autres questions? L'article 14 est-il adopté?

Des VOIX: Adopté.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Article 15, devoirs de la Commission.

Le sénateur PHILLIPS: Monsieur le président, j'aimerais poser quelques questions au ministre.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: L'article 15 est-il réservé?

Le sénateur ARGUE: Monsieur le président, en vertu de cet article, la Commission pourrait-elle examiner la question que le sénateur McDonald a soulevée à la Chambre l'autre jour, c'est-à-dire le degré d'utilité des services d'élévateurs le long de la voie? Cette question est-elle suffisamment liée aux chemins de fer pour faire l'objet d'une étude?

M. BALDWIN: A mon avis, elle se rattache au service des transports, et je dirai que oui.

Le sénateur ARGUE: Pourriez-vous nous dire si l'on songe à faire bientôt une enquête ou une étude dans ce sens?

M. BALDWIN: En réponse à votre question, je ne saurais dire si l'on s'occupera sous peu de cette affaire qui serait du ressort de la Commission. D'ailleurs, lors de l'examen préliminaire auquel nous avons procédé au moment où nous formions cette commission d'enquête, nous avons mentionné que le problème méritait notre attention.

Le sénateur BROOKS: Mais, à la suite de la réponse du sénateur McDonald l'autre jour, j'ai cru comprendre que les élévateurs ne se rattachent aucunement aux transports, puisqu'ils sont quelque chose entièrement à part.

Aux termes de la Loi sur les transports, la commission d'examen a-t-elle un droit d'enquêter sur les élévateurs et celui de dire aux compagnies: «Vous devez changer vos élévateurs»?

M. BALDWIN: Elle n'aurait pas le droit d'enjoindre aux compagnies d'élévateurs de faire une chose ou une autre. A mon point de vue, si elle s'occupait des élévateurs, ce serait par rapport aux chemins de fer dont le rendement peut dépendre, dans certains cas, des installations de chargement et de manutention disponibles.

Le sénateur PEARSON: En d'autres termes, le rendement des chemins de fer est fonction de celui des élévateurs?

M. BALDWIN: Vous ne pouvez appliquer de règle rigide à ce genre de choses.

Le sénateur ISNOR: Feriez-vous quelques observations sur l'article 14 (d), notamment en ce qui regarde le contrôle des taux et des tarifs? Je songe, en particulier, à Terre-Neuve et aux provinces Maritimes. Dans la région de l'Atlantique la concurrence entre les entreprises de camionnage n'est pas la même que dans le Canada central. Quelle surveillance pourrait-on exercer au sujet de la fixation des tarifs dans ces régions?

M. BALDWIN: Pour ce qui est du transport routier, il n'en existe, bien entendu, aucune à l'heure actuelle, car ainsi que nous le verrons plus loin quand nous aborderons la Partie II qui se rapporte aux chemins, je crois que le gouvernement fédéral n'est pas intervenu jusqu'ici dans ce domaine, et il n'a pas encore pris de décision concernant le moment où il interviendrait. C'est une disposition qui crée une obligation; elle ordonnerait à la commission d'exercer un contrôle sur les prix dans un cas particulier où il s'imposerait à la suite d'une intervention du gouvernement ou du Parlement, qui n'est toutefois par prévue dans le présent statut.

Le sénateur ISNOR: Pour l'instant, laissons de côté le camionnage et parlons des deux différentes compagnies de chemin de fer, c'est-à-dire du National-Canadien et du Pacifique-Canadien. Elles se font concurrence, et il n'y a pas de doute que vous pouvez comparer leurs tarifs et vous prononcer. Mais dans les autres régions du Canada, il n'existe pas de concurrence entre les compagnies de chemin de fer.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Monsieur le sénateur, cette question relève, en réalité, de la Partie V. Cependant, vous pouvez continuer si vous voulez.

Le sénateur ISNOR: Il s'agit de savoir comment vous réglementerez la concurrence.

M. BALDWIN: On trouve dans la Partie V le principe de base concernant les tarifs de chemin de fer, selon lequel la concurrence devrait servir à l'établissement des prix; on n'a donc pas besoin de contrôle. Le rapport de concurrence se définit non seulement comme l'existence d'un autre moyen de transport, mais il implique aussi que le concurrent est sérieux. Autrement dit, il doit être capable de rivaliser avec la même classe de marchandises, c'est-à-dire la marchandise à transporter. Le principe énoncé dans la Partie V concernant le contrôle et la réglementation des tarifs est le suivant: la concurrence est le moyen le plus efficace d'établir le meilleur tarif pour l'expéditeur. On entend par concurrence efficace, je le répète, que le concurrent ait non seulement une file de camions ou de navires le long de la voie ferrée, mais qu'il entre effectivement en concurrence avec le chemin de fer en transportant les catégories de marchandises.

Là où il n'existe pas de concurrence véritable, on peut, aux termes de la loi, demander un taux maximum ou en appeler si le taux établi, qu'il s'agisse du taux maximum ou de tout autre, est jugé inutile. Si l'appel est confirmé, la nouvelle commission devra comparer les prix et fixer un nouveau taux. Il y a, d'ailleurs, un taux minimum qui exige que tous les taux soient compensatoires.

Le sénateur ISNOR: Je poserai cette question quand nous parlerons de la Partie V, mais un aspect particulier m'intéresse. Comme je l'ai déjà dit, vous avez, en affaires, l'occasion de comparer les prix de vos concurrents. Vous vous guidez sur les méthodes qu'ils emploient pour fixer vos prix. Je crois que, dans les provinces Maritimes, où il n'y a pas d'autres concurrents, il vous sera plus difficile d'établir un tarif.

M. BALDWIN: Il y a une formule pour déterminer le tarif maximum; vous la trouverez quand nous en arriverons aux dispositions pertinentes de la Partie V.

Le sénateur ISNOR: Dans ce cas, je mets la question de côté.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Monsieur le sénateur, nous réservons cet article en attendant les observations du ministre.

Le sénateur HOLLETT: Puis-je poser une question au sujet du paragraphe (1) (a) qui prévoit qu'après les avoir examinées, la Commission fera rapport au ministre des mesures d'aide au développement économique approprié des divers moyens de transport relevant du Parlement. En ce qui a trait à Terre-Neuve, pouvez-vous me dire si l'on a présenté un rapport sur la situation économique précaire des services ferroviaires de Terre-Neuve et si l'on s'emploie à construire un chemin de fer à large voie? Savez-vous quelque chose à cet égard?

M. BALDWIN: Il y a déjà quelque temps que le sujet a été discuté. Il a fait l'objet d'une étude il y a quelques années. On apportera, comme nous l'espérons, toute l'attention voulue aux problèmes du transport à Terre-Neuve lorsqu'il sera question de cette province dans l'étude spéciale actuellement en cours au sujet des transports de la région atlantique et que seront connues les conclusions de l'enquête sur les transports menée à Terre-Neuve même par la commission que le gouvernement de la province a créée à cette fin.

Le sénateur HOLLETT: On peut donc dire qu'il y a bon espoir.

M. BALDWIN: On s'occupe actuellement de l'affaire.

Le sénateur BROOKS: En fait, je voulais attendre jusqu'à l'examen de la Partie V, mais les provinces atlantiques ne sauront que dans deux ans, c'est-à-dire une fois achevée cette étude, ce qu'on fera pour eux à l'égard des tarifs de transport?

M. BALDWIN: J'espère qu'ils le sauront bien avant cela, car l'enquête est très avancée.

Le sénateur BROOKS: Ils ne sauront rien d'ici la fin de l'enquête.

M. BALDWIN: Mais elle devrait être terminée dans quelques semaines.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): Le ministère des Transports ne mène-t-il pas cette enquête depuis quelque temps?

M. BALDWIN: Non, des spécialistes ont été engagés à cette fin, conjointement par le ministère des Transports et l'Office d'expansion économique de la région atlantique.

Le sénateur BROOKS: Quel est leur mandat?

M. BALDWIN: D'examiner ce vaste réseau de transport des quatre provinces atlantiques.

Le sénateur BROOKS: Qu'entendez-vous pas «vaste»?

M. BALDWIN: Le fait que le rapport comportera 14 longs chapitres reflète son importance.

Le sénateur BROOKS: Il le faut.

M. BALDWIN: Oui.

Le sénateur DESCHATELETS: Il y a une question qui a été posée au Sénat et qui pourrait être adressée au ministre. Mettons que le rapport ne soit pas prêt avant l'expiration du blocage, dans ce cas en prolongera-t-on la durée? Cette question a déjà été posée.

M. BALDWIN: Le ministre vous renseignera mieux à ce sujet lorsqu'il viendra.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Nous réservons l'article 15. Passons à l'article 16, la définition de «transporteurs» et l'expression «l'intérêt public». Y a-t-il des questions à cet égard?

M. BALDWIN: C'est au fond, l'article qui embrasse pratiquement toutes les questions.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: M. Baldwin a raison; c'est un article de portée générale. Y a-t-il des questions?

Le sénateur BROOKS: L'article porte sur la parité, n'est-ce pas?

M. BALDWIN: Il traite du tarif en général. Tout ce qui se rapporte au tarif est compris dans cet article.

Le sénateur BROOKS: Pourriez-vous expliquer comment s'applique la parité des prix aux ports de l'Atlantique et aux ports américains, par exemple?

M. BALDWIN: Il y a dans la Partie V une disposition qui ne laisse aucun doute sur l'interprétation statutaire de cette question.

Le sénateur BROOKS: Alors, passons à autre chose.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: L'article 16 est-il adopté?

Des VOIX: Adopté.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Article 17. On y prévoit l'institution des différents comités de la commission. Si je comprends bien, les membres des diverses commissions qui deviendront membres de la nouvelle commission seront affectés respectivement aux comités dont ils ont déjà fait partie?

M. BALDWIN: Oui.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Y a-t-il d'autres questions au sujet de l'article 17?

Le sénateur THORVALDSON: Oui, monsieur le président. J'aimerais que M. Baldwin nous dise jusqu'à quel point le ministre a examiné les transports interprovinciaux par véhicules à moteurs. Pourrais-je demander si le gouvernement a l'intention d'exercer son autorité sur ce mode de transport?

M. BALDWIN: Je suppose que vous faites allusion à la réglementation de l'activité commerciale plutôt qu'à la sécurité routière?

Le sénateur THORVALDSON: Oui, je fais allusion à la circulation interprovinciale des autobus et des camions.

M. BALDWIN: Après avoir été saisis des représentations de certains gouvernements provinciaux et des associations canadiennes de camionneurs, les autorités ministérielles ont eu une série d'entretiens officiels avec plusieurs provinces. Nous n'avons pas achevé de consulter officiellement chaque province sur ces questions, surtout parce que ce bill, auquel on a consacré beaucoup de temps depuis septembre, comme vous le savez, intéressait les services concernés. Ce n'est que la série de consultations une fois terminée que l'on présentera un rapport ou une recommandation au gouvernement en ce qui regarde le rôle du gouvernement fédéral dans ce domaine de l'économie. Toutefois, la Partie III prévoit la mesure de compétence du gouvernement dans ce domaine, surtout en raison de la série de lacunes qui comporte la situation actuelle en vertu de la Loi sur les transports, qui délègue la responsabilité aux provinces. Tout ce que je sais, c'est que le ministre a signalé à plusieurs reprises lors des réunions du comité de la Chambre et du comité plénier à la Chambre des communes, que la Partie III était conçue comme une disposition dont on pourrait se servir au besoin. Il faudra, sans aucun doute, faire quelque chose pour combler les lacunes de la loi actuelle et lui conférer une portée plus nationale, mais rien ne se fera sans bien consulter les gouvernements provinciaux en cause. En tout cas, l'idée serait d'essayer de voir si l'on doit faire quelque chose—je ne dis pas «devrait faire» mais «doit faire» afin de profiter le plus possible de la compétence des provinces, qui ont de l'expérience dans ce domaine. Ma réponse vous éclaire-t-elle?

Le sénateur THORVALDSON: Oui, merci beaucoup. J'aimerais poser une autre question à ce sujet. J'ai été un peu étonné de vous entendre dire «si le gouvernement juge qu'il doit faire quelque chose». Je croyais que le gouvernement fédéral exercerait son autorité en temps voulu et j'allais vous demander si

vous pourriez nous fournir des renseignements quant au moment où cela pourrait avoir lieu. Faudrait-il des mois ou des années?

M. BALDWIN: C'est une affaire assez compliquée, monsieur. Nous devons achever de consulter les provinces et, une fois saisi de notre rapport, le gouvernement devra prendre une décision au sujet de la ligne de conduite à suivre. Je déteste les prédications, mais cela n'aura pas lieu du jour au lendemain. C'est trop compliqué.

Le sénateur BROOKS: Pourrais-je poser une question, monsieur Baldwin? En ce qui concerne la concurrence entre l'industrie du camionnage et celle des chemins de fer, nous savons que les services ferroviaires doivent aménager des lignes, ce qui contribue, bien entendu, à augmenter considérablement les frais de transport. Quant aux entreprises de camionnage, elles empruntent les routes des différentes provinces. Comment déterminent-elles leur part du coût de construction des routes en comparaison du coût d'aménagement des lignes des chemins de fer? De quelle façon procèdent-elles?

M. BALDWIN: Bien entendu, les gouvernements provinciaux, qui sont chargés de l'aménagement des routes, taxent les frais des compagnies. Les arguments nombreux varient d'une province à l'autre, et bien entendu, d'une économie à l'autre, à savoir si les tarifs actuels permettent de payer les frais d'entretien des routes. A l'article 15 qui a été étudié, vous trouverez quelques paragraphes faisant allusion à l'importance du problème que vous considérez comme étant l'une des principales tâches qui incomberont, à mon sens, à la nouvelle commission, c'est-à-dire la relation essentielle entre le coût et le revenu pour tous les transports. Nous ne sommes pas trop au courant de la situation, mais nous croyons qu'il y a peut-être un déséquilibre entre les diverses compagnies à cet égard.

Le sénateur BROOKS: Nous savons qu'il y a déjà eu concurrence, en Ontario, entre le transport routier et les chemins de fer. Comment détermine-t-on les prix dans cette province?

M. BALDWIN: La concurrence y est très intense, mais je m'abstiens de tout commentaire; il faudrait que je sois mieux renseigné sur l'obligation dans laquelle se trouvent les camionneurs de payer une bonne part des frais de transport du fait que le gouvernement ontarien leur impose des tarifs.

Le sénateur ISNOR: Monsieur Baldwin, vous avez mentionné, il y a un instant, que l'on avait consulté certaines provinces. Pourriez-vous les nommer?

M. BALDWIN: Monsieur Cope, vous pourriez, sans doute, nous en donner les noms. L'étude du projet de loi nous a obligés de remettre à plus tard une partie du débat.

M. COPE: Nous avons terminé les entretiens avec les provinces de Colombie-Britannique, d'Alberta, de Saskatchewan, le Manitoba, la Nouvelle-Écosse et Terre-Neuve.

Le sénateur LEFRANÇOIS: Monsieur, n'est-il pas vrai que, avant la présentation du projet de loi, on en a fait connaître les différents éléments aux provinces, qui ont été invitées à préparer des mémoires? Ai-je raison de croire que huit provinces sur dix ont présenté des mémoires ou fait des représentations? J'aimerais connaître le nom des provinces qui n'ont pas répondu à l'invitation.

M. BALDWIN: Vous faites allusion aux mémoires dont on a saisi le Comité permanent des transports et des communications de la Chambre des communes?

Le sénateur LEFRANÇOIS: Oui.

M. BALDWIN: Il s'agit de l'Ontario et du Québec; quant aux autres elles n'ont pas toutes soumis directement leurs mémoires. Les provinces atlantiques

ont préparé un mémoire conjointement avec la Commission maritime des transports.

Le sénateur McDONALD: En réponse à une question posée précédemment, vous avez dit, monsieur Baldwin, que les provinces percevaient certains tarifs des entreprises de camionnage. Voulez-vous parler du prix du permis et de la taxe sur l'essence?

M. BALDWIN: Oui.

Le sénateur THORVALDSON: Monsieur Baldwin, à propos de l'article 17(3) concernant la Loi sur l'Office national de l'énergie, pourriez-vous nous résumer brièvement les pouvoirs de cet organisme et nous dire s'ils s'étendront à ce que vous avez appelé des pipe-lines pour le transport des denrées?

M. BALDWIN: En résumé, pour ne pas analyser toute une série de paragraphes, la nouvelle Commission ne doit pas s'engager dans le domaine des normes techniques et de la sécurité. L'Office national de l'énergie s'en est déjà occupé et la nouvelle commission devra lui faire confiance à cet égard sans tenir compte de la nature du pipe-line.

Si le pipe-line transporte des denrées qui ne renferment pas d'hydrocarbures, c'est-à-dire, sous leurs formes les plus simples, le pétrole et le gaz, il ne ressortira à la nouvelle commission que pour la délivrance des permis et la réglementation économique. Quand il ne s'agira que du transport du pétrole et du gaz, il relèvera de l'Office national de l'énergie. Toutefois, dans le cas des pipe-lines combinés, qui sont conçus pour transporter à la fois le pétrole, le gaz et d'autres denrées, il est prévu que les deux organismes en cause se consultent. Ils adopteront les mêmes méthodes d'enquête et procéderont à l'audition commune des causes, en plus de faire un rapport collectif au gouverneur en conseil, qui prendra la décision finale.

Le sénateur THORVALDSON: A l'heure actuelle, y a-t-il au Canada un pipe-line pour le transport des denrées?

M. BALDWIN: Je ne crois pas qu'il y en ait entre les provinces.

M. COPE: Je pense qu'il existe six pipe-lines du genre au Canada, mais le plus long mesure 22 milles. Il est en Alberta. L'Ontario possède un pipe-line de 18 milles de long, qui va de Creighton Mine à Copper Cliff.

Le sénateur THORVALDSON: Que transportent-ils en règle générale?

M. COPE: Celui de l'Ontario transporte des concentrés de cuivre ou quelque chose du même genre et en Alberta, ils servent au transport du sulfure de l'hydrogène mélangé à cette fin, à un gaz naturel.

Le PRÉSIDENT: L'article 17 est-il adopté?

Le sénateur McDONALD: Monsieur Baldwin, pouvez-vous vous imaginer qu'on charge le Comité du transport par véhicule à moteur de délivrer des permis à certaines lignes interprovinciales ou transcanadiennes de transport routier?

M. BALDWIN: Oui, si le gouverneur en conseil promulgue la Partie III. Elle établit les procédés économiques que l'on pourrait appliquer à l'industrie du camionnage interprovincial et international.

Le sénateur McDONALD: Leur accorderait-on un permis fédéral à ce titre?

M. BALDWIN: C'est un détail; le Comité du transport par véhicule à moteur et la nouvelle Commission se prononceront à ce sujet si la Partie III est promulguée. Cette question devrait être discutée en collaboration étroite avec les gouvernements provinciaux en vue d'éviter tout conflit.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: L'article 17 est-il adopté?

Des VOIX: Adopté.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: L'article 18, qui est la disposition faisant l'objet de l'appel. L'article est-il adopté?

Le sénateur LEONARD: Ceci ressemble-t-il au présent paragraphe qui indique que l'appel relève du ministre à l'égard d'une demande de permis?

M. BALDWIN: Les principes de cet article ont été tirés de la Loi sur l'aéronautique. Ils sont essentiellement les mêmes, et le Parlement les a examinés et approuvés le printemps dernier.

Le sénateur LEONARD: Que fait-on, avant l'entrée en vigueur de ce projet de loi, à l'égard du permis autorisant l'exploitation d'une entreprise de transport par eau comme le prévoit la Loi sur les transports?

M. BALDWIN: Je ne crois pas qu'il y en ait de prévu jusque-là.

M. Fortier, l'avocat de notre ministère, vient de m'informer que l'appel au gouverneur en conseil en vertu de la disposition de la Loi sur les transports reste en vigueur. On n'y touche pas.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Y a-t-il d'autres questions à propos de l'article 18?

Le sénateur LEONARD: L'article 18 (1) semble indiquer que l'appel est interjeté devant le ministre aux termes de la Loi sur les transports.

M. BALDWIN: C'est exact, mais seulement en ce qui a trait à la délivrance des permis. Lorsque nous avons essayé d'insérer dans un avant-projet de loi le plus grand nombre possible de statuts existants, sans rien y modifier, nous nous sommes aperçus qu'en fin de compte, les genres d'appels diffèrent beaucoup selon le mode de transport en cause. Cet effort vise l'uniformité sur toute la ligne pour tout appel se rapportant à un mode de transport quelconque et ayant pour objet l'émission des permis, afin qu'il n'y ait aucune distinction injuste entre les divers modes de transport.

Le sénateur THORVALDSON: Cela modifie-t-il la loi ou peut-on, à l'heure actuelle, interjeter appel devant le ministre à l'égard des dispositions relatives à la délivrance des permis.

M. BALDWIN: Il existe actuellement un appel, monsieur Thorvaldson, concernant la Loi sur l'aéronautique. Il n'y en a pas à l'égard des entreprises de transport par véhicule à moteur. Il s'agit d'une chose nouvelle à l'égard de la Loi sur les transports; quant à l'appel devant le gouverneur en conseil aux termes de la Loi sur les transports, nous n'y avons apporté aucun changement. Ce serait nouveau dans le cas des pipe-lines pour denrées, car il s'agit d'un nouveau champ d'activité.

Le sénateur PHILLIPS: L'article 18(2) porte sur l'annulation des permis. Pour quelles raisons pourrait-on annuler un permis?

M. BALDWIN: Il faudrait me reporter à ce qui se passe réellement dans le domaine de l'aviation. Une des raisons serait de ne pas assurer le service autorisé. L'autre d'offrir un service que n'autoriserait pas le genre de permis délivré. Toute violation des règlements de la commission à cet égard pourrait aboutir à l'annulation du permis. Règle générale, la procédure suivie par la Commission des transports aériens a été de donner un « exposé des raisons » et d'appliquer la procédure de suspension dans certains cas, mais de ne recourir à l'annulation qu'en dernier ressort.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: L'article 18 est-il adopté?

Des VOIX: Adopté.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: L'article 19 a pour objet le règlement. L'article 19 est-il adopté?

Le sénateur LEONARD: Où publie-t-on ces règles et ces règlements?

M. BALDWIN: Ils sont annoncés officiellement dans la *Gazette du Canada*.

Le sénateur THORVALDSON: Y a-t-il une disposition à cet égard?

M. BALDWIN: Il y en a une dans la Loi sur les règlements qui s'applique à tous les règlements adoptés.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: L'article 19 est-il adopté?

Des VOIX: Adopté.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: L'article 20, qui traite de l'acquisition ou de la prise de succession. Y a-t-il des questions à poser?

Le sénateur THORVALDSON: Qui prendrait la succession?

M. BALDWIN: Un autre mode de transport.

Le sénateur HOLLETT: Cette loi définit-elle le mot «pipe-line»?

M. BALDWIN: Oui.

Le sénateur HOLLETT: La définition comprend-elle le transport du courant électrique?

M. BALDWIN: Non.

Le sénateur PEARSON: Aucune société de portefeuille comme telle, ne peut faire l'acquisition d'un système de transport, n'est-ce pas?

M. BALDWIN: C'est juste. Je crois, cependant, que certaines d'entre elles exploitent actuellement l'industrie du transport. Ce ne sont pas de grosses sociétés de portefeuille qui exercent leur activité dans d'autres domaines, mais, dans certains cas, il s'agit d'une ou de deux compagnies de transport qui appartiennent à une seule société de portefeuille.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Les sociétés exploitantes seraient, dans ces cas, des filiales de la société de portefeuille.

M. BALDWIN: C'est exact.

Le sénateur PEARSON: La société de portefeuille serait alors le titulaire du permis?

M. BALDWIN: Non, ce serait normalement la société exploitante.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Monsieur Pearson, je remarque que les expressions «une compagnie de chemin de fer, une compagnie de pipe-line pour denrées, une compagnie de transport par eau, ou une personne exploitant une entreprise de transport par véhicules à moteur ou... un transporteur» laisse plutôt croire que la société qui fera l'acquisition devrait être une société exploitante plutôt qu'une société de portefeuille.

M. BALDWIN: C'est vrai, mais la phraséologie renferme aussi les mots «directement ou indirectement».

Le sénateur PEARSON: Je ne sais pas...

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Oui, ils figurent dans le texte. A mon avis, si une société de portefeuille a une série de sociétés exploitantes, elles pourraient, en commun, faire d'autres acquisitions.

M. BALDWIN: Elles relèveraient, par conséquent, de l'article en question.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Oui, en vertu de l'article 20. Y a-t-il des questions au sujet de l'article 20?

Le sénateur THORVALDSON: Dans le paragraphe (3) je remarque les mots suivants:

Toute personne intéressée par l'acquisition proposée dont il est fait mention au paragraphe (1) ou toute association ou autre organisme représentant les transporteurs ou entreprises de transport intéressés par ces acquisitions peuvent... s'opposer à cette proposition...

N'est-ce pas trop général, ou est-ce le langage usuel en cette matière.

M. BALDWIN: C'est assez général, mais nous n'avons pas cru bon de restreindre le droit de saisir la commission de cette question. Elle est libre de

décider si l'affaire, au premier abord, paraît fondée ou si l'on devrait procéder à une étude plus approfondie du problème.

Le sénateur THORVALDSON: Ainsi, quelqu'un pourrait s'opposer à toute acquisition.

M. BALDWIN: Il doit démontrer que l'acquisition proposée le touche.

Le sénateur THORVALDSON: De toute façon, il aurait l'occasion de formuler ses griefs.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: La Commission pourrait lui accorder une demi-heure, s'il s'agissait d'un original.

L'article 20 est-il adopté?

Le sénateur BURCHILL: La décision de la Commission peut-elle faire l'objet d'un appel?

M. BALDWIN: Oui, il y a plusieurs articles qui portent sur les appels, l'article 18, par exemple.

Le sénateur BURCHILL: Je veux dire dans l'article contre lequel on a soulevé une objection.

M. BALDWIN: Oui, je crois que cet appel relèverait de l'appel général interjeté devant le gouverneur en conseil, et qui figure dans la Loi sur les chemins de fer.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: L'article 20 est-il adopté?

Des VOIX: Adopté.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: L'article 21 porte sur le rapport annuel présenté au gouverneur en conseil.

Le sénateur BROOKS: M. Baldwin pourrait-il nous expliquer cet article?

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: L'article 21?

Le sénateur BROOKS: Oui.

M. BALDWIN: Monsieur, cet article a pour but d'assurer que la Commission rendra public, dans le délai prescrit, ce qui a été accompli au cours de l'année précédente de façon que le comité parlementaire puisse procéder à une étude convenable du rapport, de quelque nature qu'elle soit. Ce n'est pas plus compliqué que cela.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: L'article 21?

Des VOIX: Adopté.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Nous en sommes maintenant à la Partie II. J'envoie un message au ministre. Il devrait arriver d'ici dix minutes. En attendant, nous pouvons aborder la Partie II. Elle ne semble pas être très touffue et traite des pipe-lines pour denrées.

A propos de l'article 22, y a-t-il des questions? Cet article renferme les définitions.

Le sénateur BROOKS: Les «pipe-lines mixtes» diffèrent-ils des «pipe-line pour denrées»? Nous nous rendons tous compte que le gaz, par exemple, ne pourrait être transporté autrement que par pipe-line; mais cela s'appliquerait-il également au pétrole?

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Un «pipe-line mixte», se définit comme un pipe-line pour le transport des denrées à travers lequel on peut faire passer du pétrole et du gaz, ou l'un ou l'autre. Par conséquent, un pipe-line mixte est un pipe-line pour le transport des denrées.

Le sénateur BROOKS: Et s'il sert au transport du pétrole, il faut alors le considérer aussi comme un «pipe-line pour le transport des denrées»?

M. BALDWIN: Non, s'il ne transportait que du pétrole, il relèverait de l'Office national de l'énergie, comme c'est le cas à l'heure actuelle.

Le sénateur BROOKS: Évidemment, c'est aussi le cas pour la concurrence avec les chemins de fer?

M. BALDWIN: Cela se pourrait bien.

Le sénateur BROOKS: Je me demandais pourquoi l'on a fait une exception.

M. BALDWIN: Je crois que c'est parce que l'Office national de l'énergie fonctionne actuellement, et l'on ne veut pas intervenir dans ses travaux.

Le sénateur BROOKS: Fonctionne-t-il de façon satisfaisante à l'heure actuelle?

M. BALDWIN: Oui.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Y a-t-il d'autres questions au sujet de l'article 22?

Des VOIX: Adopté.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: L'article 23.

Le sénateur BURCHILL: Excusez-moi, mais que signifie le premier paragraphe de l'article 23?

Nulle personne, autre qu'une compagnie, ne doit construire ni exploiter un pipe-line pour denrées visé par la présente loi.

Qu'est-ce que cela veut dire?

M. BALDWIN: Monsieur Fortier, à mon avis, cela a pour but d'assurer que le détenteur d'un permis a obtenu une charte du Parlement. N'est-ce pas vrai?

M. COPE: Le paragraphe renvoie au bas de la page 14.

M. BALDWIN: Oui, il renvoie au bas de la page 14, aux mots «nommée dans une loi du Parlement du Canada».

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: C'est dans la définition du mot «compagnie», oui.

M. BALDWIN: Oui.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Y a-t-il d'autres questions au sujet de l'article 23?

Le sénateur ISNOR: Monsieur Burchill, éprouvez-vous des doutes au sujet des mots «nulle personne»?

Le sénateur BURCHILL: Le paragraphe dit: «nulle personne autre qu'une compagnie». Je me demande si une compagnie de transport par pipe-line désigne une personne.

M. COPE: C'est un genre particulier de personne.

M. BURCHILL: Il faut un avocat pour comprendre cela.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Quoi que vous en disiez, vous avez besoin d'avocats de nos jours. L'article 23 est-il adopté?

Des VOIX: Adopté.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: L'article 24 porte sur l'exploitation d'un pipe-line.

Le sénateur PEARSON: Une compagnie ne pourrait construire un pipe-line avant d'être une compagnie attitrée, n'est-ce pas?

M. BALDWIN: Non.

Le sénateur PEARSON: Alors, quelle est l'utilité du premier paragraphe, «aucune compagnie ne doit exploiter un pipe-line pour denrées à moins qu'il n'y ait un certificat valide relativement à ce pipe-line»? Elles ne peuvent exploiter le pipe-line si elles ne le construisent pas.

M. BALDWIN: C'est pour bien établir un droit «traditionnel» au cas où il existerait un de pipe-line pour le transport d'une denrée quelconque au moment de la promulgation de cette Partie. En d'autres mots, vous ne pouvez pas obliger une compagnie à se retirer des affaires si elle existe déjà au moment où une nouvelle réglementation entre en vigueur.

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

Des VOIX: Adopté.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Dans l'article 25 il est question de la délivrance des certificats. C'est surtout de cet article dont il faut tenir compte quand on examine ces demandes.

M. BALDWIN: C'est juste, monsieur.

Des VOIX: Adopté.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Il faut tenir compte de cet article pour la délivrance des certificats. Y a-t-il des questions?

Le sénateur THORVALDSON: Cela signifie-t-il que la nouvelle commission devra délivrer un certificat pour chaque pipe-line qui fonctionne à l'heure actuelle?

M. BALDWIN: Seulement s'il s'agit de transport interprovincial ou international, et actuellement il n'existe pas de pipe-line de ce genre. Y en aura-t-il quand la Partie II sera proclamée? Je l'ignore. Nous n'en connaissons qu'un qui soit à l'étude actuellement, et il s'agit d'un pipe-line mixte.

Le sénateur KINLEY: Les compagnies de pipe-line devront-elles s'adresser au Parlement?

M. BALDWIN: Une compagnie de pipe-line devra s'adresser au Parlement avant de saisir la commission de l'affaire.

Le sénateur KINLEY: La commission ne peut pas accorder la concession?

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: La compagnie doit s'adresser au Parlement en premier lieu. L'article 25 est-il adopté?

Des VOIX: Adopté.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: L'article 26 a trait aux droits et tarifs.

Le sénateur PEARSON: Ces droits et tarifs sont-ils tous en vigueur à l'heure actuelle?

M. BALDWIN: Oui.

Le sénateur PEARSON: Y en aura-t-il de nouveaux selon le présent barème?

M. BALDWIN: Oui dans le cas des pipe-lines qui relèveraient de l'Office national de l'énergie.

Le sénateur BURCHILL: Excusez-moi, mais en ce qui concerne l'article 26 lorsqu'il s'agit d'une compagnie de pipe-line pour denrées qui transmet dans le cadre de ses opérations des copeaux à sa propre usine située à quelques milles de là, cette entreprise est-elle obligée d'appliquer le barème de la commission?

M. BALDWIN: Elle pourrait être exemptée, s'il ne s'agissait que d'une opération interne. La loi a essentiellement pour objet le pipe-line dit de «transport en commun» qui sert au grand public, et pas seulement à la compagnie qui en a la possession.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Je crois que le critère est l'intérêt public.

M. BALDWIN: En effet, monsieur le président.

Le sénateur THORVALDSON: J'ai une autre question à poser. Le paragraphe (2) de l'article 26 se lit ainsi:

- (2) Une compagnie exploitant un pipe-line mixte ne doit pas exiger des droits autres que ceux que spécifie un tarif, approuvé à la fois par la Commission et l'Office national de l'énergie auxquels ils ont été produits, qui est en vigueur.

D'après cette disposition, les deux organismes ont quelque chose à faire dans cette question de droits. Pourquoi?

M. BALDWIN: De cette façon les droits imposés sur l'huile et l'essence resteront du ressort de l'Office national de l'énergie.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: L'article 26 est-il adopté?

Des VOIX: Adopté.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Article 27. Nous en arrivons à l'application de la Loi sur l'Office national de l'énergie. Voulez-vous anticiper les débats et dire quelque chose à ce sujet, M. Baldwin?

M. COPE: Je me permets de prendre la parole, simplement pour dire que la commission a certains pouvoirs identiques à ceux de l'Office national de l'énergie, et qui sont explicités dans la Loi sur l'Office national de l'énergie; il n'est donc pas nécessaire de les répéter ici pour conférer à la commission les mêmes pouvoirs.

Le sénateur PEARSON: Quand l'Office national de l'énergie a-t-il commencé à fonctionner?

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Je pense que c'est aux alentours de 1959.

M. BALDWIN: A peu près, oui.

Le sénateur HOLLETT: L'Office national de l'énergie contrôle-t-il la transmission de l'électricité?

M. BALDWIN: Non, monsieur.

Le sénateur HOLLETT: Qui la contrôle donc?

M. BALDWIN: Le contrôle de l'électricité est un problème qui relève des provinces.

M. J. Fortier, directeur du Contentieux, ministère des Transports: La Loi sur l'Office national de l'énergie ne s'applique qu'au transport des hydrocarbures. Le reste est du ressort des provinces.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Qui s'occupe des licences d'exportation de l'électricité?

M. BALDWIN: Ce doit être le ministre de l'Énergie et des Ressources, mais je ne suis pas sûr de la Loi, monsieur.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Je pensais que c'était dans la même loi, la Loi sur l'Office national de l'énergie.

M. COPE: Cette loi a été décrétée en juillet 1959.

M. BALDWIN: Excusez-moi, monsieur. Vous avez raison. L'Office national de l'énergie s'occupe aussi de l'exportation de l'électricité, comme l'a dit M. le président.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: L'article est-il adopté, ou est-ce qu'il y a d'autres questions?

Le sénateur PEARSON: Le paragraphe 1) est rédigé de la façon suivante:

La Commission possède et peut exercer relativement à une compagnie de pipe-line pour denrées, à ses ouvrages et à ses entreprises, la juridiction, les fonctions et les pouvoirs qui sont dévolus à l'Office national de l'énergie en vertu des parties III et V de la Loi sur l'Office national de l'énergie—etc.

M. BALDWIN: C'est en fait pour éviter de répéter dans ce bill toute une série de dispositions contenues dans la Loi sur l'Office national de l'énergie qui confèrent à l'Office des pouvoirs en matière de procédure. Il s'agit simplement de donner à la nouvelle commission des pouvoirs identiques à ceux dont bénéficie actuellement l'Office national de l'énergie sans les redéfinir dans leurs moindres détails dans la présente Loi.

Le sénateur THORVALDSON: En d'autres termes, les problèmes de procédure concernant les pipe-lines pour denrées sont identiques à ceux des autres?

M. BALDWIN: Parfaitement, monsieur.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: N'y a-t-il pas possibilité de conflit quant à l'exercice de ces pouvoirs par l'Office national de l'énergie et par la commission?

M. BALDWIN: Nous ne le croyons pas. Ces dispositions ont été préparées après une consultation étroite avec le ministère et l'Office national de l'énergie pour éviter que cela ne se produise.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Je veux dire, les domaines d'autorité . . .

M. BALDWIN: Ont été définis en fonction de ce principe.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: L'article 27 est-il adopté?

Des VOIX: Adopté.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Afin de le consigner au compte rendu, j'annoncerai que l'honorable M. Pickersgill, ministre des Transports, est arrivé. Monsieur le ministre, nous avons réservé deux articles sur lesquels nous voudrions avoir votre avis et avant de passer aux questions d'ordre général, je vous prie de bien vouloir examiner ces articles.

M. BALDWIN: Articles 1, 6 et 15.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: L'article 1 a trait au principe.

L'honorable John W. Pickersgill, ministre des Transports: Monsieur le président, honorables sénateurs: Je me sens assez à l'aise à la Chambre des communes, mais c'est toujours avec le trac que je me présente au comité du Sénat, car je sais que bien que si les sénateurs ne sont jamais impolis—et l'on ne saurait toujours en dire autant des députés, y compris moi-même—ils sont souvent très perspicaces, et c'est pourquoi je parlerai avec beaucoup d'hésitation ce matin.

Je suis persuadé que l'essentiel du programme législatif est contenu dans l'article 1. Peut-être devrais-je dire brièvement, deux mots au sujet de l'évolution du bill.

Le gouvernement actuel avait tout d'abord l'intention—et peut-être ne devrais-je pas interpréter les desseins du gouvernement précédent, mais je pense que le contenu du dossier tendait à démontrer que c'était aussi leur intention—d'apporter des modifications très importantes à la Loi sur les chemins de fer d'après le rapport de la Commission MacPherson. J'ai, de fait, présenté en 1964 un bill à la Chambre, qui a été plus tard étouffé par un de nos collègues de sorte qu'il a été confié à un comité, où on l'a étudié avec beaucoup d'attention. Toutefois, la façon d'aborder le problème a suscité un intérêt considérable au sein de notre ministère et ailleurs, ainsi que chez certains ministres. Après toutes ces discussions, j'en arrivais à la conclusion, après avoir obtenu l'accord de mes collègues du Cabinet, qu'il fallait envisager le problème de façon beaucoup plus catégorique. Il était évident que tant que nous aurions de grandes inégalités dans la géographie et la richesse de notre pays, nous serions obligés de consacrer au transport, une somme importante prélevée sur l'argent des contribuables, et qu'il était très important de réduire au minimum cette charge imposée à la nation toute entière. Nous en avons conclu que notre seule chance de la maintenir au minimum était de placer tous les moyens de transport sous la direction d'un organisme unique qui évidemment conseillerait le gouvernement en matière de dépenses publiques; que tant que la Commission des transports des autres, en ne prêtant, il faut le dire, que peu d'attention au domaine maritime en comparaison des autres modes de transport (le transport maritime bénéficie de subsides pour des raisons qui sont sans doute plus historiques qu'économiques), il y aurait manque de coordination et, par consé-

quent, gaspillage de fonds publics, alors que les moyens de transport resteraient moins efficaces qu'ils pourraient l'être s'il n'y avait qu'un organisme pour s'occuper de l'ensemble. Nous en avons conclu que ce qui était essentiel si nous voulions mettre en pratique les recommandations de la Commission MacPherson était d'intégrer et de coordonner dans une certaine mesure tous ces domaines; que pour confier à quelqu'un cette tâche—on a, en effet, décidé de proposer au Parlement la création d'un tel organisme sous le nom de Commission canadienne des transports—il était essentiel d'établir un ou deux principes fondamentaux qui serviraient—si je puis employer un terme qui ne me plaît guère mais qui est bien commode—de directives (*guidelines*) à la Commission canadienne des transports.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Puis-je savoir ce qu'on disait avant d'employer ce mot?

M. PICKERSGILL: Je pense qu'on les désignait par le mot latin «critériums», mais j'ai déjà eu beaucoup de difficultés à définir un autre mot latin à la Chambre des communes pour l'un de nos députés les plus érudits qui était docteur en philosophie, ce qui n'est pas mon cas, et j'hésite à employer des mots latins plutôt qu'anglais. Directives (*guidelines*) et critériums me paraissent assez semblables, sauf que «guidelines» est anglais—et je ne sais pas quelle en est la traduction française. Peut-être le sénateur Deschatelets peut-il m'aider.

Le sénateur DESCHATELETS: «Garanties».

M. PICKERSGILL: Je ne tiens pas à m'aventurer dans le domaine du biculturalisme, monsieur le sénateur.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Non, ce n'est pas la question qui nous occupe.

M. PICKERSGILL: Je pense que nous avons essayé dans la disposition 1 d'établir trois principes fondamentaux ou directives qui nous semblaient devoir assurer les meilleurs résultats pour l'économie nationale, s'ils pouvaient être suivis.

Le premier a), dans la disposition 1, est tiré directement—je ne cite pas les mots, mais l'idée—du Rapport MacPherson; il s'appuie sur la notion que la plus grande concurrence possible devrait être permise entre les différents moyens de transport, avec, cependant, certaines protections fondamentales dans l'intérêt du public.

Le deuxième, b), est que chaque moyen de transport devrait être défrayé par l'État d'une partie importante du coût réel des installations, des aménagements et des services nécessaires à ce moyen de transport, aux frais du public. Le coût sera toujours un sujet de controverse et probablement d'amères divergences de vues.

Je pense que les honorables sénateurs savent qu'un secteur des transports est entièrement exclu de ce bill, en l'occurrence le Voie maritime du Saint-Laurent. C'est pourquoi je pense que c'est un exemple utile. Je crois qu'il existe une très grande divergence de vues dans le pays quand il s'agit de savoir si ce sont les utilisateurs ou les contribuables qui doivent payer la voie maritime du Saint-Laurent. Je ne cherche pas à entraîner les honorables sénateurs sur ce terrain qui n'a absolument rien à voir avec le bill, mais c'est une illustration très lucide du problème.

Le sénateur ISNOR: Pourtant le principe fondamental du bill, c'est que les usagers payent.

M. PICKERSGILL: Le principe fondamental du bill est que les usagers doivent payer partout où cela est possible sans porter atteinte aux affaires essentielles à l'intérêt national, ou sans porter préjudice aux services publics essentiels dans l'intérêt de la nation.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: A moins qu'ils ne soient destinés à fournir un service?

M. PICKERSGILL: Exactement.

Le sénateur KINLEY: Quelle est la position des Américains en ce qui concerne la Voie maritime?

M. PICKERSGILL: Nous avons un accord avec les Américains, qui contient en fait ce que je considère comme le but de cette loi. Il y a aussi beaucoup de polémique à ce sujet. Mais je ne pense pas qu'il nous faille aborder le problème de la Voie maritime, monsieur le sénateur, qui est nettement exclu de ce bill. Je l'ai pris comme l'illustration la plus claire qui me soit venue immédiatement à l'esprit. Vous comprendrez, monsieur le président, que je pense à un problème que je devrai bien aborder sous peu.

Le sénateur BROOKS: En d'autres termes, vous voulez dire que la commission n'aura aucun pouvoir sur la Voie maritime?

M. PICKERSGILL: C'est exact, elle n'aura aucune autorité sur la Voie maritime. Il n'y a évidemment aucune raison en soi à ce qu'elle n'en ait pas, mais cela semblait très embarrassant. La Voie maritime est une voie d'eau internationale, et à cause des relations entre les deux commissions il semblait inutile de donner aux deux commissions les mêmes pouvoirs.

Le sénateur BROOKS: Restera-t-elle sous la responsabilité du gouvernement?

M. PICKERSGILL: Essentiellement, oui, car l'Administration de la Voie maritime présente son rapport au gouvernement, et dans son analyse finale le gouvernement doit décider s'il est ou non conforme aux désirs du Parlement. Je pense pour ma part que le désir...

Le sénateur BROOKS: Il faut dire que les glaces flottantes sont en train de l'envahir maintenant.

M. PICKERSGILL: La Voie maritime?

Le sénateur BROOKS: Pas la Voie maritime, mais le Saint-Laurent.

M. PICKERSGILL: Le chenal maritime du Saint-Laurent est une question tout à fait différente. Ce bill le concerne aussi bien que toute autre partie de notre réseau de transports. En fait, la Voie maritime me semble la seule chose relevant du gouvernement fédéral dans le domaine des transports qui ne soit pas comprise dans ce bill. Je ne vois pas d'autre exception.

Le sénateur ISNOR: Et le camionnage dans les provinces? Pourquoi ce bill ne comprendrait-il pas la Voie maritime du Saint-Laurent?

M. PICKERSGILL: Il me semble pourtant que le Parlement a adopté un principe qui, à mon sens, est parfaitement clair. Je n'ai pas l'intention de l'analyser, car je pense, monsieur, qu'il ne constitue pas l'objet du bill; mais, à mon avis, le principe en vertu duquel la Voie maritime a été aménagée est très explicite. Je pense qu'il précise très bien la marche à suivre par le gouvernement du Canada et que cette ligne de conduite a été appliquée en bonne et due forme dans l'accord conclu avec les États-Unis. En tant que ministre responsable pour la Voie maritime je me sens dans l'obligation de mener à bien les désirs du Parlement jusqu'à ce qu'il décide autre chose. A mon avis, la faire relever de ce bill n'aurait fait que compliquer les choses.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: De toute manière, ce n'est pas la question qui nous occupe.

M. PICKERSGILL: C'est vrai.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Alors continuons.

M. PICKERSGILL: Peut-être n'aurais-je pas dû prendre cet exemple.

Le sénateur HOLLETT: Monsieur le président, avant de passer à autre chose j'aimerais soulever un point dont j'ai déjà parlé très brièvement. Le paragraphe 1) d) décrète:

que chaque moyen de transport achemine, autant que possible, le trafic à destination ou en provenance de tout point au Canada à des prix et à des conditions qui ne constituent pas...

etc. J'aimerais demander à monsieur Pickersgill s'il a dernièrement fait un voyage en chemin de fer à Terre-Neuve.

M. PICKERSGILL: Dernièrement, non.

Le sénateur HOLLETT: Je me demandais si la reconstruction de cette voie ferrée relevait peut-être du bill à l'étude.

M. PICKERSGILL: Non, le cas du chemin de fer de Terre-Neuve a été confié au moment de la Confédération au National-Canadien, qui prend la décision, à condition, bien sûr, d'obtenir les capitaux nécessaires pour mener l'œuvre à bien...

Le sénateur HOLLETT: En accord avec le gouvernement.

M. PICKERSGILL: Pardon?

Le sénateur HOLLETT: En accord avec le gouvernement?

M. PICKERSGILL: Il faut bien qu'ils obtiennent ces capitaux.

Le sénateur HOLLETT: Évidemment.

M. PICKERSGILL: Leur rôle est de rendre cette ligne aussi rentable que possible dans le cadre des objectifs de la compagnie elle-même. Ce n'est pas une source de revenus considérable pour le National-Canadien, mais d'énormes capitaux y ont été investis depuis la Confédération, et à mon sens, si l'on tient compte de l'usage qu'on en fait, il s'agit d'une ligne de chemin de fer relativement rentable.

Le sénateur PHILLIPS: Monsieur le président, j'ai plusieurs questions à poser au ministre. Peut-être serait-il bon qu'il termine d'abord son exposé.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Monsieur le ministre traite du contenu de l'article 1.

M. PICKERSGILL: J'aborderai, si vous le voulez bien, le troisième principe, qui est que chaque moyen de transport, s'il est praticable, devrait recevoir une compensation pour l'aménagement, les installations et les services qui lui sont nécessaires, compensation que l'État a le devoir de fournir.

C'est évidemment le cas des subventions de toutes sortes accordées aux services maritimes depuis la Confédération. Cela n'a pas été tout à fait appliqué aux services aériens et ne l'a jamais été de façon systématique en ce qui concerne les chemins de fer. C'était une des recommandations fondamentales de la Commission MacPherson, à savoir qu'on ne devrait pas demander à un expéditeur de compenser les pertes survenues au cours d'un autre genre de transport. Et s'il est nécessaire que les marchandises soient transportées à perte par chemin de fer, cette perte devrait être convenablement évaluée, puis payée par la collectivité et non par un autre groupe d'expéditeurs.

Or, c'est l'un des principes fondamentaux sur lesquels repose l'essentiel du bill concernant les chemins de fer. C'est une conception qui à mon avis donnera d'excellents résultats. J'estime souhaitable que nous nous rendions compte des conséquences réelles qui découlent des différents domaines d'activité se rattachant aux divers moyens de transport, que nous nous assurions qu'il y a vraiment des pertes dans certains secteurs, et que ces pertes sont proportionnelles, si je puis dire, aux profits qu'en retire le public. Si elles ne le sont pas, je pense qu'il ne nous reste plus qu'à abandonner le service. Si le service est

réellement indispensable, il me semble que la collectivité devrait le financer, et non pas un autre groupe d'expéditeurs.

Le sénateur ISNOR: Qu'entendez-vous ici par «la collectivité»?

M. PICKERSGILL: Je veux dire le Trésor du Canada, L'alinéa (d) a été rajouté plus tard, à la Chambre des communes—pas même au comité plénier, à la Chambre même—par suite d'une discussion très longue au sujet de l'article 16. Il complète en fait une certaine disposition de l'article 16. Je pense qu'il serait préférable de l'examiner en fonction de l'article 16 plutôt que pour lui-même.

En réalité, il ne s'agit pas tant d'un principe fondamental que d'une volonté de se conformer à certaines attitudes historiques, à certaines positions que nous avons traditionnellement prises dans le domaine des transports au Canada à l'égard du tarif devant être imposé à un expéditeur en comparaison d'un autre, aussi bien que des avantages d'avoir un échange de marchandises aussi libre que possible entre une région du pays et une autre, et de favoriser le développement du commerce extérieur indispensable à l'ensemble de notre économie. Je crois que c'est à peu près tout ce que je voulais dire sur l'article 1.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: En ce qui concerne l'article 6, je pense qu'il se pose des questions relatives à un plan ayant rapport avec la commission. Est-ce pour cela que nous réservons l'article?

M. BALDWIN: La répartition.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: La répartition géographique des membres, ou quelque chose comme ça.

M. PICKERSGILL: J'aimerais savoir, M. le président, s'il y a des questions à poser sur l'article 1.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): Oui, M. le président. Pourquoi ajouter l'alinéa (d) (ii) à l'article 1 quand le bill contient déjà les termes exacts dans l'article 16 (3) (a) (ii)? Ces mots figurent déjà à la page 10 du bill, et nous les retrouvons dans la liste générale des objectifs.

M. PICKERSGILL: Ceci est un domaine dans lequel je ne m'aventure qu'à regret, car je ne suis pas un homme de loi. M. Baldwin, non pas le sous-ministre, mais le député de Peace River, qui est, à mon humble avis, un homme de loi tout à fait distingué, a soulevé une question à propos de l'article 16. Il l'a soulevée avant Noël, et elle m'a causé quelque souci. Selon lui c'était tout autre chose d'établir une cause à première vue que de défendre cette cause après que la cour ait consenti à l'entendre; en établissant le bien-fondé d'une cause à première vue on constate l'existence de certaines conditions qui pourraient porter préjudice à l'intérêt public, il sera très difficile de déterminer la signification exacte d'«intérêt public» dans l'établissement *a prima facie* du bien-fondé de cette cause. Ces expressions ont donc été insérées dans l'article 1 de façon à ce qu'elles constituent une partie, et une partie seulement, de la définition du terme «intérêt public» dont un expéditeur pourrait se réclamer pour obtenir une audience du tribunal.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): Monsieur le ministre est-ce que l'article 1 (d) (ii) est la déclaration de principe à laquelle nous tenons particulièrement dans les régions atlantiques pour être certains que dans l'avenir nous obtiendrons ce que l'on peut à juste titre considérer comme un traitement équitable en ce qui concerne les tarifs de transport des marchandises, aussi bien que l'activité portuaire?

M. PICKERSGILL: En principe oui. De plus, l'article 59 du bill traite de la chose plus en détail et peut-être pourrai-je en parler quand le comité en sera saisi.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): Mais c'est une déclaration de principe qui, je l'espère, ne nous portera pas préjudice et que les difficultés que

nous rencontrons dans le domaine des transports seront surmontées dans l'avenir.

M. PICKERSGILL: Parfaitement.

Le sénateur BROOKS: Nous l'espérons mais n'en sommes pas sûrs.

M. PICKERSGILL: M. le sénateur, je dirais que ce sont les garanties les plus sûres que l'on puisse trouver actuellement dans la loi. Mais comme vous le savez, la Commission MacPherson a décidé de faire son rapport sans s'occuper des problèmes propres aux provinces atlantiques, et sans s'occuper de l'efficacité de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes. On a proposé d'en faire l'objet d'une autre enquête. Cette enquête est actuellement en cours, elle est, et à vrai dire, presque terminée. J'apprends que nous aurons les rapports des conseillers techniques au cours du mois prochain. J'ai expliqué à la Chambre des communes que nous tâcherions de nous en occuper aussi vite que possible de façon à donner aux provinces atlantiques plus que des espérances, des avantages supplémentaires.

Le sénateur BROOKS: Est-ce que cela signifierait d'autres modifications à la loi?

M. PICKERSGILL: On pourrait y arriver en modifiant cette loi ou la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes. Il se pourrait évidemment qu'il n'y ait aucune modification à aucune loi. On pourrait le faire à l'aide...

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: D'une loi.

M. PICKERSGILL: D'une loi explicite dans un domaine entièrement nouveau.

Le sénateur BROOKS: Dans le sens de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes?

M. PICKERSGILL: Vous savez que dans le secteur routier le gouvernement actuel a déjà obtenu du Parlement des crédits de 40 millions de dollars pour les autoroutes des provinces atlantiques. Cela a été fait pendant les quatre dernières années, en plus du travail sur la route Transcanadienne, et cet argent y sera entièrement consacré. Je ne pense pas que ce sera suffisant, mais...

M. BROOKS: Peut-être pourrions-nous avoir le Chemin Corridor.

M. PICKERSGILL: Je veux surtout parler de la construction de routes au Canada, plutôt qu'aux États-Unis, y compris cette grande partie des provinces atlantiques qui est plus vaste que tout le reste, je veux parler du Labrador.

Le sénateur BROOKS: Il y a une route qui traverse la Colombie-Britannique et relie une partie des États-Unis à l'autre.

Le sénateur PHILLIPS: Le ministre a déclaré que la Voie maritime du Saint-Laurent est le seul système de transport qui ne tombe pas sous la loi. Qu'en est-il de ce que nous appelions la chaussée de Northumberland et que le ministre, sans recourir au latin, appelait «cette croix de Northumberland»?

M. PICKERSGILL: Les tarifs qui seraient appliqués à cette route, tout comme les tarifs qui sont appliqués actuellement aux passages en bac, relèveraient intégralement de la commission, si je comprends bien la Loi.

Le sénateur THORVALDSON: Je vois, monsieur le ministre, que vous n'avez pas essayé d'expliquer ce que signifie l'article 1 d) i) et ii). Je me demande s'il était juste de prétendre qu'il est inutile d'essayer d'expliquer l'inexplicable? Il m'est très difficile de saisir le sens de ces articles.

M. PICKERSGILL: Je pense que je vais laisser à M. Thorvaldson le rôle d'Oracle de Delphes, mais je n'essaierai pas de l'imiter.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Il m'apparaît que l'article (1) (d) fait partie d'une vaste déclaration de principe. L'article 1 n'établit aucune autorité légale. L'article 1(d) fait partie d'une grande déclaration de principe. L'autorité légale

nécessaire au contenu de l'article 1 (d) se trouve dans l'article 16. C'est là que figurent les droits.

M. PICKERSGILL: Très juste.

Le sénateur KINLEY: L'article 1(d) est rédigé ainsi:

Un obstacle excessif à l'échange des denrées entre divers points au Canada ou un découragement déraisonnable du développement des industries primaires ou secondaires ou du commerce d'exportation dans toute région du Canada ou en provenant, ou du mouvement de denrées passant par des ports canadiens;

ce que j'ai lu ne s'applique-t-il, selon la loi, qu'aux transports, ou englobe-t-il un secteur plus vaste?

M. PICKERSGILL: Je ne pense pas qu'il appartient au ministre des Transports d'usurper les fonctions du ministre des Finances en conseillant le gouvernement sur les droits qui doivent être imposés.

Le sénateur KINLEY: Je pense qu'il faudrait en parler.

M. PICKERSGILL: Peut-être serait-il bon de faire part de vos remarques à M. Sharp.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Un ministre à la fois. Donc, il y avait des questions sur l'article 6.

Le sénateur ARGUE: Je me permets de poser une question d'ordre général sur l'article 1. Je m'aperçois à la lecture du bill qu'il n'y a aucune disposition relative à un conseil consultatif.

M. PICKERSGILL: Le sous-ministre, M. Baldwin, m'a fait remarquer que bien qu'il n'y ait aucune disposition dans le bill lui-même, les pouvoirs de la commission semblent assez étendus pour lui donner le droit d'en établir une, ou plusieurs si elle le désire.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Si l'on prend l'article 15(4) de la page 10 du bill, on verra, sous la note marginale «consultations», qu'elle en a le pouvoir.

Le sénateur ARGUE: Si je comprends bien, le rapport de la Commission MacPherson a recommandé l'établissement d'un conseil consultatif officiel. C'est la demande qu'avait exprimée certains organismes agricoles, ceux des Prairies du moins, qui pensaient que les intérêts régionaux, dans les Prairies aussi bien que dans les Maritimes, devraient être représentés à titre consultatif au sein de ce groupe d'experts très important qui constituera la commission. Pourquoi n'en a-t-on pas tenu compte?

M. PICKERSGILL: Je pense qu'on n'en a pas tenu compte parce qu'on croyait nécessaire d'établir d'abord la commission et de la mettre à l'épreuve quelque temps pour déterminer quel serait son rôle. Le Rapport MacPherson n'envisage pas une commission de ce genre. Je dois dire qu'à mon avis il y aura de gros problèmes quant à l'acquisition du personnel nécessaire à la commission. De plus, il sera difficile de trouver le personnel voulu pour un conseil consultatif. Je pense que l'on devrait diviser ça en deux parties plutôt que de s'attaquer de prime abord à l'ensemble du problème.

Le sénateur BROOKS: Donc, quand la commission sera établie, elle aura des membres qui travaillent actuellement dans la Commission des transports aériens, etc. Est-ce que dans ces commissions, telles qu'elles se présentent actuellement, les différents secteurs géographiques du Canada sont bien représentés, et au sens où on l'entendra dans la nouvelle commission?

M. PICKERSGILL: Je n'ai pas fait d'enquête sur leur personnel parce que je savais que, de toute façon, on ne pourrait les changer. Je ne les ai pas examinés avec beaucoup d'attention de ce point de vue-là. Toutefois, d'après la connaissance que j'en ai, et sans avoir pris tous leurs noms, lieu de naissance et

domicile permanent, je ne crois pas qu'il existe, au Canada une seule région qui ne soit pas représentée par le personnel actuel, et je tiendrais particulièrement à m'en assurer avant de décider quels noms je devrais recommander à mes collègues s'il faut d'autres membres.

Le sénateur BROOKS: Pensez-vous obtenir des commissions existantes le personnel de recherche qu'il vous faut?

M. PICKERSGILL: Je suis persuadé que certains membres des commissions font de la recherche, mais je doute fort que parmi les commissaires actuels il y en ait qui s'y adonnent: cela se pourrait, évidemment.

Le sénateur PHILLIPS: Quelles doivent être à votre avis les qualifications nécessaires pour occuper le poste de vice-président chargé de la recherche?

M. PICKERSGILL: Je pense qu'il devrait avoir une expérience assez longue dans le domaine de la recherche sur les transports, et aussi une certaine formation universitaire qui s'y rapporte.

Le sénateur ISNOR: Il y a trois ou quatre nominations à faire, n'est-ce pas? La commission comprend 17 membres, et il y en a 13 maintenant.

M. BALDWIN: Il y a 13 membres. Il y a, toutefois, des postes vacants.

M. PICKERSGILL: M. Baldwin dit qu'il y a des postes vacants.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Les 13 postes ne sont pas tous occupés par des titulaires d'un emploi.

M. PICKERSGILL: Il n'y a qu'un membre de la Commission maritime. Il y a seulement un salarié à plein temps à l'heure actuelle. Il y a un ou deux fonctionnaires travaillant selon les besoins comme membres de la commission, qui ne feraient pas nécessairement partie de la nouvelle commission.

Le sénateur ISNOR: Monsieur le ministre, j'ai posé au sous-ministre des questions sur l'article 8. Êtes-vous certain de trouver les hommes dont on a besoin, qui ne soient, ni d'une manière ni d'une autre, engagés dans ces différents domaines d'activité?

M. PICKERSGILL: Je pense pour ma part qu'il y aura toujours un problème, je vous le concède. Nous avons eu le même problème et la discussion à ce sujet a été longue à la Chambre des communes en 1959, quand la loi sur la radiodiffusion a été promulguée. Le problème était de savoir si la loi pouvait donner l'assurance que toute personne qui savait quelque chose sur le sujet pourrait être nommée.

Le sénateur ISNOR: C'est cela.

M. PICKERSGILL: Malgré tout, je pense que nous devons tenir compte de ce qui, dans notre société, et en tout cas dans le domaine fédéral, est généralement accepté comme une proposition valable, à savoir qu'aucun particulier ayant un intérêt personnel dans les travaux de la commission ne saurait être considéré comme une personne apte à devenir membre. Mais cela ne veut pas dire, M. le sénateur, qu'il ne pourrait renoncer à ses intérêts; et que s'il en déclarait la nature, il ne serait pas possible de trouver une solution viable.

Le sénateur ISNOR: C'est un principe qui pourrait s'appliquer tout aussi bien au ministre lui-même.

Le sénateur THORVALDSON: M. le président, le ministre a-t-il terminé son exposé général? Sinon, peut-être pourrions-nous lui permettre de continuer sans lui poser d'autres questions.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Je pensais qu'on était à l'article 6. Nous avons discuté de l'article 1, qui est une déclaration de principe. Nous avons passé à l'article 6 parce que des sénateurs voulaient poser des questions à ce sujet, et c'est ce que nous faisons maintenant.

M. PICKERSGILL: Oui, je n'avais pas d'exposé à faire sur l'article 6. Je me contentais de répondre aux questions.

Le sénateur PHILLIPS: Je voudrais savoir ce qu'il en est des relations de la commission vis-à-vis du Parlement. Bref, j'ai toujours considéré le débat au Parlement des questions touchant à Radio-Canada comme inutile, parce que le ministre qui s'en occupe dit toujours qu'elle s'en rapportera à Radio-Canada. Quelle serait la marche à suivre quand le Parlement est saisi d'une question? Je ne pense pas que le ministre actuel y recourrait, mais j'imagine très bien que d'autres ministres des transports, se serviraient dans l'avenir de cet artifice pour éviter de répondre à certaines questions concernant les transports.

M. PICKERSGILL: Je ne pense pas avoir jamais évité intentionnellement de répondre à une question.

Le sénateur PHILLIPS: C'est pourquoi j'ai fait la restriction.

M. PICKERSGILL: J'ai souvent refusé de répondre à des questions sur des choses qui n'étaient pas de mon domaine et je pense que c'est un principe tout à fait justifiable auquel tout le monde devrait se tenir, peu importe le domaine d'activité où il se trouve.

Dans la mesure où la Commission est un tribunal, comme le sont la Commission des transports et la Commission des transports aériens, je pense qu'il ne serait absolument pas à un ministre de répondre à des questions sur leur fonctionnement, sauf s'il s'agissait de savoir si une audience sera tenue à un moment donné. Je ne crois pas qu'on puisse s'en formaliser, bien qu'à mon avis elle risque plutôt d'entraîner une perte de temps pour la Chambre des communes et le Sénat. Il convient que le ministre sache qu'une audience sera tenue à telle ou telle date, mais si l'on pose des questions sur la façon dont la commission s'acquitte de ses fonctions judiciaires, il serait aussi déplacé pour le ministre des transports d'y répondre que pour le ministre de la justice de donner suite à des questions concernant les travaux de la Cour suprême.

Si on considère la commission sous un autre angle, elle effectuera des travaux de recherche pour lesquels le Parlement paiera une certaine somme chaque année. C'est une question sur laquelle le Parlement a droit de se renseigner, et je pense que le ministre en cause serait prêt à répondre à des questions dans ce sens, bien qu'à mon avis, aucun ministre ne saurait y donner suite sans consulter des experts. Je n'en serais certainement pas capable, car je ne tiens pas à me substituer aux gens qui se consacrent à la recherche. Je pense que ce domaine peut incontestablement faire l'objet d'une question.

Le sénateur BROOKS: Qu'en est-il du tarif-marchandises? Cela sera évidemment un gros problème pour tout le monde.

M. PICKERSGILL: Aucun ministre ne devrait répondre à des questions sur un sujet encore à l'étude. Je suis sûr que vous approuvez ce principe, M. le sénateur. D'autre part, dans le cas particulier où le ministre serait membre du cabinet chargé d'entendre les appels relatifs à ces questions, il conviendrait d'autant moins à un ministre de répondre à n'importe quelle de ces questions tant que le gouverneur en conseil, s'il s'en trouve saisi, n'aura pas pris de décision. Évidemment, en tant que ministre, il est responsable envers la Chambre des communes, et il ne conviendrait pas qu'il se taise.

Le sénateur BROOKS: Donc, d'après cette déclaration, la division de la recherche de la commission décidera si, oui ou non, une objection concernant les tarifs-marchandises dans une région donnée est justifiable.

M. PICKERSGILL: Le côté recherche n'a rien à faire avec l'établissement du tarif-marchandises. Cela n'appartiendra qu'à l'organisme chargé de la réglementation.

Le sénateur BROOKS: Le tarif-marchandises ne sera-t-il pas établi d'après les résultats de la recherche?

M. PICKERSGILL: Il se pourrait que les commissaires demandent aux chercheurs de leur fournir les réponses à certaines questions arrêtées. Mais des représentants des chemins de fer et d'autres groupes de l'opposition intéressés, ont bien insisté au comité spécial de la Chambre des communes qu'ils ne pensaient pas que les chercheurs devraient être mêlés en aucune façon que ce soit à la réglementation.

Dans l'organisme chargé de la réglementation, il existe une cour qui doit jouer le rôle d'une cour, mais cela ne veut pas dire qu'on doit interdire à ses membres tout accès à une documentation concrète quand il s'agit pour eux de prendre une décision. Mais je ne pense pas qu'ils devraient essayer de remettre le problème à ceux qui s'occupent de la recherche.

Je pense qu'après tout ces problèmes de réglementation doivent être résolus selon les faits tels qu'ils se présentent actuellement, et les préposés à la recherche ne s'intéresseront pas tant à la situation présente qu'à ce qu'on peut faire pour améliorer les transports et assurer leur développement dans l'avenir.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Y a-t-il d'autres questions?

Le sénateur BROOKS: Tout redressement de grief devrait donc être adressé à ce qu'on appelle les «tribunaux»?

M. PICKERSGILL: Il y a possibilité d'appel. Comme vous le voyez, il s'agit d'un système compliqué de contrôles et d'appels, cependant le principe des appels est le même qu'à l'heure actuelle. Il y a possibilité d'appel au gouverneur en conseil sur les questions de fait, et aux tribunaux sur les questions de droit.

Le sénateur DESCHATELETS: Par exemple, la Loi sur les chemins de fer.

M. PICKERSGILL: Oui.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: L'article 6 est-il adopté? Nous avons terminé l'étude de cet article.

Des VOIX: Adopté.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Nous avons réservé l'article 15. Nous avons écouté le ministre qui a traité des différentes parties de l'article 15 concernant les devoirs de la commission.

Le sénateur PHILLIPS: Le ministre a déclaré que la voie du Northumberland sera comprise dans le bill. Je me demande si en vertu de l'article 15 il peut me donner une idée de la façon dont on établira les tarifs.

M. PICKERSGILL: C'est ce que nous appellerions à la Chambre des communes une question hypothétique; elle est très importante.

Le sénateur PHILLIPS: Ce n'est pas hypothétique; c'est très important.

M. PICKERSGILL: A vrai dire, je me sens jeune et fort, mais je me demande vraiment si ce sera moi le ministre des Transports qui s'occupera de ce problème.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Y a-t-il d'autres questions?

Le sénateur PHILLIPS: J'aimerais connaître les grandes lignes de la marche qu'on entend suivre, au lieu d'entendre dire simplement que c'est un nouveau ministre des transports qui aura à s'en occuper. Peut-être n'accorderai-je pas à ce dernier la confiance que j'accorde au ministre actuel.

M. PICKERSGILL: La situation est simple, le passage n'a pas encore été construit. Il y aura au moins une élection législative avant sa construction; je crois que le cas exigera une mesure législative spéciale et je ne sais franchement pas quelle sera la tâche de ceux qui auront à traiter la question. Quoique le ministre des Travaux publics s'en occupe, ce qui m'intéresse principalement c'est de voir à ce qu'il soit construit le plus tôt possible, parce que j'ai recommandé ce projet très fortement à mes collègues du Parlement. Je crois que c'est une façon plus économique et beaucoup plus efficace d'assurer le

transports à l'Île du Prince-Édouard que la construction de nombreux bateaux qui ne pourraient jamais satisfaire aux besoins.

Pour ce qui est du régime qu'on appliquera, une fois la chaussée terminée, le gouvernement actuel n'a pas encore étudié la question, et je ne puis donc pas donner de réponse.

Le sénateur DESCHATELETS: Monsieur le ministre, si les tarifs qu'on imposera un jour se révélaient préjudiciables aux provinces atlantiques, serait-il alors possible d'en appeler n'importe quand?

M. PICKERSGILL: Oui, certes. Je crois que je puis même dire qu'il faudra probablement payer un droit de passage; ce ne sera pas gratuit. Je pense que tout le monde le suppose, bien que je ne sois pas absolument certain qu'un gouvernement l'ait déjà affirmé d'une façon catégorique.

Le sénateur PHILLIPS: C'est un sujet qu'on a évité, je suis d'accord avec vous sur ce point.

M. PICKERSGILL: Je crois qu'on l'a toujours tenu pour certain.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Y a-t-il d'autres questions au sujet de l'article 15?

Le sénateur ISNOR: Monsieur le ministre, vous avez bien voulu parler de l'alinéa d) de l'article 15. Je m'intéresse à la réglementation des taux et tarifs, spécialement dans les provinces Maritimes où il n'y a pas la même concurrence entre les tarifs routiers et ferroviaires. Voudriez-vous nous donner votre opinion, vos observations sur l'article en question?

M. PICKERSGILL: A moins de regarder les articles de la loi des chemins de fer qui traitent plus spécialement des tarifs, je ne suis pas certain qu'il me serait facile de faire des observations très intelligentes sur cet article particulier, monsieur le sénateur.

Le sénateur ISNOR: Étant originaire des provinces Maritimes, je m'intéresse aux tarifs qui entreront en vigueur dans l'Ontario et le Québec. Il y aura une grande concurrence entre le transport par camion et par les chemins de fer, je dis «les» chemins de fer parce que je pense aux deux compagnies.

M. PICKERSGILL: Naturellement, sénateur, vous comprenez que, selon le bill sous sa forme actuelle, le gel des prix de transport imposé en 1959 restera en vigueur encore pendant deux ans.

Le sénateur ISNOR: Oui.

M. PICKERSGILL: De plus, pendant ce délai, on croit qu'après les études faites sur l'Atlantique, d'autres mesures au même sujet seront recommandées au Parlement; nous croyons que, sans ce genre de renseignements qui nous ont été fournis dans les autres domaines par la commission MacPherson, il ne nous aurait pas été possible de légiférer aujourd'hui à ce sujet. Le seul secteur où le gel n'est pas maintenu est celui des envois par express et de l'expédition de chargements incomplets. On m'a convaincu, et j'ai réussi à convaincre la Chambre des communes, qu'à tout prendre, il valait mieux, pour les provinces atlantiques, avoir ces tarifs non déterminés sauf pour le minimum et le maximum, et de bénéficier de méthodes plus modernes de transports plus rapides et d'autres avantages, ainsi que des éléments susceptibles d'amener une amélioration, plutôt que de geler les tarifs qui s'appliqueraient aux chargements incomplets et non aux envois par express, et qui probablement ralentiraient au lieu d'accélérer les améliorations et le service. Ayant passé beaucoup de temps à Terre-Neuve, je sais que de nombreuses personnes ont dépensé de grosses sommes pour expédier des marchandises par avion parce que l'autre moyen de transport n'est pas assez bon, et on nous a fait remarquer que ce dernier serait susceptible d'amélioration si les tarifs n'étaient pas déterminés. Cependant, le présent régime tarifaire ne changera pas avant deux ans, à moins que le Parlement n'en décide autrement.

Le sénateur ISNOR: Vous parlez du gel du tarif des marchandises. Il y a eu une augmentation très sensible des tarifs-exprès du centre du Canada aux Maritimes.

M. PICKERSGILL: Les prix des envois-exprès n'ont jamais été gelés, naturellement.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Le sénateur Phillips?

Le sénateur PHILLIPS: Dans l'alinéa (g) de l'article 15, il est question de «rendements financiers souhaitables». Quelqu'un pourrait-il me dire ce que le gouvernement considère un rendement financier souhaitable de ses investissements en matériel?

M. PICKERSGILL: Je crois que l'article ne concerne que les investissements fédéraux, et non un transporteur qui fournit son propre matériel.

Le sénateur PHILLIPS: Je le sais, mais qu'entend le gouvernement par «rendement financier souhaitable»?

M. PICKERSGILL: Je pense que le gouvernement ne l'a jamais défini. Le bill déclare que c'est à la commission qu'il incombera de le définir, et je ne crois pas que le rendement financier souhaitable s'applique à toutes les circonstances diverses qui pourraient se produire. Chaque cas devra être examiné par la commission selon sa valeur intrinsèque.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Y a-t-il d'autres questions au sujet de l'article 15?

Le sénateur BROOKS: Oui, j'ai une question à poser. Vous dites que le tarif des provinces atlantiques restera peut-être le même les deux prochaines années, alors que le reste du Canada aura plus ou moins un tarif compensatoire. Ce dernier tarif s'appliquera-t-il automatiquement aux provinces atlantiques après la période de deux ans?

M. PICKERSGILL: Non, pas dans tous les cas. Peut-être que, lorsque nous viendrons à discuter l'article 59, pourrions-nous délibérer sur ce point; je crois que ce sera plus approprié.

Le sénateur BROOKS: Comme vous le savez, c'est la question qui préoccupe la population des provinces atlantiques à l'heure actuelle.

M. PICKERSGILL: Je le sais.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Le sénateur Argue?

Le sénateur ARGUE: Je me demande si le ministre sait, et je comprendrais qu'il ne le sache pas, si l'on formera prochainement, un comité consultatif spécial dans lequel les provinces des Maritimes et des Prairies seraient représentées?

M. PICKERSGILL: Probablement; mais, à mon avis, la commission aura besoin d'au moins six mois pour déterminer les choses qu'elle jugera bon d'examiner avant d'envisager ces autres points. Je crois personnellement qu'un comité consultatif national n'aura pas beaucoup de sens; des comités régionaux pourraient s'occuper des problèmes importants d'une région, et peut-être que des comités consultatifs chargés de traiter les questions importantes—et il y en a un auquel le sénateur Argue pensera immédiatement—apporteront une aide plus appréciable qu'un grand organisme qui ne constituerait qu'un piètre simulacre du Parlement. J'aimerais mieux le Parlement qu'un simulacre du Parlement.

Le sénateur KINLEY: Je crois que les députés constituent un assez bon exemple.

M. PICKERSGILL: Oui, exactement.

Le sénateur ARGUE: Mettons que le Ministre ait raison, que de tels comités soient institués d'ici peut-être six mois, entrevoit-il qu'un comité, disons formé de représentants des Prairies, sera mis sur pied avant qu'on entreprenne des démarches particulières ou rapides en relation avec l'abandon des chemins de

fer? Le Ministre se rendra compte que c'est une question très importante qui prête beaucoup à controverse.

M. PICKERSGILL: Je m'en rends compte et je crois que, si nous voulons tirer de bons résultats de la mesure à l'étude, certaines choses auxquelles personne n'a touché pendant des années devront être mises sur le tapis. Comme le sénateur Argue a soulevé le point à nouveau, je tiens à répéter ce que j'ai déjà dit à la Chambre, c'est-à-dire que, d'une façon ou d'une autre, soit par décret du conseil (mes collègues m'autorisent, en effet, à mentionner ce moyen), soit par une directive donnée à la Commission des transports, les comités devront employer la nouvelle façon de procéder pour tout abandon de ligne, même si la commission n'était pas encore établie et que la Commission des transports s'occupait des requêtes.

J'ai dit que je ne croyais pas juste de demander aux chemins de fer de tout recommencer et de soumettre une nouvelle demande, avec tous les délais résultants, et que l'audition devait être faite selon la nouvelle procédure et non pas l'ancienne. Selon moi, ceci est la marche que nous devrions suivre, et il serait très peu souhaitable d'essayer au point où nous en sommes d'en retarder l'application davantage; cependant la carte devra être approuvée par décret du conseil, si c'est l'organisme par lequel il faut passer. Toutefois, la mesure juridique nécessaire sera prise, dès que sera adopté le bill visant à geler jusqu'à janvier 1975 toutes les lignes de l'Ouest du Canada tracées en orange sur la carte, ce qui représente une garantie assez importante. La nouvelle, semble-t-il, a été assez bien reçue dans l'Ouest du Canada.

Le sénateur ARGUE: Ce qui veut dire, monsieur le président, que les chemins de fer passeront, aussi rapidement que possible, à l'abandon de certaines lignes, sinon de toutes.

M. PICKERSGILL: Oui, mais je crois que les dirigeants sauront faire preuve de discrimination en choisissant les candidats qui ne susciteront relativement pas d'objection au début.

Le sénateur ARGUE: On en a déjà mentionné certains.

M. PICKERSGILL: En effet, mais le choix devra être fait selon une méthode rationnelle qui ne saurait évidemment s'appliquer à certains trajets trop courts; ce serait une perte de temps. Si vous examinez la carte, vous verrez qu'il y a d'autres lignes tout près, et je ne doute pas que le choix de celles qui seront abandonnées donnera lieu à de nombreuses discussions avant qu'on puisse régler le problème.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: L'article 15 est-il adopté?

Des VOIX: Adopté.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Nous en étions à l'article 28 à la page 18 quand le Ministre est arrivé. L'article 28 prévoit simplement une exemption en vertu de la Partie II, visant les pipe-lines qui servent au transport de diverses choses de toutes ou certaines dispositions de la loi en question. L'article 28 est-il adopté?

Des VOIX: Adopté.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Nous sommes maintenant arrivés à la Partie III. De quelle façon le comité veut-il procéder, passer les articles l'un après l'autre en les examinant avec le Ministre, ou les membres du comité ont-ils des questions sur une partie quelconque du bill tiré de la Partie III? Dans ce dernier cas, peut-être devrions-nous poser nos questions au Ministre tout de suite, après quoi nous pourrions continuer sans son aide. De quelle façon le comité préfère-t-il traiter la question?

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): De la dernière façon, à mon avis, monsieur le président.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Vous êtes donc exposé aux questions sur n'importe quelle partie du bill, en commençant par la Partie III, monsieur le ministre.

M. PICKERSGILL: Bon.

Le sénateur ARGUE: En ce qui concerne l'article traitant de l'abandon de lignes de chemins de fer, après que l'étude aura été faite comme on le prévoit à la page 46, les habitants ou les organismes touchés auront-ils l'occasion de comparaître, je ne pose peut-être pas la question correctement, avant que la commission décide que, selon elle, une ligne de chemin de fer perd de l'argent?

M. PICKERSGILL: Oui.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Y a-t-il d'autres questions sur une partie quelconque du bill? On a mentionné l'article 59 de temps à autre.

Le sénateur PHILLIPS: J'ai une question concernant l'article 336(3) à la page 47 traitant la détermination du coût variable et également du coût en capital à l'alinéa b). Comme je l'ai fait remarquer, dans ma lecture des rapports du comité de la Chambre des communes, il y a trois chiffres. Lequel préfère le Ministre, 11.4 p. 100 comme le soutient le National-Canadien, 5 p. 100 comme le recommande la Commission des transports, ou 3.84 p. 100 comme le conseille la Commission MacPherson? En d'autres termes, pourriez-vous nous expliquer quel est le coût en capital?

M. PICKERSGILL: Ceci est un sujet sur lequel mon opinion, si j'en avais une, ne vaudrait pas grand-chose parce qu'il faut un certain degré de spécialisation que je n'ai jamais prétendu posséder, et, pour être franc, j'espère n'avoir jamais à le posséder. Je ne crois pas qu'on accorde beaucoup d'importance à mon opinion.

Il y a une autre question qui a été soulevée à la Chambre des communes et qui, semble-t-il, a causé beaucoup de confusion, c'est la répartition des coûts entre les coûts variables et fixes. Il me semble que ce n'est pas du tout une idée difficile à comprendre. Je croyais mon exposé à la Chambre assez explicite quand j'ai dit que le coût en capital pour un wagon de marchandises serait un coût variable et que le coût d'un rail en acier serait un coût fixe, et que la détermination des coûts variables tiendrait compte de la dépréciation du wagon et non de celle des rails. Mais il ne s'agit là que d'un exposé graphique. Quand il faut déterminer ces choses et les faire passer dans un ordinateur, et le reste, je ne crois pas que mon opinion ait beaucoup de valeur.

Le sénateur PHILLIPS: La commission réglera ce point. Tiendra-t-elle une audience?

M. PICKERSGILL: Oui, pour établir les critères qui serviront à répartir les coûts, il y aura une audience publique. Ce point est prévu d'une façon très précise dans le bill, et de nombreuses personnes entendues ont insisté sur cette question.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Je crois qu'on en parle aux pages 59 et 60.

M. PICKERSGILL: C'est exact.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Y a-t-il d'autres questions?

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): J'ai une question au sujet de l'article 59. S'agit-il d'un article se rapportant à une mesure législative qui découlera éventuellement des études en cours sur les provinces atlantiques et des recommandations faites au Gouvernement à ce sujet? Toute mesure qui s'ensuivrait serait-elle mise en vigueur, certains taux et une ligne de conduite déterminée seraient-ils imposés aux compagnies de chemins de fer en vertu de l'article 59? Est-ce bien ainsi que se résume la question?

M. PICKERSGILL: Non, sénateur Smith, je crois qu'il faudrait l'envisager de la façon suivante: l'article 59 prévoit le maintien des tarifs et des obligations déjà établis par la loi, comme la détermination du trajet de la circulation.

J'ai appris que, depuis la Confédération, 1,200 lois ont été adoptées par le Parlement concernant les chemins de fer, et je suppose que si 1,150 n'ont aucun rapport avec le point qui nous intéresse, une des 50 autres pourrait en avoir. J'aurais pu prendre d'autres chiffres pour expliquer ce dernier point. Personne n'a encore étendu ses recherches à toutes ses lois. On est en train de faire une étude très approfondie au ministère de la Justice, mais je crois qu'il y aurait lieu d'inclure dès maintenant dans le bill une garantie absolue du maintien de chacune d'elles de sorte qu'il n'y ait aucun doute que la loi actuelle concernant les tarifs d'entrée dans les ports de l'Atlantique et l'orientation de la circulation vers ces ports restent en vigueur.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): Mais ceci ne semble pas s'appliquer à une nouvelle loi que le Parlement pourrait adopter afin d'imposer une obligation.

M. PICKERSGILL: Ces obligations resteraient en vigueur tant que le Parlement ne les modifiera pas.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): C'est ce que je voulais dire.

M. PICKERSGILL: A moins que le Parlement ne juge bon de modifier une obligation existante, elle figure dans la loi une fois promulguée.

Le sénateur ISNOR: Monsieur le ministre, j'avais quelques remarques à faire vendredi après-midi au sujet du bill, et je me demande si vous pourriez m'expliquer un peu les termes de l'accord concernant le marché du blé avec la Russie. J'ai deux questions à poser, dont voici la première: le bill comprend-il des dispositions relatives à l'expédition de céréales par nos ports canadiens, et, si oui, pourquoi néglige-t-on Halifax complètement en expédiant tout par un autre port, le meilleur port de la côte atlantique?

M. PICKERSGILL: Vous voulez dire Saint-Jean, pour parler net?

Le sénateur ISNOR: Oui.

M. PICKERSGILL: Eh bien . . .

Le sénateur ISNOR: Mon deuxième point, souligner le besoin d'adopter des dispositions pour que toutes les expéditions et tous les accords auxquels participent le gouvernement et divers pays passent par les ports canadiens et non pas américains.

M. PICKERSGILL: Oui, je crois que vous devriez faire venir M. Winters à une des audiences de votre comité et lui poser la question, parce que, comme ministre des Transports, je ne m'occupe pas des accords de ce genre avec d'autres pays. Peut-être devrions-nous inclure dans la loi—pas dans le bill des transports, à mon avis, mais dans un autre—que le gouvernement ne peut pas conclure un accord avec un pays étranger relativement à l'expédition de quoi que ce soit hors du Canada à moins que l'envoi n'ait lieu par des ports canadiens? Ces dispositions s'appliqueraient-elles aussi aux aéroports? Ce point vient tout juste de me passer par l'esprit. Toutefois, la question est très importante, et je crois qu'elle ne relève pas du bill que nous étudions présentement, et je ne veux pas donner de réponse.

Pour ce qui est de l'autre point, je ne crois pas (je n'ai pas fait de recherches personnelles à ce sujet, mais c'est bien mon impression) qu'aucune législature depuis la Confédération ait jamais sciemment voulu établir une distinction entre le port de Halifax et celui de Saint-Jean; de plus, je douterais fort qu'aucun gouvernement, qui aurait cette idée, puisse faire adopter une mesure dans ce sens par le Parlement. En tout cas, je ne voudrais pas m'y essayer.

Le sénateur McDONALD: Le client ne détermine-t-il pas le port?

M. PICKERSGILL: Cela doit dépendre du client, s'il y prend livraison des marchandises. S'il va les chercher en bateau, j'imagine que celui qui veut vendre ses marchandises devra accepter les conditions du client. Cela dépend si le vendeur ou l'acheteur prévaut sur le marché à ce moment-là.

Le sénateur BROOKS: Comment se comparent les tarifs pour la farine, mettons, à Portland (Maine), Saint-Jean (Nouveau-Brunswick) et Halifax (Nouvelle-Écosse)?

M. PICKERSGILL: Il y a de nombreux journalistes dans la salle, je n'emploierai donc pas le verbe auquel je pensais. Toutefois, j'ai réussi à amener mes collègues à consentir, il y a un an, à subventionner la réduction des tarifs atlantiques et de l'Est, ce qui ne représente vraiment d'intérêt que pour Saint-Jean et Halifax. Peut-être devrais-je expliquer minutieusement ce point qui est un peu complexe. La Commission des transports a déclaré qu'on devrait hausser les tarifs. Le gouvernement a rejeté la hausse par décret du conseil. Cela voulait dire que les tarifs étaient plus bas que ceux jugés justes par la commission. J'ai convaincu M. Sharp et mes autres collègues qu'il fallait compenser ces tarifs et de ne pas les changer. C'est pourquoi, je pense qu'ils sont certainement inférieurs à celui de Portland auquel nous n'accordons pas de subventions.

Le sénateur BROOKS: Avez-vous une idée de l'importance des expéditions dans les divers ports?

M. PICKERSGILL: Si je ne me trompe pas, je crois qu'il n'y a aucun envoi de céréales ou de farine par Portland. J'en suis presque certain, vu qu'il y a tellement d'avantages, y compris les tarifs inférieurs, à Halifax et à Saint-Jean. On nous a fait remarquer que nous avions gelé et compensé les tarifs des marchandises de céréales, mais que nous n'avions rien fait d'adéquat au sujet de la farine; un amendement a été fait lors d'une séance du comité permanent de la Chambre des communes et, après l'audition des représentations des meuniers, un deuxième, au moment où le bill était soumis au comité de la Chambre. Nous voulions être certains d'encourager, grâce à des subventions, l'exportation de la farine autant que celle des céréales, parce qu'il est évident que nous préférons exporter autant que possible, de la farine. On a conservé le même état de choses, parce que la subvention fait encore partie du bill.

Le sénateur PHILLIPS: Je voudrais poser une question relative au témoignage du professeur Borts au comité de la Chambre des communes. Ses paroles m'ont beaucoup impressionné. Il a parlé pour les coûts variables d'un chiffre de 150 p. 100 qui était, à son avis, trop élevé, et l'a appliqué à un chargement de wagon de 30,000 livres, et il a signalé que, pour un chargement plus lourd, le chiffre est plus élevé que 150 p. 100.

M. PICKERSGILL: C'est juste. C'était un exercice intéressant, je crois, et très théorique. Cependant, je ne crois pas qu'il ait grand rapport avec les réalités du commerce, parce que la formule de tarif maximum n'a jamais été établie en vue de protéger les expéditeurs de chargements lourds. Le bill actuel prévoit, à mon avis, cette protection d'une façon beaucoup plus satisfaisante. Mais le professeur Borts a fait quelque chose que je n'ai pas pu faire. Il a prouvé que la formule du tarif maximum, si on s'en tient aux chiffres, accorderait une certaine protection aux petits expéditeurs, qu'il y a lieu, selon nous, de protéger. Il a démontré, en outre, que 150 p. 100 des coûts variables était inférieur à certains tarifs exigés dans certains cas. J'en déduis qu'il a avancé quelque chose de nouveau, et affirmation à laquelle ceux qui l'ont employé ne s'attendaient pas, je pense, soit que la formule du tarif maximum représenterait une certaine protection pour les petits expéditeurs. J'espère que c'est exact.

Le sénateur PHILLIPS: Mais appliquée aux envois de pommes de terre, l'augmentation maximum de pourcentage serait d'environ 225 p. 100.

M. PICKERSGILL: Si un expéditeur de pommes de terre a jamais employé la formule du tarif maximum; mais personne ne l'emploiera jamais.

Le sénateur PHILLIPS: Ce que je crains c'est que les représentants des chemins de fer commencent à négocier avec les expéditeurs, au chiffre maximum, et qu'il faudra beaucoup d'efforts dans un certain nombre de cas pour obtenir des tarifs, inférieurs au tarif maximum.

M. PICKERSGILL: Il me semble que ce sont là des prévisions trop pessimistes.

M. COPE: Si les chemins de fer voulaient agir ainsi, ils pourraient le faire dès maintenant. Rien ne les empêche d'établir un tarif maximum sur les envois de pommes de terre tout de suite, mais les expéditeurs de cette denrée savent conclure un marché et se sont assurés de prix très inférieurs au maximum fixé par la loi.

M. PICKERSGILL: M. Cope a touché à un point que beaucoup d'entre nous ont trouvé difficile à comprendre, parce que passer d'un régime régulateur à un régime concurrentiel présente beaucoup de difficulté pour l'esprit. Bon nombre d'entre nous ont oublié que très peu de gens, 1 ou 2 p. 100, emploient le tarif maximum actuel; ce qui indique que presque tous les expéditeurs ont trouvé des prix plus avantageux. Toutefois, je crois qu'on devrait maintenir le plafonnement. Il y a une certaine analogie avec la peine capitale; on espère que ce sera un genre de mesure préventive, mais qui ne sera pas très employée.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: En ce sens qu'on n'emploiera ni l'un ni l'autre.

M. PICKERSGILL: Le meurtre est encore un crime en Islande, mais, selon mes derniers renseignements, il n'y en a pas eu dans ce pays pendant les 150 dernières années. Mais la loi n'a pas été annulée.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Nous pourrions aussi bien nous en passer; nous ne faisons aucune attention à la peine.

Le sénateur PHILLIPS: Je suis d'accord avec le Ministre, le tarif maximum ne deviendra pas l'équivalent de la peine capitale.

Le sénateur WELCH: J'aimerais poser une question au sujet du plan qui a été distribué, et qui s'intitule «Plan du réseau ferroviaire des Prairies garanti jusqu'au 1^{er} janvier 1975». Je suppose qu'il est garanti que ces lignes ne seront pas abandonnées?

M. PICKERSGILL: C'est exact, toutes celles qui sont tracées en couleur.

Le sénateur WELCH: Cette garantie s'applique-t-elle aussi aux provinces atlantiques?

M. PICKERSGILL: Il n'y a aucune ligne de garantie dans les autres parties du pays.

Le sénateur WELCH: Nous avons une ligne qui, passant par la vallée d'Annapolis, va de Yarmouth à Halifax et qui a été supprimée je ne sais combien de fois. J'imagine que nous n'avons aucune garantie que cette ligne continuera de fonctionner?

M. PICKERSGILL: Non. On a eu l'impression, à mon avis, que les gens de la vallée d'Annapolis, même pendant les cent ans qui se sont écoulés depuis la Confédération, ont si bien su faire valoir leurs intérêts qu'il n'y a pas eu besoin d'une garantie législative.

Le sénateur PHILLIPS: J'espère que vous ne voulez pas insinuer que les gens de l'Ouest n'ont pas, eux aussi, fait preuve d'habileté?

M. PICKERSGILL: La situation est assez différente, naturellement, parce qu'elle n'a rapport, dans les provinces de l'Ouest, qu'avec le système de rassemblement des céréales, et, selon les dirigeants des chemins de fer beaucoup de lignes perdaient de l'argent. C'est probablement vrai parce que, si elles faisaient

de l'argent, je ne vois pas pourquoi les chemins de fer voudraient les supprimer. Mais les producteurs de céréales et les gens qui en font le commerce les jugent essentielles pour le transport des récoltes, et on a proposé que les pertes subies par ces lignes, si elles restent en service, soient compensées par le gouvernement. Le bill en reconnaît le principe si les chemins de fer peuvent prouver qu'ils perdent de l'argent avec n'importe laquelle de ces lignes tracées en orange, ils pourront, de ce fait, recevoir une subvention. Toutefois, ils ne pourront recevoir cette dernière et la subvention provisoire à la fois.

Le sénateur WELCH: Ce chemin de fer dont j'ai parlé, le *Dominion Atlantic Railway*, qui appartenait au Pacifique-Canadien a perdu de l'argent pendant des années. Puis, sous une nouvelle direction, il a réalisé un profit de 300,000 dollars, mais, maintenant, le chiffre d'affaires accuse une nouvelle baisse. Grâce à une petite subvention, il pourrait poursuivre l'exploitation.

M. PICKERSGILL: Naturellement, elle ne peut être abandonnée qu'aux termes de la nouvelle loi et les intéressés feront sans le moindre doute des représentations. Il faudra tenir compte de tous les points que la nouvelle loi exige de considérer. Si le Pacifique-Canadien ou le *Dominion Atlantic Railway* prouvait qu'elle n'a pas été rentable, mais que la commission juge qu'il s'agit d'une ligne économiquement nécessaire au pays ou à la région, la perte devrait être compensée.

Le sénateur LEFRANÇOIS: Et il y aurait une audience publique.

M. PICKERSGILL: Oui.

Le sénateur ARGUE: J'aimerais demander au ministre quelle est la définition de «non rentable» et comment on pourrait la résumer si ce n'est tout simplement la perte d'argent par une ligne d'embranchement.

M. PICKERSGILL: Nous avons eu un débat intéressant à la Chambre des communes. Vous aimeriez peut-être consulter le *Hansard*, M. Schreyer, le député de Springfield, avait certaines choses très intéressantes à dire. Il voulait que nous retournions en arrière pour dire qu'il devait y avoir une «perte» au lieu de dire que c'était «non rentable». Je ne crois pas que la différence soit bien grande.

En 1964, quand nous avons une «perte», tous les gouvernements des Prairies, en particulier celui de la Saskatchewan, nous ont demandé de remplacer le terme par «non rentable». C'est ce que nous avons fait dans le nouveau bill, et puis on nous réclame de reprendre l'ancien terme. Bien, j'ai décidé que cette hésitation ne pouvait se perpétuer; il fallait bien s'arrêter quelque part. De toute façon, je ne crois pas que ce point ait tellement d'importance, mais il m'est venu à l'esprit que, même si une compagnie de chemins de fer perdait de l'argent, les lignes pourraient être rentables compte tenu de l'ensemble de l'économie.

Le sénateur ARGUE: Monsieur le président, pour ma part je ne trouve rien à redire. J'approuve tout ce que le Ministre a fait et je le félicite de son travail à la Chambre et de son habileté à faire adopter un bill si complexe dans un si court délai. Je partage son avis lorsqu'il dit que nous visons à établir au Canada une politique de transport rentable dans tous ses secteurs. Mais ma question qui avait plus particulièrement trait à l'abandon de lignes de chemin de fer pourrait se résumer ainsi: la commission tiendra-t-elle compte du coût additionnel que devront assumer les fermiers touchés par l'abandon d'une ligne?

En d'autres termes, accordera-t-on autant d'importance aux frais additionnels, que les fermiers devront verser aux compagnies de transport locales qu'à ceux payés à des entreprises plus importantes? Parce que je vois que les compagnies pourront prouver qu'elles ont perdu de l'argent, et, que si elles transportent surtout des céréales, elles n'auront probablement aucune difficulté à le prouver à moins que tous les revenus des chemins de fer pour le transport des céréales ne soient attribuables à la seule ligne d'embranchement. Mais, si

l'on compare le montant perdu par une compagnie de chemins de fer qui exploite une ligne, aux frais additionnels que doivent actuellement assumer les fermiers pour transporter leurs céréales sur un parcours plus long, la question devient très importante.

M. PICKERSGILL: La commission a reçu des directives précises à ce sujet: elle doit non seulement étudier la perte subie par les fermiers, mais aussi celle subie par les villages situés le long de la ligne.

Le sénateur PEARSON: Mais que fera-t-on pour les employés des chemins de fer d'une ligne abandonnée?

M. PICKERSGILL: Le cas est nettement exclu.

Le sénateur PEARSON: Exclu?

M. PICKERSGILL: Oui, parce que le point figure dans une autre mesure législative. En effet, le meilleur avis que nous avons pu recevoir, et c'est une des raisons pour lesquelles il est exclu, c'est que la plupart de ces aspects sont prévus dans les conventions collectives, et on ne croit pas, sauf dans quelques rares cas, que ceci entraîne une perte d'emploi. Les employés travailleront tout simplement dans le réseau ailleurs que sur la ligne abandonnée.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: La réponse à la question qu'a soulevée le sénateur Argue, se trouve à la page 28 au paragraphe (e).

Le sénateur ARGUE: C'est possible, mais je pensais à la perte précise en dollars ou à l'augmentation des frais pour le fermier.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: C'est une des conséquences économiques.

Le sénateur ARGUE: S'il s'agit de ce genre de précision, je comprends que ce soit d'une grande importance. Cependant, s'il s'agit seulement des conséquences économiques en général et de savoir si une région peut survivre sans ligne de chemin de fer, c'est une autre question.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Je pense qu'un exposé plus général serait préférable à un libellé précis de ce qui doit y être compris. Cela donne à la Commission plus de liberté d'action. Y a-t-il d'autres questions?

M. PICKERSGILL: Je crois qu'il faut lire le tout et prendre en considération tous les articles de la page 28. La situation y est traitée intégralement.

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

Le sénateur BURCHILL: Monsieur le ministre, y a-t-il, à l'heure actuelle, des lignes d'embranchement subventionnées?

M. PICKERSGILL: Pas précisément, non. La subvention accordée aux chemins de fer est de 100 millions de dollars. Mais ce n'est pas destiné à des lignes déterminées; du moins pas à ma connaissance.

Le sénateur LEONARD: Monsieur le président, il serait peut-être mieux de faire figurer au procès-verbal une déclaration du ministre des Transports au sujet des effets du projet de loi sur le tarif du Pas du Nid-de-Corbeau.

M. PICKERSGILL: Je pense que le sénateur Leonard est un ami. Mon avis est que le tarif du Pas du Nid-de-Corbeau et les tarifs connexes sont protégés de telle façon, dans ce projet de loi, qu'ils ne pourraient être changés que par une autre loi du Parlement. Je déclare que tant que je serai ministre des Transports (et j'ai aussi l'autorisation de dire que tant que le gouvernement actuel sera au pouvoir) pareille loi ne sera pas présentée au Parlement.

Le sénateur McDONALD: Bravo.

M. PICKERSGILL: On nous a fait savoir, à la Chambre des communes, que ce tarif avait presque une signification spirituelle ou théologique. Je ne vais pas si loin, mais il est considéré. . .

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: On peut tirer de «l'esprit» du grain, M. Pickersgill.

M. PICKERSGILL: Oui, ils sont cependant considérés comme faisant presque partie de la Constitution du Canada.

Le sénateur ASELTINE: Ils sont sacro-saints.

M. PICKERSGILL: Cela nous ramène presque encore sur le terrain religieux, mais le sénateur est le représentant de cette région. Naturellement, la seule question qui se pose dans ce projet de loi, est de savoir si, oui ou non, ce tarif est une compensation suffisante pour les services que procurent les chemins de fer. Cette question, bien sûr, est complètement à part et sujette à décision. Mais en ce qui concerne le tarif lui-même, il ne peut être changé que par une loi du Parlement.

Le sénateur DESCHATELETS: Monsieur le ministre, aux termes de l'article 15, la commission a le droit d'examiner toutes études et recherches faites au sujet des transports, y compris le tarif du Pas du Nid-de-Corbeau.

M. PICKERSGILL: Il est déclaré à la ligne 20 que « la Commission doit faire enquête ». Il n'est pas mentionné qu'elle le peut. Le paragraphe (e) est ainsi conçu: la Commission doit:

- (e) faire enquête et rapport au Ministre sur les mesures financières qui pourraient être nécessaires pour aider directement tout moyen de transport et sur la méthode d'administration de toutes mesures qui peuvent être approuvées.

M. Lewis et M. Schreyer ont maintenu tous les deux à la Chambre des communes (et ils sont membres du Barreau) qu'il faut entendre que la Commission a, non seulement le pouvoir, mais aussi le devoir de faire enquête pour savoir si la loi n'a pas astreint les chemins de fer à une tâche pour laquelle ils n'ont pas reçu de compensation, et s'il en est ainsi, quelle doit être cette compensation.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Y a-t-il d'autres questions à poser au ministre? Je remercie donc monsieur le ministre. Nous vous sommes reconnaissants des renseignements que vous nous avez donnés et nous continuerons maintenant l'étude du projet de loi. Si nous rencontrons des difficultés, nous vous enverrons un SOS.

M. PICKERSGILL: Merci beaucoup MM. les sénateurs, je vous suis très reconnaissant de votre amabilité.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Merci. A quel moment le comité aimerait-il lever la séance? Nous sommes arrivés à la Partie III. Je propose que nous l'étudions et que nous levions ensuite la séance jusqu'à l'ajournement du Sénat, cet après-midi.

Le sénateur LEONARD: Est-ce la Partie III qui n'est pas en vigueur à l'heure actuelle?

M. BALDWIN: Aucune des parties de la Loi n'entre en vigueur, à moins d'être proclamée d'une façon spécifique par le gouverneur en conseil. Ce dernier a le pouvoir de proclamer différents articles à différentes reprises.

Le sénateur LEONARD: La Partie III est aussi réservée en raison de vos délibérations avec les provinces.

M. BALDWIN: C'est exact.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Voulez-vous examiner la Partie III maintenant? Elle traite du transport extraprovincial par véhicules à moteur. L'article 29 a trait à l'application de cette partie. Je le répète, il y a encore des mises au point qui doivent être faites avant de mettre cette partie en vigueur.

Le sénateur PHILLIPS: Nous réunissons-nous de nouveau à 2 h. et demie de l'après-midi, conformément à l'avis?

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Non. Quand l'avis a paru, le Sénat devait siéger ce soir, mais on m'a donné à entendre qu'il siégera à trois heures. La séance ne sera pas longue. Le Sénat s'ajournera afin de nous permettre de nous réunir à

nouveau pour continuer notre étude du projet de loi. De cette manière, nous leverons la séance, pour revenir ici dès l'ajournement du Sénat cet après-midi.

Je suppose que l'article 29 est adopté?

Des VOIX: Adopté.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: L'article 30 est une clause conditionnelle.

Des VOIX: Adopté.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: L'article 31 traite des permis. Y a-t-il des questions à ce sujet?

Le sénateur PEARSON: Quelles sont les dispositions prises avec les provinces au sujet des permis?

M. BALDWIN: On n'a pris aucune disposition spécifique. Les délibérations ont été le prélude d'une réunion plus importante que nous devons avoir avec les provinces au cours de l'étude.

Le sénateur PEARSON: Il reste encore à étudier toute la question de l'entretien des grandes routes, n'est-ce pas?

M. BALDWIN: L'entretien des grandes routes est une question à part. Il ne fait pas partie du projet de la loi. Il relève maintenant du gouvernement provincial.

Le sénateur PEARSON: Il faut tenir une conférence avant que vous puissiez délivrer des permis de circulation sur les grandes routes des provinces.

M. BALDWIN: Il devra certainement y avoir un accord entre les bureaux du gouvernement fédéral qui délivreront les permis et ceux des provinces.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Les transports interprovinciaux motorisés s'appuient sur le fait qu'à l'instant où ils deviennent interprovinciaux, ils relèvent du gouvernement fédéral.

M. COPE: Pour l'octroi de concessions, mais non pour les plaques minéralogiques des véhicules à moteur. Dans chaque cas, le permis est délivré par la province et ne fera l'objet d'aucune intervention.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Mais une fois que les autorités fédérales auraient la compétence, elles pourraient établir les mêmes règlements au sujet des transports interprovinciaux.

M. BALDWIN: En effet.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): Est-ce que cela signifie que, si la Loi est mise en vigueur, une compagnie de transport qui fonctionne seulement dans la province devra s'adresser aux autorités fédérales pour obtenir un permis d'exploitation?

M. BALDWIN: Non, si elle n'est que provinciale, mais dès qu'elle passe la ligne de démarcation.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Mais l'instant où elle la passe, ce sont les autorités fédérales qui deviennent compétentes.

Le sénateur PHILLIPS: Il semble exister, dans l'article 31, alinéa 2), quelques contradictions entre le principe des tarifs établis d'une part et, d'autre part, le droit de la Commission de décider de la nécessité d'un réseau de transport.

M. BALDWIN: Je pense que la réponse est la suivante: l'idée essentielle de la Loi se rapporte à la concurrence entre les différents moyens de transport, camionnage contre chemin de fer et navigation, et ainsi de suite, mais n'exclut pas la réglementation économique au sein d'un seul de ces modes de transport, si je peux m'exprimer ainsi.

Le sénateur PHILLIPS: Je ne comprends pas très bien comment nous allons établir une concurrence entre le camionnage et les chemins de fer en limitant le nombre d'entreprises de camionnage qui peuvent obtenir un permis.

M. BALDWIN: Il incomberait à la Commission d'en décider dans chaque cas particulier. La réglementation concernant les permis est la même dans la plupart des pays.

Le sénateur THORVALDSON: Monsieur Baldwin, vous avez mentionné, il y a un instant, l'obligation d'avoir un permis provincial pour chaque camion. Est-ce à dire que si, par exemple, une compagnie d'autobus exploitant une ligne transcanadienne a obtenu une autorisation aux termes de la présente Loi, les autobus partant, mettons, de Vancouver pour Toronto seraient obligés d'avoir une plaque minéralogique provinciale?

M. BALDWIN: Les véhicules devront avoir un permis pour chacune des provinces dans lesquelles ils circulent.

Le sénateur THORVALDSON: Mais supposons que vous donnez l'autorisation pour un parcours à travers le pays et qu'une des provinces refuse d'accorder le permis pour un certain autobus ou autre véhicule?

M. BALDWIN: Je ne pense pas qu'elle puisse le faire, bien que je ne sois pas spécialiste en la matière. L'autorité provinciale qui délivre les permis peut décider que certains des services sont purement provinciaux et demander la possession d'une autorisation provinciale d'entreprise de transports publics pour le trajet en question. C'est ce qui nous a convaincus de la nécessité d'une coopération efficace entre les bureaux de transport qui délivrent les permis d'entreprises de transports publics et toute autorité fédérale qui s'occupe de la question.

Le sénateur THORVALDSON: Il semble que la compétence du gouvernement fédéral, à moins d'être bien précisée, soit plutôt douteuse à cet égard.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Sénateur Thorvaldson, lorsque vous dites que l'autorité fédérale peut être mise en doute, ne voulez-vous pas plutôt dire qu'une partie de l'exploitation n'étant pas du ressort des autorités fédérales un permis provincial d'entrepreneur de transports publics doit être obtenu en raison de la nature de l'exploitation dans cette province, qu'elle soit parallèle ou qu'elle s'ajoute à une exploitation interprovinciale.

Le sénateur THORVALDSON: Quant à cela, je puis le comprendre. Je parlais seulement du cas d'une compagnie de transport dont le point de départ est Vancouver et qui se dirige à travers le pays vers Montréal, par exemple. Est-il possible, pour une province, d'arrêter l'exploitation en refusant de délivrer une autorisation à ces véhicules.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): Dans certaines provinces ce droit n'est même pas appelé une autorisation (*licence*). J'ai en main un nouveau permis (*permit*) pour ma voiture, me permettant de voyager sur les routes de Nouvelle-Écosse et, je suppose, les autres routes du pays. L'usage du mot «autorisation» (*licence*) a ici, je crois, un sens différent du mot «permis» (*permit*).

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Ne jouons pas sur les mots. Nous devons nous occuper d'une question de compétence. Le but des négociations et délibérations en cours dans les provinces est de résoudre une éventualité telle que celle que vous avez mentionnée, sénateur Thorvaldson. Sénateur Flynn?

Le sénateur FLYNN: Je voudrais demander à M. Baldwin si, sur le plan strictement administratif, l'état actuel de la compétence des provinces est le seul qui présente quelques difficultés. Il me semble que lorsque les autorités fédérales ont décidé de ne pas intervenir, tout le monde était satisfait du fait que les provinces devaient avoir entière autorité. Je me demande s'il y a eu des difficultés ou des changements qui exigent deux compétences.

M. BALDWIN: En ce qui concerne la première question, il y a des lacunes dans le régime actuel, ce qui signifie qu'il n'est pas complètement efficace. Il y a eu des jugements de tribunaux et je crois que le sénateur en a mentionné un.

L'autre est l'affaire Kleysen qui a fait ressortir certains points faibles de la Loi. Il y a aussi certaines inégalités dans la compétence fédérale qui se rapportent au niveau provincial. C'est la raison pour laquelle nous n'avons pas de véritable régime national. Certaines des provinces, ainsi qu'une partie de l'industrie du camionnage, ont proposé une étude préliminaire de la question sur le plan national. C'est ce qui a marqué le début de nos délibérations avec les provinces.

Le sénateur FLYNN: Mais cela ne supprimerait-il pas les délibérations avec les provinces à l'échelle locale?

M. BALDWIN: Pas du tout.

Le sénateur FLYNN: Je pense à une situation qui peut se présenter à moins que les autorités provinciales ne décident de modifier la Loi.

M. BALDWIN: C'est pourquoi il est important de travailler conjointement avec les provinces.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: L'article 31 est-il adopté?

Des VOIX: Adopté.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Article 32. L'article 32 est-il adopté?

Des VOIX: Adopté.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Article 33, droits de passage et tarifs douaniers. L'article 33 est-il adopté?

Des VOIX: Adopté.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: L'article 34 traite des transports gratuits et à taux réduits. L'article 34 est-il adopté?

Des VOIX: Adopté.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: L'article 35 traite du pouvoir d'établir un règlement et il énumère les conditions auxquelles la Commission peut l'appliquer. Cet article remplit deux pages. L'article 35 est-il adopté?

Des VOIX: Adopté.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Cela nous amène à la Partie IV, et je propose que cette question soit renvoyée à cet après-midi.

Le sénateur DESCHATELETS: Monsieur le président, il y a deux articles dans la Partie IV que nous pourrions étudier maintenant.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: La Partie IV traite des ponts. Il y a deux articles au sujet desquels M. Baldwin pourrait nous parler. Nous pouvons facilement les étudier avant de lever la séance.

M. BALDWIN: Ils se rapportent à la question de compétence au sujet de la sécurité de certains ponts, qui pour le moment, relève de la Commission des transports bien que les ingénieurs des Travaux publics accomplissent le travail. Cette partie établit simplement le transfert de l'entière juridiction sur ces normes techniques et de sécurité au ministère des Travaux publics.

Le sénateur THORVALDSON: S'agit-il de tous les ponts ou seulement ceux de chemin de fer?

M. BALDWIN: Tous les ponts qui relèvent de la compétence du gouvernement fédéral.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: La Partie IV est-elle adoptée?

Des VOIX: Adopté.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Cela nous amène à la partie V qui constitue une part importante de ce projet de loi. Nous continuerons nos délibérations cet après-midi, après la séance du Sénat.

La séance est levée.

La séance est reprise à 3 heures et quarante-cinq minutes de l'après-midi.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Je déclare la séance ouverte. Au moment de l'ajournement de ce matin, nous en étions à la Partie V sur la page 24 du bill, commençant par l'article 38. Monsieur Baldwin, avez-vous des observations à faire au sujet de l'article 38?

M. BALDWIN: Non, monsieur le président, bien qu'il me soit possible de donner une courte explication. L'objectif principal de cet article est de perpétuer ou de continuer les dispositions nécessaires à la réglementation du péage sur les ponts.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Vous avez dit «perpétuer»; que voulez-vous dire?

M. BALDWIN: Continuer la réglementation du péage d'après les principes déjà en usage.

Le sénateur LEONARD: Y a-t-il des changements positifs dans l'article 42?

M. BALDWIN: Non.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: L'ancien régime s'applique donc malgré ce qui a été fait pour changer la formule des taux ou toute autre chose?

M. BALDWIN: Oui, en ce qui concerne le péage des ponts.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: L'article 38 est-il adopté?

Des VOIX: Adopté.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: L'article 39?

M. BALDWIN: Le libellé actuel de l'article se rapporte seulement aux accords conclus entre une compagnie de chemin de fer et une compagnie de navigation. L'objet de la modification est de faire mention des accords qui pourraient se faire avec toute autre compagnie exploitant des moyens de transport en commun ou qui a la qualité d'une entreprise de transport en commun. Elle rendrait possible la négociation d'accords entre les entrepreneurs de différents modes de transport en plus de ceux mentionnés et stipulés, c'est-à-dire une compagnie de chemin de fer ou de navigation.

Le sénateur PEARSON: Est-ce que l'article mentionne une ou plusieurs compagnies en particulier?

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Vous savez, la Loi exige que les administrateurs se soumettent à la majorité.

M. BALDWIN: Oui.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: L'article 39 est-il adopté?

Des VOIX: Adopté.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: L'article 40.

M. BALDWIN: En ce moment, une loi spéciale est nécessaire lorsqu'une compagnie de chemin de fer, et cela s'applique surtout au National-Canadien, désire construire un embranchement de plus de six milles de long. Au cours de ces dernières années, l'expérience a démontré que cette distance, assez courte, nécessite la présentation d'un nombre de petits bills que le gouvernement juge inutiles et qu'il conviendrait mieux aux conditions actuelles de changer les six milles en vingt milles de longueur.

Le sénateur KINLEY: Et le coût d'aménagement?

M. BALDWIN: De toute façon le coût doit être approuvé par le gouvernement.

Le sénateur BENEDICKSON: M. Baldwin, en ce qui concerne les embranchements, est-ce que la règle par laquelle le coût d'une nouvelle ligne d'embranchement devrait être autorisé par un projet de loi spécial passé par le Sénat et le Parlement plutôt que financé par le National-Canadien existe toujours?

M. BALDWIN: Cela dépend jusqu'à un certain point, Monsieur, des dispositions prises par le National-Canadien concernant une situation déterminée. Si elle requiert une avance du Trésor, aux termes des dispositions présentes du

projet de loi, une loi spéciale ne serait nécessaire que si l'embranchement a plus de 20 milles de long. Je ne suis pas sûr d'avoir bien répondu à votre question.

M. COPE: Si je me souviens bien, les chemins de fer nationaux du Canada peuvent recevoir l'approbation des dépenses ou l'autorisation d'emprunter de l'argent pour la construction d'embranchements de deux façons: ou bien aux termes de la Loi sur les chemins de fer nationaux du Canada (Financement et garantie) ou par une loi spéciale du Parlement. Dans ce dernier cas, la loi spéciale s'appliquerait seulement aux lignes d'une longueur de plus de 20 milles, et cela en accord avec toute disposition que le ministre des Transports ou le ministre des Finances pourraient prendre afin que les Chemins de fer nationaux appliquent cette disposition aux termes de la loi spéciale ou de la Loi sur les Chemins de fer nationaux du Canada (Financement et garantie).

Le sénateur BENIDICKSON: Est-ce que l'autre mesure est une nouvelle loi?

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Seulement en ce qu'elle change les six milles en 20 milles et ce qui en résulte.

Le sénateur LEONARD: Mais il n'y a pas de loi au sujet du financement d'une ligne d'embranchement de plus de 20 milles de long?

M. BALDWIN: A moins que le gouvernement ne décide d'appliquer la Loi sur les Chemins de fer nationaux du Canada (Financement et garantie).

Le sénateur PEARSON: Est-ce que l'on peut considérer deux sections de dix milles partant de la même ligne principale comme formant 20 milles?

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Non, une ligne d'embranchement est un embranchement.

Le sénateur PEARSON: Cela ne s'applique qu'à une seule ligne.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: C'est cela.

Le sénateur BENIDICKSON: Mais est-ce qu'une ligne dont la longueur serait d'environ la distance entre *Pine Point* et une des régions minières du Nord aurait une contrepartie dans l'avenir? Exigerait-elle un projet de loi spécial?

M. COPE: Oui, et certaines dispositions financières seraient énoncées à ce sujet dans la loi spéciale.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: L'article 40 est-il adopté?

Des VOIX: Adopté.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: L'article 41?

M. BALDWIN: L'article 41 se rapporte directement à l'article 40 qui autorise la compagnie à s'occuper de la construction et de l'exploitation de lignes de moins de 20 milles.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Sénateur Pearson, cet article vous donnera la description d'un embranchement, si vous le lisez. Est-ce que l'article 41 est adopté?

Des VOIX: Adopté.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: L'article 42 traite de l'abandon et de la rationalisation de lignes et d'exploitations.

Le sénateur ASELTINE: Je vois sur la carte, dans la région de *Rosetown*, trois lignes qu'on projette d'abandonner.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Pensez-vous qu'on ne devrait pas vous faire cela, là-bas?

Le sénateur ASELTINE: Ah, non, cela entravera la livraison de la récolte importante dont nous organisons la vente en ce moment.

M. BALDWIN: L'article 42 est plutôt long et énonce la nouvelle réglementation dont l'application a été proposée pour les cas d'abandon ou de rationalisation des lignes d'embranchement ou d'abandon des services de voyageurs.

L'article est assez long. Le ministre l'a mentionné ce matin. Il s'agit plutôt de rationalisation que d'abandon, d'un essai d'établir une gamme de critères que la nouvelle Commission étudiera du point de vue régional dans le cas de chaque demande qui sera présentée. L'article prévoit aussi que, dans le cas où la Commission décide d'interdire l'abandon bien qu'il y ait preuve d'une perte économique subie par les chemins de fer, une subvention leur soit payée pour leur permettre de continuer l'exploitation de la ligne.

On doit examiner la question dans le contexte de la carte que vous avez devant vous. En effet, au cours de l'étude de ce projet de loi et afin de préciser la situation, en raison de la grande incertitude qui règne dans les provinces de l'Ouest en conséquence du grand nombre de demandes d'abandon faites, le gouvernement a déposé un mémoire, accompagné d'une carte, dans lequel il indiquait que, pour éviter toute équivoque, il garantissait une portion importante du réseau d'embranchement qui existe dans les provinces de l'Ouest. Cela signifie que si ces lignes fonctionnent à perte, elles ont droit à une subvention.

Il n'est pas nécessaire d'en conclure que les lignes non garanties seront abandonnées, mais du moins que, si la compagnie de chemin de fer le désire, elle peut déposer une demande d'abandon pour ces lignes. La commission décidera alors si elle permettra l'abandon ou, au contraire, si l'exploitation doit être continuée. Dans cette éventualité, elle doit être prête à accorder une subvention.

Le sénateur ASELTINE: Y aura-t-il des audiences publiques?

M. BALDWIN: Oui, il y aura des audiences publiques.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Dois-je comprendre que la subvention dont vous parlez servirait à maintenir un embranchement qui n'est pas rentable?

M. BALDWIN: C'est exact, Monsieur.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Est-ce que les chemins de fer doivent accepter la subvention qui leur est offerte et continuer à faire fonctionner l'embranchement?

M. BALDWIN: Oui.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: N'ont-ils pas le choix?

M. BALDWIN: Ils n'ont pas le choix.

Le sénateur BENIDICKSON: Quelles étaient la question et la réponse?

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: La question tendait à savoir si les chemins de fer devraient accepter une subvention quand elle leur est offerte et continuer l'exploitation de l'embranchement. La réponse était «oui».

Le sénateur BENIDICKSON: En vertu de la décision de la Commission?

M. BALDWIN: Oui.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Je remarque que les demandes d'abandon sont déposées à la Commission.

M. BALDWIN: Oui.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Quelles sont les obligations du comité de la Commission qui s'occupe des chemins de fer quand il doit traiter une affaire ferroviaire?

M. BALDWIN: Aux termes de la présente Loi, tout comité établi par la Commission peut exercer le pouvoir de la Commission et nous pensons que cette affaire serait, en premier lieu, étudiée par le comité des chemins de fer de la Commission.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Je remarque qu'on emploie le mot «commission» signifiant le comité de la Commission, en premier lieu.

M. BALDWIN: C'est lui qui s'occupe de ces questions.

Le sénateur LEONARD: Aux termes de l'article 314C, alinéa 2), le libellé est le suivant: «peut examiner ensemble et en groupe». Qu'est-ce que cela signifie?

M. BALDWIN: Cela veut dire que lorsque les demandes ayant certains points communs sont déposées, la Commission les examine en groupe et non individuellement; c'est-à-dire qu'elle examine leur corrélation et leur action réciproque.

Le sénateur ASELTINE: Pouvez-vous me dire quel sort auront les demandes qui ont déjà été faites, mais n'ont pas été étudiées, celles qui auront été déposées avant que la Loi ne soit mise en vigueur?

M. BALDWIN: Elles sont, en ce moment, mises à jour par les compagnies de chemin de fer et la Commission des transports. En d'autres mots, les données statistiques sont mises au point, car elles étaient plutôt périmées. L'étude de ces demandes se poursuivra probablement une fois la Loi adoptée, mais le ministre a laissé entendre à la Chambre des communes. . .

Le sénateur ASELTINE: Cela en retardera-t-il l'étude?

M. BALDWIN: Non, que ces demandes soient faites dans le contexte de la Loi existante ou celui de la nouvelle mesure législative, les principes établis par celle-ci s'appliquent même si elle n'est pas encore promulguée; en effet, l'article donne au Gouverneur en conseil le pouvoir de définir la manière de procéder pour les demandes faites aux termes de la Loi actuelle, c'est-à-dire de l'article 168, en veillant, toutefois, à ce que les principes qui régiront la nouvelle façon de procéder s'appliquent aux demandes qui feront l'objet d'une étude aux termes de l'article 168.

Le sénateur THORVALDSON: Je me demande si M. Baldwin peut nous faire connaître les règlements en faisant ressortir la différence qui existe entre les principes appliqués auparavant à la question d'abandon et ceux de la nouvelle loi? Pourriez-vous le faire brièvement?

M. BALDWIN: Je vais demander l'appui de M. Cope à ce sujet. Pour m'exprimer clairement, je dirai surtout qu'au lieu d'avoir une demande d'abandon déposée par les chemins de fer qui en reçoivent, en temps voulu, la permission ou le refus (Le rendement économique du chemin de fer a une grande influence sur la décision car si les pertes sont grandes il vaut mieux abandonner), il est maintenant possible d'obtenir une subvention pour une ligne non rentable, ce qui est nouveau. Ainsi, l'autorité nouvelle peut, en étudiant la demande, prendre en considération une gamme plus vaste de critères pour donner sa décision. Ces critères sont expliqués en détails à la page 28. En fait, l'idée est d'envisager la question sur le plan régional et de considérer, d'une façon générale, les répercussions économiques dans la région, l'accessibilité aux autres moyens de transport, et ainsi de suite.

Le sénateur THORVALDSON: Je vous remercie, cela m'est très utile.

M. COPE: La Commission y trouve plus de directives que dans la loi actuelle sur les chemins de fer qui déclare:

168. «La compagnie peut abandonner l'exploitation de toute ligne de chemin de fer avec l'approbation de la Commission, et nulle compagnie ne doit abandonner l'exploitation de quelque ligne de chemin de fer sans cette approbation».

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Pour me servir de l'expression que le ministre a employée ce matin, nous avons établi certains principes.

Le sénateur BENIDICKSON: En fait, quelle somme a-t-on payée aux chemins de fer depuis la présentation du rapport de la Commission royale MacPherson et avant que cette mesure législative ait été proposée? Quels versements ont été faits ces deux ou trois dernières années? Comprenez-vous ma question? Certai-

nes recommandations ont été faites et le Parlement n'a pas donné suite. Quelle somme ont reçue les chemins de fer du fait qu'une loi comme celle que nous étudions n'existait pas?

M. BALDWIN: Il n'y a pas eu de paiements particulièrement destinés aux lignes d'embranchement, M. le sénateur. Il s'agit plutôt de l'accroissement graduel d'une série de subventions générales qui ont été augmentées en trois différentes occasions, correspondant à une hausse générale des frais d'exploitation des chemins de fer, dont la situation financière est dans l'ensemble très difficile, et sont considérées comme des subventions provisoires et générales destinées à remédier à la situation. A vrai dire, elles correspondaient le plus souvent à une augmentation des salaires, afin de combler le déficit en attendant la promulgation d'une nouvelle loi. Cela a commencé avec la Loi sur la réduction des taux de transport de marchandises que le ministre a mentionnée ce matin. Des suppléments se sont ajoutés à la suite des recommandations de la Commission royale et, de nouveau, après l'accord sur les salaires de 1964 et, à l'heure actuelle, on a payé une somme totale de plus de 100 millions de dollars

Le sénateur BENIDICKSON: Quelle somme estimez-vous que le gouvernement ait payée en subventions à nos chemins de fer, au cours de l'année civile 1966, au lieu d'adopter cette mesure législative?

M. COPE: Approximativement 110 millions de dollars.

Le sénateur BENIDICKSON: En 1966?

M. BALDWIN: Par rapport à 1966. Quelques paiements faits en 1965 ont été compris dans le total, mais ceux de 1966 se montent approximativement à 110 millions de dollars.

Le sénateur BENIDICKSON: Quel est le montant des versements en 1965?

M. COPE: A peu près la même somme.

M. BALDWIN: Les deux montants doivent être presque les mêmes car la dernière augmentation remonte aux accords sur les salaires de 1964.

Le sénateur BENIDICKSON: Et comment se fait la répartition entre les deux principales compagnies de chemin de fer, le National-Canadien et le Pacifique-Canadien?

M. BALDWIN: A peu près dans la proportion de 60-40, 60 pour le National-Canadien et 40 pour le Pacifique-Canadien.

M. COPE: Pour 97 p. 100 de la somme.

Le sénateur THORVALDSON: L'objectif principal de cette subvention était-il de combler le déficit créé par le rabaissement du tarif-marchandises? Était-ce le premier pas dans ce sens? C'est ainsi que je le comprends.

M. BALDWIN: Le rabaissement du tarif-marchandises en vertu de la Loi sur la réduction des taux de transport de marchandises. On a augmenté cette subvention en raison de circonstances survenues deux ans plus tard et il y a eu, par la suite, une autre augmentation due à l'accord sur les salaires de 1964. Vous avez parfaitement raison, monsieur.

Le sénateur ISNOR: Comment les compagnies ferroviaires l'indiquent-elles dans leurs rapports, M. Baldwin? Est-ce porté au crédit d'un poste déterminé?

M. BALDWIN: Parlez-vous des rapports annuels des chemins de fer?

Le sénateur ISNOR: Oui.

M. COPE: Cela, figure comme un revenu.

Le sénateur ISNOR: Je comprends. Est-ce, alors, aussi porté dans la colonne des dépenses?

M. BALDWIN: Ce n'est qu'un poste du revenu général.

Le sénateur BENIDICKSON: Est-il tenu compte de cette immense somme de 110 millions de dollars? A votre connaissance, est-elle mentionnée dans les rapports annuels du National-Canadien et du Pacifique-Canadien?

M. BALDWIN: On la trouve dans le rapport du National-Canadien. Je ne me souviens pas du rapport du Pacifique-Canadien.

Le sénateur BENIDICKSON: Je suppose que les rapports les plus récents mis à notre disposition sont ceux de l'année civile 1965?

M. BALDWIN: Oui.

Le sénateur BENIDICKSON: A votre avis, est-ce que ces rapports indiquent exactement que ces deux compagnies ont reçu leur part de ces 110 millions de dollars?

M. BALDWIN: D'après ce dont je me souviens, la réponse est «oui» pour le National-Canadien. Au sujet du Pacifique-Canadien, ma mémoire me fait un peu défaut. Nous allons nous renseigner.

Le sénateur THORVALDSON: Il me semble que le sénateur Benidickson veut savoir si les chemins de fer considèrent ces paiements comme un revenu?

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Oui.

M. BALDWIN: Oui.

Le sénateur BENIDICKSON: Est-il fait mention du fait que l'argent provient des contribuables? Car il s'agit de l'argent des contribuables, n'est-ce pas?

Le sénateur THORVALDSON: Je ne pense pas avoir rien vu à ce sujet.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Non, je pense que ces sommes sont seulement mentionnées comme revenus. Où voudriez-vous les faire figurer?

M. BALDWIN: Le National-Canadien a un article à ce sujet et nous sommes en train de vérifier pour le Pacifique-Canadien.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Peut-être y a-t-il une note sur le bilan indiquant le montant qui provient des subventions.

Le sénateur LEONARD: Ces paiements n'ont donc aucun rapport direct avec l'article du projet de loi traitant de l'abandon des lignes d'embranchement?

Le sénateur DESCHATELETS: Cette somme d'argent figure quelque part dans le chapitre des dépenses, n'est-ce pas monsieur Baldwin?

M. BALDWIN: Pas spécialement, car elle ne se rapporte à aucune dépense particulière; c'est une subvention générale.

Le sénateur DESCHATELETS: Du moins, elle paraît en tant que subvention.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Non, elle paraît comme revenu. Il y a une note accompagnant le bilan du National-Canadien, qui indique de quoi il se compose.

Le sénateur LEONARD: Au lieu de porter les frais d'envoi des marchandises au débit de l'expéditeur, celui-ci n'en paie que la partie qui correspond au tarif fixé et la différence est payée par le gouvernement.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: C'est exact.

Le sénateur BENIDICKSON: Les contribuables ont payé, en un an, 110 millions de dollars divisés approximativement dans la proportion de 60:40 entre le National-Canadien et le Pacifique-Canadien. Est-ce bien ce que je dois comprendre?

M. BALDWIN: Oui.

Le sénateur THORVALDSON: Monsieur le président, pendant que nous traitons ce sujet, puis-je poser une question? Est-ce que le montant de la subvention allouée au Pacifique-Canadien se retrouve dans ses comptes de façon qu'il en résulte un paiement d'impôt supplémentaire comme revenu additionnel.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: M. Baldwin nous a fait savoir qu'il ne se souvenait pas de la façon dont le Pacifique-Canadien avait traité ces subventions, mais il nous sera possible de vous renseigner là-dessus un peu plus tard cet après-midi.

M. BALDWIN: Il en est tenu compte sous la rubrique *Revenus imposables*.

M. COPE: Nous ne savons pas s'ils le font rentrer dans le revenu en général ou s'ils en font un article séparé.

Le sénateur THORVALDSON: En d'autres termes, est-ce fait de façon à figurer en fin de compte dans le montant imposable du Pacifique-Canadien?

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Nous aurons ces renseignements plus tard. En ce qui concerne la page 30, nous en étions à la rationalisation des lignes et des opérations. Voulez-vous expliquer où l'on veut en venir dans cette partie du bill?

M. BALDWIN: Monsieur Cope voudra peut-être dire un mot à ce sujet.

M. COPE: L'article 314D stipule que la Commission, après avoir étudié les comptes du réseau ferroviaire et les comptes d'exploitation, peut faire certaines recommandations aux compagnies de chemins de fer au sujet d'échanges de droits de parcours ou d'échanges entre acheteur et bailleur dans le droit de propriété et d'exploitation des moyens de transport de la région.

Le paragraphe (2) tend à apporter certains changements qui s'avéreraient avantageux. Si le fait de relier une partie d'un système à un autre entraîne des dépenses d'investissement, le coût serait considéré comme coût d'exploitation par la compagnie de chemins de fer qui se charge d'établir cette liaison et de procéder à l'assimilation nécessaire. La subvention réponderait à ces dépenses pour l'année.

Le paragraphe (3) mentionne que, dans certaines circonstances, où, pour une raison ou une autre, les compagnies de chemins de fer ne voudraient pas se conformer aux dispositions recommandées par la Commission, celle-ci peut faire rapport de sa recommandation au gouverneur en conseil qui jugera de la mesure à prendre.

Le sénateur BENIDICKSON: En ce qui concerne ce point, la Commission peut prendre une décision quand les compagnies de chemins de fer ne sont pas d'accord. Cela ne suffit-il pas? Faut-il encore passer par le cabinet?

M. BALDWIN: Nous envisageons maintenant des aspects qui dépassent l'abandon de l'embranchement actuel. Le gouvernement dispose ainsi d'autres méthodes de rationalisation. Il a été convenu que celles-ci ne seraient pas obligatoires de façon à ne pas les imposer aux compagnies de chemins de fer. Surtout quand les frais entrent en jeu. On a donc pris les dispositions nécessaires pour le cas, où les compagnies de chemins de fer ne les accepteraient pas, et pour celui où ils dépassent le champ de leur responsabilité normale; un compte rendu est alors envoyé au gouvernement qui, peut prendre les mesures nécessaires pour régler ces dépenses s'il le juge utile.

Le sénateur BENIDICKSON: Il passerait outre aux décisions de la Commission?

M. BALDWIN: Non, il les appliquerait simplement.

Le sénateur BENIDICKSON: Ou les renverserait.

M. BALDWIN: Non, en principe, elles seraient appliquées ou...

Le sénateur BENIDICKSON: Ou quoi?

M. BALDWIN: Ou non.

Le sénateur LEONARD: S'agit-il de l'article concernant les accords de mises en commun, que les compagnies avaient conclus avant, et qui seraient encore permises?

M. COPE: Non. Il s'agit d'une façon de procéder toute différente.

Le sénateur LEONARD: S'agit-il d'établir, dans ce cadre, une mise en commun?

M. COPE: Je crois que oui.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Et bien, je ne sais trop. Il s'agit, je crois de régler la question du trafic ferroviaire qui subsiste après la décision d'abandonner une partie de la ligne secondaire, de l'embranchement.

Le sénateur LEONARD: Non, je ne suis pas d'accord.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Si vous vous reportez au bas de la page 30, vous trouverez le texte suivant:

(4) Dans l'exercice de ses fonctions en vertu de l'article 314C, la Commission peut également faire des recommandations qui ne touchent pas directement une compagnie de chemins de fer.

(a) En ce qui concerne la bonne organisation du trafic sur un embranchement ou tout tronçon de celui-ci pour lesquels la Commission a fixé une date d'abandon, oui. . .

Le sénateur LEONARD: Il n'est pas question de l'abandon des embranchements dans ces trois premiers paragraphes, d'après ce que je vois.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Non, mais je parle du paragraphe (4) Je croyais que vous établissiez le rapport avec la question de la mise en commun.

Le sénateur LEONARD: Non, je me demandais si les termes de l'article 314D(1) pourraient se rapporter à cette mise en commun.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Elle pourrait relever du paragraphe (1), en effet.

Maintenant, passons à l'article 314E à la page 31. C'est un article de définition.

M. BALDWIN: C'est un article qui donne les définitions et la marche à suivre pour réclamer des subventions.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Ah, oui. Y a-t-il des questions sur cette partie de l'article?

Le sénateur McDONALD: Si c'est dans la loi, quel passage autorise la Commission à accorder des droits de parcours au National-Canadien sur les voies du Pacifique-Canadien, ou vice versa?

M. BALDWIN: C'est justement celui-là que nous examinons.

Le sénateur LEONARD: Le paragraphe 1 de l'article 314D.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Il s'agissait de définitions et aussi de réclamation de subventions.

M. BALDWIN: C'est à l'article 314E. Oui, monsieur le président. C'est la façon de procéder.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: C'est la façon de procéder. Y a-t-il des questions à ce sujet? Sinon, passons à l'article 314F, à la page 33.

M. BALDWIN: L'article 314F, monsieur, se rapporte aux demandes de l'article 168, c'est-à-dire, aux demandes soumises à la commission. Il mentionne qu'une compagnie de chemins de fer peut si elle veut, attendre la mise en application de la nouvelle façon de procéder.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Oui, il en a déjà été question. L'article 314F a trait à l'autorité d'interdire l'abandon. Avez-vous quelque chose à ajouter?

M. BALDWIN: C'est l'article dont le Gouverneur général en conseil se servirait pour confirmer la carte déjà annoncée.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Oui.

Le sénateur PEARSON: Dans ce cas, si on regarde la carte, au sud de Moose Jaw, il y a le National-Canadien qui traverse Gravelbourg. On veut abandonner les embranchements à l'est de Gravelbourg, ainsi qu'au sud, vers Radville et au nord, vers Moose Jaw. La Compagnie a aussi un petit parcours à l'est et à l'ouest. Qu'a-t-elle décidé au sujet de cet embranchement?

M. COPE: Voici une des réalisations de cette coopération dont on a parlé. Les compagnies de chemins de fer en viendront, de leur propre gré, à la rationalisation de leurs opérations—elle ont d'ailleurs déjà discuté de cette question d'intérêt particulier—et je crois qu'on en viendra à un accord par lequel cette partie du réseau pourra être l'objet d'un échange de droits de propriété ou de droits de parcours.

Le sénateur BENEDICKSON: Vous voulez dire que les deux compagnies s'associeraient pour desservir cette région en éliminant quelques-unes des voies secondaires?

M. COPE: Exactement.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Nous en arrivons à l'article 314H, à la page 34.

M. BALDWIN: Celui-ci dit que le Gouverneur général en Conseil peut fixer, par déclaration, la date à laquelle cet article entrera en vigueur. Cet article traitant de la procédure d'abandon peut entrer en vigueur séparément et indépendamment. Une fois ceci réalisé, toutes les demandes d'embranchement devront être envisagées selon le nouveau principe plutôt que selon l'ancien article 169, à moins que le Gouverneur en Conseil ne donne des directives contraires.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Nous en arrivons à l'article 314I.

M. BALDWIN: Cet article et les suivants traitent des services de voyageurs. La recommandation originale de la Commission MacPherson tendait à ce que des dispositions soient prises en vue de l'abandon plus ou moins systématique des services-voyageurs si la compagnie de chemin de fer parvenait à démontrer qu'elle y perdait et en vue du paiement de subventions fixes pour les services de voyageurs non rentables, subventions dont le montant diminuerait tous les ans, vu que certains services seraient abandonnés chaque année.

Au lieu de suivre exactement cette façon de procéder, les dispositions du bill concernant les services de voyageurs ont été rédigés en s'inspirant de celles qui régissent, d'une façon générale, l'abandon des embranchements, c'est-à-dire en vue de la rationalisation des services: et là où l'on juge que le maintien de la ligne est souhaitable bien que non rentable, on pourrait lui accorder une subvention plutôt que de la supprimer systématiquement.

Le sénateur PEARSON: Supposons qu'il y ait une ligne d'autobus parallèle à la ligne de chemin de fer, et que la compagnie de chemin de fer y perde de l'argent; est-ce que les subventions seraient versées au chemin de fer pour qu'il puisse continuer à fonctionner?

M. BALDWIN: Pas nécessairement. L'existence de moyens de transport de remplacement est une chose dont il faut tenir compte. C'est ce qu'on trouve au bas de la page 44 du bill.

Le sénateur BENEDICKSON: A propos des services de trains de voyageurs, question très importante, il faut signaler que les gens sont habitués à certains de ces services. Or, si les chemins de fer se proposent de ne pas les continuer, il doit y avoir la possibilité que le gouvernement du Canada paye le déficit.

M. BALDWIN: Et exige de la compagnie de chemin de fer de continuer le service.

Le sénateur BENEDICKSON: Si le conseil l'estime souhaitable?

M. BALDWIN: Oui.

Le sénateur BENIDICKSON: Si on ne le fait pas, ce sont les services de remplacement comme les lignes d'autobus, les compagnies aériennes ou autres qui devront la remplacer.

M. BALDWIN: L'existence de services de remplacement devra aussi entrer en ligne de compte dans l'examen des demandes d'arrêt de service avant qu'une décision soit prise.

Le sénateur BENIDICKSON: Mais si les chemins de fer ne veulent pas le faire...

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Avant d'ordonner l'abandon de la ligne, on peut en étudier le remplacement par d'autres moyens de transport.

Le sénateur PHILLIPS: Y a-t-il dans la loi une disposition qui permette d'obliger les lignes de chemins de fer transportant des voyageurs à respecter certaines normes? Je pense en particulier aux débats de la Chambre des communes, et au cas relevé au cours de mes lectures de voyageurs qui, retenus longtemps dans un train dans la région de Gaspé, n'ont pu obtenir de nourriture.

M. BALDWIN: Il n'y a rien de nouveau dans ce bill à ce sujet. Dans un cas semblable, vous auriez recours aux dispositions de la Loi actuelle sur les chemins de fer.

Le sénateur ARGUE: Est-ce que des démarches sont en cours?

M. BALDWIN: Plusieurs. Il n'y a toutefois aucun des grands services de voyageurs qui soit en cause.

Le sénateur BENIDICKSON: Il est bien facile pour les chemins de fer d'imposer à l'État les dépenses occasionnées par les services de voyageurs dans certaines régions et qu'elles amortiraient normalement dans leur réseau national. Ils peuvent maintenant dire: «Laissons au gouvernement le soin de s'en occuper». Mais leur bonne réputation à travers le pays leur avait déjà permis de faire absorber ce déficit par le reste de leur comptabilité.

M. BALDWIN: Je ne suis pas si sûr que les chemins de fer continueront d'amortir grâce à leur budget général les pertes que leur causent les services de voyageurs.

Le sénateur BENIDICKSON: Est-il vrai que, jusqu'à maintenant, quand les compagnies ferroviaires voulaient abandonner un service, elles devaient s'adresser à la Commission des services de transport pour obtenir la permission de le faire? Le public avait traditionnellement certains droits et les dépenses étaient amorties dans l'ensemble du réseau même lorsqu'un secteur donné fonctionnait à perte.

M. BALDWIN: Oui.

Le sénateur BENIDICKSON: Est-ce que cela va continuer?

M. BALDWIN: Seulement si la commission décide que la continuation du service est dans l'intérêt public.

Le sénateur ARGUE: D'après certains renseignements que j'ai eus il y a quelque temps on aurait dit que le Pacifique-Canadien ne devrait mettre en service qu'un train tous les deux jours sur la ligne principale. Avons-nous des éléments d'information qui nous permettent de savoir si le Pacifique-Canadien compte réduire son service canadien?

M. BALDWIN: Pas à ma connaissance. La dernière déclaration du président de la Commission était ni plus ni moins qu'une garantie de la continuation du service au Canada.

Le sénateur BENIDICKSON: En ce qui concerne le coût du transport des voyageurs—je m'adresse au sous-ministre—sur quelle expertise pensez-vous vous appuyer vis-à-vis des services réguliers de comptabilité, d'expertise et au-

tres dont disposent les deux compagnies de chemin de fer? Qu'avez-vous, dans votre ministère, qui vous permette de passer au crible les assertions selon lesquelles une certaine entreprise, en particulier les services de voyageurs, n'est pas rentable? Comment pouvez-vous aller à l'encontre d'une déclaration des deux compagnies de chemins de fer, ou de l'une d'entre elles, ou de chacune d'entre elles, lorsqu'elles affirment qu'elles perdent de l'argent? De quel genre d'expertise disposez-vous pour y faire face?

M. BALDWIN: C'est la Commission des transports qui aurait cette responsabilité. Elle dispose effectivement d'un personnel préposé à l'évaluation du coût qui travaille indépendamment en pareil cas; on envisagerait, en outre, dans la nouvelle commission, un accroissement important de la compétence professionnelle en matière d'évaluation du coût de l'organisme, comme on s'en rendra compte à l'examen des dispositions qui traitent du procédé d'évaluation du coût.

Le sénateur BENEDICKSON: Il me semble que quand le gouvernement ou le public s'opposent à un tarif proposé, que ce soit pour les voyageurs ou pour les marchandises, ils ne l'emportent certainement pas sur l'expertise des compagnies de chemin de fer privées. Est-ce qu'on y remédiera?

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: D'abord, je ne dirais pas que les compagnies de chemin de fer soient dotées d'un génie incontestable et que leurs données statistiques en vue de l'abandon d'une ligne soient toujours absolument convaincantes. Elles n'arrivent pas toujours à faire valoir leur point de vue: c'est une question de preuves à évaluer, et je me garderai bien d'appuyer ceux qui trouvent que la Commission des transports n'est pas équipée ou du moins bien équipée, pour s'occuper de ces problèmes.

Le sénateur BENEDICKSON: Je pense que vous vous êtes exprimé clairement, monsieur le président, mais voici la question que je poserai au témoin: Avons-nous l'équipement nécessaire pour nous charger de l'expertise concernant les compagnies de chemin de fer quand ces questions font l'objet d'un argument?

M. BALDWIN: Pour ce qui est de l'organisation actuelle, je pense que oui. En vue du nouveau bill, il devra y avoir un accroissement de la compétence professionnelle en matière de comptabilité ou d'évaluation du coût.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: La disposition 314J?

M. BALDWIN: Cette disposition est semblable à celle qui se trouve quelques pages en arrière et qui établit la façon de procéder pour demander une subvention en raison de la non-rentabilité d'un service de voyageurs.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Cela nous amène à la fin de l'article 42. L'article 42 est-il adopté?

Adopté.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Article 43, aux deux tiers de la page 38, portant sur l'article 315 de la présente loi.

M. COPE: Cet article du projet de loi reprend les dispositions d'un paragraphe qui figure dans la présente Loi sur les transports. Le reste du paragraphe a pour objet certains pouvoirs de la commission relativement aux facilités de transport, qui sont en accord avec la nouvelle théorie sur laquelle repose cette loi. Les autres parties de l'article ne sont qu'une répétition.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: En général, l'article 315 de la présente Loi sur les chemins de fer a pour objet les facilités de transport?

M. COPE: Oui.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: C'est une abrogation du paragraphe 6, qui donne à la commission le pouvoir de prescrire certains travaux et droits. Qu'ajoutet-il?

M. COPE: Il n'ajoute rien. Dans la Loi sur les chemins de fer, il y a les mots suivants «ou la perception de certaines taxes spécifiées de transport», qui indiquent les frais maximums que l'on peut exiger. Les chemins de fer auront la liberté de déterminer leur tarif, tout en étant assujettis au tarif maximum établi.

Le sénateur KINLEY: Peuvent-ils exproprier des immeubles?

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Les chemins de fer?

Le sénateur KINLEY: Cette commission, dans le dessein d'en faire l'acquisition.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Non. Il faut voir quel sont les pouvoirs de la Commission.

Le sénateur KINLEY: S'il s'agit d'intérêts privés, je crois qu'il ne peut y avoir expropriation.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Le chemin de fer a le droit d'exproprier n'importe quoi.

Le sénateur KINLEY: Pas pour les lignes privées.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Quand il s'agit d'un embranchement du chemin de fer. Article 43?

Le sénateur BENIDICKSON: A quelle page en sommes-nous?

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: A la page 39, article 44.

Le sénateur BENIDICKSON: Merci.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: C'est l'article 317 de la loi.

M. BALDWIN: Le nouvel article 317 permettra d'assurer le contrôle des taux de transport des marchandises en quantités moindres, c'est-à-dire de moins de 5,000 livres. Ce matin j'ai fait allusion à la théorie du taux maximum qui serait appliquée là où une compagnie aurait le monopole. Ce paragraphe comporte des dispositions qui donnent à la commission le pouvoir d'établir un tarif en pareils cas si elle le juge nécessaire.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Ils semblent avoir le pouvoir de désavouer.

M. BALDWIN: Oui, de désavouer.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: L'article 44 est-il adopté?

M. BALDWIN: J'ai entre les mains une note qui a été préparée par le rédacteur du projet de loi du ministère de la Justice et qui déclare ce qui suit:

Conformément à l'idée qui consiste à donner aux compagnies de chemin de fer une aussi grande liberté d'action dans la conduite de leurs affaires que les autres entreprises, l'article qui interdit la mise en commun des taxes, sauf les cas où la commission le permet, est révoqué. L'article fait logiquement partie de la loi, dans le cas d'un monopole, mais il n'y a aucune raison valable de garder ce point du règlement. La mise en commun, peut, de fait, permettre aux compagnies de chemin de fer de fournir un meilleur rendement, tout en faisant des économies dans l'exploitation.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: L'article 44 est-il adopté?

Des VOIX: Adopté.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Article 45, qui porte sur l'article 319 de la présente Loi sur les chemins de fer.

M. COPE: C'est la réinsertion de l'article sous une forme passablement résumée.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: L'article 45 est-il adopté?

Des VOIX: Adopté.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Page 40, l'article 46. On y abroge trois articles de la Loi sur les chemins de fer. Qu'en résulte-t-il? De quoi traitent-ils?

M. BALDWIN: Ils établissent une distinction injustifiée; ce sont des articles qu'on a supprimés parce qu'ils ne sont pas en accord avec le concept de la réglementation concurrentielle. Le taux maximum dont il était question dans ces articles est présenté selon une nouvelle formule dans l'article 16, qui fait l'objet de l'appel au sujet des taux préjudiciables à l'intérêt public.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: L'article 46 est-il adopté?

Des VOIX: Adopté.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: L'article 47 remplace le nouvel article 324 de la Loi sur les chemins de fer.

Le sénateur ISNOR: Puis-je revenir à la page 40, au sujet du transport ferroviaire et par véhicule à moteur. Si je comprends bien, le National-Canadien a la haute main sur la compagnie de transports Smith.

M. COPE: Le Pacifique-Canadien.

Le sénateur ISNOR: Est-ce le Pacifique-Canadien ou le National-Canadien?

M. COPE: Le Pacifique-Canadien.

Le sénateur ISNOR: Il fournit les installations, mais qu'en est-il des entreprises de camionnage privées?

M. BALDWIN: Cet article a pour but d'exiger que les chemins de fer n'accordent pas de traitement préférentiel à leur filiales par rapport aux compagnies de camionnage privées.

Le sénateur ISNOR: C'est ce que je voulais savoir.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: L'article 47?

M. BALDWIN: Tout d'abord, ces amendements résultent de l'abrogation ou de la suppression de certains mots tels que «discriminatoire». Auparavant, l'article ne se rapportait qu'aux taxes communes aux transports par voie ferrée et par eau, mais il porte maintenant sur les taxes communes à n'importe quel moyen de transport.

Le sénateur KINLEY: Il s'agit des transbordeurs de l'Île du Prince-Édouard et de Terre-Neuve?

M. BALDWIN: Oui, peut-être.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: L'article 47, est-il adopté?

Des VOIX: Adopté.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Article 48, en haut de la page 41.

M. BALDWIN: Le nouveau paragraphe (1) prévoit que la compagnie doit déposer une classification des marchandises à la Commission à des fins de documentation.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: L'article 48 est-il adopté?

Des VOIX: Adopté.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Article 49.

M. BALDWIN: Ces modifications qui découlent de l'abrogation ont aussi trait à la classification des marchandises et au tarif. Si vous le désirez, je puis vous parler en détail de chacun de ces paragraphes, mais il s'agit simplement d'ajuster les taxes du point de vue légal.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Oui, ajoutez quelques explications.

M. BALDWIN: Bon, le paragraphe (1) de ce projet de loi ne change pas. La compagnie a le pouvoir de voter un règlement qui, en fait, l'autorise ou autorise un de ses représentants à établir le tarif des taxes. Le règlement autorise la compagnie à approuver les tarifs établis en son nom et à en accepter la responsabilité.

Le paragraphe (3) de la présente loi déclare que ces règlements doivent être approuvés par la nouvelle Commission. Ceci n'est plus nécessaire maintenant puisque ce n'est pas le règlement qui établit la taxe dont il est simplement l'autorisation légale. Aux termes de ce paragraphe, les règlements doivent être déposés à la Commission pour qu'elle en prenne connaissance.

Le paragraphe (4) prévoyait, à l'origine, que la Commission devait approuver ces taxes ou les changer; n'ayant pas de raison d'être dans le nouveau régime, cette stipulation a été abandonnée.

Le paragraphe (5)—il s'agit de la loi actuelle—donne des détails sur les conditions et la façon de procéder pour obtenir l'autorisation des taxes, y compris la ratification du règlement par la Commission. Ceci a été simplifié afin de changer cette disposition et la faire entrer dans le cadre du nouveau régime qui déclare que la compagnie ne doit pas imposer de taxes à l'exception de celles qui sont spécifiées dans un tarif qui a été déposé à la Commission, et que la ratification formelle n'est plus nécessaire.

Le paragraphe (5) modifie le paragraphe (6) de la présente Loi. Il incorpore, d'une façon plus brève et en conformité avec les principes généraux de la réglementation des tarifs, certains paragraphes de la présente loi sur les Chemins de fer.

Des VOIX: Adopté.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: L'article 50?

Le sénateur BENIDICKSON: Celui-ci est important.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Voulez-vous dire l'article 50?

Le sénateur BENIDICKSON: Oui. Il a trait aux taux traditionnels du Pas du Nid-du-Corbeau.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: C'est exact.

Le sénateur BENIDICKSON: Cependant, je crois que quelques difficultés se sont présentées, aux Communes, parce que cette mesure législative se rapportait en quelque sorte à ces taux. Il me semble que, selon la loi, c'est au Comité qu'il appartient d'agir à ce sujet s'il le juge opportun, mais je ne le recommande pas en ce moment. Je regarde, en ce moment, la colonne à gauche de la feuille d'explication du projet de loi.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: A la page 42?

Le sénateur BENIDICKSON: Oui, à la page 42, celle qui se rapporte aux taux du Pas du Nid-du-Corbeau.

Le sénateur ASELTINE: Le ministre l'a traité à fond ce matin.

Le sénateur BENIDICKSON: Je m'excuse, mais je n'étais pas là ce matin. Je ne suis pas membre du Comité. Êtes-vous satisfait de la façon dont la question a été traitée?

Le sénateur ASELTINE: Oui.

Le sénateur LEONARD: Le ministre a fait une déclaration à ce sujet, ce matin.

Le sénateur BENIDICKSON: Je voulais seulement savoir si, de l'avis de M. Cope, économiste auprès du ministère et que je suppose impartial, l'accroissement du commerce du grain de ces deux ou trois dernières années surtout dans l'Ouest du pays, en raison des ventes faites à la Chine, a apporté aux chemins de fer des revenus avantageux (mais on en a peut-être déjà parlé).

M. COPE: Je pense que l'article, tel qu'il est rédigé, n'a vraiment rien à faire avec les revenus ou le coût du transport du grain. Il ne fait que maintenir en vigueur les taux du Pas du Nid-du-Corbeau. En fait, il étend à Vancouver, Prince-Rupert et Churchill l'aspect légal des taux du Pas du Nid-du-Corbeau.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Il est seulement fait mention que ce projet de loi, quelle que soit notre décision, ne changera pas les taux du Pas du Nid-du-Corbeau qui existent en ce moment. Ceci est exposé dans chacun des paragraphes 1) et 2).

Le sénateur BENIDICKSON: Peut-être n'ai-je pas très bien posé ma question, M. le président. Je pensais trouver ici une occasion d'obtenir des renseignements du sous-ministre ou du chef de la direction du ministre des Transports dont relèvent les chemins de fer, afin de savoir si l'enquête faite par le ministère indique que la fixation des taux du Pas du Nid-du-Corbeau aux termes de l'ancienne mesure législative signifie en fait, une perte pour les chemins de fer, ou s'ils peuvent en tirer un certain profit.

M. BALDWIN: Je ne pense pas qu'il me soit possible de répondre catégoriquement à cette question. Je crois qu'on peut seulement dire que les données statistiques sur lesquelles la Commission royale MacPherson fonde ses observations concernant la situation existante sont, de toute évidence, périmées en raison de l'augmentation considérable du mouvement de l'exportation du grain.

Le sénateur BENIDICKSON: C'est une réponse très habile, mais je soutiens qu'il s'agit ici d'une question importante. Je n'aime pas déposer devant un comité...

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: A vrai dire, sénateur...

Le sénateur BENIDICKSON: ...mais je dirai, avant d'être interrompu, que les bénéfiques nets des deux compagnies de chemin de fer n'ont pas été si mauvais depuis qu'elles transportent un volume de plus en plus grand de céréales, en vertu des engagements concernant des taux du Pas du Nid-du-Corbeau. Puis-je demander au sous-ministre si son ministère, ou la direction de laquelle dépendent les chemins de fer, a fait une étude afin d'établir si ces taux sont un désavantage ou si, prenant le volume en considération, ils permettent aux chemins de fer de s'en tirer.

M. BALDWIN: Pas en ce moment.

Le sénateur BENIDICKSON: Le ministère n'a-t-il pas fait enquête?

M. BALDWIN: Non.

Le sénateur ASELTINE: Quand la récolte est abondante, le transport du grain est toujours une source de bénéfices pour les chemins de fer.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Est-ce que l'article 50 est adopté?

Des VOIX: Adopté.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Nous en arrivons maintenant à l'article 51 qui ne fait qu'abroger l'article 332 de la loi.

M. BALDWIN: Oui, l'article 332 énonce les conditions du tarif par catégories ce qui n'est plus nécessaire.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Est-ce que l'article 51 est adopté?

Des VOIX: Adopté.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Nous en sommes maintenant à l'article 52 sur la page 44.

M. BALDWIN: Il contient les dispositions de la présente loi qui se rapportent au dépôt des tarifs réduisant les taxes, et qui sont moins rigides dans le nouveau texte. L'ancienne distinction faite entre les taux concurrentiels et les autres, qui devient superflue, est donc éliminée du nouveau paragraphe (2). En ce qui concerne les tarifs de taxe réduite, le nouveau paragraphe (3) explique simplement que les taux réduits peuvent être appliqués dès la publication du tarif sans qu'il y ait lieu de donner une longue période de préavis.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Oui.

M. BALDWIN: En d'autres mots, cela donne aux chemins de fer la possibilité de faire face, dans un bref délai, aux réductions de taux, et de soutenir la concurrence.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Est-ce que l'article 52 est adopté?

Des VOIX: Adopté.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: L'article 53 sur la page 45?

M. BALDWIN: Cette disposition, monsieur le président, établit une limite minimum pour les taux, qu'on appelle une limite compensatoire. M. Cope peut peut-être nous en donner la définition?

M. COPE: La détermination du tarif compensatoire relève de la compétence de la Commission. Elle a reçu certaines directives quant à la façon de l'étudier. Le paragraphe (5) décrète que lorsque la Commission reçoit, sous forme d'une plainte ou autrement, une preuve *prima facie* qu'un taux de transport de marchandises n'est pas compensatoire, elle doit faire enquête.

Le sénateur PEARSON: En d'autres mots, si la concurrence est trop serrée et que le chemin de fer subit une perte de revenu, il peut faire appel?

M. BALDWIN: Exactement. Une limite inférieure qui se fonde, en réalité, sur le coût variable.

Le sénateur LEONARD: Définit-on quelque part le mot «compensatoire»?

M. BALDWIN: Oui, quand le tarif dépasse le coût variable.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Où trouve-t-on la définition?

M. BALDWIN: Dans le nouvel article 334 qui dit:

Un taux de transport des marchandises est réputé compensatoire quand il dépasse le coût variable du mouvement du trafic en cause tel que l'a déterminé la Commission.

Le sénateur BENEDICKSON: Ma question n'est peut-être pas liée à l'article mais elle représente un autre cas où le chemin de fer est presque la seule entreprise de transports. Quels sont les droits de ceux qui en appellent des taux applicables dans les régions non concurrentielles? Et j'ajoute: Étudie-t-on les tarifs établis pour les mêmes distances dans d'autres pays comme, par exemple, les États-Unis? Je pense au transport du minerai de fer sur une distance de 100 milles. Comment la mine de fer qui dépend du chemin de fer peut-elle éviter des tarifs exorbitants? Ou plutôt, je voudrais savoir si les tarifs se rapprochent de ceux qu'on demande pour transporter le même chargement de minerai de fer aux États-Unis, ou s'ils sont comparables ou, encore, inférieurs?

M. BALDWIN: L'article 53 dont est saisi le Comité renferme trois paragraphes distincts. J'ai déjà parlé du premier, celui qui prévoit la limite minimum compensatoire. Le deuxième, l'article 335, prévoit le gel de certains tarifs pour une période de deux ans pour les transports en direction et en provenance des provinces atlantiques. Le ministre en a parlé ce matin. Le troisième, l'article 336, prévoit que tout expéditeur, lorsqu'il estime que les chemins de fer exercent un monopole peut réclamer l'établissement d'un tarif maximum. Et ce dernier article expose en détail la procédure et la formule selon laquelle le tarif est déterminé. Dans ce cas, et dans tout autre cas où l'expéditeur n'est pas satisfait du tarif des chemins de fer, il a le droit d'en appeler en vertu de l'article 16 dont nous avons parlé ce matin. Les normes énoncés dans cet article portent sur votre dernière question puisqu'elles se rapportent aux avantages indus, etc.

Le sénateur PHILLIPS: Avant de terminer l'étude de l'article 336, je vois qu'au paragraphe (2) on mentionne le 150 p. 100 du coût variable. Je n'ai jamais pu obtenir une explication exacte de ce pourcentage. Les seuls qui puissent, à ma connaissance, l'établir sont les avocats et je me demande comment les chemins de fer y arrivent.

M. BALDWIN: C'est le pourcentage qui a été recommandé par la Commission royale d'enquête.

Le sénateur PHILLIPS: J'ai pris connaissance de son rapport et je me demande encore d'où vient le 150 p. 100.

M. BALDWIN: Il ne nous reste qu'à vous reporter au grand nombre d'études que la Commission a faites pour établir ce pourcentage.

M. COPE: A la page 98 du volume 2 du rapport nous trouvons les indications suivantes:

En résumé et en détail, nous avons décidé que les buts du contrôle du tarif maximum sont les suivants:

1. Il doit limiter les effets du monopole des chemins de fer sur les expéditeurs.

2. Il manque à ses fins s'il nuit gravement au revenu des chemins de fer.

3. Il doit être assez souple pour refléter de temps en temps les changements dans les tarifs de chemins de fer issus de l'organisation rationnelle de l'industrie et des services.

4. Il doit laisser aux chemins de fer le souci de stimuler l'efficacité et encourager les expéditeurs engagés à employer les moyens de transport d'une façon aussi économique que s'ils étaient dans une région concurrentielle.

5. Le tarif maximum doit être en rapport avec les nouvelles méthodes de calcul des tarifs.

6. Il ne doit pas venir en conflit avec la répartition la plus avantageuse des possibilités de transport.

En plus de ces buts essentiels il y a d'autres éléments qu'il serait souhaitable d'associer au contrôle du tarif maximum.

1. Il serait souhaitable que le contrôle apporte une solution aux problèmes de l'expéditeur sur longues distances qui se voit imposer des charges supplémentaires.

2. Si possible, le mécanisme des règlements et de l'appel devrait être rationalisé et simplifié pour éviter les pertes de temps et d'efforts lors des audiences. Tels sont les facteurs fondamentaux dont on a tenu compte avant d'établir une formule.

Le sénateur PHILLIPS: On ne m'a pas encore expliqué comment on en est arrivé à 150 p. 100.

M. COPE: Le rapport ne le dit pas. Il indique l'analyse générale étape par étape.

Le sénateur BENDICKSON: M. Cope, en parlant de position arbitraire, je crois qu'il y a actuellement conflit entre les deux chemins de fer principaux et les expéditeurs de bois et de produits forestiers du nord-ouest de l'Ontario. Mon impression est que, forts de la loi qui accorde toute liberté aux chemins de fer, ou qui leur en accorde davantage, ils avaient décidé d'augmenter les prix de transport pour les produits forestiers de la région de la tête du lac Supérieur et dans le nord-ouest de l'Ontario en général; mais c'était avant l'adoption de la loi. Avez-vous quelque chose à dire à ce sujet?

M. COPE: Les prix auxquels vous faites allusion sont concurrentiels. La nouvelle loi n'y changera rien. Je ne sais pas que les taux fixes pour le bois dans cette région appellent un plafonnement. Je sais que le relèvement du tarif est remis au 31 mars pour permettre une enquête plus approfondie en ce qui concerne les autres moyens que l'expéditeur peut employer et l'effet que la chose pourrait avoir sur les tarifs ferroviaires.

Le sénateur BENIDICKSON: Cette augmentation a-t-elle trait à des avantages éventuels en vertu de la mesure à l'étude?

M. COPE: Ce projet de loi n'accorde pas plus de liberté aux chemins de fer quant aux augmentations du tarif concurrentiel qu'ils n'en ont présentement. Il ne fait pas pencher la balance.

Le sénateur BENIDICKSON: Il ne charge rien?

M. BALDWIN: Pas dans ce cas.

Le sénateur BENIDICKSON: Pas à l'égard de la présente situation?

M. COPE: Non.

Le sénateur BENIDICKSON: Mais vous n'ignorez pas qu'on a protesté auprès du ministère au sujet de l'augmentation de 10 p. 100 sur les produits forestiers?

M. COPE: Oui, nous sommes au courant.

Le sénateur BENIDICKSON: Mais cela n'a pas directement trait à l'adaptation de la présente loi?

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Non.

Le sénateur BENIDICKSON: Merci.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: L'article dont nous avons parlé, la nouvelle section 336, nous amène à la page 51.

Le sénateur ISNOR: M. Cope, avez-vous prononcé une causerie à Halifax?

M. COPE: Oui, c'était très agréable.

Le sénateur ISNOR: Vous avez parlé des 150 p. 100. Avez-vous dit que ce n'est pas facile à comprendre?

M. COPE: Peut-être bien. Je ne me souviens pas d'avoir fait allusion à ces 150 p. 100. Je crois savoir ce que vous voulez dire, monsieur le sénateur.

Le sénateur ISNOR: Cela n'a aucun sens.

M. COPE: J'évoquais la situation dans laquelle se trouveraient les chemins de fer canadiens si les tarifs étaient rigoureusement égaux aux coûts variables. C'est à quoi vous pensez, je crois. J'ai dit que l'industrie ferroviaire n'exigeait rien de plus que les coûts variables pour le transport des denrées au Canada, elle accuserait à mon avis, un déficit total de quelque 400 millions. J'essayais de démontrer que l'industrie ferroviaire a besoin d'une marge au-delà de ses frais variables pour assumer ses frais généraux.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: L'article 53 est-il adopté?

Le sénateur ISNOR: Non, monsieur le président. L'article 53 est très important. Il comporte les paragraphes 334, 335, 336. Demain, il y aura, m'a-t-on dit, une audience, à laquelle l'Association des cultivateurs de grain de l'Alberta fera des représentations; est-ce exact?

M. BALDWIN: Pas que je sache.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: M. J. J. Frawley viendra demain matin. Je ne suis pas au courant de ce qu'il nous dira ou du but de sa visite, car il ne m'en a pas fait part.

Le sénateur ISNOR: J'ignore également de quoi il veut nous entretenir. Il s'agira, je crois, de l'article 53 et de ceux qui ont trait au tarif-marchandises, c'est-à-dire les articles 335-337, dont je demanderais qu'on veuille bien différer l'adoption.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Je suis plutôt enclin à accéder à cette demande. Nous pouvons toujours y revenir car nous n'aurons pas terminé ce sujet.

Le sénateur PHILLIPS: Le sénateur Isnor a pu, par des calculs, établir ce que serait le déficit, en l'absence d'allocation pour les frais variables. De la même façon, on pourrait, à mon avis, estimer la marge de profit raisonnable dont l'industrie ferroviaire a besoin, sans invoquer un nombre de l'ordre de 150. Je ne

fais que raisonner à l'inverse en affirmant que si l'on connaît ce qu'une industrie va perdre, on devrait également pouvoir définir le marché requis pour qu'elle réalise un profit.

M. COPE: Vous entendez l'élargissement de ce marché en général?

Le sénateur PHILLIPS: Oui.

M. COPE: Mathématiquement, c'est possible; mais l'ennui, c'est que cette majoration serait trop forte pour certaines denrées, et je pense ici plus spécialement aux denrées en vrac: sable, gravier, ciment, minerai et grain.

Le sénateur PEARSON: La potasse.

M. COPE: Des denrées de ce genre ne sauraient supporter une telle augmentation.

Le sénateur PHILLIPS: Vous n'en avez pas tenu compte dans votre déclaration?

M. COPE: Cette déclaration n'avait d'autre but que d'établir les coûts variables en regard des revenus.

Le sénateur PHILLIPS: Je n'ai pas d'autre question.

M. COPE: Tout ce que je puis, je crois, ajouter pertinemment, c'est que ce bill enjoint à la commission de lui préparer un rapport sur le fonctionnement du système actuel et elle aura, sans doute, des solutions à offrir pour résoudre les problèmes que cette étude ne manquera pas de découvrir.

Le sénateur BENIDICKSON: Mais au fond de tout cela, ne retrouve-t-on pas l'idée qu'il s'agira de taux compensatoires?

M. COPE: Oui, le paragraphe 334 stipule que les taux seront compensatoires, à moins que le Parlement en ait autrement décrété.

Le sénateur BENIDICKSON: Ceci s'applique-t-il au tarif du Nid-de-Corbeau?

M. COPE: Oui, et à d'autres taux gelés des provinces de l'Atlantique.

Le sénateur BENIDICKSON: Qui, allègue-t-on, ne sont pas compensatoires?

M. COPE: Oui.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Nous réservons l'article 53. Passons-nous au 54?

M. BALDWIN: Il convient d'étudier simultanément les articles 54, 55, 56 et 57 sur lesquels on me permettra les remarques suivantes. Ces articles se rapportent essentiellement au tarif-voyageurs et, ici encore, on a tenté d'appliquer la méthode de calcul dont nous avons parlé tantôt pour le tarif-marchandises.

L'article 54 porte en substance que les chemins de fer sont généralement libres de fixer le tarif-voyageurs.

Cependant, dans les États où l'on juge que le transport des voyageurs est monopolisé, la commission peut intervenir en ce qui concerne les prix ou les taux applicables aux abonnés de banlieue.

L'article 55 prescrit le droit d'en appeler au tarif-voyageurs, si les usagers estiment un taux peu satisfaisant.

Les articles 56 et 57 exposent la méthode simplifiée qu'il faut suivre pour soumettre un tarif-voyageurs.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Les articles 54, 55, 56 et 57 sont-ils adoptés?

Des VOIX: Adoptés.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Nous arrivons ainsi à l'article 58, purement abrogatoire. De quoi s'agit-il dans ces articles?

M. BALDWIN: Sous l'ancien régime cet article traitait certaines questions de tarifs conjoints, attribuant aux chemins de fer le fardeau de la preuve lorsqu'il s'agissait du rapport entre les taux et le coût de revient des opérations communes de transport; on les a estimées incompatibles avec les nouvelles recommandations de la Commission MacPherson. De fait, on les a jugées superflues.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: L'article 58 est-il adopté?

Des VOIX: Adopté.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Et l'article 59?

M. BALDWIN: Ce matin, les honorables sénateurs et le ministre des Transports ont fait allusion à cet article qui sauvegarde les dispositions de tout statut concernant le transport des marchandises par les ports des provinces Maritimes.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: L'article 59 est-il adopté?

Des VOIX: Adopté.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Et l'article 60? Il s'agit d'une abrogation.

M. BALDWIN: Cet article annule un titre et un article qui ne sont plus nécessaires et qui avaient trait à une classification de la marchandise.

Des VOIX: Adopté.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Et l'article 61?

M. BALDWIN: L'article 61 abroge l'article qui a trait au tarif spécial de développement. Il est maintenant superflu parce que l'industrie ferroviaire peut introduire des taux de développement sans invoquer un nouvel article.

Des VOIX: Adopté.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Et l'article 62?

M. BALDWIN: L'article 62 ne fait qu'éclaircir un passage de la Loi sur les chemins de fer qui traite du transport du courrier et des forces armées. Il a été révisé et comporte maintenant des paragraphes distincts pour les taux applicables au transport postal, aux troupes et à leurs équipement, provisions et baggages. La seule modification importante a pour but de garantir des tarifs compensatoires.

Le sénateur PEARSON: J'aimerais savoir si cet article vaudra aussi pour les agents de la paix, provinciaux et autres.

M. BALDWIN: Oui.

Des VOIX: Adopté.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: L'article 63?

M. BALDWIN: Il se rapporte à la période entre l'annonce et la vente durant laquelle les chemins de fer doivent conserver les objets non réclamés.

Des VOIX: Adopté.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: L'article 64?

M. BALDWIN: L'article 64 révoque des articles devenus inutiles qui concernaient le péage sur les ponts de chemin de fer. Le nouvel article 365, qui le remplace, donne à la commission les pouvoirs d'exercer, en matière de tarifs et de péage-express les mêmes pouvoirs qu'elle a déjà dans ces deux domaines pour le tarif-marchandises.

Des VOIX: Adopté.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: L'article 65?

M. BALDWIN: Il s'agit d'un amendement à l'article 367, destiné à assurer le dépôt du tarif-express avant le transport des marchandises, et éliminant les dispositions actuelles relatives aux tarifs qui peuvent être refusés ou suspendus par la commission, car elle n'aura pas ce pouvoir en vertu de la nouvelle loi.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Je vois une modification dans le tarif-express. On ne peut pas le modifier avant qu'il ait été déposé.

Des VOIX: Adopté.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: L'article 66?

M. BALDWIN: Cette modification a été requise par la *Canadian Standards Association*. Elle révoque une disposition antérieure déterminant la hauteur

exacte des fils et câbles le long des rues et des routes, ainsi que des lignes de téléphone et de télégraphe, et autorisant à leur endroit des mesures plus souples, conformes aux ententes approuvées périodiquement par la *Canadian Standards Association*.

Le sénateur ISNOR: Cela ne peut s'appliquer qu'aux nouvelles lignes, n'est-ce pas?

M. BALDWIN: Oui, monsieur.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: L'article 66 est-il adopté?

Des VOIX: Adopté.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: L'article 67?

M. BALDWIN: Vu les importantes modifications apportées au règlement des taux lors de l'élimination des dispositions désuètes de la Loi sur les chemins de fer, nous avons rayé les paragraphes relatifs aux tarifs téléphoniques et télégraphiques, qui relèvent de la Commission des transports. Mais vu qu'on ne projette aucune modification à cet égard, il a fallu les insérer à nouveau pour des raisons de compétence, en ce qui concerne les tarifs téléphoniques et télégraphiques. C'est le but premier de l'article 68.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Il n'y a pas de modification?

M. BALDWIN: Non.

Le sénateur BENIDICKSON: Ils relèvent de la nouvelle commission?

M. BALDWIN: Oui.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Nous allons maintenant étudier l'article 68, au haut de la page 57.

M. BALDWIN: Mais, monsieur, c'est l'article dont je viens de parler.

M. COPE: Dans ce cas, je ne crois pas qu'ils aient d'article 67.

M. BALDWIN: Aurais-je sauté un article quand j'ai parlé des tarifs téléphoniques et télégraphiques?

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Non; l'article 67 est celui qui se rapporte au télégraphe.

M. BALDWIN: De fait, l'article 68 fait de même. La substance est la même.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Très bien. L'article 67 est-il adopté?

Des VOIX: Adopté.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: L'article 68?

Des VOIX: Adopté.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Passons maintenant à l'article 69, page 58.

M. BALDWIN: L'article 69 exige que la commission établisse ou revoit périodiquement la classification uniforme des comptes utilisés par les chemins de fer; elle se trouve donc ainsi tenue à jour au moyen de la pratique courante.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Adopté?

Des VOIX: Adopté.

Le sénateur BENIDICKSON: Je m'excuse, mais nous avons passé de l'article 67 à l'article 68, sans que je fasse mes observations. À propos des compagnies de téléphone, est-ce que le ministère essaie, d'une façon ou d'une autre, de faire relever ces compagnies de sa compétence ou de celle des provinces? Y a-t-il du nouveau dans ce domaine?

M. BALDWIN: Pas en ce moment.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: L'article 69, page 58, est-il adopté?

Des VOIX: Adopté.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Passons à l'article 70.

M. BALDWIN: C'est un article laborieux qui décrit la façon dont la commission doit procéder pour établir ses prix de revient, question qui sera capitale, bien entendu, lorsqu'il s'agira de décider si un embranchement, un service passager est rentable, déterminer s'il y a lieu de verser un subside et ainsi de suite...

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Voilà du nouveau. Quelle en est la pertinence?

M. BALDWIN: C'est du nouveau, en effet.

Le sénateur PEARSON: L'article concerne aussi les autobus, le transport aérien...

M. BALDWIN: Il concerne, en effet, tout mode de transport qui peut tomber sous l'empire de la nouvelle commission.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Est-ce qu'il y a là des dispositions particulières que nous devrions noter?

M. BALDWIN: Je crois que les dispositions les plus importantes figurent à la page 60 où on insiste surtout sur l'obligation de tenir des audiences publiques lorsqu'on projette des modifications.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Ce qui permet de conclure qu'il faut d'abord établir une comptabilité des prix de revient.

M. BALDWIN: Oui.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Et que tout écart de ce principe exigerait des audiences publiques.

M. BALDWIN: C'est exact.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Qui établit cette comptabilité?

M. BALDWIN: En premier lieu, la commission.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Je vois. Je suppose que cela même nécessiterait une audience publique?

M. BALDWIN: Il se pourrait, bien que dans les commentaires qu'ils ont faits au cours des délibérations, les représentants provinciaux nous ont suggéré de nous en tenir, pour commencer, à ce qui a été fait sur ce point par la commission MacPherson.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: L'article 70 est-il adopté?

Des VOIX: Adopté.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Nous arrivons ainsi à l'article 71, au bas de la page 61.

M. BALDWIN: L'article 71 est une petite modification requise en vue de permettre aux chemins de fer de prendre des mesures contre les violations de passage par les skidoos. Dans certaines régions, nous avons éprouvé beaucoup de difficultés.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Vous entendez les skidoos qui vont le long de la voie ferrée?

Le sénateur PEARSON: Et qui la croisent et la recroisent.

M. BALDWIN: Dans certains cas, les gens ont été tués.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Adopté?

Le sénateur BENEDICKSON: Non. Regardons-y de plus près. Il y a dans ma petite localité environ mille de ces skidoos. Lisons plutôt cet article. Dans un mois, il y aura chez nous un carnaval d'hiver et 500 skidoos nous viendront des États-Unis.

Le sénateur McDONALD: Allez-vous célébrer ce festival sur la voie ferrée?

Le sénateur BENEDICKSON: J'espère bien que non. Bon.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Adopté?

Des VOIX: Adopté.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: L'article 72 à la page 62.

M. COPE: C'est une revision des dispositions qui, dans la présente loi sur les chemins de fer, ont trait aux rabais ou escomptes illégaux. On y rétablit les dispositions nécessaires, éliminant celles qui sont superflues.

Ah! Oui, l'article 436, sous sa forme actuelle dans la Loi sur les chemins de fer, interdit aussi toute concurrence déloyale, concept qui a été supplanté par la nouvelle philosophie exposée dans le bill. A part cela, l'article ne fait que rétablir les dispositions concernant les escomptes illégaux.

Des voix: Adopté.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: L'article 73.

M. BALDWIN: L'article 73 est une modification apportée par voie de conséquence dans le domaine des règlements tarifaires et éliminant toute référence au tarif-express concurrentiel.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Adopté?

M. BALDWIN: L'article 74 vise principalement la dénommée «subvention pour les ponts», qui se rapporte au transport dans le nord-ouest de l'Ontario, et dont l'allocation est autorisée depuis quelques années. Cette subvention ne figure plus dans la loi, étant donné les nouvelles dispositions que contiennent les autres articles à ce sujet, mais il est prévu que cette suppression n'aura que peu de conséquences en ce qui concerne la modification des taux et que ces conséquences ne se feront pas sentir tout de suite. Il est également prévu que tout ajustement des taux découlant de la subvention devra se faire en trois étapes échelonnées sur trois ans.

Le sénateur BENIDICKSON: Si je saisis bien, cela aurait valu au seul National-Canadien un avantage d'environ 2½ millions l'an passé et il y a deux ans.

M. BALDWIN: C'est possible.

Le sénateur BENIDICKSON: Fort bien, mais à l'avenir, qui absorbera ces deux millions?

M. BALDWIN: Ils seront absorbés en vertu de l'article relatif à la subvention générale, comme vous pourrez le voir quand nous en arriverons là. C'est la nouvelle subvention transitoire qui doit soutenir les chemins de fer jusqu'à ce qu'un état de non-rentabilité vienne justifier le versement de subventions spéciales.

Le sénateur BENIDICKSON: Mais les expéditeurs du nord de l'Ontario, ceux de la région du «pont-rail» plus particulièrement, en ressentiront-ils bientôt, les conséquences?

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Vous voulez dire: devront-ils payer des tarifs plus élevés à cause de cet amendement?

M. BALDWIN: Il pourra parfois en être ainsi, et c'est pourquoi on a prévu la période de trois ans, qui, de fait, s'étend jusqu'à la fin de la quatrième année. La conversion des tarifs doit être progressive plutôt que brusque.

Le sénateur BENIDICKSON: Mais le versement de la subvention dite du «pont-rail», qui devait s'appliquer à la région entre Winnipeg et l'autre terminus, Sudbury ou la tête des Lacs, je ne m'en souviens pas trop, est interrompu et les expéditeurs devront en faire les frais au cours des trois prochaines années.

M. BALDWIN: Elle est interrompue dans un sens. Dans l'autre, elle est absorbée dans le versement transitoire qui équivaut à une subvention d'importance générale et décroissante. Mais vu qu'à l'origine, le subside «pont-rail» se rapportait particulièrement à des tarifs régionaux déterminés, l'industrie ferroviaire sera libre, lors de leur retrait, de faire certaines adaptations tarifaires si elle le juge à propos, et le délai de trois ans est là pour amortir le choc de la conversion pour les expéditeurs.

Le sénateur BENIDICKSON: Je ne comprends pas très bien comment le choc s'en trouvera amorti, mais je veux rappeler à mes collègues sénateurs que cette subvention dite du «pont-rail» existe depuis, voyons, ...1952, je crois.

M. COPE: A la suite du rapport Turgeon...

Le sénateur BENIDICKSON: ...et qu'elle prélevait, je me souviens, sur le Trésor la somme de 2½ millions à l'intention d'au moins une compagnie de chemins de fer, c'est-à-dire le National-Canadien. Le Pacifique-Canadien obtenait un peu moins, j'imagine; mais si, légalement, ces subsides sont abolis ce sont les expéditeurs de la région qui devront payer, n'est-ce pas?

M. BALDWIN: La commission MacPherson a recommandé l'abolition de cette subvention notant que l'administration n'en était pas tellement facile.

Le sénateur LEONARD: Le paragraphe (2) au haut de la page 63 n'autorise-t-il pas le paiement de subsides?

M. BALDWIN: Il autorise une augmentation progressive des tarifs.

Le sénateur BENIDICKSON: Je ne vois pas pourquoi il nous faut l'approuver.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Mais comment les subsides transitoires s'appliquent-ils dans tout cela?

M. BALDWIN: Toutes les subventions générales ont été abolies, et il existe la seule allocation transitoire auquel on a fait allusion. Elle commence par le versement actuel aux compagnies de chemins de fer pour décroître au cours des années à venir. Durant cette période, leur pouvoir de gain devrait avoir augmenté, ce qui compensera la perte.

Le sénateur BENIDICKSON: Le sous-ministre espère-t-il que, si ces dispositions valent présentement aux chemins de fer 2½ millions par année, le fardeau retombera sur d'autres? Serait-il transmis à tous les expéditeurs du pays, plus particulièrement, à ceux de la région du «pont-rail»?

M. BALDWIN: Cela peut provenir d'une augmentation du pouvoir de gain grâce au jeu plus libre de la concurrence ou à diverses autres causes. De fait, nous croyons que l'accroissement du pouvoir de gain sera surtout attribuable à un adoucissement des mesures régulatrices dans tout le Canada.

Le sénateur BENIDICKSON: Il ne s'agit pas nécessairement d'un prélèvement direct sur tous les expéditeurs de la région du «pont-rail».

M. BALDWIN: Pas nécessairement d'une augmentation des taux. Une réduction des tarifs peut, dans certains cas, entraîner une augmentation du trafic.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: À la page 63, vous parlez de certaines augmentations.

M. BALDWIN: C'est le nouvel article sur les subsides transitoires.

Le sénateur McDONALD: Si je comprends bien, vous allez en 1967 payer aux chemins de fer 110 millions pour compenser le déficit qu'ils essuient dans tout le Canada, et ce montant s'amenuisera chaque année, jusqu'en 1975. Par la suite, il n'y aura, je présume, aucun autre subside versé de cette manière.

M. BALDWIN: Non, sauf pour les subsides spéciaux qui seraient votés si, disons, la Commission canadienne des transports le recommandait au sujet de certains embranchements.

Le sénateur McDONALD: Mais il n'y aurait aucun subside général de versé après 1975?

M. BALDWIN: Non, uniquement des subventions spéciales.

Le sénateur McDONALD: Et toute subvention versée après cette date, le serait en vertu d'un motif spécial?

M. BALDWIN: Précisément. Ce pourrait être, par exemple, pour le transport de certaines denrées, ou quelque chose d'analogue.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Et entre temps, il pourrait y avoir des subventions spéciales?

M. BALDWIN: Oui, mais elles sont déductibles des allocations transitoires.

Le sénateur KINLEY: À la page 44, on peut lire:

Chaque année, de 1967 à 1974 inclusivement, la Commission devra calculer le versement qui, normalement, aurait été fait à une compagnie de chemin de fer, si on disposait des sommes suivantes, pour les répartir entre les sociétés éligibles, nommément;-

Et l'on donne ensuite la liste des montants. Ces montants ont-ils été fixés arbitrairement? D'où les a-t-on pris?

M. BALDWIN: La somme versée s'élève à 110 millions. Partis du présent niveau, nous avons calculé un certain pourcentage de réduction pour chaque année, ce qui, si vous voulez équivaut à évaluer la période dont les chemins de fer auront besoin pour améliorer leur capacité de gain et permettre la détermination des nouvelles allocations spéciales.

Le sénateur KINLEY: Supposons que ces sommes ne sont pas disponibles?

M. BALDWIN: Quand nous en serons au paragraphe (4), vous saisirez le rapport de conséquence qui le rattache au paragraphe (2).

Le sénateur KINLEY: Est-ce à la page 64?

M. BALDWIN: Oui.

Le sénateur KINLEY: Le ministre des Finances peut payer ces sommes?

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Vous le trouverez au chapitre sur l'autorisation de payer.

Le sénateur KINLEY: Et il s'agit ici d'un chiffre arbitraire?

Le sénateur BENEDICKSON: Le sénateur McDonald a soulevé la question de l'abolition en 1975 de ce très important subside. Le sous-ministre dira-t-il un mot du rapport entre ce fait et celui que, en 1952, nous avions convenu par la voie législative de ne pas racheter automatiquement (après neuf ans, je crois) les actions privilégiées du National-Canadien portant intérêt à 4 p. 100, non plus que nous lui ferions remise après dix ans, de l'intérêt de la dette de 100 millions qu'il avait contractée. Est-il, ici, question d'une prolongation?

M. BALDWIN: Pas particulièrement. De toute façon, les dispositions prises en 1952 ont été prolongées, d'année en année, dans la Loi sur les chemins de fer Nationaux (financement et garantie) et il n'existe aucun rapport avec la présente clause.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: A la page 65, dans l'article 65, il y a un titre qui se lit: «Définition des dérivés du grain».

M. BALDWIN: C'est un nouvel article qui a trait au transport des dérivés du grain et je demanderais à M. Cope de vous l'expliquer.

M. COPE: L'article 470 prévoit un tarif de protection pour le blé et ses dérivés qui a été traditionnellement rattaché au tarif du Nid-de-Corbeau, et assure leur acheminement vers les destinations convenues. On y stipule que les chemins de fer n'auront droit à aucune aide s'ils s'écartent du tarif en vigueur au 31 décembre 1966, ou s'ils le modifient d'aucune façon.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Vous voulez dire, en le relevant ou en le rabaisant?

M. BALDWIN: En l'augmentant, surtout.

Le sénateur McDONALD: Où figure la définition de grain; est-ce qu'il y en a une?

M. BALDWIN: A la page suivante, au paragraphe (3).

M. COPE: La Commission des transports a donné du grain une définition que la jurisprudence a entérinée au cours des années. On reconnaît qu'elle englobe le lin et, à la page 66, une disposition indique que la graine de colza sera sujette aux mêmes tarifs que le lin tant que les conditions resteront les mêmes.

Le sénateur McDONALD: Est-ce là la seule définition du grain qu'on trouve dans la loi?

Le sénateur KINLEY: Voyez l'article 470, page 65.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: A mon avis, l'expression «dérivés du grain» a un sens pour une personne ordinaire et ceux qui s'intéressent à ce commerce en connaissent la signification.

Le sénateur McDONALD: J'ai posé cette question à cause des difficultés éprouvées pour faire accepter la graine de colza au rang des graminées. Quand je pense au grain, je pense, certes, à la graine de colza, mais il n'en a pas toujours été ainsi et je voulais savoir s'il y a, sans la loi, une définition du grain; apparemment, il n'y en a pas.

Le sénateur BENIDICKSON: Et la page 22 alors?

Le sénateur McDONALD: L'article 66 stipule que le colza est un grain, mais où définit-on le grain, en précisant s'il s'agit de blé, d'orge, de colza, de lin et ainsi de suite?

Le sénateur LEONARD: Ceci s'applique tout spécialement au tarif du Nid-de-Corbeau car, lors de son établissement, il ne se transportait pas de colza.

Le sénateur McDONALD: Relève-t-il maintenant du tarif du Nid-de-Corbeau (et ce point a beaucoup prêté à controverse) ou seulement de l'article à l'étude?

M. COPE: M. Neilly nous rappelle que la définition de «grain» s'applique aux denrées dont les tarifs ferroviaires sur les grains font mention. Et l'article 328 s'applique au tarif des grains tels qu'on les définit ici. La définition de «grain» et la définition de ses dérivés ne sont pas traitées dans l'article 328, non plus que celle du colza. Cette section indique que le «grain» inclura le colza aux fins du tarif-marchandises des chemins de fer.

Le sénateur BENIDICKSON: Du tarif du Nid-de-Corbeau?

M. BALDWIN: Et de ceux qui s'y rattachent.

Le sénateur BENIDICKSON: Ils seront inclus.

Le sénateur McDONALD: Le colza se range déjà parmi les grains relevant du tarif du Nid-de-Corbeau.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: En 1960-1961, le paragraphe (8) de l'article 328 a été ajouté à la Loi sur les chemins de fer; il porte que le grain comprendra le colza.

M. COPE: Ces dispositions sont rétablies dans le paragraphe (3) de l'article 470.

Le sénateur McDONALD: Et c'est pourquoi vous mentionnez spécialement le colza dans la loi?

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Oui. D'autres questions?

Adopté.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Nous voici à l'article 75.

M. BALDWIN: Il s'agit d'un article destiné à établir sans équivoque que les nouvelles dispositions de la présente loi ne contrecarrent en aucune façon l'application de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes ou les clauses du traité de rattachement de Terre-Neuve au Canada, pour autant qu'elles se rapportent au transport.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Adopté?

Adopté.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): Avant de terminer l'étude de ce point, quelle est la signification de la toute dernière partie de l'article 34 dont vous venez de lire un passage:

...ou par le paragraphe (9) de l'article 319 ou les articles 328 ou 329 de la Loi sur les chemins de fer.

Quelle est la signification de ce passage?

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Je vais vous le dire dans un instant.

M. BALDWIN: Il s'agit des facilités semblables pour les autres camionneurs aussi bien que pour les camions qui appartiennent aux chemins de fer.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Adopté?

Des VOIX: Adopté.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Nous étudions maintenant l'article 76.

M. BALDWIN: Il s'agit de l'entente entre le National-Canadien et le Pacifique-Canadien qui, comme l'a recommandé la Commission royale MacPherson, a été révoquée parce qu'elle ne convenait plus au genre actuel d'opérations.

Le sénateur BENIDICKSON: S'agit-il de l'ancienne loi sur le transport en commun des marchandises?

M. BALDWIN: Oui.

Le sénateur BENIDICKSON: Ceci se rattache-t-il à certaines ententes de transport ferroviaire en commun, ou ont-elles toutes été révoquées?

M. BALDWIN: Elles ont toutes été révoquées.

Le sénateur BENIDICKSON: Dans le rapport du National-Canadien pour l'année 1965, on parle de maintenir autant que possible la collaboration avec le Pacifique-Canadien.

M. COPE: Je crois que cette intention se manifeste dans chacun des rapports annuels depuis 1940.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: L'article 76 est-il adopté?

Des VOIX: Adopté.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: L'article 77?

M. BALDWIN: C'est un article qui découle par voie de conséquence de la modification approuvée antérieurement autorisant le National-Canadien à construire des embranchements d'une longueur allant jusqu'à 20 milles, sans recourir au Parlement.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Adopté?

Des VOIX: Adopté.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: L'article 78?

M. BALDWIN: L'article 78 prolonge de trois ans les réserves actuelles du fonds pour les passages à niveau qui, autrement, seraient épuisées. Il s'agit du fonds qui permet de financer la construction de croisements superposés.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Cela devait se produire de toute façon?

M. BALDWIN: Oui, cela devait se produire de toute façon.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Adopté?

Des VOIX: Adopté.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Article 79?

M. BALDWIN: Il est destiné à assurer la transition entre les anciens taux, frais et tarifs et les nouveaux. C'est sa raison d'être.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Il maintient les tarifs actuels?

M. BALDWIN: Oui, jusqu'à ce qu'il se produise autre chose.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Adopté?

Des VOIX: Adopté.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Et nous passons à la Partie VI.

Le sénateur McDONALD: Avant d'aller plus loin, supposons que, vers 1980, quand tous les subsides généraux seront épuisés, le Pacifique-Canadien accuse un profit de «X» dollars dans l'exploitation de son chemin de fer, pourrait-il recevoir une subvention pour un embranchement déterminé?

M. BALDWIN: Si l'exploitation de cet embranchement était déficitaire et que, nonobstant, la commission ait exigé du chemin de fer qu'il la maintienne, il se pourrait qu'il ait droit à une subvention.

Le sénateur McDONALD: La recevrait-il automatiquement?

M. BALDWIN: Il lui faudrait en faire la demande.

Le sénateur McDONALD: Quels que soient les profits réalisés dans le reste du pays?

M. BALDWIN: Il en serait de même pour le National-Canadien.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: L'article 80 des dispositions transitoires de la Partie VI?

M. BALDWIN: Ces dispositions pourvoient au transfert des organismes actuels, soit la Commission des transports du Canada dont il s'agit dans l'article, la Commission des transports aériens et la Commission maritime canadienne, à la nouvelle commission et accorde la protection nécessaire aux membres de ces organismes et à leur personnel. L'article 81 sauvegarde la situation du président actuel de la Commission des transports du Canada qui, en vertu de la présente loi, a certains droits à l'égard de la Cour de l'Échiquier.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Adopté?

Des VOIX: Adopté.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: L'article 82 fait de même en ce qui concerne la Commission des transports aériens?

M. BALDWIN: C'est exact.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Adopté?

Des VOIX: Adopté.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: L'article 83?

M. BALDWIN: Même chose, Commission des transports aériens.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Adopté?

Des VOIX: Adopté.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Les articles 84 et 85?

M. BALDWIN: La Commission maritime.

Le sénateur BENEDICKSON: Permettez-moi de dire que cette idée de rassembler toutes ces commissions en une seule m'inquiète. L'efficacité sera-t-elle accrue ou verrons-nous la grande commission se répartir en comités de l'air, de la navigation et des chemins de fer tout comme auparavant? J'opte pour le maintien en fonctions des membres de ces différentes commissions, mais je me demande où se trouve l'unification.

Le sénateur LEONARD: Ou l'intégration.

Le sénateur BENEDICKSON: Le mot est mal choisi. Les membres s'entendront-ils sur ce point ou feront-ils partie d'une seule administration tout en continuant à représenter comme jusqu'ici le transport par eau, par rail et par air?

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Sénateur, je dois dire que le but du projet de loi n'est pas de produire les résultats que vous supposez. Il n'y aura qu'une seule commission, et les membres actuels des diverses anciennes commissions en feront partie. D'autres membres y seront ajoutés. Les comités de la commission seront

chargés de fonctions particulières en rapport avec les différentes disciplines. L'unité semble possible. Le résultat est encore à venir.

Le sénateur BENEDICKSON: Je suis très inquiet.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Je ne saurais prédire l'avenir mais j'ai confiance puisqu'on y a consacré beaucoup de temps et que la Commission a soumis son rapport. L'essai en vaut la peine. L'article 84 est-il adopté?

Des VOIX: Adopté.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: L'article 85 est-il adopté?

Des VOIX: Adopté.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: L'article 86, c'est-à-dire la clause conditionnelle, est-il adopté?

M. BALDWIN: Il maintient dans leurs fonctions les membres des trois commissions.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Oui. L'article 86 est-il adopté?

Des VOIX: Adopté.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: L'article 87, à la page 71.

M. BALDWIN: Il attribue à la nouvelle commission les tâches financières spéciales qui avaient été confiées aux trois commissions et qui n'étaient pas achevées au moment du transfert.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Mais il ne dépasse pas ces attributions n'est-ce pas? Il traite de . . .

M. BALDWIN: . . . de la loi des subsides qui renferme les prévisions budgétaires de 1966-1967, et toute loi de subsides adoptée avant l'entrée en vigueur de la Partie 1.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: En effet. L'article 87 est-il adopté?

Des VOIX: Adopté.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: L'article 88?

M. BALDWIN: Il est semblable au précédent mais il se rapporte à d'autres devoirs et attributions.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: C'est-à-dire, qu'il concerne l'état des délibérations?

M. BALDWIN: Parfaitement. L'article 89 concerne, plus particulièrement les délibérations en souffrance.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Oui.

M. BALDWIN: Il en donne la responsabilité à la nouvelle commission.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Les articles 87 et 88 sont-ils adoptés?

Des VOIX: Adoptés.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: L'article 90 à la page 72 est-il adopté?

M. BALDWIN: Il comble toute lacune qui pourrait exister dans les règlements, règles, ordonnances et directives déjà décrétés, et ordonne que la Commission fasse usage des dossiers actuels jusqu'à ce qu'elle les remplace par de nouveaux dossiers.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Le but de l'article 91 est le même?

M. BALDWIN: Oui, il stipule la même chose.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Les articles 90 et 91 sont-ils adoptés?

Des VOIX: Adoptés.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: L'article 92 est-il adopté?

M. BALDWIN: L'article 92 ordonne que si les Parties II, III et V, ou l'une d'entre elles, entrent en vigueur avant la mise en application de la Partie I, toute mention de la Commission canadienne des transports dans la ou les Parties ainsi

entrées en vigueur sera réputée être une mention de la Commission des transports du Canada jusqu'à l'entrée en vigueur de la Partie I.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: L'article 92 est-il adopté?

Des VOIX: Adopté.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: L'article 93 est-il adopté?

M. BALDWIN: Il constitue une recommandation spéciale faite au ministre par la Commission des transports aériens et il met l'emphase sur la définition de «prix de louage ou rémunération» en regard d'un service aérien commercial obligé de se procurer un permis de la Commission des transports aériens. Il est arrivé que, sans se procurer un permis de la Commission des transports et sans obligation de posséder un certificat relatif à la sécurité de leurs entreprises, certaines compagnies de gros aéronefs ont loué leurs appareils à sec, c'est-à-dire sans équipage. Ils livraient l'appareil sans équipage au locataire et faisaient reporter à la feuille de paie du locataire leur propre équipage. De cette façon, il devenait possible d'exploiter une ligne commerciale aérienne autorisée sans avoir à satisfaire aux exigences de sécurité de la Commission. La définition est incluse afin de fournir à la Commission des transports un moyen de traiter ces cas particuliers.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: En d'autres mots, il régularise la situation?

M. BALDWIN: Oui.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: L'article 93 est-il adopté?

Des VOIX: Adopté.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: L'article 94 concerne l'abrogation des lois actuelles.

M. BALDWIN: Oui, comme l'explique l'annexe.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: En effet. L'article 94 est-il adopté?

Des VOIX: Adopté.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: L'article 95, au sujet de la date d'entrée en vigueur. Différentes parties entreront en vigueur aux jours déterminés par proclamation.

M. BALDWIN: C'est exact. Il donne au gouverneur général en conseil une certaine latitude quant aux dates d'entrée en vigueur de certains articles.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: L'article 95 est-il adopté?

Des VOIX: Adopté.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Maintenant, nous avons appuyé...

M. BALDWIN: Il reste l'annexe.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: En adoptant l'article 94, nous avons adopté l'annexe.

M. BALDWIN: En effet.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Nous avons appuyé l'article 53 et le Comité reprendra la séance à 10 heures demain matin pour entendre M. Frawley et pour rendre sa décision finale au sujet du rapport du projet de loi. Nous nous sommes acquittés rapidement d'une tâche ardue.

Le sénateur KINLEY: Monsieur le président, jusqu'à quel point tout cela touche-t-il la compagnie de navigation du Pacifique-Canadien? Relève-t-elle de la présente mesure?

M. BALDWIN: Non, ses bateaux sont enregistrés en Angleterre. A l'heure actuelle, ils ne relèvent pas des dispositions existantes. Pour ce faire, il faudrait ajouter d'autres lois.

Le sénateur KINLEY: Ils ne sont pas enregistrés au Canada?

M. BALDWIN: Non.

Le sénateur KINLEY: Ce sont des paquebots anglais?

M. BALDWIN: Oui.

Le sénateur ISNOR: Monsieur Baldwin, voulez-vous consulter la page 56?

M. BALDWIN: Oui, monsieur.

Le sénateur ISNOR: La hauteur des fils s'applique seulement aux réseaux de téléphone et de télégraphe; est-ce exact?

M. BALDWIN: Oui, c'est exact.

Le sénateur ISNOR: S'agit-il aussi des réseaux de la Nouvelle-Écosse et du Nouveau-Brunswick?

M. BALDWIN: Tout ce qui relève de la loi sur les chemins de fer se rapporte uniquement aux réseaux de téléphone et de télégraphe et c'est le point que nous voulons changer. Aucune autre initiative n'a été prise.

Le sénateur KINLEY: Il en est de même dans la loi sur le dimanche, n'est-ce pas? Je fais allusion à la page 75, où nous lisons:

L'alinéa (X) de l'article 11 est abrogé et remplacé par ce qui suit:

«(X) le travail que la Commission canadienne des transports, tenant compte des objets de la présente loi et désirant prévenir tous les retards injustifiables, juge nécessaire d'autoriser pour le transport des marchandises par tout entreprise de transport.»

C'est ainsi qu'elle agit maintenant, n'est-ce pas?

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: M. Baldwin me dit que le mot «chemin de fer» qui apparaît dans cet article, devient «entreprise de transport». C'est le seul changement, n'est-ce pas, M. Baldwin?

M. BALDWIN: Oui.

Le sénateur BENIDICKSON: En rapport avec ce que le sénateur Isnor a soulevé au sujet des réseaux de téléphone et de télégraphe, je me rappelle la réponse du témoin, cela veut-il dire qu'en ce qui concerne les communications qui ont remplacé ce moyen de transport, nous nous appuyons sur d'autres lois fédérales, telle que la loi sur la radio?

M. BALDWIN: Oui, en effet. S'il s'agissait du système d'ondes de la radio, la loi sur la radio en traite suffisamment.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: La séance est levée jusqu'à dix heures du matin.

Le Comité s'ajourne.

Le MERCREDI, le 8 février, 1967

Le sénateur SALTER A. HAYDEN, président suppléant, au fauteuil.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Honorables sénateurs, la séance est ouverte. Hier, nous avons examiné tous les articles à l'exception de l'article 53, où nous en sommes. Nous nous sommes réunis ce matin pour entendre M. J. J. Frawley et pour terminer l'étude du bill.

M. Frawley, voulez-vous présenter votre exposé dès maintenant?

Le sénateur LEONARD: M. le président, puis-je interrompre un instant afin de présenter M. Frawley? Il est conseiller à Ottawa pour la province d'Alberta. Cependant, j'aime le considérer d'un autre point de vue, c'est-à-dire comme un ancien camarade d'études à l'université de Toronto et à la faculté de droit. Alors, M. le président, si vous me le permettez, je profite de cette occasion pour adresser un mot de bienvenue personnelle à M. Frawley.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Oui. Et je puis vous assurer, M. le sénateur, que M. Frawley ne nous est pas inconnu.

M. J. J. Frawley, conseiller juridique de la province d'Alberta: Merci, M. le président et honorables sénateurs. Je suis ici ce matin afin de protester contre deux articles du Bill C-231, l'article 16 et l'article 336.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: M. Frawley, vous mentionnez l'article 336; c'est une partie de l'article 53, et vous le trouverez au bas de la page 46.

M. FRAWLEY: Quand j'ai dit l'article 336, j'aurais dû dire l'article 53 que décrète le nouvel article 336. Les deux articles qui m'intéressent sont donc, les articles 16 et 336 qui seront décrétés si l'article 53 l'est.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: L'article 16 est à la page 10 et l'article 336 à la page 46.

M. FRAWLEY: Pour discuter de ces deux articles, comme il convient, je crois devoir vous entretenir quelques instants des dix années où le tarif-marchandises a augmenté, soit entre 1946, immédiatement après la guerre, et 1958. Je crois que l'organisation de la Commission royale elle-même ne peut pas être comprise à moins de tenir compte de ces dix années où le tarif-marchandises a augmenté et, bien entendu, le bill ne peut pas être compris sans le rapport de la Commission royale.

Ces points font partie de mon exposé, et je peux à votre gré, monsieur le président, avant d'entamer la discussion sur ce que je crois faux dans les articles 336 et 16, soit lire l'introduction de mon discours, soit le résumer.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Peut-être pourriez-vous le résumer?

M. FRAWLEY: Oui. Pendant dix ans, les compagnies de chemins de fer ont demandé d'augmenter le tarif-marchandises. Le Ministère a toujours accordé ces augmentations qu'on a qualifiées, à juste titre, d'augmentations à «pourcentage horizontal». Maintenant, ces augmentations pèsent, sans aucun doute, plus lourdement sur les provinces éloignées.

A vrai dire, l'Ontario et le Québec n'ont pas été trop affectés, car nous n'avons jamais vu l'Ontario et le Québec représentés à la Commission des transports durant ces dix années où le tarif-marchandises a augmenté. Ils n'y étaient pas parce que leurs expéditeurs et leurs consignataires n'étaient pas atteints par ces augmentations.

Je puis vous assurer que chacune des autres provinces du Canada étaient en cause du commencement à la fin, c'est-à-dire jusqu'en 1958.

L'effet cumulatif de ces augmentations par pourcentage horizontal, s'étendant sur une période de dix ans, a été une augmentation de 157 p. 100 du niveau du tarif-marchandises au moment de la dernière demande étant faite à l'automne de 1958. On demandait alors une augmentation de 19 p. 100.

Comme je le mentionne dans mon résumé, il est facile de comprendre le fardeau inégalement réparti, si l'on s'exprime en dollars, de ces augmentations de pourcentage parce que, je le répète, l'augmentation de 15 p. 100 d'un taux de \$5, de Toronto à Halifax, ou Edmonton, représente un apport de 75 cents, mais de 30 cents seulement sur un taux de \$2 de Toronto à Sherbrooke. Puis, bien entendu, la situation souffrait parfois de ce qui là, où la structure des taux compétitifs l'emportait, les taux ne subissaient aucune augmentation ou bien ces augmentations étaient révoquées après avoir été mises en vigueur à cause de la concurrence.

Finalement, en 1958, nous étions à bout, de plus d'une façon. Cette année-là, les chemins de fer ont demandé une augmentation de 19 p. 100. Nous ne nous sommes pas opposés et nous n'en avons pas contesté la nécessité, car ils l'ont motivée par l'augmentation des frais d'exploitation, mais nous avons protesté énergiquement contre une nouvelle hausse du pourcentage uniforme à cause de l'état dans lequel se trouvait le régime du tarif-marchandises du Canada. Il y avait, à l'époque, dans ce régime, un tel décalage résultant de dix années

d'augmentations successives, que nous avons décidé qu'il était temps d'agir. Je me souviens que nous avons demandé au Conseil privé ce qu'on pourrait presque appeler une injonction afin d'interrompre les délibérations et de nous permettre de présenter les raisons de notre opposition à toute augmentation des tarifs-marchandises existants. Nous nous sommes rendu compte que celle-ci était nécessaire aux chemins de fer, du moins dans la mesure où ils pouvaient le prouver, et cette preuve a finalement justifié 17 p. 100. En vous référant à la page 2, vous verrez ce que je veux dire par décalage. Ce que j'y ai inscrit provient du document 58-22, sur lequel la Compagnie des chemins de fer Pacifique-Canadien a appuyé sa demande, qui donnait l'évaluation du résultat d'une augmentation générale des tarifs-marchandises de 19 p. 100 dont 25 cents sur le charbon et le coke. Je ferai remarquer que la première colonne représente le pourcentage du revenu total, que l'évaluation du revenu total provenant des taux concurrentiels était de 581.7 millions de dollars, soit 12.32 p. 100, et que c'est ce chiffre qui figure dans mon résumé. Je voudrais seulement faire ressortir la comparaison, mais le pourcentage du revenu total sur lequel on comptait, évalué en fonction de cette augmentation, était de 17.67 p. 100. Je dois avouer qu'il s'agissait vraiment d'une évaluation car, ainsi que je l'ai fait remarquer et qu'il a été prouvé dans bien des cas, les chemins de fer augmentaient leurs taux concurrentiels que les événements les obligeaient ensuite à rabaisser à l'ancien niveau. Ils ont estimé que 17.67 p. 100 du total de l'augmentation proviendrait des taux concurrentiels.

Sur cette même page, l'article sur lequel je m'arrêterai plus particulièrement est celui des «taux convenus» (agreed charges). Ils devaient être la source du pourcentage du revenu total évalué à 11.75 p. 100, mais vous verrez que, selon ses évaluations, le Pacifique-Canadien ne pourrait obtenir que 1 $\frac{3}{4}$ p. 100 des 19 p. 100 d'augmentation provenant des taux convenus.

Les taux d'exportation du grain, étant fixés par la loi, ne sont pas sujets à la hausse et n'entrent donc pas en ligne de compte.

On n'attendait aucun résultat des taux internationaux. Il est peut-être nécessaire de donner une explication à ce sujet; l'augmentation des taux n'avait lieu, dans ce domaine, que lorsque les États-Unis augmentaient les leurs; les chemins de fer canadiens en faisaient autant, pas avant. Quand les tarifs internationaux ont été déposés devant la Commission des transports, il n'y avait pas de signe de hausse.

Le sénateur ISNOR: De quelle année s'agit-il?

M. FRAWLEY: De l'année 1958. Il y a, sur cette feuille, deux chiffres qui ont de l'importance, les taux de catégorie et les tarifs non concurrentiels des denrées; ceux-ci sont d'un grand intérêt surtout pour les provinces où le transport se fait sur de grandes distances. Le Pacifique-Canadien a fait une étude et a déposé devant la Commission un exposé selon lequel les tarifs non concurrentiels et ceux de catégorie devraient rapporter presque 74 p. 100 du total de l'augmentation de 19 p. 100, alors que les taux convenus (agreed charges) étaient presque négligeables; ils ne faisaient, pour ainsi dire, pas partie de l'augmentation.

C'est en possession de ces faits que nous, c'est-à-dire toutes les provinces excepté l'Ontario et le Québec, avons fait appel au Conseil privé. Nous étions à bout de patience et ne pouvions plus supporter ces hausses appliquées d'une façon si disproportionnée. C'était là le défaut; nous ne nous opposions pas aux augmentations, mais à l'inégalité d'application. C'était nous, qui étions dans l'Ouest du Canada et les provinces de l'Atlantique qui devions porter tout le poids de l'augmentation, tandis que les autres régions, surtout la vallée du Saint-Laurent et le Canada central n'en payaient qu'une très petite part, qui était hors de proportions.

Nous avons obtenu à l'automne de 1958, une audience du cabinet fédéral qui s'est rangé à notre avis. Il a ratifié les hausses, et nous n'anticipons pas qu'il puisse faire autrement. L'imminence d'une grève, à cette époque, a été une des raisons de l'autorisation donnée à l'augmentation des tarifs-marchandises. Les chemins de fer avaient présenté leur cas, mais le Conseil privé a conclu avec nous qu'il fallait prendre des mesures pour éliminer les inégalités du tarif-marchandises qui s'étaient produites à la suite de ces dix années au cours desquelles des augmentations disproportionnées avaient été mises en vigueur.

On a adopté une loi qui prélevait une somme de 20 millions de dollars sur le Trésor fédéral pour la verser annuellement à la Commission des transports afin d'atténuer les répercussions des augmentations du tarif-marchandises sur tout le trafic, qu'il s'agisse des taux de catégories ou des taux de denrées qui, ainsi que je l'ai fait remarquer à l'aide des documents du Pacifique-Canadien, devaient supporter en principe la part la plus large.

Cette situation a duré 10 ans; je vous ai dépeint ce qui s'est passé depuis 1946. On en est arrivé au point où, finalement, les provinces de l'Ouest, et j'y inclus la Colombie-Britannique, et les provinces de l'Atlantique se sont révoltées et ont eu recours au Cabinet. L'établissement d'une Commission royale d'enquête sur les transports a suivie notre requête. Il n'y a aucun doute à ce sujet; l'établissement de cette Commission est le résultat de la présentation des faits devant le Cabinet à qui nous avons fait appel contre l'augmentation de 17 p. 100. Ce ne sont certainement pas les chemins de fer qui ont voulu la Commission royale, et je pense que ce point est important quand on examine la situation actuelle. En effet, pour les chemins de fer, il n'y avait aucun défaut dans le régime canadien de transport des marchandises, en dehors d'une seule chose bien connue, le tarif du Pas du Nid-du-Corbeau. Mais, à notre avis, il y avait bien des choses qui n'allaient pas. Il existe une anomalie que je mentionnerai en passant, et c'est le fait qu'Edmonton doit payer \$1.80 par tonne de tôle d'acier en provenance d'Hamilton tandis que Vancouver ne paie que \$1.05, et que le wagon passe par Winnipeg et Edmonton pour aller à Vancouver. Pour les marchandises en provenance d'Hamilton, nous payons \$1.80 alors que Vancouver ne paie que \$1.05. C'est illogique. Je sais que tout cela a une longue histoire, mais que c'est une anomalie du régime dont la province de l'Alberta, ne sera jamais satisfaite, même si nous devons vivre encore cent ans.

La Commission royale d'enquête a été établie, et quand on consulte le mandat, on y trouve un paragraphe important, le paragraphe (a). Je n'ai pas ici le décret du conseil au complet, mais il s'agit du mandat principal selon lequel la Commission royale doit étudier et faire rapport (et je l'ai cité ici au début de la page 4 de mon exposé) sur:

les inégalités du tarif-marchandises, leurs répercussions sur les diverses régions du Canada ainsi que les modifications législatives et autres qu'il serait possible et qu'il y aurait lieu d'effectuer dans l'intérêt de l'économie nationale afin d'éliminer ou d'atténuer de telles inégalités.

Telle était la mission de la Commission royale et je pense qu'il faut la garder constamment à l'esprit quand il s'agit de décider si, oui ou non, cette loi a éliminé les inégalités du tarif-marchandises canadien.

A mon avis, elle a, bien sûr, complètement échoué dans sa tentative et ceci est dû, en grande partie, à la façon dont les articles 16 et 53 ont été rédigés.

Je ne devrais vraiment pas vous faire perdre votre temps à discuter les parties du projet de loi sur lesquelles la Province de l'Alberta n'est pas vraiment en désaccord, car cela ne serait pas juste. Vous avez mieux à faire que de m'écouter faire les louanges du projet de loi, mais peut-être devrais-je souligner que nous ne critiquons pas l'idée de la création d'une super-commission, cependant nous ne voyons pas bien l'avantage du remplacement de la Commission des

transports aériens, de la Commission des transports et de la Commission maritime canadienne par cette super-commission.

A l'étude du projet de loi vous constatez que la Commission créera une série de comités dont celui des chemins de fer, celui des transports aériens et celui de la navigation. Bien entendu, il y aura aussi le comité des pipe-lines pour denrées, et j'en dirai un mot. Les transports routiers interprovinciaux feront l'objet d'un article. Il n'en demeure pas moins que le principal comité sera celui des chemins de fer. J'avoue que je ne vois pas en quoi le mode d'opération et les fonctions de cette commission seront différents de ceux de la présente Commission des transports et personne n'a soutenu qu'il y en a une. C'est au fond la raison pour laquelle nous ne voyons pas l'avantage que le changement est censé apporter. Les raisons sont sûrement différentes. La nouvelle commission recevra des subventions beaucoup plus élevées que celles qui ont été attribuées aux trois commissions actuelles et la recherche sera peut-être plus poussée. La Commission suppose un gros personnel d'économistes et de statisticiens et, si les analyses des coûts sont compétentes, la situation de la Commission sera, soit dit en passant, probablement meilleure qu'elle ne l'est actuellement.

Le ministre des Transports est d'avis que cette Super-Commission offrira de grands avantages. Comme je le dis dans mon exposé, l'Alberta devra s'en accommoder.

J'ajouterai que l'établissement de la nouvelle commission va à l'encontre des recommandations de la Commission MacPherson. Je n'y suis pas opposé en principe, et je n'en aurais pas parlé si le ministre n'avait pas suivi rigoureusement les recommandations de la Commission quand il s'est agi du contrôle du tarif maximum qui intéresse au plus haut point toutes les provinces du Canada. Il s'en est tenu strictement aux recommandations de la Commission MacPherson en dépit des protestations de toutes les provinces, depuis la Colombie-Britannique jusqu'à Terre-Neuve, sauf l'Ontario et le Québec.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Le rapport peut se justifier par tranches.

M. FRAWLEY: Oui, si on en poursuit la lecture. Il est entendu que le rapport fait preuve de grande justice. Plusieurs personnes bien informées ont présenté des exposés. Il y en a eu de l'Alberta, du Manitoba, de la Colombie-Britannique, et même des provinces, atlantiques. Nous avons fait comparaître des personnes compétentes et renseignées devant la Commission; et en lisant le rapport nous ne pouvons nous empêcher de penser qu'elles ont reçu plusieurs propositions excellentes de la part des chemins de fer. Ces propositions étaient bonnes au début, mais j'ai l'impression que la Commission s'est mise à faire des concessions quand elle a commencé à rédiger l'article qui s'applique au contrôle du tarif maximum.

Au sujet des pipe-lines pour denrées je ne dirai qu'une chose. S'il existe une province qui s'y connaît en pipe-lines, c'est bien l'Alberta. S'il y a un premier ministre provincial qui soit au courant de la construction et de l'opération des pipe-lines, c'est le premier ministre Manning de l'Alberta. J'ai transmis au comité de la Chambre les vues de M. Manning au sujet du projet de loi. Brièvement, il estime que la loi en regard des pipe-lines pour denrées est prématurée et pourrait être différée. Je doute qu'il y ait dans tout le Canada un organisme qui s'occupe davantage des essais et expériences concernant les pipe-lines que le Conseil des recherches de l'Alberta. De toute façon, le gouvernement de cette province a jugé que cette question pouvait être différée.

Nous sommes allés plus loin et nous avons déclaré que quand le moment sera venu de légiférer au sujet des pipelines et d'en réglementer l'emploi même quand il s'agit de denrées, la tâche devrait être confiée à l'Office national de l'énergie et non pas à la nouvelle Commission des transports.

Puisque je représente l'Alberta, autant vaut parler franchement. Je crains fort que la Commission n'accorde plus d'attention au rail que ne le ferait l'Office national de l'énergie.

Il y a un tarif qui gouverne le mouvement du charbon depuis les régions productives de l'Alberta jusqu'à l'océan Pacifique vers le Japon. Il comprend le coût, le coût variable, autrement dit « en perte », et, en plus, 84 p. 100. Aux États-Unis, dans le même cas, et c'est le seul où nous pouvons établir une comparaison, la moyenne au-delà du coût variable, appelée quelquefois la charge, est de 7 p. 100. On s'est plaint de ce taux de 84 p. 100 à la Commission des transports mais elle est en faveur de cette contribution aux frais généraux.

Soit dit en passant puisque je suis ici pour autre chose, il pourrait s'agir d'un pipe-line qui transporterait le soufre de Picher Creek en Alberta, où la compagnie *Shell Oil* a de gros investissements, et de la constitution d'une société pour en étudier l'emménagement; on pourrait alors estimer—et je le cite à tout hasard—que le coût variable plus 25 p. 100 serait un gain assez raisonnable, par rapport à ce coût pour motiver le transport du soufre jusqu'à Vancouver. On ne sera pas d'accord et on me dira que 10 ou 30 p. 100 serait plus approprié. En tout cas, je crois qu'il est peu sage de confier à une Commission, qui estime justifiable un tarif de 84 p. 100 au-delà du coût, la tâche de légiférer sur les pipe-lines pour denrées.

Ainsi en Alberta nous croyons que quand les pipe-lines pour denrées deviendront une réalité et qu'il faudra légiférer à leur sujet, c'est à l'Office national de l'énergie qu'il revient d'établir les règlements.

Le sénateur BROOKS: Me permettez-vous une question? En laissant l'Office national de l'énergie, plutôt que la Commission, s'occuper des règlements, ne serait-ce pas limiter le mouvement de la pâte à papier et des éclats de bois? Quant au soufre, ça va, et je le comprends, mais je crois que, dans le cas du charbon, ce serait limiter la qualité du transport.

M. FRAWLEY: Sénateur, si vous reconnaissez que la chose est acceptable pour le soufre, je crois que nous nous entendons. Dès qu'il s'agirait de mouvement de denrées, l'Office national de l'énergie, comme je l'ai expliqué au comité, aurait à constituer son propre personnel. Ils sont devenus tellement compétents dans le transport de l'huile et du pétrole que le reste ne serait pour eux que bagatelle. C'est un problème connexe, et nous croyons que l'Office national de l'énergie est...

Le sénateur BROOKS: Si la situation reste la même, je comprends votre argument.

Le sénateur KINLEY: Monsieur le président, ce pourcentage a été établi en 1958. Ne croyez-vous pas que l'augmentation dans le transport par camions et dans la population a changé tout cela et qu'il est désuet?

M. FRAWLEY: Sénateur Kinley, j'aimerais comprendre; je reconnais que nous avons évolué depuis 1958 mais je ne suis pas sûr que ce qu'on réclame se rapporte à ce que j'ai dit.

Le sénateur KINLEY: Depuis 1958 on a trouvé de nouvelles façons de transporter l'huile et le pétrole et les changements concernant l'Alberta et d'autres provinces. Si j'ai l'intention d'expédier une marchandise de Boston je demanderai au chemin de fer combien il m'en coûtera. Je sais ce que le camionneur demandera. Le chemin de fer offre habituellement un rabais pour lui faire concurrence. La chose s'est produite à Toronto et en d'autres endroits. Si vous êtes averti vous y gagnez. Je viens des provinces atlantiques et je m'y connais. Le National-Canadien roule à perte.

Le compagnie doit beaucoup d'argent. Les citoyens canadiens ont versé des sommes considérables. L'Ontario et le Québec paient la plus grande partie des impôts dans notre pays; quant à la Nouvelle-Écosse, elle contribue environ 5 p. 100 de l'impôt sur le revenu de tout le Canada.

J'étais ici à l'époque où l'Alberta n'était pas aussi prospère. Je me rappelle le temps où elle était aux prises avec l'émission de leurs obligations, mais aujourd'hui

d'hui, c'est une riche et belle province. On critique un peu partout le tarif du Pas du Nid-de-Corbeau, pour dire ensuite: «D'ailleurs, on ne peut pas les changer». Vous avez dit que vous ne pouviez changer le chemin de fer Intercolonial parce que c'était une réalisation de la Confédération. Mais, lorsque cette compagnie perd de grosses sommes d'argent, il me semble que ce n'est pas le moment de demander une réduction de tarif. C'est le temps de permettre aux chemins de fer de gagner davantage pour qu'ils puissent régler leurs dettes.

M. FRAWLEY: Monsieur le sénateur, laissez-moi vous dire qu'en ce moment (car cela peut changer) nous n'examinons que les besoins financiers du Pacifique-Canadien en relation avec les différentes augmentations du tarif-marchandises. Comme la compagnie ne s'adressera plus à la Commission, il se peut que ce critère ait perdu un peu de sa force.

Le sénateur KINLEY: Vous parliez du coût du métal en feuille expédié à Calgary. Il y a des années que j'en entends parler. J'ai acheté de l'acier de l'Angleterre, des États-Unis et d'Hamilton, et il fut un temps où je pouvais l'obtenir à meilleur marché d'Hamilton à Lunenburg que de Sydney à Lunenburg. C'est une chose que j'ai souvent constatée. Mais je ne crois pas que ce serait le bon moment d'essayer—si l'entreprise ne fonctionne pas bien, qu'on tente alors de l'améliorer, soit en faisant les changements nécessaires au sein de l'administration, soit par un autre moyen, afin de la rendre plus rentable. Mais n'essayez pas de dire qu'une province...

M. FRAWLEY: Monsieur le sénateur, je ne voudrais pas que vous pensiez que tout va bien pour les entreprises en Alberta. Il s'agit de savoir si les tarifs-marchandises sont raisonnables ou non. Je ne parlerai pas du prix de \$1.80 pour le métal en feuille par rapport à \$1.05, sinon je passerai toute la journée de demain à en traiter. Cette situation existe depuis des années, mais nous devons l'accepter, quoiqu'elle soit injuste. J'en connais la cause: le canal de Panama. La raison pour laquelle Hamilton envoie le métal en feuille à Vancouver pour \$1.05, c'est que Vancouver peut le faire venir par le canal de Panama. Quelle quantité de métal en feuille a été expédiée d'Hamilton à Vancouver par d'autres moyens de transport que les chemins de fer? C'est cette concurrence éventuelle qui leur fait dire qu'ils doivent imposer ce tarif.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Monsieur Frawley, je me demande comment nous en sommes venus à discuter un tarif-marchandise en particulier. Le bill n'a rien à y voir.

M. FRAWLEY: Oui, je dois m'excuser en disant qu'on m'avait posé des questions à cet égard.

Le sénateur KINLEY: Il y a seulement, monsieur le président, que ce principe fait depuis longtemps l'objet d'études aux États-Unis et au Canada. Il ne devrait pas y avoir de distinction entre les producteurs, et à ce point de vue, la discussion est à propos.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Je ferai remarquer, monsieur le sénateur, que ce projet de loi prévoit un mode de tarification pour les marchandises, tout en accordant des droits aux personnes que les tarifs peuvent désavantager. Il ne traite pas d'un tarif-marchandise en particulier, et nous parlons par conséquent d'une question d'intérêt secondaire.

Le sénateur KINLEY: Je le sais, mais, d'après M. Frawley, la décision en cette matière appartiendra à ceux qui offriront le meilleur prix.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Aux termes du projet de loi à l'étude, aussitôt qu'un chemin de fer dépose un tarif à la commission, les expéditeurs ont le droit de le contester.

M. FRAWLEY: De toute façon, monsieur le président, je ne suis pas du tout en désaccord avec vous, et je m'excuse. Je voudrais discuter une autre question de moindre importance. J'ai dit que je traiterai très brièvement de certaines

parties du projet de loi au sujet desquelles l'Alberta n'a à peu près rien à redire. Je suis à la page 6 du mémoire, et je parle du transport routier interprovincial.

Il n'est pas question pour l'instant de la réglementation du gouvernement fédéral au sujet du transport interprovincial. Les dispositions de la partie III du présent projet de loi prévoient uniquement que, plus tard au moment de la promulgation de la loi, on confiera à la nouvelle Commission des Transports la tâche de réglementer et de contrôler le transport routier interprovincial.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Et je suis certain qu'à ce moment vous réclamerez peut-être un autre projet de loi, une mesure complémentaire...

M. FRAWLEY: Il y aura probablement alors abrogation de la loi actuelle qui prévoit la création ou l'établissement d'organismes provinciaux investis d'un pouvoir de réglementation. C'est exact. Cette mesure législative une fois promulguée devra probablement être abrogée. Je n'ai rien à dire à ce sujet. Nous savons ce que le Conseil privé a déclaré dans l'affaire *Winner*. Nous connaissons la loi. Le Conseil privé a dit que, non seulement le transport interprovincial, mais aussi les services de transport au sein de la province d'une entreprise interprovinciale, relèvent exclusivement du gouvernement fédéral.

Selon moi, ce sera assez difficile; de toute façon, il y a un problème plus grave, c'est-à-dire qu'avant de promulguer cette loi, le ministre des Transports, ou le gouvernement du Canada, doivent en pratique obtenir l'assentiment des provinces... je ne veux pas dire l'assentiment du point de vue strictement juridique, mais l'approbation des provinces à qui appartiennent les grandes routes sur lesquelles ce transport interprovincial s'effectuera.

Je crois avoir dit l'essentiel et que cette question pourrait faire l'objet de négociations, et je tiens à l'établir, quoique l'Alberta n'ait eu à faire face à aucun problème à la suite des mesures législatives actuelles qui font de notre organisme provincial, un organisme fédéral chargé de la réglementation du transport interprovincial. Aucun problème ne s'est posé dans les tribunaux ou ailleurs. Je dois avouer que l'Ontario a eu ses difficultés, de même que le Manitoba, mais pas nous. Nous nous en accommodons, d'ailleurs, assez bien; mais cela ne veut pas dire que, lorsque le ministre des Transports viendra en Alberta pour discuter cette affaire, on ne voudra pas entamer de négociations avec lui. Je ne veux pas laisser cette impression.

Je passe maintenant à la partie V du projet de loi, qui porte sur les amendements à la Loi sur les chemins de fer. Une bonne partie du projet de Loi a trait à l'abandon des embranchements. Je ne veux pas minimiser l'importance de la question, car je sais que c'est important dans certaines provinces. C'est très important pour la Saskatchewan et peut-être aussi pour le Manitoba. Il en est de même pour l'Alberta, mais je ne crois pas avoir tort en disant que ce problème auquel d'autres parties du Canada ont dû faire face, ne s'est pas posé en Alberta. Mais, à mon avis, cela ne veut pas dire que nous ne devons pas être préparés. Nous étudierons la situation lorsque ces demandes concernant l'abandon d'embranchements seront présentées.

Je crois qu'il y a lieu de féliciter l'administration. Comme je le déclare en haut de la page 7, nous exploitons, en Alberta, 331 milles de voies ferrées qui seront en service jusqu'en 1975 et, en ce qui les concerne, on pourrait faire les demandes immédiatement. Selon moi, les directives qui ont été données sont bonnes; on se donne beaucoup de peine à exiger de la Commission l'étude de tous les facteurs d'ordre physique et économique avant de prescrire l'abandon d'un embranchement.

Je passerai maintenant à l'article 336. Ce matin, je parle uniquement pour l'Alberta, mais en réalité, cet article s'est attiré les critiques de nombreux témoins qui ont déposé au comité lorsque celui-ci était saisi du projet de loi.

D'abord, on précise le genre d'expéditeur qui peut invoquer l'article 336. Je devrais peut-être vous dire en peu de mots que l'article 336 a pour but d'assurer

à l'expéditeur qui se plaint d'un tarif quelconque, la possibilité de demander à la commission de lui en fixer un; puis selon les renseignements qu'il aura obtenus, il pourra se déclarer «engagé».

Le mot veut simplement dire qu'il doit alors s'engager et confier son trafic-marchandises aux chemins de fer moyennant un tarif convenu.

Maintenant, la loi définit celui qui peut réclamer la détermination d'un tarif, c'est-à-dire l'expéditeur qui peut en appeler à la Commission pour faire fixer un tarif maximum. C'est une bonne définition, meilleure que la précédente, et je félicite sincèrement le ministre des Transports de l'avoir améliorée en ajoutant le mot qui explique clairement le début de l'article 336. Voici la définition de l'expéditeur qui peut invoquer la nouvelle loi en s'adressant à la Commission:

Un expéditeur de marchandises pour lesquelles il n'existe pas d'autre service efficace et concurrentiel de transport en commun assuré autrement que par un transporteur par chemin de fer...

et ainsi de suite. Le mot important ici est «efficace» et on ne peut vraiment le comprendre, l'estimer, l'adopter et le promulguer qu'après avoir vu ce que dit le rapport MacPherson au sujet du genre de situation à laquelle l'article est supposé remédier.

La Commission MacPherson a sûrement recommandé ce contrôle du tarif maximum.

Je déclare que si un tarif est tellement élevé qu'il procure à la compagnie de chemins de fer un gain comprenant les coûts variables plus, disons, 400 p. 100, de ces coûts, et qu'il se trouve dans la région un autre transporteur par camion ou bateau, cette autre concurrence n'est pas une concurrence «efficace». Si elle l'était, le rail ne pourrait exiger des tarifs qui dépassent tellement les coûts variables et qui lésent l'expéditeur.

J'ai dit il y a un moment que ce serait ma principale déclaration, ce qui est en effet le cas. C'est pour venir au secours d'un tel expéditeur que la Commission MacPherson a cherché un remède. J'attire l'attention du Comité sur deux ou trois passages du rapport de la Commission à l'appui de ce que j'avance.

Il traite la question à compter de la page 92 du Volume 2 sous la rubrique «Comment mesurer l'importance d'un monopole.»

Je m'excuse d'avoir à faire de longues citations. La faute en est à M. Pickersgill qui m'a reproché d'être plutôt bref un jour que je citais un passage au comité de la Chambre; il a alors fait ce qu'on fait tous les jours dans bien des endroits y compris les tribunaux il a repris la lecture jusqu'à ma propre citation. C'est admis et c'est acceptable.

Le sénateur BROOKS: Pouvez-vous nous donner un exemple de la situation dont vous avez parlé?

M. FRAWLEY: Oui, monsieur le sénateur. En ce moment je parle simplement du genre d'expéditeur, n'importe lequel, qui fait transporter du charbon, depuis l'Alberta jusqu'à Vancouver, ou du soufre en provenance de Vancouver et à destination de l'Alberta, ou de la potasse de la Saskatchewan expédiée à Vancouver, marchandises qui permettent toutes de faire un profit sur les coûts variables et pour lesquelles on exige un tarif qui représente plusieurs fois ces coûts. Je rapporte ce que dit le rapport MacPherson. Quand je dis «représente plusieurs fois les coûts variables» je veux dire que le tarif les dépasse de façon excessive. Et c'est ce que la Commission MacPherson a qualifié de grand monopole et c'est le genre d'expéditeur qui, selon elle, doit exiger un examen du tarif et en réclamer un nouveau au lieu de celui qu'on lui impose actuellement.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Ce que vous dites, Monsieur Frawley, c'est que si les chemins de fer transportent de la marchandise d'un endroit à un autre en demandant un tarif qui leur rapporte un gain important sur les coûts variables et qu'il se trouve entre ces deux endroits, d'autres entreprises de transport récla-

mant un tarif moins élevé et auxquels l'expéditeur n'a pas recours, ce dernier ne serait alors pas capable de faire établir un tarif efficace et serait forcé d'accepter le tarif des chemins de fer?

M. FRAWLEY: Exactement, sauf qu'il peut invoquer l'article et dire: «Je veux qu'on examine le tarif qu'on me demande.»

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Ou en appeler en vertu de l'article 16?

M. FRAWLEY: En vertu de l'article 16. Je ne dois pas me ranger trop vite à votre avis. L'article 16 interdit la différenciation et la préférence injuste. En ce moment, Monsieur le président, je me demande si le simple fait de subventionner excessivement les frais généraux ne constitue pas une discrimination lorsque vous dites que l'expéditeur pourrait en appeler en invoquant l'article 16.

Je continuerai maintenant mon étude critique de l'article 336 et je vous lirai des extraits du rapport MacPherson pris à la page 92. Ils se trouvent sous la rubrique «Comment mesurer l'importance d'un monopole» que j'ai mentionnée tout à l'heure.

Cette absence de liberté d'accès fait que nous pouvons encore trouver ici et là au pays, des endroits où le monopole existe et manifeste même beaucoup de vigueur—une vigueur assez grande pour permettre à l'expéditeur de réclamer un peu de protection, en alléguant un bien-fondé d'ordre économique.

Je cite maintenant la page 93:

Étant donné la concurrence de plus en plus vive du camionnage, du transport par eau, du transport aérien et des pipe-lines, nous nous pré-occupons moins du fait que les chemins de fer puissent exploiter tous les expéditeurs, que du fait qu'un important élément de monopole persiste peut-être encore, en certains cas.

Ainsi, même avec l'intensification de la concurrence du camionnage, du transport par eau et autres, le rapport dit qu'il existe encore un important élément de monopole dans certains cas. Puis, à la page 93 du rapport, on trouve le texte suivant:

Le degré moyen de monopole ferroviaire, tel qu'indiqué par la différence entre le total des revenus et le total des frais, n'est pas élevé; en effet, à en juger par les profits, il est inférieur à celui qui prévaut dans plusieurs industries au Canada. On pourrait donc soutenir le point de vue que la nation doit se contenter d'une justice rudimentaire dans le monde économique. Nous avons démontré que la concurrence s'avive dans l'industrie du transport. Nous pourrions alors nous demander si la réglementation du monopole n'est pas simplement une relique du passé dont nous pourrions facilement nous départir aujourd'hui. La Commission croit que le degré moyen de monopole dont jouissent les chemins de fer de nos jours importe peu et qu'il ne saurait guère nous donner raison de mettre sur pied un régime de réglementation des tarifs compliqué et dispendieux.

Et voici plus loin une citation sur laquelle j'attire toute votre attention:

Cependant, nous avons pu constater que, pour certaines expéditions par chemins de fer, les tarifs étaient de beaucoup supérieurs aux frais, ce qui démontre que, au moins pour quelques marchandises, nous trouvons encore un degré assez poussé de monopole. Nous trouvons des preuves de l'existence de grandes variations dans le degré de monopole dans la très grande inégalité des augmentations de tarifs-marchandises pendant les années d'après-guerre. Les chemins de fer ont trouvé le moyen d'imposer un pourcentage d'augmentation des tarifs beaucoup plus élevé pour certains genres d'expéditions que pour d'autres. Lorsqu'ils ont comparu

devant nous, des témoins de chemins de fer Nationaux du Canada ont admis que nous trouvons encore au pays, certains transports de marchandises qui donnent aux chemins de fer un important degré de monopole. Nous avons tout lieu de croire qu'il en est de même pour la compagnie des chemins de fer du Pacifique-Canadien.

Reprenons le passage suivant:

Cependant, nous avons pu constater que, pour certaines expéditions par chemin de fer, les tarifs étaient de beaucoup supérieurs aux frais, ce qui démontre...

Le mot «indiquant» peut aussi vouloir dire «ce qui signifie que»...

...le monopole s'exerce encore sensiblement sur au moins quelques sortes de marchandises.

Puis, à la page 99:

Nous avons conclu que le contrôle du tarif maximum peut le mieux atteindre ces objectifs et mériter ces attributs s'il se fonde sur le coût variable du transport de la marchandise particulière et qu'on y ajoute un supplément dépassant les coûts variables comme, par exemple, une juste part des tarifs ferroviaires fixés.

Chaque tarif doit comprendre les coûts variables. La partie du tarif qui les dépasse a retenu, à juste titre, l'attention de la Commission MacPherson, et j'y consacre autant que possible toute la mienne.

Je citerai un autre passage important qui figure à la page 101. Vous le retrouverez au bas de la page 9 de mon exposé. Le voici:

La fonction du contrôle du tarif maximum...

c'est-à-dire, de l'article 336...

...consiste à limiter la partie des tarifs fixés que l'expéditeur engagé doit subir. Le poids du surplus du chargement détermine si le tarif est juste et raisonnable.

Je déclare donc au Comité que nous avons grand besoin d'un autre service de transport efficace quand le rail se permet d'exiger des tarifs qui, selon le rapport même de la Commission royale d'enquête, sont «plusieurs fois supérieurs aux coûts variables». Il s'ensuit donc que tout expéditeur qui soupçonne qu'on lui impose un tarif excessif en comparaison des coûts variables non fictifs, a, en vertu de l'article 336, le privilège d'invoquer les nouveaux règlements, de faire déterminer les frais de son chargement et de demander à la Commission de fixer le tarif maximum.

Je n'ai rien à reprocher à la première partie de l'article. Rien à reprocher non plus aux mots du début définissant celui qui a le droit de réclamer un tarif fixé et quel genre d'expéditeur peut faire appel aux règlements. Tout cela est bien, et, je le répète, grâce à M. Pickersgill qui a fait ajouter le mot «efficace» lequel ne figurait pas dans le projet de loi quand il a été rejeté l'année dernière. Et, comme le rapport le dit à la page 105:

Ayant été informé du tarif maximum fixé, l'expéditeur décide alors s'il doit se déclarer engagé.

Jusque-là, je n'ai rien contre l'article.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Vous ne vous opposez pas à la formule selon laquelle on fixe le tarif maximum en ajoutant 150 p. 100 au coût variable?

M. FRAWLEY: C'est précisément ce que je désapprouve le plus. Je déclare, pour autant que l'article définisse l'expéditeur qui peut faire appel, voilà tout. Mais comme je l'ai dit ainsi que l'atteste la page 10, au milieu, l'article est acceptable jusque-là. Dans mon exposé je dis: «semble comporter des règlements tout à fait acceptables».

140, 160 et 180 mille livres, je ne veux pas le voir estimé comme si on le transportait dans des wagons de 30,000 livres.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: A ce sujet, M. Frawley, ce n'est pas une règle absolue pour arriver à ce tarif fixé, que le poids soit de 30,000 ou de 140,000 livres. N'existe-t-il pas une disposition dans cet article du projet de loi qui permet un redressement des coûts variables, par exemple quand le chargement dépasse 50,000 livres ou plus?

M. FRAWLEY: Oui, monsieur le président, elle est insignifiante. Elle l'est aussi aux yeux de tous ceux qui ont soumis des exposés à la Commission et qui ont approfondi la question. La Commission des transports maritimes en a soumis un au nom des quatre provinces atlantiques. Un autre excellent mémoire est celui du gouvernement du Manitoba. Vous verrez que tous les deux traitent du paragraphe parce qu'il existe. Il améliore l'article. Mais si j'accepte cette modification, l'article n'en est pas moins toujours fictif en substance en dépit de la faible amélioration qu'y apporte le paragraphe à l'alinéa (b)(ii), je crois.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: A la page 48.

M. FRAWLEY: Merci de me le rappeler. J'en tiens compte.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Il y a une contre-proposition à votre suggestion. En faisant le calcul, vous constateriez peut-être que, par comparaison, le tarif est après tout raisonnable.

M. FRAWLEY: Oui, mais j'ai le droit de faire déterminer mon tarif, si, enfin, j'ai droit à quelque chose. Si vous supposez que j'en fais la demande, ce que vous devez faire en l'occurrence, je ne puis réclamer qu'un tarif fixé pour 140,000 livres. Je fais transporter de l'acier en feuilles d'Hamilton à Edmonton. Je puis l'expédier en chargements de 160,000 livres, mais si je ne veux pas avoir les plus gros wagons qui soient, mettons que je me contente de ceux de 140,000 livres. Je ne demande pas une moyenne. Je parle des wagons qui transportent mon acier et je constate qu'on utilise depuis longtemps des wagons de 140,000 livres.

Maintenant, si j'ai le droit de faire étudier le tarif, je veux savoir ce qu'il m'en coûtera pour faire transporter ce chargement de 140,000 livres jusqu'à Edmonton. Honorables sénateurs, je me demande la raison de votre résistance. Simplement parce que vous craignez de nuire au revenu du rail, et je vous prouverai que je ne fais que rapporter les paroles de la Commission. Il ne me faudra que quelques instants pour trouver cette partie même du rapport. N'en doutez pas.

Le sénateur THORVALDSON: Je veux poser à M. Frawley une question qui se rattache à ce que je lui ai demandé il y a quelque temps et qui a trait à l'augmentation du tarif de \$2.68 à \$14.64. Le tarif est-il fictif ou l'applique-t-on vraiment? En d'autres mots, est-il maintenant possible, et cela me semble absurde, de faire passer un tarif de \$2.68 à \$14.64. Est-ce vrai ou faux?

M. FRAWLEY: C'est un tarif fictif provenant de l'application de la formule au chargement que l'analyste de l'AMC a estimé plus particulièrement.

Le sénateur THORVALDSON: L'application pratique en est-elle possible?

M. FRAWLEY: Certainement pas; parce qu'alors l'expéditeur ne voudrait rien entendre. Nous nous trouvons donc vis-à-vis de rien. L'article est inutile. Voilà ce que je déplore. En fait, j'ai recommandé au comité de la Chambre de l'annuler. «Si vous ne pouvez le modifier, leur ai-je dit, supprimez-le».

Le sénateur THORVALDSON: Puis-je demander si l'industrie de la potasse de la Saskatchewan qui, apparemment, est un expéditeur engagé...

M. FRAWLEY: Je donne un autre sens au mot «captif»; mais vous avez raison, il est, à tous points de vue, prisonnier.

Le sénateur THORVALDSON: Les deux chemins de fer se font concurrence, mais c'est quand même une marchandise qu'il faut transporter par rail.

le minerai de fer, employant ce qu'elle a appelé «les règlements régissant le tarif du rail». Elle a démontré que l'emploi du chargement fictif de 30,000 livres pour calculer les coûts variables et que l'addition du 150 p. 100 ont produit cette situation ridicule: «Un expéditeur dont le tarif est estimé à \$2.68 la tonne nette bénéficierait de la «protection», et vous comprendrez pourquoi j'emploie les guillemets, d'un tarif maximum de \$14.64. En vertu de l'article 336 l'expéditeur au tarif de \$3.70 la tonne nette aurait la protection d'un tarif de \$23.49.

Je crois, monsieur le président, qu'il ne vous reste qu'à démontrer combien cet article est peu pratique. S'il s'agissait seulement de théorie, cela n'aurait que peu d'importance, mais il est en plus injuste parce qu'il n'observe pas les recommandations de la Commission MacPherson, c'est-à-dire qu'il ne remédie pas au sort de l'expéditeur habitant une région où le monopole s'exerce sensiblement. Étudiez bien l'expression «où le monopole s'exerce de façon marquante», car il n'est pas question de monopole quand la route nationale est d'un côté et la rivière de l'autre.

Si le Pacifique-Canadien... il faut m'excuser de toujours parler de cette compagnie, j'en ai pris l'habitude depuis plusieurs années parce que c'est la seule dont les tarifs ont été soumis à la Commission pour qu'elle décide de l'aide financière qu'il y a lieu de lui accorder. Le sénateur Kinley m'a interrogé à ce sujet. Nous savons que le National-Canadien a dû s'accommoder des augmentations qu'on lui a accordées et qui se fondaient sur l'estimation des besoins financiers du Pacifique-Canadien. Et tout cela était accepté; c'est un des faits de la décennie en cause.

Le sénateur THORVALDSON: M. le président, puis-je ici poser une question à M. Frawley au sujet des deux points qui se trouvent au haut de la page 12? Les tarifs de \$2.68 et de \$3.70 la tonne nette sont-ils des taux véritables extraits du tableau des tarifs ou sont-ils fictifs?

M. FRAWLEY: Hon. sénateur, l'analyste de l'AMC a pris comme norme le \$2.68 par tonne nette de minerai de fer transporté du point A au point B. Ça aurait pu être du minerai de fer concentré chargé à Thompson (Man.) à destination de Fort Saskatchewan. L'etarif employé était le vrai tarif. L'analyste a dit qu'il s'est servi des règlements régissant les tarifs ferroviaires. Il n'y a donc aucun doute qu'il s'agit du tarif authentique. Donc, le chargement était transporté au coût de \$2.68 la tonne nette dans un wagon qui pouvait peut-être accommoder plus de 140,000 livres. Je parle toujours de 140,000 livres, bien qu'aujourd'hui certains wagons soient plus grands. Tous les membres du Comité savent que de nos jours, la tendance est aux plus grands wagons. De toute façon le tarif de \$2.68 est authentique.

L'analyste s'est donc servi de ce poids qu'il a ensuite traduit en chargement fictif de 30,000 livres et il a associé le tarif à ce dernier. Il a ensuite ajouté 150 p. 100. Le résultat a donné un tarif de \$14.64. Je crois avoir répondu à votre question, Sénateur.

Le sénateur ISNOR: Quel est le chargement moyen par wagon? Vous avez parlé de 30,000 livres et de 140,000 livres. Quelle serait la moyenne?

M. FRAWLEY: La moyenne? En tout respect, monsieur le Sénateur, je ne suis pas assez au courant du mouvement ferroviaire pour vous le dire, mais la moyenne n'est sûrement pas aussi importante que le trafic lui-même.

Le sénateur KINLEY: On ne vous accordera pas le taux en question à moins que vous n'ayez ce chargement de 30,000 livres par wagon. Vous vous opposez à ce que le chargement de l'expéditeur moyen au Canada soit estimé au taux applicable à 30,000 livres?

M. FRAWLEY: Exactement. Si mon chargement consiste d'acier en feuilles ou en planches... que j'en sois l'expéditeur ou le receveur, les deux sont synonymes... si je reçois à Edmonton l'acier qui arrive chaque jour en chargements de

140, 160 et 180 mille livres, je ne veux pas le voir estimé comme si on le transportait dans des wagons de 30,000 livres.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: A ce sujet, M. Frawley, ce n'est pas une règle absolue pour arriver à ce tarif fixé, que le poids soit de 30,000 ou de 140,000 livres. N'existe-t-il pas une disposition dans cet article du projet de loi qui permet un redressement des coûts variables, par exemple quand le chargement dépasse 50,000 livres ou plus?

M. FRAWLEY: Oui, monsieur le président, elle est insignifiante. Elle l'est aussi aux yeux de tous ceux qui ont soumis des exposés à la Commission et qui ont approfondi la question. La Commission des transports maritimes en a soumis un au nom des quatre provinces atlantiques. Un autre excellent mémoire est celui du gouvernement du Manitoba. Vous verrez que tous les deux traitent du paragraphe parce qu'il existe. Il améliore l'article. Mais si j'accepte cette modification, l'article n'en est pas moins toujours fictif en substance en dépit de la faible amélioration qu'y apporte le paragraphe à l'alinéa (b) (ii), je crois.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: A la page 48.

M. FRAWLEY: Merci de me le rappeler. J'en tiens compte.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Il y a une contre-proposition à votre suggestion. En faisant le calcul, vous constateriez peut-être que, par comparaison, le tarif est après tout raisonnable.

M. FRAWLEY: Oui, mais j'ai le droit de faire déterminer mon tarif, si, enfin, j'ai droit à quelque chose. Si vous supposez que j'en fais la demande, ce que vous devez faire en l'occurrence, je ne puis réclamer qu'un tarif fixé pour 140,000 livres. Je fais transporter de l'acier en feuilles d'Hamilton à Edmonton. Je puis l'expédier en chargements de 160,000 livres, mais si je ne veux pas avoir les plus gros wagons qui soient, mettons que je me contente de ceux de 140,000 livres. Je ne demande pas une moyenne. Je parle des wagons qui transportent mon acier et je constate qu'on utilise depuis longtemps des wagons de 140,000 livres.

Maintenant, si j'ai le droit de faire étudier le tarif, je veux savoir ce qu'il m'en coûtera pour faire transporter ce chargement de 140,000 livres jusqu'à Edmonton. Honorables sénateurs, je me demande la raison de votre résistance. Simplement parce que vous craignez de nuire au revenu du rail, et je vous prouverai que je ne fais que rapporter les paroles de la Commission. Il ne me faudra que quelques instants pour trouver cette partie même du rapport. N'en doutez pas.

Le sénateur THORVALDSON: Je veux poser à M. Frawley une question qui se rattache à ce que je lui ai demandé il y a quelque temps et qui a trait à l'augmentation du tarif de \$2.68 à \$14.64. Le tarif est-il fictif ou l'applique-t-on vraiment? En d'autres mots, est-il maintenant possible, et cela me semble absurde, de faire passer un tarif de \$2.68 à \$14.64. Est-ce vrai ou faux?

M. FRAWLEY: C'est un tarif fictif provenant de l'application de la formule au chargement que l'analyste de l'AMC a estimé plus particulièrement.

Le sénateur THORVALDSON: L'application pratique en est-elle possible?

M. FRAWLEY: Certainement pas; parce qu'alors l'expéditeur ne voudrait rien entendre. Nous nous trouvons donc vis-à-vis de rien. L'article est inutile. Voilà ce que je déplore. En fait, j'ai recommandé au comité de la Chambre de l'annuler. «Si vous ne pouvez le modifier, leur ai-je dit, supprimez-le».

Le sénateur THORVALDSON: Puis-je demander si l'industrie de la potasse de la Saskatchewan qui, apparemment, est un expéditeur engagé...

M. FRAWLEY: Je donne un autre sens au mot «captif»; mais vous avez raison, il est, à tous points de vue, prisonnier.

Le sénateur THORVALDSON: Les deux chemins de fer se font concurrence, mais c'est quand même une marchandise qu'il faut transporter par rail.

M. FRAWLEY: Oui.

Le sénateur THORVALDSON: Comment la loi affecte-t-elle ces compagnies? Va-t-elle avoir sur elles un mauvais effet? Sont-elles actuellement assurées d'un tarif négocié, ou vont-elles se déclarer expéditeurs concurrentiels en vertu de la loi?

M. FRAWLEY: La loi telle qu'elle existe?

Le sénateur THORVALDSON: Oui.

M. FRAWLEY: Jamais, au grand jamais. Parce que cette loi ne parviendrait qu'à leur accorder un tarif calculé sur la base fictive de ne pas employer des wagons de 140,000 livres, mais de 30,000 livres seulement. Et à ce compte, le coût monte. La Commission dirait à l'expéditeur de potasse: «Nous avons estimé le coût du transport pour des wagons de 30,000 livres; puis nous y avons ajouté 150 p. 100 et le tarif est maintenant de X dollars», probablement quatre ou cinq fois ce qu'il paie actuellement. Il est complètement faux de calculer sur une base de 30,000 livres et d'ajouter ce pourcentage quand on utilise des wagons de 140,000 livres.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Mais sûrement cela n'épuise pas la modification à la page 48 puisqu'en fait l'expédition se sert de wagons de 140,000 livres et que la Commission base ses calculs sur ceux de 30,000 livres. Vous devez tenir compte du facteur additionnel, c'est-à-dire, de la différence entre 30,000 livres et 140,000 livres et de certaines réductions qu'elles doivent faire, jusqu'à une certaine limite, dans les coûts variables employés pour déterminer les tarifs fixés, avant de conclure à l'inutilité du paragraphe. Sûrement, le seul grief est qu'il est insuffisant.

M. FRAWLEY: J'ai dit tout à l'heure que je reconnais l'existence d'un paragraphe qui présente une amélioration. Il ne figurait pas au premier projet de loi. Sans être trop personnel et simplement pour élucider la question, permettez-moi de vous raconter une très courte histoire. Quand le premier projet de loi a été soumis à la Chambre, l'honorable George McIlraith était alors ministre des Transports et il a invité les provinces à une conférence. M. Scott, le prédécesseur de M. Cope y était, de même que M. Manning. Je leur ai soumis la question des chargements plus lourds et c'est alors que l'article a été modifié. Cette modification n'existait pas auparavant et j'en attribue le mérite à qui de droit. Mais je maintiens que ce n'est pas la même chose que si mon tarif était calculé sur 1,400 livres. Une estimation, même modifiée, est tout à fait différente quand elle se fonde sur 30,000 livres. Prenons le cas de l'expéditeur de potasse. S'il pouvait se présenter à la Commission et dire: «Je veux voir mes chargements estimés sur 140, ou 160, ou 190 mille livres . . . en supposant que nous parlons de grands wagons . . . je désire le faire estimer au tarif actuel de chargement et ne voudrais pas le voir augmenté de ce chiffre adopté de but en blanc pour augmenter les revenus du rail; je veux qu'on se serve d'un chiffre conforme à la réalité». L'expéditeur aurait alors une estimation préférable à celle qu'il a maintenant. Je veux qu'il puisse en appeler à une loi équitable. Que ce soit pour le mieux ou pour le pire, c'est son affaire, mais nous ne devrions pas tolérer plus longtemps cette formule fictive. Je n'ai pas approfondi la question au point d'avoir fait tous les calculs possibles; mais je m'oppose à la nature fictive des limites parce que nous avons l'impression de violer les termes du rapport MacPherson où il est dit que nous avons droit à un redressement.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Le rapport en fournit un dans ces cas. Vous vous plaignez qu'il ne va pas assez loin et que la base du calcul est peu pratique.

M. FRAWLEY: Exactement. Mais la mesure n'en est pas moins fictive. Je ne veux pas plaisanter, mais peut-être le sera-t-elle si l'on tient compte du degré de modification. Je ne lui accorderai pas ma bénédiction. Je déclare qu'elle est tout à

fait insuffisante et ne supprime pas cette mauvaise façon d'établir l'évaluation sur la base de chargement de 30,000 livres.

Le sénateur THORVALDSON: Cette formule est-elle recommandée par la Commission MacPherson?

M. FRAWLEY: Elle l'est, je dois l'admettre. Il n'y a aucun doute à ce sujet.

Le sénateur KINLEY: A mes yeux, elle semble tellement arbitraire. Pourquoi 150 p. 100? Ce pourcentage fait peur à presque tout le monde.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: C'est la Commission qui l'a recommandé et pour ce qui est de la base de calcul, il faut relire tout le rapport.

Le sénateur KINLEY: Elle s'appliquerait peut-être à un cas unique comme, par exemple, l'Arctique.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Si l'on admet qu'il y a des frais généraux, il faut estimer une partie du coût indirectement reliée à l'opération. Dans plusieurs domaines, elle dépasse ce chiffre.

M. FRAWLEY: Dans le cas où il s'agit de médicaments, sans le moindre doute.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Je ne pensais pas seulement aux médicaments.

Le sénateur KINLEY: Parfois on fait venir des denrées d'une région agricole, et votre courtier indique que c'est urgent. Quand vous recevez votre marchandise vous avez une facture où se trouve 100 p. 100.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: La seule remarque que je puisse faire, M. Frawley, c'est que votre exemple d'acier en feuilles et de potasse n'est peut-être pas le meilleur.

M. FRAWLEY: C'est possible; d'autres seraient peut-être plus convaincants.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Ces exemples ne serviront pas vos fins.

M. FRAWLEY: Je tente simplement de prouver que la plupart des marchandises canadiennes consistent en chargements de plus de 30,000 livres.

Le sénateur KINLEY: L'homme moyen ne peut se permettre d'acheter en aussi grande quantité. Il ne peut acheter autant d'acier en une seule fois. Pareil chargement suppose un investissement considérable.

M. FRAWLEY: Je m'excuse, mais je parle de l'Alberta, et dans cette province tout se fait en grand et on emploie de grands wagons. C'est la meilleure région du Canada. On y considère qu'un wagon de 30,000 livres est trop petit et il s'ensuit donc qu'il y a un grand nombre de chargements de 140,000 livres qui proviennent de cette province ou qui s'y rendent. Il est possible que mon exemple d'acier en feuilles expédié de Hamilton ne soit pas le meilleur, mais je ne cherche vraiment pas d'exemple. J'examine simplement la partie de l'article qui est tout à fait erronée et mauvaise en soi. Quant à moi, le fait que le rapport MacPherson dise 30,000 livres plus 150 p. 100, et je vous donnerai plus tard lecture d'un passage pertinent) ne tranche pas la question. Si c'était le cas, je ne serais pas ici, nous n'aurions pas paru devant le comité de la Chambre. Je dirais: «la Commission MacPherson l'a dit et c'est tout».

Mais ce n'est pas l'attitude de ceux pour qui je plaide, pas plus que celle des provinces qui ont délégué leurs représentants au comité de la Chambre. Une telle attitude ne cadrerait pas avec le principe établi dont j'ai parlé dans mon exposé. Ce que les commissaires ont finalement recommandé est un compromis et s'éloigne de ce qui découlerait normalement des affirmations qu'ils ont faites dans les citations que je vous ai lues. Je ne puis dire plus du rapport MacPherson.

Le sénateur KINLEY: Vous recevez \$3 la tonne sur votre charbon quelle que soit la quantité dans le wagon?

M. FRAWLEY: Parlez-vous du tarif?

Le sénateur KINLEY: Vous recevez un subside de \$3 la tonne pour le charbon que vous expédiez à la côte.

M. FRAWLEY: En effet, il y a actuellement une subvention mais on me dit qu'elle est en voie de disparaître.

Le sénateur KINLEY: Mais vous ne pouvez pas payer l'acier à la tonne, simplement au chargement.

M. FRAWLEY: Il y a un subside sur le charbon mais pas sur l'acier en feuilles.

Le sénateur KINLEY: N'est-ce pas la raison d'être de la Commission. De traiter toutes ces questions?

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Exactement.

Le sénateur KINLEY: La Commission a été nommée à ces fins et nous en discutons ici.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Oui, sénateur, mais M. Frawley et ceux qu'il représente ont le droit de venir exprimer une voix dissidente et de nous exposer les raisons de leur dissentiment, que la chose nous plaise ou non.

M. FRAWLEY: Au nom du premier ministre de l'Alberta je tiens à vous remercier de l'obligeance dont vous faites preuve en m'écoutant. Il est bon de dire que nous avons le droit d'être entendus par le Parlement, mais nous sommes aussi heureux d'avoir été invités. Il est bon de dire: «Vous avez eu votre chance aux Communes», mais en vertu de la Constitution canadienne ce projet de loi n'est que de la paperasse tant que le Sénat ne l'aura pas approuvé.

Le sénateur BROOKS: Même si vous représentez l'Alberta, j'imagine que vos arguments s'appliquent tout aussi bien aux provinces atlantiques, sinon plus.

M. FRAWLEY: J'ai toujours pensé que ces provinces et la mienne sont aussi rapprochées que les doigts de la main. Pour nous, il est question de transport sur de longues distances; nous sommes les hors-limites, et le tarif-marchandises nous pose un grave problème.

Le sénateur THORVALDSON: Quand vous plaidez la cause de l'Alberta vous plaidez sans doute aussi celle du Manitoba et de la Colombie-Britannique.

M. FRAWLEY: J'aime le croire, ou du moins, je crois que mes propos seraient appréciés si les provinces du Manitoba et de la Saskatchewan étaient représentées ici, ainsi que la Colombie-Britannique, parce qu'elles ont toutes trois fait instance auprès du comité de la Chambre contre l'article 336. Qu'on me pardonne de parler seulement pour l'Alberta; les provinces des Prairies ne font qu'une pour s'élever contre cet article.

Le sénateur LEONARD: J'espère que vous ne vous opposez pas à la présence d'un sénateur de l'Ontario!

Le sénateur BROOKS: Ils se sont tus à la plupart des réunions.

M. FRAWLEY: Il ne faut pas oublier que l'Ontario compte beaucoup plus de sénateurs que l'Alberta qui n'en a que six. Je n'ai jamais approuvé cet état de choses, mais c'est dans la Constitution.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: J'espère que nous ne débattons pas la question ce matin.

M. FRAWLEY: Non. J'en viens au dernier élément de la formule qui est le 150 p. 100.

Selon le règlement établi par l'article 336 on le trouvera à la page 12 de mon exposé une fois que le coût des chargements a été déterminé comme je l'ai déjà décrit, la Commission doit ajouter 150 p. 100 à ces coûts variables et le résultat donne le tarif, maximum que le rail ne doit pas excéder.

Le rapport MacPherson déclare que le montant au-dessus des coûts variables doit être une juste part des tarifs fixés pour le rail. Bien entendu, 150 ou 200 ou 10 p. 100 ajoutés à un coût variable fictif ne peut guérir le mal. Le total sera aussi fictif que la base.

Comment le 150 p. 100 peut-il constituer une juste contribution aux tarifs fixés du rail quand il s'agit de chargements de 140,000 livres estimés au taux de 30,000 livres? Tout ce que le calcul donne, et j'insiste sur le fait car c'en est, à mon avis le but, c'est d'assurer que le coût de l'expédition ne sera pas seulement fictif mais aussi ridiculement élevé.

Oui, ce semble être l'unique but, voir à ce que le revenu du rail ne soit pas affaibli, même si l'expéditeur doit contribuer beaucoup trop. C'est là le résultat de l'article. Le 150 p. 100 prend tout simplement figure d'axiome.

Même en supposant qu'on lui substituerait . . .

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: J'élève la voix parce que je ne veux pas qu'on me croit d'accord avec votre déclaration que l'article ne fait qu'accomplir cela. Vous ne parlez pas du tout de la modification qui prévoit le cas d'un chargement supérieur à 50,000 livres et la réduction en conséquence des coûts variables.

M. FRAWLEY: Vous avez raison, monsieur le président. Vous avez parfaitement raison de me rappeler qu'il existe une modification. Je n'en doute pas et peut-être aurais-je dû demander, car le comité du Sénat, est peut-être en mesure de le faire, que quelqu'un examine l'amélioration qui figure à la page 48 pour trouver dans quelle mesure environ elle peut faire passer un chargement de 30,000 livres à 140,000 livres. Je sais que l'amendement existe, et je sais qu'on n'ajoute pas le 150 p. 100 avant de l'avoir appliqué. C'est une question d'arithmétique. Elle ne changera pas un wagon de 30,000 livres en un de 140,000. Je ne puis m'exprimer plus clairement.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Si vous cherchez cette formule magique, il faudra vous adresser ailleurs.

M. FRAWLEY: Oui, mais elle métamorphosera le wagon de 30,000 livres en autre chose. La modification n'est qu'une petite amélioration et elle ne change pas l'article en ce que je voudrais qu'il soit. Je le veux réel, concret et non fictif.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: M'accorderez-vous que, si vous prenez une charge de 30,000 livres ou de 140,000 livres, certains éléments du coût, resteront les mêmes quel que soit le poids?

M. FRAWLEY: Oui, je le crois possible.

Le sénateur KINLEY: Il est plus difficile de tirer un gros wagon qu'un plus léger.

M. FRAWLEY: Sauf votre respect, cela n'enlève rien à la validité de ma protestation et de ma critique, à savoir que, quels que soient les frais variables ils seront de X dollars si l'on prend pour base 30,000 livres, et de Y dollars pour 140,000 livres.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Ce pourrait être «X-plus» puisqu'il peut y avoir des frais se rapportant aux 140,000 livres qui soient supérieurs à ceux des 30,000 livres.

M. FRAWLEY: Si jamais vous avez étudié les tarifs-marchandises, et je suis certain que vous l'avez fait, vous constaterez qu'à côté de la colonne qui indique le taux du tarif il y en a une autre qui dit: à 30,000 livres, «X» cents; quand vous arrivez à 50,000 livres vous voyez que le taux est moins élevé, et, à mesure qu'on dépasse les 30,000 livres pour arriver à 140,000 le \$2 ou le \$5 diminue. C'est imprimé et vous l'acceptez et ça veut dire qu'il en coûte moins de transporter 140,000 livres en un seul chargement que quatre fois 30,000 livres.

Je ne devrais pas m'écarter du sujet, mais je serai bref. L'expéditeur pourrait faire une chose absolument ridicule. Supposons qu'il expédie 120,000 livres. J'imagine qu'il peut aligner quatre wagons de 30,000 livres et les charger tous à la fois. Lui permettrait-on pareille chose? Je crains fort que la Commission des transports ne crierait à l'abus de wagons, et pourtant il ne ferait que s'en tenir aux termes de cet article fictif et injuste.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Je crois que la question est épuisée.

M. FRAWLEY: En effet. Reste le 150 p. 100. Je propose donc...

Le sénateur ASELTINE: Que proposez-vous?

M. FRAWLEY: Vous avez tous été très patients. Je termine mes remarques en proposant une modification. Même en supposant qu'on substitue du coût réel et valable les chargements de 140,000 livres, il doit sûrement exister un moyen d'estimer et d'étudier le 150 p. 100 avant qu'on ne l'impose bon gré mal gré à la Commission, sans qu'elle ait le choix de l'employer ou de ne pas l'employer pour déterminer le tarif.

Je dirai au Comité qu'il doit y avoir un rapport très net entre ce qui est permis au-delà du coût variable et la nature du profit que la Commission juge désirable et acceptable pour le revenu net des chemins de fer après que tous les coûts de revient, variables et fixés, ont été prévus.

Si le projet de loi n'établit pas que la Commission doit suivre l'idée que je viens d'exprimer, c'est-à-dire qu'il y ait un rapport entre le supplément au-delà du coût variable et ce que les chemins de fer doivent encaisser, si la chose ne semble pas importante à la commission et si le projet de loi la laisse indifférente, il s'ensuit nécessairement qu'elle se souciera peu de ce que le Pacifique-Canadien retire un revenu net de 2 p. 100 ou de 20 p. 100 de ses opérations ferroviaires.

On n'attribue donc aucune signification aux termes «juste part du coût fixé» qui selon la Commission royale d'enquête sont la raison d'être de ce supplément au coût variable. De fait, le rapport indique clairement que le redressement de la contribution excessive au-delà du coût variable est le but du contrôle du tarif. S'il en est ainsi, et si le 150 p. 100 ne doit pas être considéré comme un taux de profit équitable, la prétendue nouvelle liberté dans le calcul du tarif est sûrement une liberté et les expéditeurs sur longues distances doivent se résigner à de fortes augmentations de tarif.

Et j'ajoute, que s'il en est vraiment ainsi et si la Commission est à ce point indifférente à l'égard des 150 p. 100, je n'aurai alors que profonds regrets au sujet du rôle que l'Alberta a joué de concert avec toutes les autres provinces, sauf l'Ontario et le Québec, dans la requête pour l'établissement de cette Commission royale.

Au comité de la Chambre, les chemins de fer ont franchement admis à la suite de nos critiques de l'article 336 que celui-ci serait à peine appliqué mais que c'était sans importance, vu que les expéditeurs n'ont pas besoin de la protection de la loi. Ils jouissent d'une plus grande protection à l'heure actuelle.

En adoptant cette position, ils évitent complètement la question que nous avons soulevée, celle du grand monopole, celle des tarifs excessifs et disproportionnés au-delà des coûts variables. Nous voulons qu'on estime les tarifs suspects au poids réel et qu'on ajoute ensuite un pourcentage qui constituera une juste part des tarifs fixés. La Commission ne saura jamais si 150 p. 100 est beaucoup trop ou trop peu.

Si l'on adoptait ce procédé, si on estimait les wagons à mesure qu'ils sont chargés et que les frais généraux soit calculés au moyen d'un pourcentage raisonnable, le contrôle du tarif maximum fournirait un redressement et il s'ensuivrait dans ces tarifs des réductions que le rapport MacPherson juge plusieurs fois supérieurs au coût variable.

J'estime que ceux qui ont rédigé le projet de loi ne pensaient pas du tout aux réductions de tarif. On ne cherche nullement à affaiblir les revenus du rail. Mais c'est, cependant ce qui arrivera si les frais excessifs sont réduits et c'est, d'après le rapport, le but de la détermination d'un tarif maximum.

Je conclurai en parlant de l'article 16. Au comité de la Chambre, le ministre des Transports a soutenu que le nouvel article 16, et non pas l'article 336, comme l'avocat des autres provinces et moi-même l'avions affirmé, est le point stratégique du projet de loi. Je ne suis pas d'accord avec le ministre.

L'article 16 est le nouvel article qui s'oppose à la différenciation injuste, il ne se rapporte en aucune façon aux dispositions destinées à remédier aux injustices que la Commission royale d'enquête aurait dû supprimer en vertu de son mandat. Ces injustices se rattachent directement à l'inégalité des frais au-delà du coût variable qu'affichaient les tarifs-marchandises, et datent de la décennie pendant laquelle le pourcentage uniforme des tarifs-marchandises a subi des augmentations. L'article 336 devait faire disparaître ces injustices et ce manque de proportions devant la structure des tarifs. J'ai essayé de vous faire comprendre combien l'article 336 a failli à sa tâche de fournir le mécanisme qui mènerait à des réductions de tarif par l'élimination des contributions excessives au titre des frais généraux.

Je ne dirai qu'un mot au sujet de l'article 16 puisque le ministre des Transports s'y fie dans une si grande mesure. Un expéditeur qui croit qu'un tarif-marchandises peut faire du tort à l'intérêt public (pas à l'intérêt personnel de l'expéditeur qui se plaint, mais à l'intérêt public) peut présenter ses griefs à la Commission. En vertu de l'ancienne loi, il était difficile de convaincre la Commission que la discrimination injuste existait et qu'elle devrait la faire disparaître. L'article 16 rendra la chose tout à fait impossible. Comment un petit expéditeur qui n'a pas grands moyens prouvera-t-il qu'il est d'intérêt public? On se demande s'il s'agit là d'un intérêt de portée nationale, provinciale, municipale ou régionale? Aucune de ces questions ne trouve de réponse.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Sauf que «l'intérêt public» est censé se rapporter aux taxes ou aux conditions de trafic intérieur, de trafic en provenance ou à destination du Canada.

M. FRAWLEY: Monsieur le président, voici comment je vois la chose. Quand un petit expéditeur (et je pense à celui qui ne dispose pas des moyens de *Canada Packers*), quand un petit maraîcher de l'Alberta avait l'impression que son tarif était injuste et qu'il se sentait traité de façon peu équitable il avait l'habitude de s'adresser à la Commission. Je ne vous parle pas des difficultés qu'il éprouvait pour en arriver là, mais il pouvait, de toute façon, en appeler à la Commission et lui dire: «Ce tarif cause du tort à l'entreprise de John Brown et Compagnie de Lethbridge (Alb.)», ou disons de John Brown et Compagnie de Medicine Hat (Alb). Les commissaires écoutaient son plaidoyer et décidaient si, oui ou non, l'entreprise était vraiment lésée. Je déclare que cette procédure est maintenant impossible et que les maraîchers doivent prouver que l'intérêt public est touché.

Le ministre des Transports m'a laissé entrevoir au comité de la Chambre que la province de l'Alberta pourrait prétendre que c'était contre l'intérêt public. Je me demande comment cette province traiterait une question de ce genre si le maraîcher en cause lui réclamait un avocat et des analystes et ainsi de suite.

Il pourrait toujours invoquer l'effet que le supposé tarif discriminatoire aurait sur son entreprise. Il ne s'agit pas d'intérêt public. Je ne crois pas que le fait qu'un maraîcher du sud de l'Alberta traverse des moments difficiles affecte sérieusement l'économie de l'Alberta. Je me demande ce qu'il pourrait prouver quant à l'atteinte de l'intérêt public. Une municipalité est un organisme public; le Canada lui-même en est un.

En tout cas, messieurs, je n'en puis dire plus pour exprimer mon idée. Mon grief, c'est qu'un autre aspect du projet de loi est inacceptable. Il me semble fait pour rendre difficile et presque impossible de prouver la discrimination injuste parce que le spectre de l'intérêt public se dresse devant le petit expéditeur.

Peut-être que si les tarifs canadiens pour le transport du grain, (non pas le tarif du Pas du Nid-du-Corbeau, parce qu'il s'agit là d'un endroit très particulier) étaient contestés, l'intérêt public serait engagé, mais je dirai respectueusement au Comité qu'il y a un millier de cas où un petit expéditeur ne pourrait prouver le traitement injuste ou l'avantage indu. Il n'y a rien à faire en vertu de l'article 16.

En terminant j'ai deux propositions à faire. La première, tend à ce que le Sénat modifie l'article 336 (vous le trouverez à la page 15), afin de substituer de réels coûts variables aux coûts variables fictifs que la Commission doit employer pour déterminer le tarif maximum. Je devrais dire qu'il faudrait substituer les coûts réels aux coûts fictifs (même modifiés par l'article 336,) dont elle se sert pour fixer le tarif maximum.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Pourriez-vous vous arrêter là pour quelques instants?

M. FRAWLEY: Oui.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Il y a la définition des coûts variables. Vous parlez toujours de coûts variables fictifs, mais on trouve à la page 47, au 3^e paragraphe, la définition suivante des coûts variables:

En déterminant le coût variable du transport des marchandises aux fins du présent article, la Commission doit...

Puis, vient l'énumération des choses dont elle doit tenir compte.

M. FRAWLEY: Vous avez raison, monsieur le président; mais vous ne sauriez oublier les directives selon lesquelles, lors du calcul du prix de revient pour un expéditeur en vue d'établir un taux maximum, vous devez l'évaluer pour des chargements de 30,000 livres.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Alors vous énoncez seulement la moitié de la proposition parce que l'alinéa c) du paragraphe (3) donne une partie des directives:

calculer le coût du transport des marchandises en cause, en fonction de chargements de 30,000 livres pour les wagons utilisés normalement pour de telles marchandises;

Mais, plus loin, dans l'article modificateur, on dit que si le taux dépasse 50,000 ou plus, il faut réduire les coûts variables d'autant que 50 p. 100.

M. FRAWLEY: Peut-être bien, monsieur le Président; mais, dans le cas que je présente, je transporte ma marchandise dans des wagons de 120,000 ou même de 190,000 livres qui sont actuellement en service sur les voies ferrées du Canada, et je ne veux pas être évalué en fonction de chargements de 30,000 livres plus 50 p. 100. Et cela pour tout le trajet. Je répète que, je suis désolé de n'avoir pas le calcul préparé pour vous, mais je dis simplement que, si vous ne me donnez pas le coût réel, il ne peut être que fictif. C'est vrai ou c'est faux. Ce n'est peut-être pas aussi faux que s'il n'y avait pas l'article modificateur, mais c'est faux tout de même. C'est tout ce que je peux dire.

Le sénateur LEONARD: Est-ce pratique de faire ce que vous proposez? Pouvez-vous inclure toutes les dimensions de chargement désirées? Ne doit-il pas y avoir une variation de cette norme? Si vous optez pour celui de 120,000 livres, vous devez aussi en avoir d'autres.

M. FRAWLEY: Monsieur le sénateur Leonard, je dirais simplement ceci: Prenons l'industrie de la potasse (je ne sais pas ce qu'on transporte dans ces wagons) ou bien, prenons le soufre ou les feuilles d'acier, ou n'importe quel produit de l'industrie lourde. Vous admettez sans doute que vous ne fixeriez pas de limite à ce genre de chargement, qui est celui de toute une industrie—le soufre ne se transporte que dans de très vastes wagons à cause de la valeur de ce produit, et de tous les autres facteurs. Quand vous dites qu'il doit y avoir une norme, vous voulez dire, qu'«ils emploient des wagons de 140,000 livres et qu'il s'agit alors d'une industrie à wagons de 140,000 livres?» Il faut uniformiser cette chose, mais pas à 30,000 livres, le volume d'un camion. Or, il est ridicule de faire l'analogie avec un camion quand il s'agit du transport de minerai de fer concentré.

Le sénateur LEONARD: Mais, quand vous employez ces exemples, ne sont-ils pas hypothétiques?

M. FRAWLEY: Tout ce que je peux dire, c'est que vous ne pouvez pas me refuser l'occasion de faire évaluer ce changement. Si le coût de ce mouvement était évalué, on pourrait arriver à un meilleur taux que celui qui est déjà établi pour ne pas dire plus.

Le sénateur LEONARD: Mais on vous en donne l'occasion autrement, n'est-ce pas?

M. FRAWLEY: Je n'ai aucune possibilité d'exiger le taux maximum tenant compte du coût de revient plus un bénéfice.

Le sénateur LEONARD: Non.

M. FRAWLEY: Et je dirai que cette structure des tarifs-marchandises devrait être de plus en plus orientée par rapport aux frais. C'était indiqué dans le rapport MacPherson. Et pourquoi ne le serait-elle pas? Quelle différence y a-t-il entre l'industrie des transports et les autres industries? Pour autant que le contrat est équitable, il n'y a pas de mal à établir un coût en vue de fixer un tarif-marchandises, parce qu'il faut avoir des coûts variables. Il y a un certain trafic dont la quote part est excessive. Je ne sais quelle est celle de l'industrie du carbonate de potasse à l'heure actuelle, mais si elle est plus importante qu'elle ne devrait l'être, d'après une formule juste, il faudra la réduire.

Je propose alors de procéder à deux modifications, à savoir: que les coûts variables réels soient remplacés par les coûts variables fictifs que la Commission doit employer pour déterminer le taux maximum fixé. Deuxièmement: remplacer la cotisation de 150 p. 100 ajoutée aux coûts variables, par un pourcentage situé à un niveau acceptable des bénéfices bruts d'une ligne de chemins de fer.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Examinons un instant la question du remplacement de la contribution de 150 p. 100, montant fixe, par un pourcentage acceptable des bénéfices bruts d'une ligne de chemins de fer. Qui est-ce qui l'établira?

M. FRAWLEY: C'est ce qu'a fait pendant dix ans, la Commission des transports. Elle a examiné les besoins financiers du Pacifique-Canadien, et ayant déterminé son coût d'exploitation, elle a dû y ajouter quelque chose: le contrat et la contribution aux coûts fixés. Elle a fait exactement ce que je dis. La province du Manitoba a fait une critique encore plus compréhensive que la mienne, et elle a dû faire la constatation suivante: «Nous nous éloignons de ce qui a déjà été fait dans les cas des tarifs-marchandises.

Il n'y a rien de saisissant quand je dis 150 p. 100. Il doit y avoir un pourcentage—10 p. 100 ou 300 p. 100, peu importe.

Peut-être aurais-je un peu plus à dire au sujet du contrôle du taux maximum. Toute l'idée du contrôle du taux maximum a été soumise à la Commission royale MacPherson et par qui? Par la province d'Alberta, par l'entremise du D^r Merrill Roberts de l'université de Pittsburgh. Il est venu ici pour exposer la question du contrôle du taux maximum à la Commission. Il a évité avec soin de mentionner un pourcentage. Or, il devrait y avoir un pourcentage à échelle mobile qui se fonderait sur l'évaluation intelligente du profit. Si vous appliquez aveuglément le 150 p. 100, peu vous importe que le Pacifique-Canadien gagne 2 p. 100 ou 20 p. 100

Je demanderais aussi la modification de l'article 16 de façon à éliminer pour un expéditeur qui se plaint de l'imposition d'un taux injuste, la nécessité de prouver que ce taux est contraire à l'intérêt public. L'amendement que je demande rétablirait l'ancienne règle tirée du droit commun, d'après laquelle un voiturier public devait percevoir une taxe et fournir les moyens de transports sans favoriser ou donner indûment et sans discernement la préférence à un usager au détriment d'un autre.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Je crois que le mot «prouver» n'est pas bien choisi. La loi dit qu'une personne doit faire l'exposé d'une affaire qui, d'après les premiers témoignages, paraît bien fondée, c'est-à-dire, présenter certains faits.

M. FRAWLEY: Certainement, monsieur le Président, nous savons tous ce que veut dire dans le langage du droit et dans la présentation des divers cas, une cause *prima facie*, c'est-à-dire une affaire qui, d'après les premiers témoignages, paraît bien fondée. Certains juges sont très difficiles à convaincre de ce qu'il s'agit d'une cause de cette nature tandis que d'autres l'admettent très facilement. Ne comptez pas trop là-dessus.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Si vous disiez que certains juges sont difficiles à convaincre, sans plus, je serais d'accord avec vous.

M. FRAWLEY: Monsieur le Président et messieurs les membres du Comité, je vous suis très reconnaissant du temps que vous avez bien voulu m'accorder pour examiner le problème qui vous préoccupe. Peut-être ai-je parlé trop longuement; toutefois, je tiens à vous remercier en mon nom et au nom du premier ministre de l'Alberta, de m'avoir invité à exposer notre cas et notre opposition persistante aux articles 336 et 16 de la Loi en cause.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Il y a quelques points que M. Frawley a présentés et qu'on pourrait examiner. Je crois que M. Baldwin aimerait renseigner le Comité à ce sujet.

M. J. R. Baldwin, sous-ministre des Transports: Merci, monsieur le président. Je crois qu'il serait utile de commenter les divers points soulevés par M. Frawley par rapport au travail de préparation du programme législatif. Je dois admettre que ce problème est très complexe et confus, en ce qui concerne l'explication d'une formule pour le taux maximum du point de vue général de l'établissement des taux, et du transport et de la concurrence des chemins de fer. Nous avons trouvé, à l'étape la plus active des délibérations se rattachant à la préparation du programme législatif et je pense maintenant à la période précédant l'examen de la mesure au Parlement, j'essaie maintenant d'établir la base des observations futures à ce sujet—nous avons trouvé qu'il n'était pas facile de mettre d'accord les intérêts des divers groupes auxquels nous nous sommes adressés. Avec le plein consentement et l'encouragement du ministre, nous avons eu, au niveau des chefs de services, des échanges de vues étendus et sans réserves avec les représentants de tous les domaines provinciaux, municipaux, ferroviaires et des autres moyens de transport au sujet de la façon d'envisager le bill et nous avons été très francs au sujet de ce que nous proposons d'inclure dans la loi. Comme résultat de ces discussions, même la première ébauche de la loi, abstraction faite des modifications subséquentes auxquelles ont procédé le Comité et le Comité plénier, à la Chambre des communes, reflète bon nombre de propositions et recommandations que nous avons reçues de sources diverses, y compris M. Frawley qui en a fait de fort valables sur plusieurs points.

Nous en avons discuté ouvertement; nous avons, cependant, constaté qu'il y avait deux points de vue essentiels dont il fallait tenir compte, pour mener à bonne fin cette mesure législative et faire accepter les propositions faites de part et d'autre.

Je vous avoue franchement que, dans la mise au point d'une formule pour le taux maximum (et je conclus que ce n'est pas tant l'idée du taux maximum qui importe, que la valeur de la formule) comme nous avançons chaque idée, nous avons trouvé, et c'est tout à fait normal et compréhensible, dans nos entretiens avec les représentants des entreprises de transport (et surtout des chemins de fer) on sentait qu'ils n'estimaient pas satisfaisant ce qu'ils présentaient; à leur avis, ces propositions, ne leur rapporteraient pas, dans la pratique, le revenu qui leur permettrait de sortir de l'impasse des subventions et de ne plus trop

compter sur l'aide du gouvernement. D'autre part, nous avons trouvé que les exposés des autres groupes insistaient surtout sur le besoin de limiter les possibilités de gain des chemins de fer et essayaient de mettre la formule en rapport étroit avec le coût pour que les chemins de fer puissent reprendre leurs coûts variables, mais en touchant une subvention plus modique au titre des frais généraux.

Franchement, il n'a pas été facile de concilier ces deux objectifs qui devront cependant s'accorder, à savoir, un soutien raisonnable qui permettrait aux chemins de fer de maintenir leur pouvoir de gain et de l'augmenter, puisque c'est l'objectif fondamental de la mesure à l'étude et, en toutes circonstances, un traitement équitable de l'expéditeur.

Quant à la formule elle-même, je crois pouvoir dire que tous sont d'accord pour dire que tout ira bien, au moins jusqu'à 30,000 livres sinon jusqu'à 70,000 livres. J'opterais pour le dernier chiffre, car il y a suffisamment de données pour l'appuyer.

Le mémoire de M. Borts, qu'a mentionné M. Frawley ou qui a en tout cas été mentionné hier, appuyait l'hypothèse elle-même. Il en ressortait qu'en général, à l'essai, la chose semblait bonne, jusqu'à 30,000 livres; cet exposé laissait aussi entendre que pour ce que je conçois comme le trafic à taux élevé, parce qu'il s'agit d'un transport plus dispendieux, tout irait bien jusqu'à 70,000 livres.

Un des honorables sénateurs s'était informé auparavant de la moyenne de chargement—je crois que c'était le sénateur Kinley. La moyenne est de 70,000 livres, ce qui cadre très bien avec ce qu'on attend de la formule. Le point relevé par M. Frawley semble se rapporter aux chargements plus lourds de produits que nous pourrions considérer comme des articles à bas prix—le soufre, le carbonate de potasse, le charbon etc.

Après avoir travaillé à la préparation de cette formule, je crois que la question présente deux aspects. En premier lieu, notre vérification a indiqué que le besoin d'une formule à taux maximum n'était pas tout à fait nécessaire pour protéger ce genre de commerce, et c'est ici que j'ai trouvé que la soumission de M. Frawley pourrait induire en erreur.

Le deuxième point—et je reviendrai à ces deux points—est que même où le besoin se fait sentir, la formule aura du bon. Pour en revenir au premier point concernant les lourds chargements en vrac, ceci, comme le sénateur Kinley le conçoit, est le mode de transport auquel recourent généralement les grandes entreprises et les expéditeurs importants, qui sont bien placés pour négocier un taux raisonnable avec les chemins de fer par rapport aux demandes de taux maximum actuelles ou futures.

Je pourrais citer beaucoup d'exemples, mais les trois qu'a donnés M. Frawley sont bons.

Le taux maximum actuel pour la feuille d'acier dont il a fait mention à Edmonton, est de \$3.68 la tonne; il est possible d'obtenir \$1.95 parce que les compagnies ont pu négocier un taux avantageux avec les chemins de fer et que leur position à cet égard était bonne. Les chemins de fer désirent s'assurer ce trafic et sont prêts à négocier pour l'obtenir.

Le carbonate de potassium a dans cette catégorie, un taux maximum de \$2.99 par 100 livres, mais il y vient d'intervenir une hausse de 45 cents.

On a mentionné le soufre. Le soufre, que je cite ici à titre d'exemple va de l'Alberta à Vancouver. Le taux maximum est de \$1.75, mais il y a actuellement une hausse de 45 cents.

Ces grosses compagnies ont prouvé qu'elles pouvaient négocier avec les chemins de fer. Ces derniers veulent assumer ce transport et sont prêts à offrir un taux convenable. Ils ne sont pas en vertu de la mesure à l'étude, en mesure d'imposer des taux maximums. Ce n'est pas l'objet de la mesure. Elle vise à

établir un taux maximum, mais il n'appartient pas aux chemins de fer de le mettre en vigueur mais à l'expéditeur d'y recourir si le besoin s'en fait sentir.

Nous n'avons pas changé les tarifs convenus, et dans la plupart des cas, les expéditeurs se sont servi de leur pouvoir de négociation pour en profiter.

A ce propos, je mentionnerai que lorsqu'on parle de concurrence efficace, il est possible d'exercer efficacement certains pouvoirs à l'égard des chemins de fer. Il peut y avoir une compagnie de navigation ou de camionnage à laquelle on pourrait aussi recourir—mais pour les chargements de 200,000 tonnes, le camion ne peut sûrement pas remplacer les chemins de fer. C'est ce qu'on appelle normalement la concurrence du marché libre, ce qui veut dire que pour être bien placé vis-à-vis de la concurrence, qu'il s'agisse d'un produit de l'Ouest du Canada transporté en Ontario ou à Montréal, ou encore vers les marchés d'outre-mer, le soufre, le carbonate de potassium, le charbon par exemple, doit pouvoir soutenir cette concurrence au prix établi du marché international. Hors d'entretiens avec les expéditeurs, les employés de chemins de fer connaissent très bien les prix du marché international et savent que s'ils imposent un plein tarif dans cette catégorie, on leur permettra d'imposer un taux inférieur au taux actuel, et ainsi le commerce ne progressera pas, car le prix total du marché international sera trop élevé. Les chemins de fer veulent s'assurer ce commerce et ils négocient par conséquent, les taux convenus ou fournissent un taux spécial.

Citons d'autres exemples. Il y a le fait que la construction pendant les dernières années, en vertu d'une loi du Parlement, des lignes d'intérêt local du National-Canadien a, dans presque tous les cas, été précédée par des négociations avec l'industrie qui souhaitait, dans son propre intérêt l'aménagement de cette ligne d'intérêt local.

Le résultat de la négociation a presque toujours abouti à un taux négocié ou à un taux accepté à un niveau relativement bas, beaucoup plus bas que le taux maximum actuel.

Je pourrais aussi démontrer que le niveau général ou la moyenne de ces tarifs même si j'admets à l'instant que les moyennes donnent parfois une fausse impression la moyenne des dépenses d'articles en gros dans ce domaine en général s'établit plus bas que la moyenne du tarif actuellement admis. Nous avons suffisamment de témoignages pour prouver que dans le domaine des produits plus lourds, auxquels M. Frawley a fait allusion, cette protection n'est pas réellement nécessaire parce que tous les usagers en puissance ont fait preuve de compétence en négociant effectivement avec les chemins de fer nous obtenant même dès à présent, un taux de beaucoup inférieur au taux maximum et nous croyons que dans le domaine des charges moins lourdes auxquelles le Sénateur Kinley s'est référé, la protection est assurée avec cette formule.

Je ferai quelques brèves observations sur la formule, parce que, même si nos hypothèses sont fausses, et s'il nous faut recourir à la protection du taux maximum pour les produits lourds, nous croyons que la formule sera assez bonne. Elle n'est pas parfaite, mais nous avons envisagé toutes les possibilités auxquelles nous pouvions penser, sans rien trouver de plus satisfaisant. Au moyen d'un simple sondage, nous avons étudié la formule pour voir comment elle s'appliquerait dans diverses situations.

En comparaison avec les taux maximums annuels, les résultats ont été assez bons par les taux de catégories. Dans certains cas ils étaient les mêmes, dans d'autres plus haut ou plus bas.

A part cela comme l'a déjà dit le président, nous avons en tâchant de mieux répondre aux besoins, reconnu pour le moins que, dans les cas où le taux maximum peut entrer en jeu pour les produits lourds, il y a une économie en comparaison des produits moins lourds que transportent les chemins de fer, et nous avons fourni une formule et c'est celle à laquelle le président s'est référé d'après laquelle une partie des bénéfices devra être assurée par l'expéditeur.

Nous avons fait encore autre chose. En une plus grande protection, nous avons prévu ce que j'appellerai une période de «gel» de deux ans, en ce qui concerne le secours au taux maximum dans les cas où les taux sont actuellement régis par la loi sur la réduction des taux de transport des marchandises.

En d'autres termes, nous avons dit qu'à moins qu'un chemin de fer relève les taux dans cette catégorie, par rapport à celui du mois d'août 1966, il sera impossible de réclamer le taux maximum.

Ceci n'était pas dans le but de limiter le pouvoir de l'expéditeur mais celui des chemins de fer et de les inciter à maintenir des taux au niveau actuel.

Après toutes les révisions que j'ai mentionnées, et après avoir étudié la situation particulière des produits plus lourds, nous en sommes venus à la conclusion que cette formule n'est peut-être pas parfaite. Mais il n'y avait pas de meilleur contre-proposition qu'on puisse considérer comme administrativement applicable et la plupart semblaient moins bonnes. Cette protection s'applique à tout le domaine mentionné, et s'il y a quelques lacunes nous ne croyons pas qu'il y en ait beaucoup elle pourrait exister pour les produits plus lourds où le besoin se fait très peu sentir. Comme j'ai dit, la *International Nickel* peut marchander avec le Pacifique-Canadien et obtenir un taux avantageux. Ils sont de force suffisamment égale pour arriver à des mises au point.

La Commission MacPherson a fait un beau travail en ce sens et nous avons conclu que le meilleur serait d'adopter cette formule avec les modifications que j'ai indiquées, mais de s'assurer aussi qu'elle soit révisée après 4 ans, alors que l'expérience permettra de reconnaître les lacunes éventuelles. S'il y en a, on pourra y remédier.

Finalement, afin de prévoir une autre garantie contre toute faiblesse possible, nous avons donné plus de force à l'article 16. Nous l'avons fait en différentes étapes de l'étude en Comité, de façon à ce qu'on recoure fréquemment à cet article, qui comporte un certain nombre de principes qui protégeront l'intérêt du public et permettront de recourir, en plus, à l'appel en vertu de l'article 16, même si, à la longue l'expéditeur n'estimait pas que la formule du taux maximum puisse s'appliquer en toute justice.

Je n'ai pas essayé, honorables sénateurs, de traiter dans l'ordre les points soulevés par M. Frawley. J'ai plutôt essayé d'exposer un peu les principes qui ont influé sur la rédaction du bill, et j'espère avoir réussi à faire ressortir l'idée qui nous a portés à adopter notre point de vue définitif.

Le sénateur PEARSON: Pourquoi choisir quatre ans pour la révision?

M. BALDWIN: Nous n'avons pas l'impression que cet article servira beaucoup. Peut-être sommes-nous dans l'erreur. Pour les chargements d'articles lourds, nous ne croyons pas qu'il sera nécessaire, car les témoignages semblent avoir prouvé que, dans ce domaine, les expéditeurs sauront écouler leur denrées à un taux beaucoup plus bas que les taux actuels. Nous voulons aussi obtenir les témoignages qui nous permettront d'établir une cause et quand vous l'étudierez, vous verrez qu'il s'agit d'une situation compliquée; il nous faut donc assez de temps pour faire les recherches qui conviennent.

Le sénateur LEONARD: Monsieur le président, je demanderais à M. Baldwin s'il n'a pas d'observations à formuler au sujet de la question qu'a soulevée M. Frawley concernant l'interprétation du terme «intérêt public».

M. BALDWIN: Oui Monsieur. Le Comité a tenu compte du point soulevé par M. Frawley concernant le terme «intérêt public», quand, au moment où l'article 16 a été rédigé à nouveau, en insérant à la page 10, l'article 16, alinéa b), puis dans le paragraphe 3) les subdivisions (i) et (ii).

Les projets précédents de cet article ne renfermaient pas ces aspects. Nous avons essayé de définir les critères du «désavantage injuste» et des «obstacles peu

justifiés» à l'échange de produits. Nous avons fait un peu de recherches quant à l'interprétation judiciaire de l'expression «l'intérêt public».

Il y a d'autres cas qui ne relèvent pas de notre compétence mais nous sommes à peu près certains que l'interprétation normale est assez générale pour englober les points relevés par M. Frawley.

Le sénateur ISNOR: Monsieur le président, j'ai soulevé la question de la capacité moyenne de chargement de ces wagons parce que je croyais pouvoir l'inclure dans la formule.

M. BALDWIN: Ah oui, c'est le sénateur Isnor qui a soulevé la question.

Le sénateur ISNOR: En effet, j'ai posé cette question à M. Frawley. Je voulais demander à M. Frawley qui a présenté son exposé avec compétence, s'il représentait le Pacifique-Canadien ou la province d'Alberta. Si je lui ai posé cette question, c'est qu'il a fait allusion au P.C. à plusieurs reprises. Je présume que le National-Canadien et les provinces de l'Atlantique se trouvent dans la même situation. Est-ce exact, Monsieur Frawley?

M. FRAWLEY: Quelle serait la situation du N.-C. et des provinces de l'Atlantique?

Le sénateur ISNOR: Le manque de concurrence avec le P.-C. était-elle la raison pour laquelle vous avez employé son nom aussi souvent?

M. FRAWLEY: Non. Je m'en suis rapporté souvent au P.-C., parce que les besoins financiers de cette compagnie, Monsieur le sénateur, sont la seule mesure dont la Commission des transports peut se servir. J'aime mieux penser que la nouvelle Commission une fois établie, prendra comme coût de base les tarifs du P.-C.

Le sénateur ISNOR: Merci. Je me demandais pourquoi vous l'aviez cité. Monsieur le président, M. Frawley a affirmé qu'il avait été invité à se présenter au Comité. Est-ce exact?

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Ne jouons pas sur les mots.

Le sénateur ISNOR: Un instant. J'ai une question à poser.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: J'ajouterai seulement qu'ayant appris que M. Frawley voulait savoir s'il lui serait possible de se présenter au Comité du Sénat, j'ai répondu: «Oui, bien sûr, puisqu'il en fait la demande nous l'entendrons». J'ai alors fixé une heure, et je lui ai dit que nous aurions une séance mardi et mercredi et que, s'il était disponible mardi, cela nous conviendrait, sinon, ce serait mercredi matin. Comment il est venu ici est une autre question. C'était un concours de circonstances; il est maintenant ici et il a fait son exposé.

Le sénateur ISNOR: Je voulais simplement m'assurer qu'il y a eu invitation.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Il n'est pas un intrus.

Le sénateur ISNOR: C'est bien. Même s'il en était un, il serait encore bienvenu.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Naturellement.

M. FRAWLEY: Je crois avoir fait la demande dans une lettre, Monsieur le sénateur, et je suis reconnaissant d'être ici, parce que le Comité n'était pas obligé de m'entendre. Il est entendu que j'ai envoyé une lettre disant que je voudrais comparaître.

Le sénateur ISNOR: Si M. Frawley a été invité, la Commission des transports maritimes l'a-t-elle été aussi. Elle a présenté un bon rapport ou mémoire, à la Chambre des communes.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Personne n'a été invité à notre Comité.

Le sénateur ISNOR: La Commission du Port de Halifax l'a-t-elle été?

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Non, personne. En ce qui concerne les deux organismes mentionnés, étant donné que vous représentez ici ces intérêts, c'est tout ce qu'il nous faut.

Le sénateur ISNOR: Merci bien, monsieur le président. J'essaie de m'occuper de leurs intérêts, mais je crois ne pas trop bien réussir.

Le sénateur ASELTINE: Ne soyez pas si modeste.

Le sénateur ISNOR: Monsieur Frawley, votre exposé s'appuyait plus ou moins sur le manque de concurrence dans certains domaines. Est-ce votre avis?

M. FRAWLEY: Non. L'idée de mon exposé, monsieur le sénateur, était que, même lorsqu'il y a apparemment une concurrence, celle-ci n'est pas efficace, si le chemin de fer est en mesure d'exiger des contributions excessives au titre des frais généraux.

Le sénateur ISNOR: Même en l'admettant, la concurrence entre encore en jeu, et je tiens à vous expliquer, monsieur le président, ainsi qu'aux membres du Comité, que dans les provinces atlantiques nous n'avons pas la concurrence qui se manifeste dans le Québec et l'Ontario. Si l'on en tient compte, je crois que la Commission ne devrait pas oublier qu'il y a lieu d'attacher une plus grande importance aux taux des provinces atlantiques.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: On a déjà commencé par réserver toutes les dispositions statutaires déjà existantes.

Le seul article qui nous reste est l'article 53. L'article est-il adopté?

Le sénateur ARGUE: Puis-je poser une question à M. Frawley? Je me demande s'il voudrait se donner la peine de deviner comment ces 110 millions de dollars de subventions, quand on les aura prélevés sous forme d'augmentations des tarifs-marchandises etc., seront répartis sur les divers taux mentionnés à la page 2? La charge reviendra-t-elle au même ou y aura-t-il de véritables améliorations? Sera-t-elle répartie d'une façon juste et égale?

M. FRAWLEY: Je dirais que la situation est aujourd'hui la même qu'en 1958. Les compagnies de chemin de fer ne peuvent pas augmenter les taux concurrentiels avec la certitude d'en rester là, car s'il y a concurrence acharnée, ils devront les supprimer. Mais ils peuvent toujours relever les taux de catégories et les taux de produits non concurrentiels, sachant qu'ils resteront en vigueur.

Le sénateur LEONARD: Mais vous ne devez pas oublier que certaines subventions ne seront plus générales mais spéciales, et qu'elles seront seulement versées dans des circonstances particulières.

M. FRAWLEY: Quand vous avez parlé de subventions, je ne vous ai pas très bien suivi. On pourrait en obtenir en attendant que le bill soit adopté. Mais je n'ai pas eu connaissance d'une subvention dans la structure du tarif-marchandises. Il n'y en a pas pour le Pas du Nid-de-Corbeau.

Le sénateur LEONARD: Quand il a été question du rapport au Gouverneur général en conseil et des représentations faites en vue d'obtenir une mesure spéciale, le ministre, ou M. Baldwin, a dit hier, que les subventions seraient prélevées sur le trésor public.

Le sénateur CONNOLLY: Le ministre l'a dit à plusieurs reprises.

M. BALDWIN: Il est fait mention, à divers endroits, des dispositions qui permettraient au gouvernement de verser des subventions spéciales quand certaines fonctions seraient imposées aux chemins de fer—c'est-à-dire des fonctions publiques, pour qu'ils n'y perdent rien.

Le sénateur THORVALDSON: C'est le principe de la loi.

M. FRAWLEY: Avec le respect qui s'impose, je dirai qu'il n'y a rien ici qui prévoit des subventions continues. Je n'ai connaissance d'aucun tarif-marchandises pour le transport à destination ou en provenance de l'Alberta qui justifie une subvention.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Tout doit bien aller, direz-vous maintenant.

M. FRAWLEY: Parce que notre exploitation est rentable, mais nous payons en vertu d'un principe erroné.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: L'article 53 est-il adopté?

Des VOIX: Adopté.

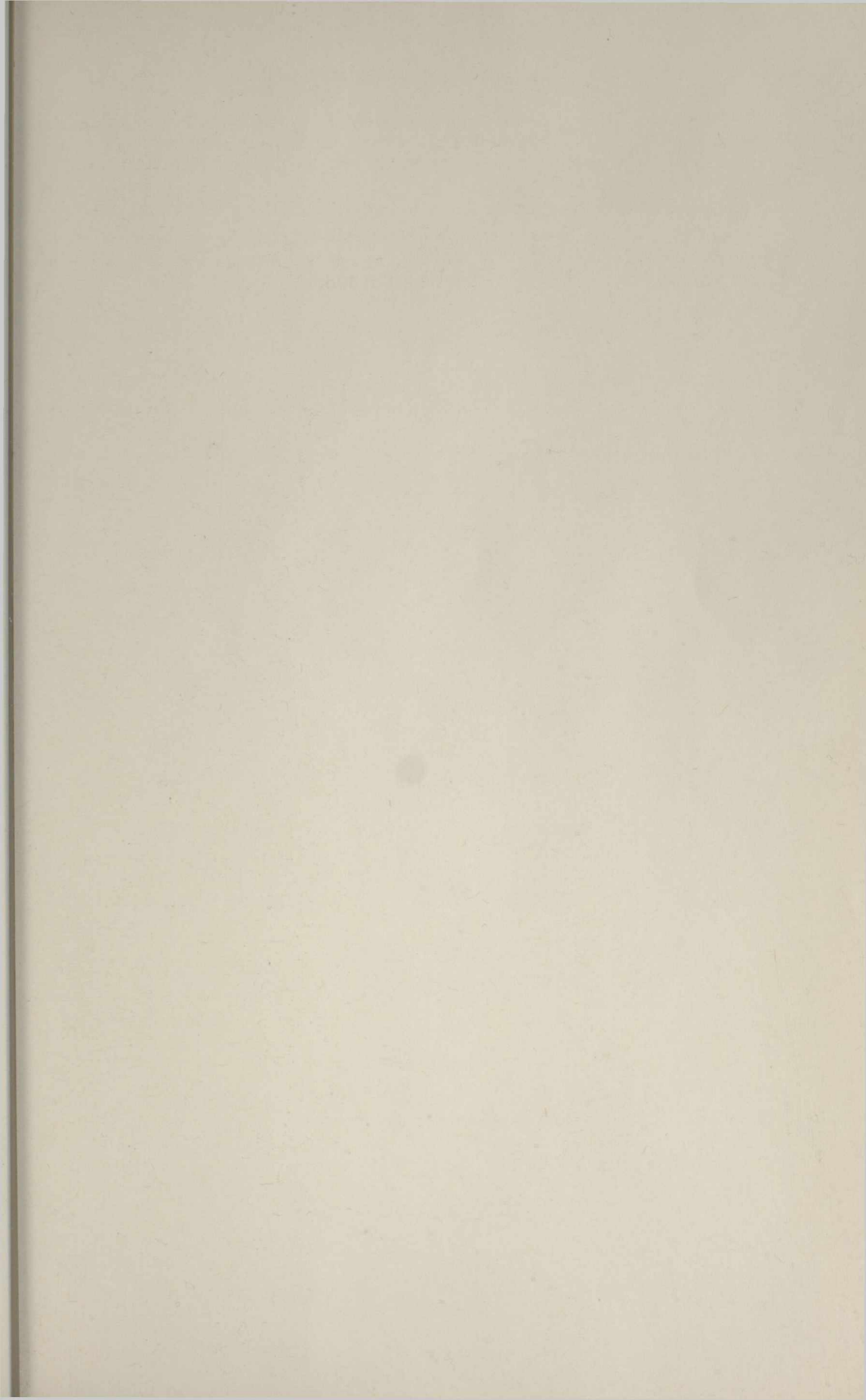
Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Je ne sais pas si l'article 1 fut adopté, hier; est-il adopté?

Des VOIX: Adopté.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Dois-je faire rapport du bill sans modification?

Des VOIX: Oui.

Le Comité s'ajourne.



M. FAVREAU: Avec le respect qui s'impose, je dirai qu'il n'y a rien ici qui brève les subventions continuées. Je n'ai connaissance d'aucun tarif-marchandises pour le transport à destination ou en provenance de l'Alberta qui mérite une subvention.

Le président suppléant: Tout doit bien aller, dites-vous maintenant.

M. FAVREAU: Parce que notre explication est valable, mais nous péchons en vertu d'un principe erroné.

Le président suppléant: L'article 55 est-il adopté?

Des voix: Adopté.

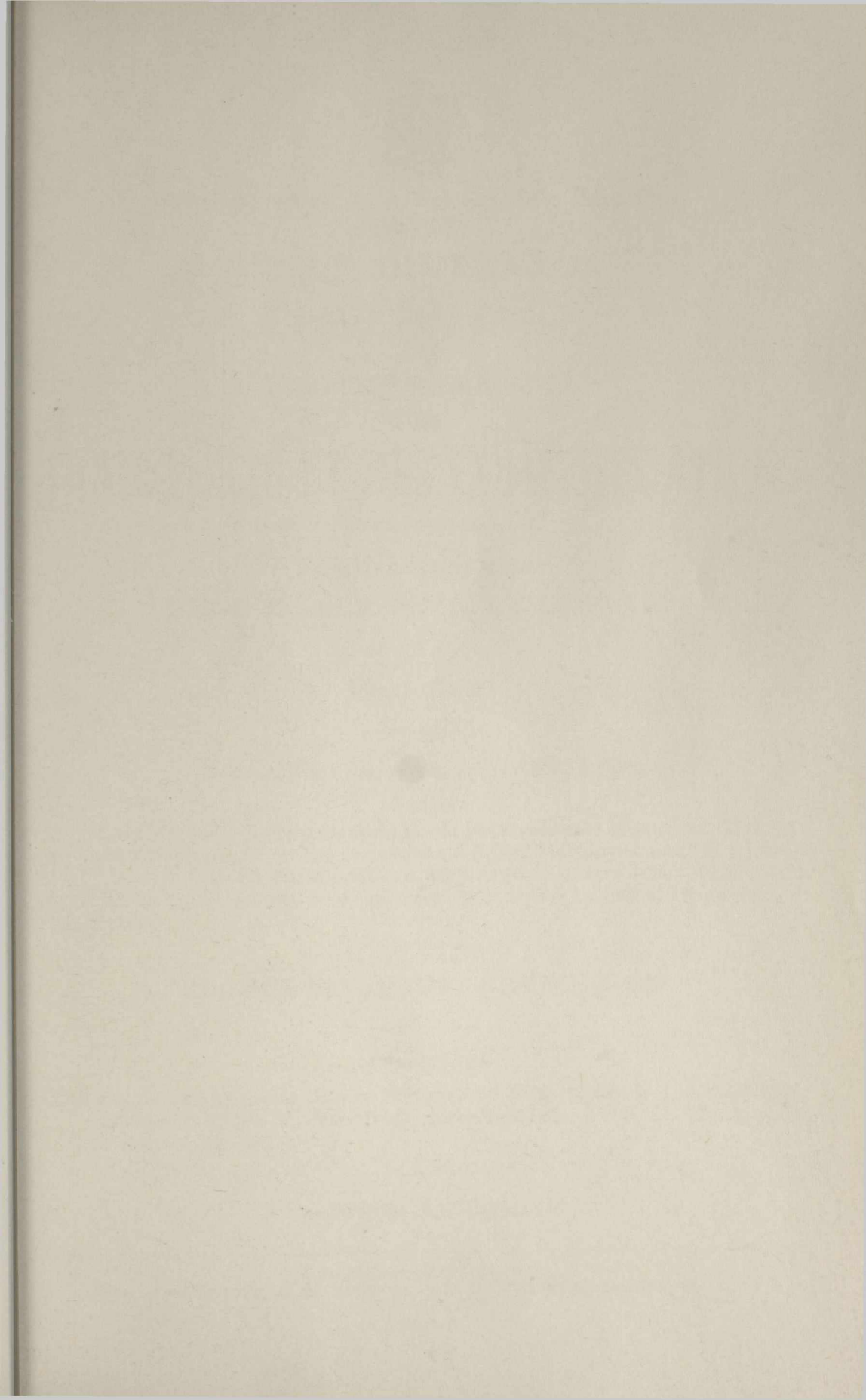
Le président suppléant: Je ne sais pas si l'article 1 fut adopté, hier; est-il adopté?

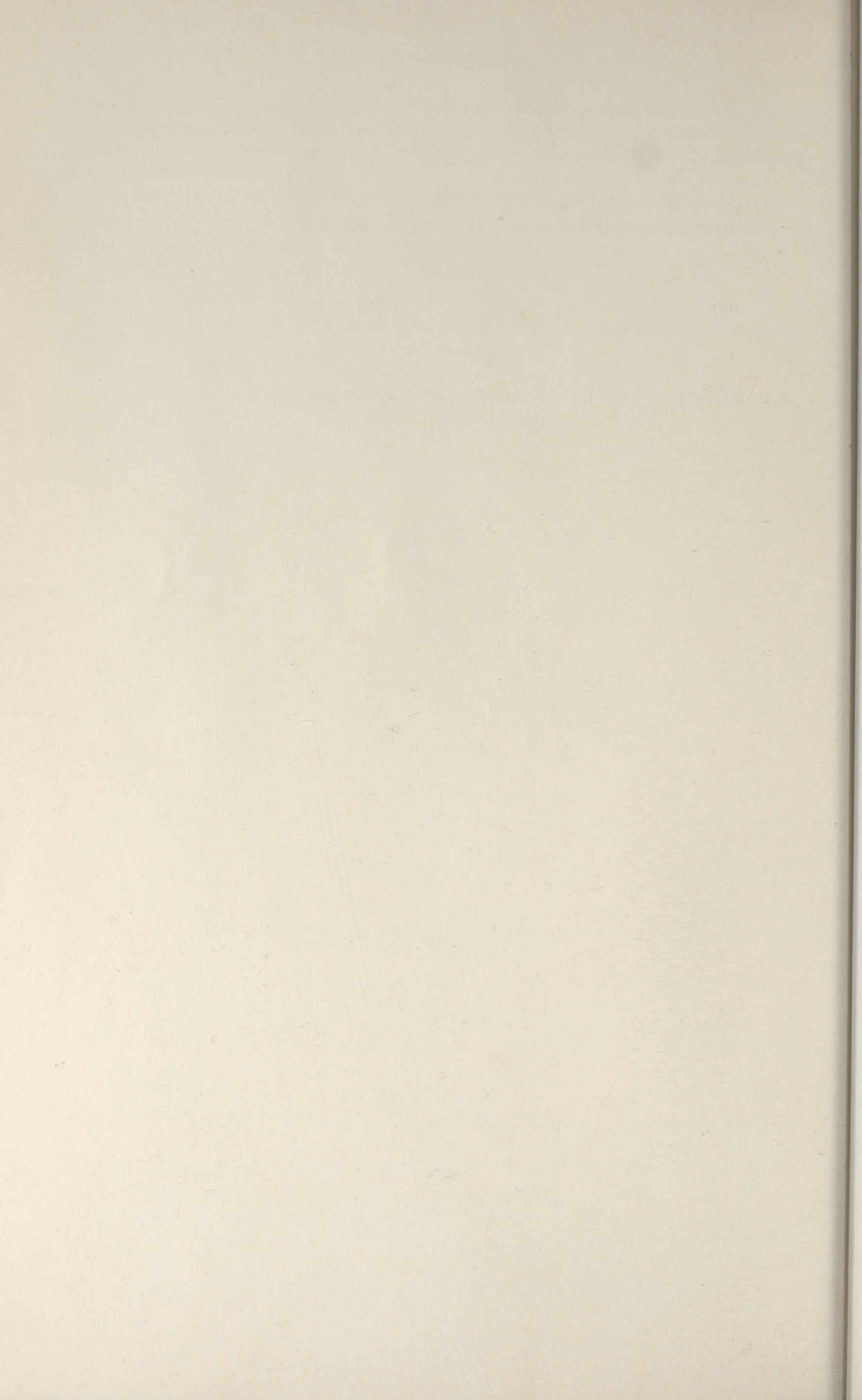
Des voix: Adopté.

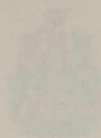
Le président suppléant: Dois-je faire rapport du bill sans modification?

Des voix: Oui.

Le Comité s'ajourne.







Première session de la vingt-septième législature
1966-1967

SÉNAT DU CANADA

DÉLIBÉRATIONS

DU

COMITÉ PERMANENT

DES

TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président suppléant

L'HONORABLE T. D'ARCY LEONARD

Pascicule 12

*Délibérations complètes sur le Bill C.229,
intitulé:*

«Loi autorisant le versement de fonds pour subvenir à certaines dépenses en immobilisations du réseau des chemins de fer Nationaux pour la période du 1^{er} janvier 1965 au 30 juin 1967 et autorisant la garantie par Sa Majesté de certains titres devant être émis par la compagnie des chemins de fer Nationaux.»

SÉANCE DU JEUDI 9 FÉVRIER 1967

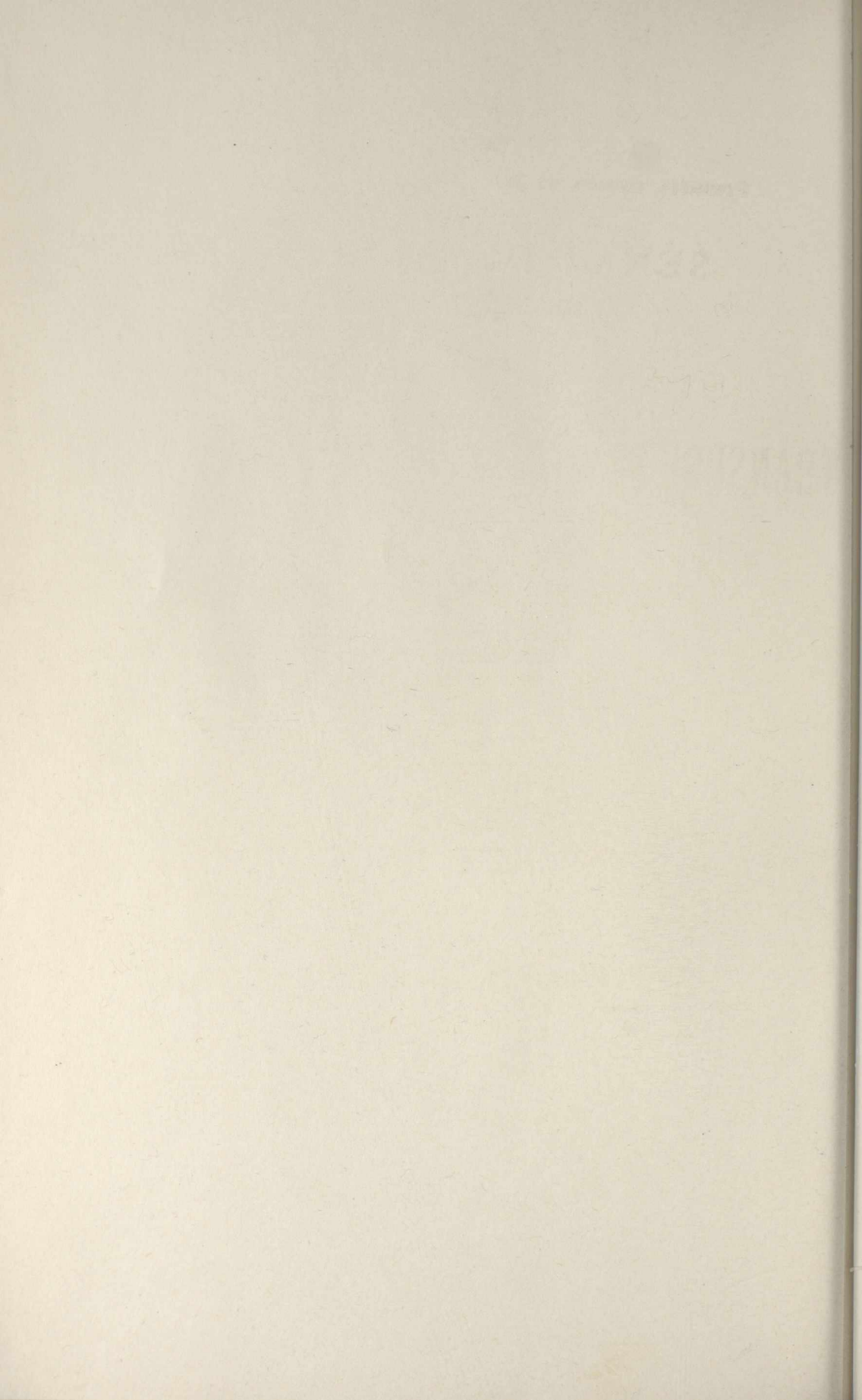
TÉMOINS:

Compagnie des chemins de fer Nationaux: MM. Norman J. MacMillan, président; Ralph T. Vaughan, vice-président; J. W. G. Macdonnell, conseiller général.

RAPPORT DU COMITÉ

ROBERT MCINTOSH, M.A.B.C.
DÉPÔTÉUR DE LA LOI ET CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE
OTTAWA 1967

1215-1





Première session de la vingt-septième législature
1966-1967

SÉNAT DU CANADA

DÉLIBÉRATIONS

DU

COMITÉ PERMANENT

DES

TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président suppléant:

L'HONORABLE T. D'ARCY LEONARD

Fascicule 12

Délibérations complètes sur le Bill C-229,

intitulé:

«Loi autorisant le versement de fonds pour subvenir à certaines dépenses en immobilisations du réseau des chemins de fer Nationaux pour la période du 1^{er} janvier 1965 au 30 juin 1967 et autorisant la garantie par Sa Majesté de certains titres devant être émis par la compagnie des chemins de fer Nationaux.»

SÉANCE DU JEUDI 9 FÉVRIER 1967

TÉMOINS:

Compagnie des chemins de fer Nationaux: MM. Norman J. MacMillan, président; Ralph T. Vaughan, vice-président; J. W. G. Macdougall, conseiller général.

RAPPORT DU COMITÉ

ROGER DUHAMEL, M.S.R.C.
IMPRIMEUR DE LA REINE ET CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE
OTTAWA, 1967



Première session de la vingt-septième législature
1956-1957

SÉNAT DU CANADA

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président suppléant: l'honorable T. D'Arcy Leonard
les honorables sénateurs

Aird	Lefrançois
Aseltine	Leonard
Baird	Macdonald (<i>Brantford</i>)
Beaubien (<i>Provencher</i>)	McCutcheon
Bourget	McDonald
Burchill	McElman
Connolly (<i>Halifax-Nord</i>)	McGrand
Croll	McLean
Davey	Méthot
Dessureault	Molson
Dupuis	Paterson
Farris	Pearson
Fournier (<i>Madawaska- Restigouche</i>)	Phillips
Gélinas	Power
Gershaw	Quart
Gouin	Rattenbury
Haig	Reid
Hayden	Roebuck
Hays	Smith (<i>Queens- Shelburne</i>)
Hollett	Thorvaldson
Isnor	Vien
Kinley	Welch
Lang	Willis—(47).

Membres d'office: Brooks et Connolly (*Ottawa-Ouest*).

(Quorum 9)

TÉMOINS:

Compagnie des chemins de fer Nationaux: MM. Norman J. MacMillan,
président; Ralph T. Vaughan, vice-président; J. W. G. Macdonnell,
conseiller général.

RAPPORT DU COMITÉ

ORDRE DE RENVOI

Extrait des *Procès-verbaux* du Sénat, en date du lundi 6 février 1967:

Suivant l'Ordre du jour, l'honorable sénateur Benidickson, C.P., propose, appuyé par l'honorable sénateur Connolly, C.P., que le Bill C-229, intitulé: «Loi autorisant la prestation de fonds pour faire face à certaines dépenses d'établissement du réseau des chemins de fer Nationaux du Canada, depuis le 1^{er} janvier 1965 jusqu'au 30 juin 1967, ainsi que la garantie, par Sa Majesté, de certaines valeurs qu'émettra la compagnie des chemins de fer Nationaux 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 Connolly, C.P., propose, appuyé par l'honorable sénateur Benidickson, C.P., que le bill soit déferé au Comité permanent des transports et des communications.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le Greffier du Sénat,
J. F. MACNEILL.

PROCÈS-VERBAL

Le JEUDI 9 février 1967.

Conformément à la motion d'ajournement et à l'avis de convocation, le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 10 heures du matin.

En l'absence du président et sur la proposition de l'honorable sénateur Beaubien (*Provencher*), l'honorable sénateur Leonard est élu *président suppléant*.

Présents: Les honorables sénateurs Leonard (*président suppléant*), Aird, Aseltine, Beaubien (*Provencher*), Brooks, Burchill, Connolly (*Ottawa-Ouest*), Fournier (*Madawaska-Restigouche*), Gershaw, Haig, Hays, Hollett, Kinley, Lefrançois, McDonald, McElman, Pearson, Power, Roebuck, Smith (*Queens-Shelburne*) et Willis. (21)

Aussi présent: M. E. Russell Hopkins, légiste et conseiller parlementaire du Sénat.

Sur une motion dûment présentée, *il est décidé* que le Comité recommande dans son rapport qu'il soit autorisé à faire imprimer 800 exemplaires en anglais et 300 en français de ses délibérations sur le Bill C-229.

Le Bill C-229, «Loi du financement et de la garantie des chemins de fer nationaux, 1965-1966», est lu et examiné article par article.

Les témoins suivants sont entendus:

Compagnie des chemins de fer Nationaux:

M. Norman J. MacMillan, président.

M. Ralph T. Vaughan, vice-président.

M. J. W. G. Macdougall, conseiller général.

Sur la proposition de l'honorable sénateur Haig, *il est décidé* de faire rapport que le bill n'a pas subi de modifications.

A 11 heures et 45 minutes du matin, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Attesté.

Le secrétaire du Comité,
Frank A. Jackson.

RAPPORT DU COMITÉ

OTTAWA, le jeudi 9 février 1967

Le Comité permanent des transports et des communications, auquel a été déferé le Bill C-229, intitulé: «Loi autorisant le versement de fonds pour subvenir à certaines dépenses en immobilisations du réseau des chemins de fer nationaux pour la période du 1^{er} janvier 1965 au 30 juin 1967 et autorisant la garantie par Sa Majesté de certains titres devant être émis par la compagnie des chemins de fer Nationaux,» fait rapport que le comité, après avoir étudié ce bill, et pour obtempérer à l'ordre de renvoi du 6 février 1967, l'a chargé de faire rapport au Sénat que le bill n'a pas subi d'amendement.

Le président suppléant,
T. D'ARCY LEONARD.

LE SÉNAT

LE COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le jeudi 9 février 1967

Le Comité permanent des transports et des communications, auquel a été renvoyé le bill C-229 autorisant le versement de fonds pour subvenir à certaines dépenses en immobilisations du réseau des chemins de fer nationaux pour la période du 1^{er} janvier 1965 au 30 juin 1967 et autorisant la garantie par Sa Majesté de certains titres devant être émis par la Compagnie des chemins de fer nationaux, se réunit aujourd'hui à 10 heures du matin pour mettre le bill à l'étude, sous la présidence du sénateur T. D'Arcy Leonard, président suppléant.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Messieurs les sénateurs, le Sénat nous a renvoyé le Bill C-229 autorisant le versement de fonds pour subvenir à certaines dépenses immobilières des chemins de fer nationaux. Il s'agit d'un bill important concernant une autorisation très importante pour ces dépenses, et je demande la motion habituelle au sujet de l'impression de 800 exemplaires en anglais et de 300 exemplaires en français.

Le Comité décide que soit établi un rapport sténographié de ses délibérations relatives au bill.

Le Comité décide de recommander dans son rapport qu'il soit autorisé à faire imprimer 800 exemplaires en anglais et 300 exemplaires en français de ses délibérations relatives au bill.

L'honorable John J. CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Avant que vous ne commenciez votre travail, il est approprié, je pense, qu'en tant que leader du gouvernement au Sénat, je vienne ici ce matin dire au nouveau président des chemins de fer Nationaux, M. Norman J. MacMillan, combien nous sommes heureux de le voir ici, comme il est bienvenu et aussi pour le féliciter d'avoir assumé de nouvelles fonctions et de nouvelles responsabilités.

M. MacMillan n'est pas un inconnu pour le Comité, puisqu'il s'y présente depuis quelques années déjà. Pour abréger ma présentation, je dirai tout simplement ceci: tous les sénateurs voudraient que je lui fasse un accueil aussi chaleureux que celui que lui faisait le père du sénateur Haig quand il venait ici en tant que vice-président. Il est particulièrement bien connu des gens de l'Ouest bien que Montréal l'ait adopté. Nous sommes aussi très heureux de voir l'avocat général de la compagnie des chemins de fer Nationaux, M. Graham Macdougall, ainsi que M. Ralph T. Vaughan, vice-président et secrétaire, qui lui est originaire de la Nouvelle-Écosse. Le conseil d'administration des chemins de fer Nationaux reflète assez fidèlement la géographie canadienne.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Merci. Au nom du Comité je suis heureux de m'associer à ces paroles de bienvenue et je tiens, monsieur MacMillan, à vous féliciter de cette nomination.

Ce bill a été présenté au Sénat par le sénateur Benidickson et expliqué par lui. Il a été discuté là et, à moins qu'on ait autre chose à ajouter, je demanderais à M. MacMillan de commencer les explications qu'il a l'intention de nous donner.

Le sénateur ASELTINE: J'aimerais qu'il nous explique le retard qu'on a mis à nous soumettre cette mesure. Les fonds votés pour 1965 et 1966 ont probablement tous été dépensés. C'est une des choses qui nous ont laissés perplexes à la lecture du bill. Pourquoi y a-t-il eu ce délai à soumettre cette mesure à notre approbation?

Le sénateur ROEBUCK: Je pense qu'il y a eu confusion quand il s'est agi de nommer les réviseurs et peut-être là l'explication, du moins en partie.

M. Norman J. MacMillan, président des chemins de fer Nationaux: Monsieur le président, honorables sénateurs, j'aimerais commencer par remercier le sénateur Connolly de sa très indulgente présentation et aussi par l'expression de notre gratitude et de celle de tous les membres du conseil du National-Canadien qui m'accompagnent pour l'invitation que vous nous avez faite si cordialement de nous présenter devant vous ce matin. Parce que certaines parties du bill intéressent aussi Air Canada, j'aimerais ajouter à la présentation qu'on a faite de mes collègues, en disant que M. Vaughan, en plus d'être vice-président et secrétaire de la société des chemins de fer Nationaux, est aussi secrétaire d'Air Canada. M. Macdougall qui est l'avocat général de la société des chemins de fer, a été associé au service du contentieux d'Air Canada pendant une longue période. Quant à moi, mes responsabilités premières vous sont bien connues, mais je me suis aussi intéressé à Air Canada, à divers titres, depuis trente ans. Tout récemment, j'ai été nommé au conseil d'administration de cette société. Ainsi, nous nous présentons devant vous avec une connaissance des affaires du National-Canadien et aussi de celles de la société Air Canada.

Il m'est plutôt difficile de fournir une explication compréhensible de ce bill et, par conséquent, il n'est pas toujours très facile de le comprendre. Je pourrais commencer par faire quelques aveux, l'un étant que c'est moi, je pense, qui, plus que tout autre, suis responsable de ce projet de loi dans sa forme présente.

Le sénateur ROEBUCK: Est-ce un aveu ou une vantardise?

M. MACMILLAN: Je crois que c'est un aveu, et vous verrez bientôt pourquoi. Ce projet de loi a été conçu dans sa forme actuelle il y a environ vingt ans et il résultait de ce que dans sa forme antérieure il était, je pense, absolument incompréhensible. Pour ma part, je n'arrivais jamais à l'expliquer et personne ne comprenait rien à mes explications.

Fondamentalement, le bill établit une ligne de crédit et c'est là sa raison d'être. L'application première de ce grand principe se trouve dans les mots qui commencent l'alinéa (a) du paragraphe (1) de l'article 3, soit: «Le réseau national est autorisé (a) à faire des dépenses en immobilisation.» Ceci énonce certainement au moyen d'une loi le pouvoir de faire des dépenses en immobilisations.

L'aveu que je vais faire est le suivant: dans la Loi des chemins de fer nationaux, laquelle contient les statuts fondamentaux régissant les chemins de fer et qui a d'abord été adoptée en 1919, est inclus le pouvoir de faire des dépenses en immobilisations. La loi stipule que le budget des dépenses immobilières doit être sous le contrôle du bureau des directeurs et que le bureau des directeurs doit présenter chaque année le budget des dépenses immobilières au ministre des Transports. La loi stipule de plus que le ministre des Transports doit, avec le concours du ministre des Finances, faire approuver le budget par le Gouverneur général, après quoi il doit être déposé à la Chambre des communes. Ceci constitue, de fait, l'autorisation de faire des dépenses en immobilisations.

Comme je l'ai mentionné brièvement auparavant, la Loi sur le financement et la garantie, sous la forme qu'elle avait quand nous nous appuyions sur ces statuts, commençait par autoriser le chemin de fer à émettre des titres pour une somme déterminée et il n'y avait aucun lien d'identification entre la somme des

valeurs à émettre et notre budget de dépenses en immobilisations. Il était toujours extrêmement difficile d'établir une démarcation entre la procédure autorisée par la Loi des chemins de fer nationaux et celle autorisée par la Loi sur le financement et la garantie.

C'est cette caractéristique du financement qui valut à cette loi d'être appelée Loi sur le financement et la garantie.

Il y avait une autre raison. C'était que, sous la Loi des chemins de fer nationaux, nous ne sommes pas autorisés à nous servir des pouvoirs du chemin de fer dans les affaires d'expropriation. Le Parlement nous a pourvus d'un code spécial stipulant que nos pouvoirs d'expropriation découleraient de la Loi canadienne sur les expropriations. Cette loi, à son tour, stipule que le pouvoir d'expropriation existera quand l'expropriation sera pour fins de travaux publics. Ceux-ci sont définis comme étant des travaux autorisés par le Parlement ou pour lesquels le Parlement a autorisé l'émission de valeurs de garantie.

Le sénateur ROEBUCK: Cela est d'application générale. Cela s'applique aussi au Pacifique-Canadien?

M. MACMILLAN: Non, ce n'est pas le cas. Les pouvoirs du Pacifique-Canadien lui viennent de la Loi des chemins de fer et c'est là que nous différons.

Selon la procédure budgétaire définie dans la Loi des chemins de fer nationaux, le Parlement, en tant que tel, n'avait pas, normalement, à approuver le budget. Conséquemment, il n'y a jamais eu de conformité stricte aux conditions que nous imposait la Loi sur les expropriations. Ces pouvoirs sont rarement utilisés mais quand ils le sont, quand il devient nécessaire de s'en servir, ils ne devraient pas être entravés.

Nous pensions à ce moment-là... et je parle maintenant d'il y a quinze ans ou peut-être un peu plus longtemps... que nous pourrions régler en même temps et la difficulté d'explication du bill et cet autre problème, le hiatus, en amendant le bill de façon à ce que le Parlement autorise les dépenses en immobilisations... comme on peut voir maintenant à l'alinéa (a) du bill.

La situation qui prévaut vraiment, c'est que pour les années 1965 et 1966 nous avons suivi les procédures budgétaires normales indiquées dans la Loi des chemins de fer nationaux. Nous avons établi notre budget, nous l'avons transmis au ministre des Transports et il fut éventuellement approuvé par un arrêté ministériel et déposé à la Chambre des communes. A titre d'information... et je ne suggère pas que vous en preniez note... les dates précises auxquelles le budget fut approuvé par arrêté ministériel, furent, pour celui de 1965, le 4 mars, 1965, et pour celui de 1966, le 5 avril 1966. Dans les deux cas, ils furent déposés dans un délai raisonnable... je n'ai pas la date précise... tant au Sénat qu'à la Chambre des communes.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Oui.

M. MACMILLAN: Maintenant, si vous voulez bien vous reporter à la page deux, sous-alinéa (i), il y a un tableau intitulé: «Estimé des besoins pour l'année civile 1965». Ici nous envisageons réellement, comme je vous le disais, l'établissement d'une ligne de crédit, et non pas des dépenses spécifiques.

Ce sont des totaux qui résultent de l'inclusion dans notre budget pour 1965 et 1966, de projets entiers, et qui ne représentent pas en fait des sommes que nous dépensons réellement.

Il s'agit toujours d'une ligne de crédit. Ce mécanisme fut adopté parce que normalement ce paragraphe aurait été suivi d'un autre nous permettant d'emprunter, et au ministre des Finances de prêter à la Société la somme d'argent mentionnée sur le tableau. Mais nous n'utilisons pas ceci, nous n'empruntons pas d'argent du ministre des Finances et, par conséquent, jusqu'à un certain point, le tableau a peu d'importance pratique.

Pour vous donner une idée de ce qui s'est produit en fait... un des avantages de faire ceci en rétrospection est que je peux vous dire ce qui s'est produit en ces années-ci... dans cette colonne, (i) les six chefs de dépense font au total \$161,600,000, que l'on mentionne au bas de la première page. C'est là le total du budget projeté.

Lorsque cela a été présenté au Parlement, nous indiquions, dans les documents à l'appui, que nous prévoyions que les dépenses réelles s'élèveraient à \$146,000,000. La différence entre les deux chiffres vient d'abord du fait que lorsque nous entreprenons des dépenses de cet ordre, nous savons que tout ne sera pas fait, mais nous ne pouvons pas dire à ce moment-là dans quelle section nous ne pourrions pas atteindre notre objectif. Le manque de matériaux, le manque de main-d'œuvre, les conditions atmosphériques, des changements de projets, ou d'autres facteurs amènent invariablement une réduction du programme de capital projeté.

L'année où ce budget a été préparé, nous avons estimé arbitrairement que nous dépenserions 15 millions de moins que la somme prévue; nous avons donc déduit 15 millions des \$161,600,000, ce qui nous a donné \$146,600,000. Les dépenses en immobilisations ont été en fait de 136 millions pour l'année 1965. Par conséquent, jusqu'à concurrence de la différence, cette loi fournissait la ligne de crédit dont je parle.

Le sénateur ROEBUCK: Quelle différence y a-t-il entre les propriétés du chemin de fer et les lignes d'intérêt local? Les chemins de fer ne sont-ils pas aussi des lignes d'intérêt local?

M. MACMILLAN: En effet, monsieur le sénateur. La différence, c'est que le terme «lignes d'intérêt local» comprend celles qui s'adressent à vous pour obtenir une approbation légale.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Les nouvelles lignes d'intérêt local?

M. MACMILLAN: Les nouvelles lignes d'intérêt local. En fait, nous les avons incluses sur instruction du ministère des Finances il y a plusieurs années, afin que tous les besoins financiers du National-Canadien puissent se trouver en un seul endroit.

Dans le statut de chaque nouvelle ligne d'intérêt locale, on trouve l'autorisation de construire une ligne d'intérêt local (ce qui peut se comparer à l'autorisation de dépenser l'argent dont on parle ici) et l'autorisation d'emprunter pour la ligne locale. Cela, encore une fois, pourrait se comparer à la loi sous sa forme normale, mais ces choses sont ensemble dans le tableau parce qu'elles deviennent partie intégrante de notre programme de capital.

Ce que j'ai dit au sujet de 1965 peut se dire pour 1966. Les projets que l'on voit à la page 2 font au total 192 millions, et au moment où nous avons présenté ce budget nous prévoyions que, de cette somme, nous ne pourrions dépenser que 172 millions. Cette fois, nous avons fait une légère erreur, et nous ne savons pas de combien, parce que notre comptabilité n'est pas terminée pour 1966, mais peut-être la dépense sera-t-elle de 175 millions, ce qui dépasse un peu les besoins que nous prévoyions.

Ce sont là des sommes très importantes et je dois vous rappeler (et je suis sûr que quelques-uns d'entre vous se rappelleront) qu'il y a toujours dans notre programme de capital un certain nombre de chefs de dépenses qui, de par leur nature, sont des continuations. Ils se continuent pendant quelques années.

Une ligne d'intérêt local en est un bon exemple. Nous pouvons, par exemple, commencer la construction d'une ligne locale en 1967 aussitôt que les conditions atmosphériques le permettent et ne pas la terminer avant 1969 ou 1970. Cette dépense va continuer à apparaître dans les budgets présentés dans l'intervalle, mais elle sera à la baisse. Donc, dans chaque budget, nous distinguons les projets nouveaux des projets qui se continuent.

Par exemple, en 1966, sur la somme de 192 millions de dollars représentant le total des projets, il n'y avait que 90.5 millions réservés aux projets nouveaux, les autres cent millions devant être affectés à des projets du type dont j'ai fait mention, qui durent quelques années et auxquels il est impossible de couper court à la fin de l'année civile; ils doivent, en fait, se continuer.

Si vous considérez ces articles—biens du chemin de fer, lignes d'embranchement, équipement, télécommunications, hôtels—notre façon d'aborder le problème consiste à les diviser en d'innombrables catégories différentes.

Par exemple, nous divisons la propriété du chemin de fer en lignes et déviations. Il s'agit de travaux faits sur des voies déjà existantes; ce peut être la correction d'une courbe ou une déviation de la voie ferrée autour d'un obstacle physique—il peut s'agir d'un secteur de développement d'une ville—on retrouve ceci dans cet article, qui n'est pas très important.

L'article suivant traite des améliorations de la voie. Ceci embrasse tout l'entretien réel de la voie ferrée, le remplacement des rails, du ballast, des traverses, des selles d'arrêt, et des installations matérielles utilisées sur la voie ferrée elle-même. C'est toujours l'article le plus important du budget, et le plus permanent, que le maintien en bon ordre de la voie ferrée.

Le prochain article concerne ce que nous appelons les grands terminus. Ce sont nos gares de triage. Les petites sont incluses avec les améliorations de la voie. Les grandes, comme la construction du dépôt de Winnipeg, ou Toronto, ou Montréal, ou Moncton, sont dans la catégorie des grands terminus. Sont aussi comprises dans cette catégorie des grands terminus les cours de triage les plus importantes telles que celles de Port Mann, de Sarnia, d'Edmonton et d'autres de ce genre. Ces terminus sont incorporés dans un programme. Quand nous élaborons nos prévisions, nous établissons un programme de deux, trois ou cinq ans et les dépenses s'échelonnent réellement sur cette période déterminée par le programme.

Ensuite viennent les voies de garage, les bâtisses, les signaux, la piste, l'outillage d'atelier et l'article général, celui qui ramasse tout.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Les passages à niveau sont-ils compris dans les propriétés du chemin de fer?

M. MACMILLAN: Oui, en effet, dans l'article «général». Toutes ces choses sont incluses dans le terme «propriétés du chemin de fer». Les voies d'embranchement sont ces voies secondaires autorisées spécifiquement par des lois spéciales.

Matériel: Ceci nécessite peu d'explication. Sont compris les locomotives, les wagons, les voitures neuves, si nous en achetons, et aussi des véhicules pour le transport routier—camions, remorques, autobus et autre matériel du genre, et en plus ce que nous appelons des additions et des transformations.

Dans les additions et transformations, nous incluons les modifications que subissent les wagons à marchandises qui continuent à être utilisés de façon normale mais auxquels nous ajoutons quelque chose. Par exemple, comme toutes les sociétés de chemin de fer d'Amérique du Nord, nous avons parmi notre matériel un assez grand nombre de wagons frigorifiques fonctionnant à la glace. Ceux-ci ont été pendant longtemps le seul type de matériel roulant dans lequel nous pouvions transporter des marchandises réfrigérées.

Depuis environ quatre ans nous avons entrepris un programme visant à augmenter ce service par l'addition de ce que nous appelons des appareils réfrigérants intérieurs. Ce fut une innovation du National-Canadien et nous avons expérimenté un an ou deux avant de nous embarquer dans ce programme. Ce sont en réalité des appareils très semblables à ceux qui sont utilisés dans les remorques routières. Ils sont plus grands et un peu plus efficaces à cause des exigences plus grandes. Nous les plaçons en plein dans la porte. Le wagon est tout à fait inchangé mais ceci constitue, aux fins du budget, une addition au matériel roulant préexistant.

Quant aux transformations, le mot le dit, il s'agit de wagons convertis d'un usage à un autre usage. C'est encore un article qui revient toujours. Il couvre ce genre de dépenses que nous mentionnons sous le chef de dépenses en matériel.

Télécommunications: ce tableau se rapporte à notre service de télécommunications et les articles y sont détaillés de la façon dont elles sont utilisées pour le chemin de fer. Ainsi nous avons un tableau pour les installations intérieures, qui comprennent les commandes d'aiguillages et autres instruments électroniques qui sont installés dans les bâtisses. De même pour les installations extérieures — câbles, tours d'émission d'hyperfréquences et autres choses de cette nature qui sont aux télécommunications ce qu'est la voie ferrée elle-même au chemin de fer.

Le sénateur ROEBUCK: Est-ce que l'énergie pour la réfrigération provient des roues?

M. MACMILLAN: Non, elle provient de petits générateurs fonctionnant au gasoil.

Le sénateur ASELTINE: Y a-t-il un générateur individuel pour chaque wagon?

M. MACMILLAN: Oui.

Le sénateur ASELTINE: Y a-t-il un diesel pour chaque wagon?

M. MACMILLAN: Oui. En fait, l'efficacité du wagon découle de son autonomie et de son aptitude à tenir le coup. Nous préférons utiliser les roues comme génératrices d'électricité, mais quand elles s'arrêtent, il n'y a plus de réfrigération.

Hôtels: cet article s'explique de lui-même. Nous avons maintenant presque fini notre programme quinquennal de rénovation de nos hôtels et ceux d'entre vous qui fréquentent le Château Laurier connaissent les efforts que nous y avons faits.

Ces deux articles—le tableau de 6.5 millions et l'autre de 6.9 millions de dollars—couvrent tous les hôtels et le détail des tableaux est conforme à la répartition normale des dépenses dans les différents hôtels.

Le sénateur BROOKS: Comme simple question de curiosité, que faites-vous des locomotives supplantées par les diesels? Elles ne peuvent être converties à d'autres usages mais existe-t-il un marché pour ces vieilles locomotives ou représentent-elles une perte totale?

M. MACMILLAN: Elles n'ont pas constitué une perte complète mais elles sont toutes disparues à l'exception de quelques-unes qui se trouvent au Canada dans des parcs et autres endroits similaires.

Quand les diesels électriques sont arrivés sur la scène, nous avons retiré de la circulation quelques locomotives qui avaient fait leur temps. A l'époque de la vapeur, selon les statuts et règlements du Bureau des commissaires aux transports, il fallait faire certaines choses au terme de périodes prescrites. Il fallait, comme nous disions, les «retuber». Tous les tubes des chaudières devaient être remplacés pour motif de sécurité. Ces travaux étaient rendus nécessaires par l'usure du temps, et non par l'usure normale ou les avaries.

Lorsque nous avons constaté la substitution progressive de l'énergie-diesel à l'énergie-vapeur, nous avons cessé de renouveler les tubes dans ces vieilles locomotives; de sorte que, au moment de leur mise au rancart, elles n'avaient plus grande valeur si ce n'est comme ferraille. Nous avons alors déménagé tout notre matériel à vapeur à Stratford et certains d'entre vous se rappelleront peut-être que Stratford était une usine de réparation réservée exclusivement aux locomotives à vapeur. Nous savions à ce moment-là que le rôle de Stratford cesserait avec l'emploi généralisé du diesel; alors nous avons transféré tout le matériel à vapeur à Stratford et c'est là qu'il fut mis au rancart. Par ce moyen nous avons pu maintenir l'usine en opération pendant quelques années de plus,

ce qui nous a permis de nous occuper des employés durant la phase de transition. Voilà ce qui est arrivé.

Le sénateur PEARSON: Quelle est la durée d'un diesel par rapport à celle d'une locomotive à vapeur?

M. MACMILLAN: Nous avons toujours assumé que la locomotive à vapeur durerait toujours. En fait, il n'en était pas ainsi, mais c'était une façon normale pour le chemin de fer d'aborder le problème. Une locomotive gardait son numéro, par exemple 6541, ou tout autre numéro, mais au cours des années presque tout était remplacé. Nous avions des locomotives qui, au moment de leur mise au rancart, avaient théoriquement 50 ans d'existence. En fait, elles ne les avaient pas, parce qu'elles avaient été renouvelées par le remplacement des chambres de combustion, des chaudières, etc. Le diesel électrique, par contre, est exposé à tomber en désuétude à cause des nouvelles techniques qui se développent continuellement. On anticipait une durée normale de vingt-cinq ans pour les diesels au moment de leur mise en service.

Les diesels aussi peuvent se perpétuer si on remplace le moteur, les parties électroniques, les roues motrices et leur moteur; si toutes ces choses étaient faites, le diesel continuerait à fournir un service mais, comme je le disais il y a un moment, il y a eu des améliorations sur les parties composantes; la facture et le dessin ont été améliorés de façon radicale et nous nous efforçons maintenant dans les programmes de ce genre, d'incorporer dans les plus anciennes locomotives les moteurs de traction et les diesels de modèle nouveau.

Le sénateur BURCHILL: Dans la comptabilité de chemin de fer, y a-t-il une formule pour distinguer entre l'entretien ordinaire et le capital.

M. MACMILLAN: Je suis loin d'être un comptable. A vrai dire, je ne comprends pas trop bien comment se fait la comptabilité et j'avoue manifester peu de sympathie à l'occasion. Le bureau des commissaires du transport a établi il y a quelques années un code de règlements pour uniformiser la comptabilité. Tous les chemins de fer sujets à la juridiction du bureau sont astreints à ce code. Il n'est pas toujours facile à comprendre et je peux vous en donner divers exemples. Si nous remplaçons une seule longueur de rail, c'est-à-dire une pièce qui mesure trente-neuf pieds, parce qu'il s'est produit un bris ou qu'il y a eu usure sur la voie principale, alors je suis tout à fait sûr qu'il s'agit de frais d'entretien; mais si nous remplaçons un demi-mille de rail dans le même secteur de la voie principale, une partie de ces frais deviennent une dépense en immobilisations. Pourquoi? Je n'en sais rien. Semblablement si un wagon a besoin de réparations, il y a certains types de réparations qui peuvent être portés aux frais d'entretien et d'autres qui sont portés aux dépenses en immobilisations. Je ne pense pas que ce soit une question de dollars; je pense qu'ils se guident sur d'autres principes. Comme résultat, il arrive parfois que nous nous embarquions dans un certain programme pour découvrir à mi-chemin qu'il ne s'agit pas d'une dépense d'entretien mais que cela est devenu une dépense en immobilisations, ou vice versa.

Le sénateur HOLLETT: Dans les prévisions budgétaires de 1967, pouvez-vous nous assurer qu'il a été prévu une somme pour la transformation de la voie étroite du chemin de fer terre-neuvien en voie à grand écartement?

M. MACMILLAN: J'aimerais pouvoir le faire, mais cela m'est impossible et je le regrette.

Le sénateur HOLLETT: N'y a-t-il aucun espoir? Vous êtes là depuis trente ans et vous êtes un directeur de la Société.

M. MACMILLAN: J'aimerais vous donner une réponse satisfaisante, mais comme vous pouvez le comprendre, sénateur, je pense que l'erreur a été de ne pas avoir adopté l'écartement normal au début.

Le sénateur HOLLETT: Nous ne faisons pas partie de la nation canadienne au début.

M. MACMILLAN: Je sais.

Le sénateur HOLLETT: Mais on nous avait fait certaines promesses. Vous êtes là depuis trente ans maintenant et vous êtes au courant de ces promesses. On va sûrement faire quelque chose. J'imagine que le chemin de fer de Terre-Neuve n'est pas une entreprise rentable et une des raisons en est la voie étroite.

M. MACMILLAN: Je ne sais pas trop où nous en sommes avec notre programme de Port-aux-Basques à l'heure présente. Je suis sûr que vous savez que comme conséquence de ce programme, et pour la première fois à ma connaissance, des tronçons de voie à écartement normal seront construits à Port-aux-Basques, mais ils ne seront pas très longs.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): Pouvez-vous nous dire ce qu'il en coûterait de construire une voie ferrée à grand écartement et de modifier les ponts pour qu'ils puissent la recevoir, de Port-aux-Basques aux autres parties de la province?

M. MACMILLAN: Je n'aimerais pas risquer une prévision mais je puis vous dire qu'il faudrait une somme très, très importante.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): Serait-ce dans les centaines de millions de dollars?

M. MACMILLAN: Oui.

Le sénateur HOLLETT: Vous devez toutefois nous reconnaître le mérite d'avoir devancé de beaucoup le continent dans cette construction. Je crois que c'est une chose à laquelle on doit donner un peu de considération.

M. MACMILLAN: Oui.

Le sénateur HOLLETT: Pouvez-vous me dire combien il en coûterait pour convertir un mille de voie ferrée en voie à grand écartement?

M. MACMILLAN: Il est vraiment difficile d'évaluer cela, sénateur, parce qu'il y a très peu de milles voisins qui ont les mêmes caractéristiques. Cela dépendrait de la solidité de l'infrastructure, de la courbure, de la construction des côtés et de la voie, des ponts, des ponceaux, et de tout ce qui se rapporte à cela.

Un aspect du problème que la plupart des gens oublie probablement, c'est qu'il ne s'agit pas simplement de déplacer les rails vers l'extérieur pour qu'ils soient distants de quatre pieds et demi l'un de l'autre, parce que cela signifierait que le chemin de fer serait hors de service pour toute la période de conversion. Ce qu'il faut faire, en réalité, c'est superposer aux rails existant déjà des rails d'écartement normal pour permettre le trafic ferroviaire pendant toute la période de conversion. En d'autres mots, il faudrait un minimum de trois rails d'un bout à l'autre, et très probablement quatre rails, et aussi il faudrait faire la même chose à chaque aiguillage, et à chaque pont et à chaque ponceau. Et puis, même si cela était possible, et je pense que c'est possible mais que cela coûterait très cher, il y a le problème de l'équipement. Tout l'équipement actuellement à Terre-Neuve devrait être converti en équipement de calibre normal, et durant la période de transition il y a encore ces problèmes concomitants. Il y a plusieurs endroits dans le monde où cela existe. En Australie, par exemple, vous avez ce problème. Je pense qu'ils ont quatre entre-rails différents en Australie. Les chemins de fer là-bas appartiennent à l'État et quand ils se rencontrent vous avez le problème de passer d'un entre-rail de quatre pieds huit pouces et demi à un entre-rail de cinq pieds. Je crois comprendre qu'ils soulèvent les wagons et mettent d'autres rails dessous aux points de jonction.

Le sénateur HOLLETT: Merci. J'espère que cela sera fait durant votre présidence.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: En somme, il vous souhaite une longue vie.

M. MACMILLAN: Puis-je maintenant passer au paragraphe b). Ce paragraphe est très souvent difficile à comprendre.

Le sénateur HAIG: Nous n'avons pas discuté des investissements dans les sociétés affiliées.

M. MACMILLAN: Excusez-moi. C'est là un petit article qui inclut l'apport de capitaux du National-Canadien à des chemins de fer qui ne nous appartiennent pas complètement mais dont une partie nous appartient. Dans cette catégorie, je mentionnerais le *Northern Alberta*, le *Toronto Terminal Railway* et le *Shawinigan Falls Railway*. Dans tous ces chemins de fer, nous sommes associés à part égale avec le Pacifique-Canadien. Il y a aussi là-dedans deux chemins de fer américains à Chicago dans lesquels nous avons un intérêt d'un cinquième dans un cas et d'un douzième dans l'autre. Les autres associés sont des chemins de fer fonctionnant dans les environs.

Le sénateur HAIG: Cela comprend-il l'*Ottawa Terminal Railway Company*?

M. MACMILLAN: Cela l'aurait compris, mais en ce cas la Commission de la capitale nationale a fourni les sommes nécessaires pour ce chemin de fer.

Le sénateur ASELTINE: Voulez-vous nous expliquer quelle est exactement la relation entre les chemins de fer nationaux et Air Canada? Pourquoi est-ce nécessaire? Est-ce que cela a été fait auparavant?

M. MACMILLAN: Le National-Canadien, de par les règlements ou la Loi d'Air Canada, a la priorité de toutes ses actions communes. Ceci explique probablement pourquoi Air Canada est inclus dans cette loi. C'est une ligne de conduite du gouvernement. Quand Air Canada a été créée, le gouvernement a décidé qu'une partie du capital nécessaire pour Air Canada serait fournie par l'entremise du National-Canadien. C'est pour cette raison qu'Air Canada paraît toujours dans nos lois de financement et de garantie et dans notre budget comme un article prévu par la loi. Ils procèdent de la même façon que nous pour préparer leur budget et le présenter à l'approbation du conseil des ministres, et il est approuvé de la même façon.

Le sénateur HAIG: Vous leur prêtez l'argent et ils vous remboursent?

M. MACMILLAN: Oui. En fait, nous empruntons l'argent du ministre des Finances, et l'argent passe directement de nous à Air Canada. Au retour, il passe par nous pour aller au ministre des Finances.

Le sénateur ROEBUCK: Ce système présente-t-il des avantages?

M. MACMILLAN: J'imagine que l'avantage est que, tout d'abord, nous avons la Loi du financement et de la garantie chaque année. Il obvie à la nécessité d'une loi qui ferait pour Air Canada exactement ce qui est fait ici. Et cette loi, vous vous en souviendrez, en autant que le pouvoir d'emprunt est concerné, n'intéresse réellement que la société Air Canada.

Au cours de notre revue de la loi, j'attirerai votre attention sur la seule exception à cette façon de procéder.

A l'alinéa b), où il est question de dépenses globales de cent vingt-six millions pour l'année 1967, la première chose que je tiens à dire c'est qu'il s'agit encore de crédit. Les éléments en sont toujours présentés séparément dans le premier budget présenté par la suite. Ils ne s'additionnent pas aux tableaux qui sont montrés. Dans le budget de 1967, ces articles qui font au total 126 millions deviennent tous définitifs et sont déplacés vers le haut, ainsi on ne doit pas comprendre qu'ils devraient être ajoutés au tableau.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Est-ce que cela veut dire que les dépenses d'Air Canada pour 1965 et 1966 sont dans les deux tableaux du haut?

M. MACMILLAN: Non. Elles sont dans les budgets d'Air Canada pour ces années-là.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Mais dans aucune loi?

M. MACMILLAN: Seulement l'emprunt.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: C'est seulement l'emprunt qui devient loi.

M. MACMILLAN: Oui, pour les six mois. C'est pourquoi je dis que c'est en réalité une ligne de crédit. Ce que cet article prévoit c'est que soit accordé au National Canadien le pouvoir de payer les obligations contractées avant 1967, c'est-à-dire avant le 31 décembre 1966, quand les obligations ont été contractées; mais l'autorisation de ce faire expire le premier juillet 1967.

En termes plus précis; des 126 millions de dollars, la part du chemin de fer est de 76 millions et celle d'air Canada est de 50 millions. Ces dépenses-ci sont des dépenses qui peuvent devenir dues durant la période comprise entre la fin de l'année civile précédente et la date à laquelle la Loi de financement et de garantie pour l'année suivante a été promulguée. Cela doit servir aux besoins de la période intermédiaire.

Quand nous avons choisi cette date du 1^{er} juillet pour chaque année, nous l'avons choisie parce qu'elle est au milieu de l'année et qu'à ce moment, normalement, la Loi de financement et de garantie a été promulguée, parce que normalement nous faisons adopter la Loi de financement et de garantie par le Parlement dans le courant de mai au début de juin. Le seul pouvoir magique du 1^{er} juillet est celui que j'ai présenté à votre attention: cette date a été choisie parce que normalement nous sommes sûrs que la Loi aura été adoptée.

Le sénateur THORVALDSON: Monsieur le président, avant d'aller plus loin, je remarque que vous devez emprunter pour acquitter des obligations qui ont été contractées par Air Canada. De quel genre d'obligations s'agit-il et comment Air Canada les finançait-elle avant que vous les acquittiez?

M. MACMILLAN: Pour les trois ou quatre dernière années, Air Canada s'est financée entièrement avec des fonds qu'elle avait produits elle-même, des épargnes sur la dépréciation et autres choses de ce genre. C'est le premier emprunt depuis au moins quatre ans.

Pour ce cas particulier (nous parlons maintenant de la période dans laquelle nous nous trouvons, c'est-à-dire du 1^{er} janvier au 1^{er} juillet 1967) les cinquante millions sont nécessaires pour leur permettre de prendre livraison de trois avions DC-8 qui coûtent environ 9 millions chacun, et de six avions DC-9 qui coûtent environ 4 millions chacun. Ceci implique une dépense en immobilisations de l'ordre des cinquante-deux millions et c'est en plus de leurs besoins normaux de capital durant cette période. Naturellement, ils vont trouver les deux millions dans les fonds qu'ils ont eux-mêmes produits pendant les six premiers mois de 1967.

Le sénateur THORVALDSON: Tous ces avions vont être livrés cette année, ou avant le premier juillet... Ou peut-être que certains ont déjà été livrés?

M. MACMILLAN: Ces avions vont arriver durant cette période de six mois. Notre article, 76 millions, est limité à l'équipement, au matériel roulant.

Le paragraphe suivant, le paragraphe c), concerne l'autorisation, encore pour cette période intermédiaire, du 1^{er} janvier d'une année au 1^{er} juillet de la même année, et paraît dans la loi depuis nombre d'années.

Ce dont nous avons besoin ici est en réalité l'autorisation de poursuivre nos opérations, de commander de l'équipement neuf, de passer des contrats, toutes choses que nous devons faire à ce moment, et si nous ne les faisons pas à ce moment-là nous n'obtiendrons pas d'équipement avant une année entière.

Le paragraphe suivant, le paragraphe 2) donne à la Société nationale, avec l'approbation du Conseil privé, l'autorisation générale d'emprunter sur les fonds du ministre pour Air Canada. Ceci est requis pour ce dont je viens de parler, c'est-à-dire les 50 millions.

L'alinéa suivant est une autorisation générale nous autorisant à émettre des titres dans ce but.

Il y a ensuite diverses instructions réglementaires sur ces choses. Par exemple, nous sommes obligés par la loi de parler de ces choses définitivement dans le budget de l'année suivante, ce que nous faisons toujours.

Le sénateur THORVALDSON: Ces titres dont vous avez parlé sont des titres émis directement par les chemins de fer et garantie par le gouvernement; est-ce exact?

M. MACMILLAN: Il s'agit en fait de la première partie de cela, et nous obtenons les garanties plus loin dans le bill. Ce que vous avez dit, sénateur, est correct, mais le pouvoir de garantie n'est pas ici en fait; on en parle d'une façon beaucoup plus précise.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Il est possible que vous fassiez votre financement entièrement par l'entremise du ministre des Finances sans aller au public?

M. MACMILLAN: C'est exact.

L'article 4 se rapporte à l'émission de titres au public par la Société nationale pour Air Canada. Puis, à la page 4, au haut de la page, vous avez l'article 5, qui autorise le Conseil privé à garantir ces titres.

L'article 6 autorise le ministre des Finances à nous prêter l'argent que demande Air Canada et c'est en fait l'article dont on se sert. Il n'y a pas eu depuis longtemps d'émissions de titres faites par le National-Canadien pour Air Canada... Et je ne suis pas sûr qu'il n'y en ait jamais eu de faites spécifiquement dans ce but. La procédure habituelle, c'est que nous obtenons les fonds nécessaires du ministre des Finances; les fonds sont inscrits à notre nom dans la comptabilité et sont affectés à Air Canada. Tout ceci est fait conformément à l'article 6 de la page 4. Vous remarquerez qu'on accorde une large autorisation au ministre, la somme qui peut être prêtée, conformément à l'article, est de 50 millions, les mêmes 50 millions.

Le sénateur ASELTINE: Pourquoi 50 millions? Pourquoi n'est-ce pas beaucoup plus que cela?

M. MACMILLAN: Parce que nous n'avons besoin que de cinquante millions. Dans cet article 3 où nous demandons seulement 50 millions...

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: C'est le prix des nombreux avions.

Le sénateur ROEBUCK: Pouvez-vous nous en dire plus long sur l'emploi de ces 50 millions?

M. MACMILLAN: Ils serviront à acheter les trois DC-8 et les six DC-9.

Le sénateur ROEBUCK: Vous l'avez déjà mentionné.

M. MACMILLAN: Oui.

Dans l'article 7, nous avons une autorisation générale qui permet au National-Canadien de consolider les besoins en capitaux de nos sociétés affiliées, comme nos sociétés de télécommunications, nos sociétés hôtelières, nos diverses composantes. Vous vous souviendrez que plusieurs sociétés sont comprises sous le terme général «Chemins de fer nationaux». Ce bill est toujours fait au nom de la Société des chemins de fer nationaux. Puis, de la façon que nous le comprenons, ce terme englobe tout le système national tel que défini par la loi.

Le sénateur KINLEY: Qu'en est-il de la Société nationale canadienne de navigation?

M. MACMILLAN: Elle fait partie du système. Nous avons la *Canadian National West Indies Steamships* maintenant... Non, je me trompe; nous ne l'avons pas. Mais nous avons la *Canadian Steamships* qui dessert la côte ouest de Vancouver à Prince-Rupert, etc.

Le sénateur KINLEY: En plus il y a le *Bluenose*, le *Bar Harbor* et le *Digby*... Vous en avez deux là.

M. MACMILLAN: Des bateaux? Nous en avons plus que cela en réalité.

Le sénateur KINLEY: Deux bateaux affectés au transport des passagers?

M. MACMILLAN: Oui.

Le sénateur KINLEY: Ils naviguent présentement dans les Antilles, mais ils font la navette entre les îles, ces bateaux que nous avons donnés aux Antilles.

M. MACMILLAN: Nous ne sommes pas responsables de leur fonctionnement.

Le sénateur KINLEY: Est-ce que cela dépend de votre ministère?

M. MACMILLAN: Non. C'est le gouvernement qui a agi directement. Je ne pense pas que le gouvernement canadien gère les opérations de ce navire.

Le sénateur KINLEY: Vous avez fait don de ce navire?

M. MACMILLAN: Non. Cela ne fut pas fait par notre entremise. Il fut donné par le Canada.

Le sénateur KINLEY: Projetez-vous d'affecter de nouveaux bateaux au commerce antillais?

M. MACMILLAN: Pas pour le moment.

Le sénateur KINLEY: On a presque conclu les arrangements pour la mise en opération d'un bateau qui doit faire la navette entre Boston et Yarmouth. Les Américains en feront eux-mêmes le financement, vous le savez, je suppose.

M. MACMILLAN: Oi, j'en ai entendu parler.

Le sénateur KINLEY: Pendant plusieurs années ce fut le principal point de départ de la Nouvelle-Écosse vers les États-Unis, et il semble devoir le redevenir; cela semble logique.

Le *Bluenose* est évidemment plus haut dans la baie, et il s'est trouvé un comité qui voulait le faire descendre à Digby. Vous vous êtes arrangés avec le Pacifique-Canadien pour amplifier le service à travers la Baie de Fundy, ce qui a eu de bons résultats. Cela ne nuit pas beaucoup au *Bluenose*, n'est-ce pas?

M. MACMILLAN: Il est vraiment trop tôt pour le dire. Mais ces pourparlers sont actuellement dirigés par le ministère des Transports. Nous n'avons pas la conduite de ces délibérations.

Le sénateur KINLEY: Mais vos directeurs ont encore le contrôle de la marine marchande canadienne; votre bureau de direction est toujours celui de la marine marchande?

M. MACMILLAN: Je crois qu'il n'en existe plus rien. La Société a été absorbée. Nous la contrôlions certainement, il y a trente ans, c'était la même organisation.

Le sénateur KINLEY: Plus récemment.

M. MACMILLAN: Oui.

Le sénateur KINLEY: Mais vous avez quelques navires dans le Pacifique?

M. MACMILLAN: Non, nous n'en avons pas, sous ce nom.

Le sénateur KINLEY: Elle a à peu près disparu. Nous avons une bien piètre marine marchande maintenant, n'est-ce pas?

M. MACMILLAN: Vous avez raison.

Le sénateur KINLEY: Est-ce que le bill que nous avons adopté hier, le bill C-231 intéresse beaucoup le chemin de fer? Est-ce qu'il limite votre autonomie?

M. MACMILLAN: Je crois qu'il est plutôt difficile de répondre à votre question de façon catégorique en ce moment.

Le sénateur KINLEY: Bien.

M. MACMILLAN: Si je peux revenir à l'article 8...

Le sénateur THORVALDSON: Avant de laisser l'article 7, M. le président, il y a une phrase ici dont je ne saisis pas tout à fait le sens. Je cite:

La Société nationale peut aider et assister, de quelque manière... et que veut dire ceci:

en conformité avec l'article 3, tout autre chemin de fer et société...

Est-ce que cela veut dire tout simplement que vous ne devez pas dépenser trop?

M. MACMILLAN: C'est exact. L'article 3 restreint nos dépenses à une somme déterminée pour chaque catégorie. Cet article stipule que nous ne pouvons donner à une de nos sociétés de transports plus d'assistance financière qu'il n'en a été alloué dans le budget... pour vous donner un exemple.

Et puis à l'article 8, il y a cette condition qui a toujours été requise, à savoir que si nous décidons de vendre des obligations au public, les recettes doivent d'abord être versées au ministre des Finances pour ensuite être distribuées par lui.

Les articles 9 et 10 sont réellement identiques, avec cette différence que l'article 9 s'applique au National-Canadien alors que l'article 10 intéresse Air Canada. Ils stipulent qu'à n'importe quel temps avant le premier jour de juillet—et ceci se répète d'année en année—lorsque les gains du chemin de fer ne suffisent pas à couvrir les frais d'opérations, le ministre des Finances peut alors faire des avances pour combler le déficit. Le même pouvoir est accordé à Air Canada.

La raison fondamentale de cette façon de procéder est que, durant les premiers mois de l'année, toute société de transports est dans une situation déficitaire et doit rentrer dans son actif à mesure que l'année avance. C'est une clause qui existe depuis plusieurs années.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Monsieur MacMillan, vos vérificateurs reviennent toujours sur le fait que cela vous laisse dans l'impossibilité de financer vos déficits durant les derniers six mois de l'année, par suite du manque d'autorité statutaire. Ils semblent suggérer l'établissement par le gouvernement d'une procédure autorisant d'une façon définie l'inscription au budget de sommes destinées à être versées en paiement en périodes déficitaires. Est-ce là, en fait, un vrai problème dans la pratique?

M. MACMILLAN: Dans la pratique nous sommes capables de nous financer.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Vous disposez d'une autre source autorisée?

M. MACMILLAN: Oui.

Le sénateur THORVALDSON: Sur le même sujet, monsieur le président, le National-Canadien se finance-t-il de la même façon que les autres sociétés, par l'entremise des banques?

M. MACMILLAN: Non.

Le sénateur THORVALDSON: Est-ce que des transactions de ce genre se font par des prêts bancaires, comme ce serait le cas pour une société ordinaire?

M. MACMILLAN: Non, les opérations de banque concernant le National-Canadien sont faites par le ministre des Finances en vertu de cet article. L'alinéa, dans les deux cas, oblige le chemin de fer et Air Canada à rembourser les avances quand les bénéfices d'exploitation le permettent.

Les articles 11 et 12 ont fait leur apparition en 1952; ils faisaient partie intégrante de la Loi revisant le financement des chemins de fer Nationaux. L'autorisation accordée en 1952 étant expirée dans les deux cas, ces articles ont été incorporés depuis lors dans chaque loi sur la garantie et le financement; ils perpétuent les principes originaux de la Loi de revision du financement.

Le premier relève la société de l'obligation de payer l'intérêt sur la somme de cent millions de dollars. Le deuxième prévoit l'achat, par le ministre des Finances, d'actions privilégiées à 4 p. 100 pour une somme égale à 3 p. 100 de nos revenus bruts annuels.

Le sénateur ROEBUCK: Pourquoi devrait-on vous dispenser de payer l'intérêt pour une période indéfinie?

M. MACMILLAN: Simplement parce que c'était dans la loi de 1952. Cette loi envisageait une revue de toute cette question après dix ans et cette période de dix ans est maintenant terminée.

Le sénateur ROEBUCK: A quoi a servi cet argent?

M. MACMILLAN: Nous n'avons jamais reçu en fait les cent millions de dollars mentionnés ici. C'était réellement un moyen de nous éviter des frais fixes et cela ne se rapportait à rien, mais c'était inclus, et cela pour une période de dix ans.

Le sénateur ROEBUCK: Le remboursement était retardé pour dix ans sans aucun intérêt?

M. MACMILLAN: C'est exact.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Je crois que les obligations arrivent à échéance en 1972.

M. MACMILLAN: Oui, en effet.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Mais la revision originale du financement prévoyait un moratoire de dix ans sur l'intérêt et ce moratoire a été renouvelé d'année en année.

M. MACMILLAN: Vous avez raison.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: La revision du financement a tout changé de l'ancien financement du National-Canadien et émis un certain nombre d'actions.

Le sénateur ROEBUCK: Pourquoi ne pas leur donner les cent millions de dollars et en avoir fini de cela?

M. MACMILLAN: Nous en aurions été fort aises.

Le sénateur ROEBUCK: Je pense que ce serait une meilleure idée que d'avoir un article tel que celui-ci dans la loi et de retarder le paiement de l'intérêt indéfiniment, d'une année à l'autre.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Je présume qu'ils s'attendent à ce qu'il y ait une autre revision du financement du National-Canadien.

Le sénateur THORVALDSON: Est-ce là la seule obligation que le gouvernement fédéral ait assumée en ce qui concerne la revision de 1952?

M. MACMILLAN: Non; en 1952 il y a eu un refinancement beaucoup plus important. Comme je le disais, ceci était une partie de l'opération. La loi de revision du financement était considérée à ce moment-là comme devant valoir pour une période de dix ans. Toute la question devrait être réexaminée à l'expiration de cette période de dix ans. Ce qui se passe réellement c'est l'extension de ce qui devait être une période décennale et qui est maintenant devenue une période de quatorze ans.

L'article suivant en est un qui n'est inclus dans le bill que pour la commodité. C'est la nomination par le Parlement des vérificateurs indépendants du National-Canadien et c'est la firme Touche et Ross de Montréal et Toronto qui a été nommée pour les années 1966 et 1967.

Pour 1966, ils ont continué principalement parce qu'ils avaient été nommés auparavant comme vérificateurs par le Parlement. C'était sans nul doute la volonté du gouvernement qu'ils continuent. Nous n'avons rien à faire avec la nomination des vérificateurs et ils ont été cités dans plusieurs présentations faites aux Communes.

Le sénateur ROEBUCK: Ils ont en fait effectué une vérification continue?

M. MACMILLAN: Oui, comme ils l'ont toujours fait. Ils sont toujours là; ils ont un personnel nombreux qui est toujours dans nos édifices.

Le sénateur ASELTINE: Depuis combien de temps sont-ils vérificateurs?

M. MACMILLAN: Trois ou quatre ans, je pense, quelque chose comme ça. Auparavant c'était Delalanne de la firme McDonald Currie.

Monsieur le président, c'est là mon explication du bill. Je serais enchanté d'essayer de répondre aux questions.

Le sénateur THORVALDSON: Il y a une question que j'aimerais vous voir éclaircir en rapport avec cette question du financement. Aucune des différentes filiales a-t-elle des obligations directes, soit envers le public, soit en quelque autre endroit?

M. MACMILLAN: Non, pas en dehors du système. La position financière d'Air Canada est au tableau et elle existe indépendamment du National-Canadien, mais le budget du National-Canadien englobe toutes les obligations en capital de toutes les composantes du chemin de fer et elles sont comprises dans ce bill.

Le sénateur HAYS: J'ai une question qui ne se rapporte peut-être pas directement au bill, mais elle se rapporte au matériel roulant. Combien de blé d'exportation le Pacifique-Canadien et vous-mêmes pouvez-vous transporter?

M. MACMILLAN: Malheureusement, je n'ai pas mes graphiques avec moi. Je me suis beaucoup intéressé à ceci. Ce que je puis dire, c'est que si l'on prend les deux Sociétés ensemble, je pense que nous sommes presque à la limite de nos capacités. Nous avons encore un peu de réserve, mais pas tellement; et franchement cela nous donne du souci.

Le sénateur HAYS: Votre budget prévoit-il les besoins en matériel roulant et je pense en ce moment à l'avenir, pour le rendre apte à transporter 800 millions de boisseaux? Il me semble que, à cinq dollars la tonne d'engrais, sur vingt-neuf millions d'acres, cela donnera quelque chose comme 1,100 millions de boisseaux de blé chaque année dans des conditions normales. Comment le chemin de fer envisage-t-il de faire sa part en ce qui concerne le transport de tout ceci?

M. MACMILLAN: Je dois dire que nous sommes très conscients de la possibilité que vous mentionnez. Nous sommes aussi très conscients du fait que nous pouvons facilement nous trouver en face du problème du transport d'un billion de boisseaux de blé. Nous l'avons sérieusement à l'esprit, mais nous ne pensons pas que cela a des chances d'arriver cette année ni qu'on doive s'attendre à une grosse augmentation soudaine. Mais il y a des signes très clairs laissant prévoir une telle tournure des événements dans un avenir prévisible.

Comme vous le savez, il y a plusieurs facettes au problème du transport du blé et les chemins de fer ne fournissent que ce que j'appelle le chaînon du milieu. Nous ne sommes pas à l'origine du mouvement du blé, ni à son terme, et le véritable problème auquel nous devons nous attaquer n'est pas celui de l'incapacité des chemins de fer à transporter le blé mais celui de la possibilité pour les centres de collection à l'origine de manipuler des quantités de cet ordre de grandeur et aussi de l'aptitude des centres d'exportation à disposer de si grandes quantités de blé. Tout le problème consiste réellement à faire fonctionner ces trois secteurs en harmonie et, quand le temps sera venu, j'espère que les chemins de fer feront leur part.

Le sénateur HAYS: Vous vous préparez à ce genre de production?

M. MACMILLAN: Nous avons mis beaucoup de temps là-dessus.

Le sénateur HAYS: Qu'en est-il des facilités d'exportation à Vancouver et à Montréal?

M. MACMILLAN: Ce problème intéresse vivement le gouvernement. Les fonctionnaires du ministère s'en préoccupent aussi et, autant que je sache, on est actuellement à étudier les façons de résoudre les problèmes de transbordement.

Le seul moyen d'y arriver est par une expansion très substantielle des facilités et, de plus, par l'adaptation de l'équipement et du système. C'est réellement une question d'examen des méthodes traditionnelles employées dans certains de ces terminus d'exportation.

Le sénateur HAYS: Pourrez-vous transporter 800 millions de boisseaux en 1969?

M. MACMILLAN: Oui, nous le pourrions.

Le sénateur HAYS: Et vous pourriez le faire maintenant?

M. MACMILLAN: Non, nous ne sommes pas en mesure de le faire maintenant.

Le sénateur HAYS: Mais vous le seriez pour cette date?

M. MACMILLAN: Cela dépend en premier lieu de la capacité des points de collections à nous donner les 800 millions de boisseaux, et de la possibilité pour les terminus d'exportation de les recevoir. Un des grands problèmes qui nous ont toujours confrontés dans le transport du blé a été le fait qu'en réalité trois groupes différents sont impliqués. Il y a ceux qui s'occupent des élévateurs, et ces élévateurs varient en grosseur, allant de très petits élévateurs à de grands élévateurs, comme il y en a maintenant. Quand le wagon a été chargé à ces élévateurs, cette entité a été satisfaite, ou ce besoin a été satisfait, et alors nous transportons le grain à l'un des quatre débouchés différents.

Pour obtenir le meilleur rendement dans les chemins de fer, nous devons pouvoir décharger le wagon de grain dès qu'il arrive à destination et nous ne pouvons mouvoir d'énormes tonnages à moins d'avoir la rotation de l'équipement, mais il arrive trop fréquemment que des wagons soient pris et chargés et qu'ils ne soient pas déchargés assez vite, et nous brisons le cycle. Le résultat est un problème qui s'accroît de lui-même. En premier lieu, nous avons besoin de beaucoup de wagons pour transporter un flot constant de grain. Deuxièmement, nous avons besoin de plus de voies pour y placer ces wagons quand ils arrivent dans un endroit congestionné, et nous avons besoin de plus de locomotives et aussi d'un équipement beaucoup plus important que si nous pouvions mettre le blé dans notre matériel roulant et nous en servir réellement dans un roulement continu alors que les wagons sont toujours en mouvement. Voilà ce qui est réellement nécessaire pour le transport de ces énormes quantités.

Le sénateur HAYS: Que faites-vous au point de vue planning? Je vais vous donner en exemple mon cas particulier. J'ai pu disposer de 15,000 boisseaux de blé, mais il m'en reste 85,000 que je n'ai pu réussir à faire transporter. Cette situation dure depuis des années. Prenez le cas de l'orge à malter. J'en aurais deux wagonnées à faire transporter, s'il y avait des wagons. La date limite est le 28 février. Si je n'arrive pas à la transporter, je ne la vends pas. En raison de l'humidité du sol, je pourrais récolter deux fois plus de blé cette année. Mais il semble y avoir un grand problème quant au transport du blé. Il suffit de peu d'engrais pour presque doubler les conditions d'humidité présentes.

M. MACMILLAN: Je le sais fort bien.

Le sénateur ROEBUCK: A-t-on estimé combien longtemps la fertilité de notre sol pourra supporter l'augmentation constante de la production du blé?

Le sénateur HAYS: Je peux répondre à votre question. Toujours.

Le sénateur ASELTINE: Où j'habite, l'humus a une profondeur de cinquante pieds.

Le sénateur McDONALD: N'est-il pas vrai que les wagons de chemin de fer sont plus longtemps garés près des élévateurs de campagne ou aux terminus qu'ils ne le sont en transit entre les élévateurs et les terminus?

M. MACMILLAN: Il sont garés quatre fois plus longtemps.

Le sénateur McDONALD: En d'autres termes, vous avez les facilités pour transporter ce grain. Vous êtes mieux préparés pour transporter les 800 millions

de boisseaux que ne le sont les élévateurs de campagne ou ceux des terminus à les recevoir.

M. MACMILLAN: Cela est exact.

Le sénateur THORVALDSON: A propos de ce problème, vous avez dit il y a un moment que l'on y travaillait—je présume, en comité. Au stade actuel des études, y a-t-il suffisamment de liaison entre les gens des élévateurs et ceux des terminus, qui sont en grande partie les mêmes que les propriétaires des élévateurs terminaux, et les chemins de fer? Y a-t-il une liaison entre ces intérêts à la recherche d'une solution au problème qui, nous tous de l'ouest le savons je pense, s'avérera extrêmement difficile?

M. MACMILLAN: Je vous répondrais en disant que nous avons établi d'excellentes relations dans ces dernières années. Il y a eu un temps où il y avait très peu de contacts. En fait, je pense que la plupart d'entre nous passions notre temps à chercher les moyens de blâmer le voisin. Voilà ce qui se passait, mais il n'en est plus ainsi. Nous avons de bonnes relations avec le Bureau de contrôle du blé, et avec toutes les sociétés des élévateurs, y compris ceux en commun, qui sont impliqués dans ce problème. On est beaucoup plus conscient des problèmes qu'on ne l'était il y a deux ou trois ans et il y a entre tous les intéressés des échanges constants.

Le sénateur BURCHILL: Côté exportation, vous n'oubliez pas les ports d'Halifax et de Saint-Jean, j'espère?

M. MACMILLAN: Non, non. J'ai fait bien attention de ne nommer aucun port.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Tout d'abord, je devrais peut-être remercier monsieur MacMillan de ses explications excellentes et très compréhensibles. On voit très bien qu'il possède l'expérience de nombreuses années dans ce domaine.

Le sénateur McELMAN: Monsieur le président, avant de procéder, le président a mentionné comme nouvel équipement l'avion DC-9. Peut-il me dire combien sont en opération présentement?

M. MACMILLAN: Monsieur Vaughan le sait probablement.

M. Ralph T. Vaughan, vice-président et secrétaire du National-Canadien: Il y en a présentement six en opération.

Le sénateur McELMAN: Et vous en acquérez six autres?

M. VAUGHAN: M. MacMillan a mentionné que six arriveront avant le 1^{er} juillet 1967. Je pense qu'on projette d'en avoir éventuellement 30 ou 32.

Le sénateur McELMAN: Est-ce que certaines de ces nouvelles acquisitions sont destinées au trafic dans les provinces de l'Atlantique?

M. VAUGHAN: Oui, je m'en doute pas.

Le sénateur McELMAN: La raison pour laquelle je le demande c'est que je suis du Nouveau-Brunswick, et nous avons, je pense, la seule capitale du pays à n'avoir aucun service de transport des voyageurs d'aucun chemin de fer. Air Canada a un peu amélioré son service. Récemment, nous avons obtenu quelques Vanguards. J'ai des raisons de croire que pour tous les vols partant de cette région—et je pense que vos dossiers montreront la situation—on a fortement l'impression que des services additionnels devraient être fournis, ainsi qu'un service d'avions à réaction. Pour sortir de la région de l'Atlantique, présentement, il n'y a pas de service efficace d'avions à réaction.

M. MACMILLAN: C'est exact, et nous le savons fort bien. Je vais porter vos remarques à l'attention de la direction d'Air Canada. Le problème, naturellement, était que nous n'avions qu'un nombre limité de DC-9 disponibles et qu'ils ont été mis en service là où ils pouvaient avoir la plus grande utilisation. A mesure que d'autres seront disponibles, ils vont remplacer le service par Vanguard et le service fait présentement par des Viscounts. Je sais que c'est là une

question qui a été discutée à plusieurs reprises dans les Maritimes récemment, et nous en avons parlé et ce sont là les plans qui ont été faits. On projette d'étendre le service autant que l'équipement disponible permettra de l'étendre.

Le sénateur MCELMAN: Ce que je veux faire remarquer, monsieur le président, c'est que vous dites que les DC-9 ont été mis en service là où ils peuvent avoir la plus grande utilisation. Vous admettez aussi qu'on établit en double les trajets des DC-8 alors que la région de l'Atlantique attend encore un service de jets. Nous sommes heureux d'apprendre qu'on s'occupe finalement de nous.

Le sénateur THORVALDSON: Pendant que vous parlez des DC-9, puis-je vous féliciter pour le service que nous avons par DC-9 d'Ottawa au Manitoba.

Le sénateur HAIG: A propos de l'amortissement des hôtels, avez-vous un programme de préparé pour tout le pays, de l'est à l'ouest?

M. MACMILLAN: Oui, sénateur Haig.

Le sénateur FOURNIER (*Madawaska-Restigouche*): Passant des jets aux taxis: pouvons-nous espérer que le service de taxi de la gare d'Ottawa à Ottawa sera amélioré dans un avenir prochain?

M. MACMILLAN: Nous avons là un gros problème.

Le sénateur FOURNIER (*Madawaska-Restigouche*): Nous aussi.

M. MACMILLAN: Nous avons compris et prévu qu'il y aurait un excellent service d'autobus de la gare aux autres parties de la ville d'Ottawa, et aussi qu'un service adéquat de taxi serait fourni. Ces choses n'ont pas toujours tourné comme nous l'avions espéré. Je peux vous dire que la question est discutée activement dans le moment. Il y a eu des discussions hier, et j'ai compris qu'elles doivent être reprises aujourd'hui, pour voir si quelque chose peut être fait à ce sujet.

Le sénateur FOURNIER (*Madawaska-Restigouche*): Merci.

Le sénateur ASELTINE: Aimeriez-vous à faire une déclaration au sujet de vos plans pour le service des voyageurs en plus de votre système rouge-blanc-bleu, des turbo-trains pour l'Expo et des autres trains transcontinentaux que j'ai mentionnés au Sénat l'autre jour quand je parlais du bill.

M. MACMILLAN: Je serais enchanté de dire quelques mots sur notre service des voyageurs. C'est un sujet qui ne manque jamais d'attirer l'intérêt. Nous avons maintenant, je pense, un des meilleurs services de voyageurs qui se puisse obtenir n'importe où sur le continent. Il sera amélioré. En effet, nous attendons la livraison du premier de nos turbo-trains d'ici quelques mois. On a fait beaucoup de publicité sur ces trains.

Ces trains sont tout à fait différents, parce qu'il n'y a pas de locomotive, comme par le passé. La voiture de tête et la dernière voiture ont un petit dôme, de sorte que nous les appelons les voitures motrices à dôme.

L'énergie provient de turbines qui, à leur tour, font fonctionner des générateurs électriques selon une variante et une transmission dans une autre; et l'énergie est transmise aux roues soit par transmission soit par électricité.

La turbine elle-même a une longueur d'environ 3½ à 4 pieds et, couchée sur le côté, elle a un diamètre d'environ 30 pouces à son point le plus large. Si mes souvenirs sont exacts, cela pèse 350 livres. Deux de ces engins, fonctionnant en tandem, constituent la source d'énergie pour la voiture motrice.

Nous avons conçu l'idée de placer cinq voitures de voyageurs au milieu et, à chaque bout, une voiture motrice à dôme, de sorte qu'il en résulte une unité complètement articulée de sept voitures. Ce sera le turbo-train.

Ces trains sont capables de vitesse très élevées. Ils seront chauffés et rafraîchis à l'électricité. Tous les besoins électriques du train sont fournis par une

turbine, du même type exactement que celles employées pour la locomotion. Le train lui-même a un aspect très différent d'un train conventionnel. Il est suspendu beaucoup plus près de la voie ferrée.

Il y a réellement plus de place dans les voitures, mais les voitures sont plus basses, elles sont aplaties et un peu plus larges.

Les portes en dedans sont au centre de chaque voiture. Les voitures sont attachées de façon permanente et ne peuvent être détachées qu'à l'usine. C'est pour cette raison que je les ai décrites comme constituant une unité articulée. Évidemment les portes donnent accès au plancher de la voiture et comme partie intégrante de la porte il y a un marchepied lequél, pour une gare comme la gare Centrale de Montréal, est en dedans de la voiture parce que le plancher de la voiture est plus bas que la plate-forme. On devra descendre deux marches pour entrer dans la voiture. Dans une gare comme celles de Toronto, Winnipeg ou Vancouver, le marchepied se déplie au dehors et descend, parce que la plate-forme est plus basse que le niveau de la voiture. Tout cela se fait automatiquement.

Il y aura deux types différents de service de restaurant dans le train, comme il y aura deux types de sièges. Nous projetons pour les voitures ordinaires des fauteuils très confortables et dans ce type de voitures il y aura un snack-bar où les voyageurs pourront acheter des aliments emballés à l'avance—des sandwiches et autres choses du genre.

Puis, dans ce que nous appellerons je pense les voitures club, par opposition à l'autre type, parce que le service y sera quelque peu différent, on utilisera la même technique de service des repas que celle qui a fait ses preuves dans les avions. Nous aurons du personnel dans chaque voiture, qui s'occupera des voyageurs de cette voiture, qui leur apportera des repas à leur fauteuil et leur procurera tout ce qu'il pourront désirer.

Le sénateur THORVALDSON: De l'eau glacée!

M. MACMILLAN: Oui. Nous projetons d'utiliser deux de ces trains de sept voitures, toujours en tandem, et les faire fonctionner entre Montréal et Toronto dans les deux sens, trois fois par jour. Ainsi 14 voitures quitteront Montréal pour Toronto très tôt le matin et 14 autres quitteront Toronto pour Montréal en même temps. Nous prévoyons une durée de quatre heures pour le trajet, ce qui est une économie d'une heure sur la durée actuelle.

Nous espérons faire repartir le train en sens inverse au moins d'une heure et le ramener à son point de départ, et le retourner à nouveau, tard dans l'après-midi, pour un autre voyage simple. Ainsi, nous aurons cet équipement en mouvement pour un minimum de douze heures par jour et la voie en service pour deux ou trois heures de plus—peut-être quinze heures par jour—et c'est de cette façon que nous espérons en retirer des avantages substantiels.

Avec cela—et votre question, sénateur, était très vaste...

Le sénateur ASELTINE: Quelles seront les dépenses d'une telle opération?

M. MACMILLAN: Nous pensons que les frais d'opération avec ce genre d'utilisation seront de beaucoup moindres que pour les trains conventionnels tels que nous les connaissons aujourd'hui. Cela résulte en partie du mode d'utilisation plutôt que du coût direct de l'opération, parce que le temps mort pour n'importe quel type d'équipement ferroviaire est très dispendieux. Il en est de même pour l'équipement aérien. Quand l'avion est au sol, il ne figure qu'au passif; vous n'en retirez aucun revenu. De la même façon, quand le train est arrêté, il ne rapporte rien non plus.

En plus de ce train, nous aurons aussi en service au cours de l'été un autre type d'équipement nouveau que nous avons acheté de la *Hawker Siddeley Company*. Il s'agit, si je me souviens bien, d'une voiture très légère faite d'aluminium et d'acier inoxydable. Nous allons utiliser ces voitures à partir de

Toronto. Nous avons acheté cinq trains de cinq voitures chacun. Ces trains seront mus par des locomotives diésel électriques, une unité par train, ce que nous pourrions faire grâce à la réduction du poids mort de ce nouveau type de voiture. Ils fonctionneront surtout de Toronto vers la frontière du Niagara—Windsor, Sarnia, et vers le bas, comme à Guelph, Kitchener—et, très probablement, aussi au nord de Toronto. C'est en quelque sorte une expérience. Si cela tourne bien, et je l'espère certainement, alors cela nous indique la voie de nouveaux développements.

Je dois vous dire qu'il est très peu probable qu'à l'avenir le National-Canadien achète encore de l'équipement conventionnel pour le service de voyageurs. J'emploie le mot «conventionnel» pour désigner le lourd équipement d'acier du type que nous achetions il y a quinze ans, parce que nous croyons que l'avenir appartient à un équipement beaucoup plus léger. Tout d'abord, nous pouvons l'acheter à bien meilleur compte; nous pouvons le faire fonctionner d'une façon beaucoup plus économique; et nous pouvons l'entretenir d'une façon plus économique; en obtenant par le fait même une plus grande utilisation.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): Aimeriez-vous à faire des commentaires sur la sécurité relative à propos de ce changement projeté de métaux lourds aux métaux plus légers?

M. MACMILLAN: Ce qui est intéressant, c'est qu'on ne sacrifie pas du tout la sécurité. En fait, dans plusieurs cas la sécurité est plus grande quand on utilise ces alliages et ces métaux plus légers.

Peut-être vous ai-je induits en erreur en parlant de poids plus léger. Je ne veux pas parler d'une réduction de la masse ou de la résistance. Ce dont je veux parler, c'est une réduction en avoir du poids; ils ne pèsent plus autant; mais ils ont quand même la capacité de se conformer à toutes les exigences de sécurité qui ont été prescrites par la Commission des transports du Canada et par la Commission du commerce entre États. Tout notre matériel est sujet à examen à cet égard.

Le sénateur KINLEY: Évidemment l'aluminium est beaucoup plus léger que l'acier.

M. MACMILLAN: C'est juste. Mais il y a un acier nouveau qui est beaucoup moins lourd que l'acier ordinaire; c'est celui que nous utilisons.

Le sénateur THORVALDSON: Quelle sera la capacité en voyageurs de ce train auquel vous avez fait allusion, ce train de sept voitures qui fera la navette entre Montréal et Toronto?

M. MACMILLAN: Nous mettons les deux ensemble: ce sera 620 environ.

Le sénateur THORVALDSON: Dans 14 voitures?

M. MACMILLAN: Oui. La voiture d'aujourd'hui mesure 85 pieds. Ces voitures, je crois, ne mesurent que 40 ou 42 pieds, de sorte qu'on ne peut établir de comparaison.

J'ai oublié de vous dire qu'il n'y a pas de porte entre les voitures. Tout est ouvert, de sorte qu'une fois dans le train il n'y a plus plusieurs voitures, mais une seule unité continue.

Le sénateur PEARSON: La voiture est-elle construite de façon à faciliter le passage dans les courbes?

M. MACMILLAN: Oui, le centre de gravité est beaucoup plus bas et le système de boggie est complètement changé. Chaque voiture n'a que deux roues au lieu de deux boggies de quatre roues.

Le sénateur O'LEARY (*Antigonish-Guysborough*): Est-ce que la ligne Montréal-Toronto est sous le système de contrôle centralisé?

M. MACMILLAN: Non, nous avons trois types de signaux sur cette ligne présentement. Nous sommes au milieu d'un programme de conversion qui cen-

tralisera complètement le contrôle du trafic. Il sera terminé dans trois ans. Nous avons le contrôle centralisé entre Montréal et Coteau, et aussi entre Toronto et un point situé un peu à l'est d'Oshawa. Il y a un système de blocage automatique entre les deux, mais avec le temps tout sera uniformisé.

Le sénateur ASELTINE: Avez-vous des commentaires à faire sur vos trains de voyageurs transcontinentaux?

M. MACMILLAN: Le service transcontinental constitue une partie très importante de nos opérations, plus qu'il ne le faisait auparavant. Cela cause de grands problèmes, surtout durant l'été par suite de l'augmentation du nombre des voyageurs. Il n'y a pas tellement d'années, nous faisons tout avec un seul train, et puis nous avons ajouté le Panorama. Ces deux trains partent de Montréal et de Toronto pour se rencontrer à Capreol, où nous les joignons ensemble. Puis le Supercontinental fonctionne comme train rapide entre Toronto et Vancouver, et un autre de Montréal à Vancouver: et en plus les deux sections réunies du Panorama. Mais nous avons eu une demande de plus en plus lourde malgré tout. Nous nous attendons à une situation encore plus difficile cet été.

Le sénateur BURCHILL: Monsieur le président, pensez-vous qu'il serait opportun pour moi de remettre sur le tapis la question que j'ai soulevée l'autre soir à propos des voyageurs en provenance du Nouveau-Brunswick?

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Je me demandais si vous aviez l'intention d'en parler au président. Peut-être pourrez-vous le faire par après.

Le sénateur KINLEY: A propos des hôtels, monsieur le président, votre hôtel de Montréal est maintenant géré par l'organisation Hilton. Trouvez-vous que les hôtels sont mieux administrés par l'entreprise privée que par la direction du chemin de fer?

M. MACMILLAN: Eh bien! Quand nous avons conclu l'entente originale avec la société Hilton, nous l'avons fait dans un but spécifique. C'était tout simplement ceci; cet hôtel, le Reine-Élisabeth, était déterminé à fonctionner surtout comme site de conférences plutôt que de toute autre façon, et pour qu'il réussisse, il fallait une organisation capable d'attirer et d'organiser de telles réunions et c'est pourquoi nous avons conclu cet accord avec la société Hilton.

Le sénateur KINLEY: Je dois dire que je pense toujours que le Château Laurier est le meilleur hôtel du Canada. Je me rappelle quand M. Balfour, ancien Premier ministre de Grande-Bretagne, était ici il y a quelques années. Il nous disait: «Les gars, j'ai été partout dans le monde et je veux vous dire que le Château Laurier est le meilleur hôtel dans lequel je me suis trouvé.» Quant à moi, je préfère les coutumes anciennes du Château aux façons sommaires des nouveaux hôtels.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): J'ai une question à poser en rapport avec l'entraînement du personnel qui s'occupe des voyageurs. Y a-t-il eu récemment un programme d'entraînement pour hausser le niveau de courtoisie chez tous les employés du services des voyageurs?

M. MACMILLAN: Il y a environ deux ans nous avons inauguré un programme d'entraînement très intensif pour ceux que nous appelons les employés de «premier plan». Ce sont les employés qui administrent les bureaux de vente des billets, les préposés aux barrières et les employés des trains. Nous avons fait de notre mieux pour leur enseigner les tâches qu'ils doivent remplir pour le bien-être des voyageurs.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): Je voulais tout simplement dire que ce programme a très bien réussi parce que, au cours des deux dernières années, j'ai noté un changement dans l'attitude de tous ceux avec lesquels je suis venu en contact. A commencer par les nouveaux uniformes, qui font partie de

cette nouvelle manière d'aborder le voyageur, j'ai remarqué, et c'est un sujet qui m'avait intéressé, que les voyageurs reçoivent le même traitement quels que soient les vêtements qu'ils portent. Je ne suis pas sûr qu'il en ait toujours été ainsi. C'est un bon programme et il donne des résultats.

Le sénateur ASELTINE: Cette remarque m'a aussi été faite par des voyageurs venant des États-Unis et d'autres pays.

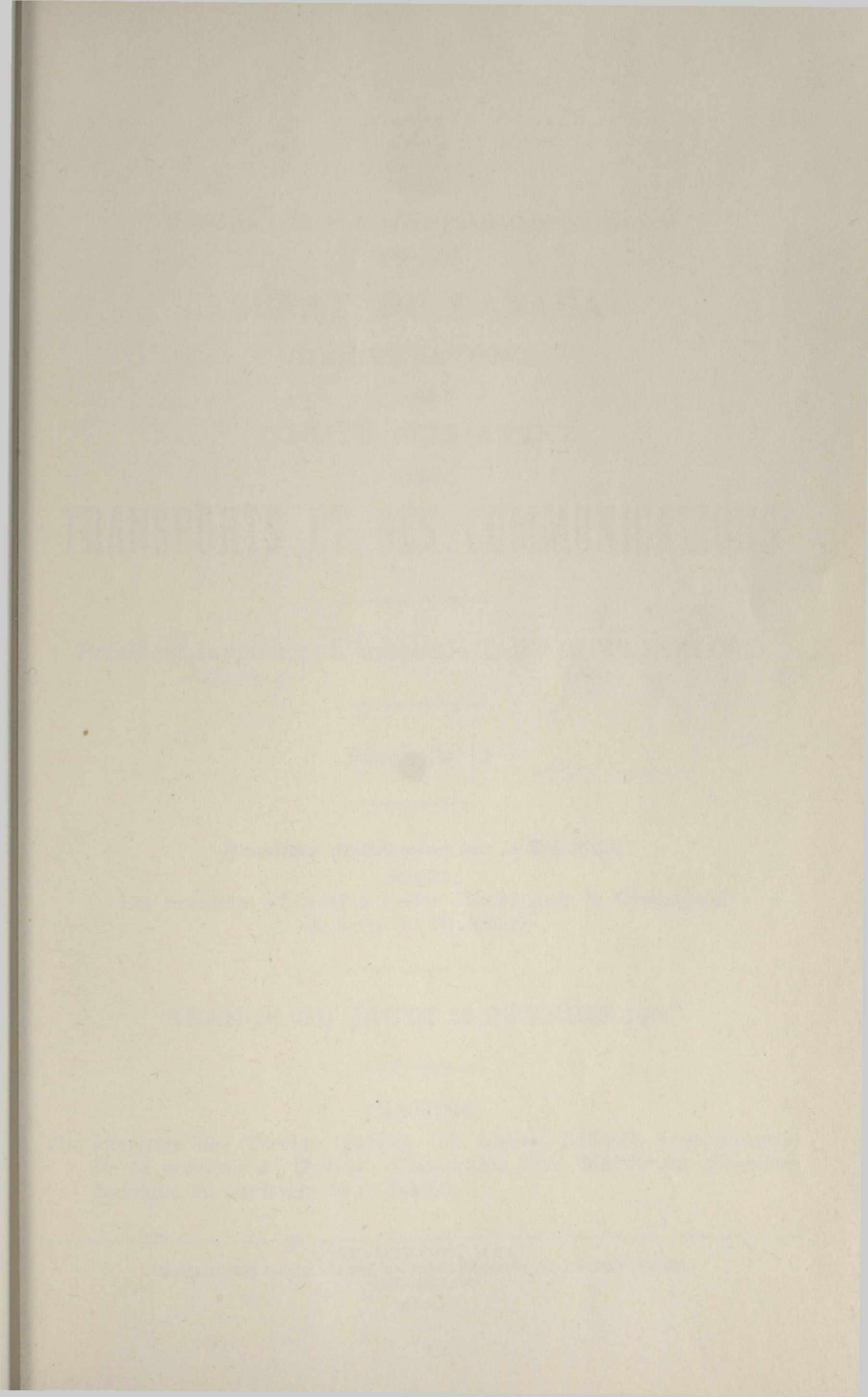
Le sénateur HAIG: Je propose que le bill soit rapporté sans modification.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Désirez-vous procéder article par article ou voulez-vous que le bill soit rapporté selon la motion du sénateur Haig?

Des voix: Faites rapport du bill.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Très bien. Je veux remercier monsieur MacMillan pour l'excellente présentation qu'il nous a faite et l'assurer que nous aurons plaisir à le revoir ici lorsque l'occasion s'en présentera.

Le Comité s'ajourne.



cette grande machine d'aborder le voyageur, j'ai remarqué, et c'est un sujet qui a été souvent traité, que les voyageurs reçoivent le même traitement quels que soient les vêtements qu'ils portent. Je ne suis pas sûr qu'il en ait toujours été ainsi. C'est un bon programme et il donne des résultats.

Le sénateur AUSTIN: Cette remarque m'a aussi été faite par des voyageurs venant des États-Unis et d'autres pays.

Le sénateur HAIG: Je propose que le bill soit rapporté sans modification.

Le sénateur succédant: Désirez-vous procéder article par article ou voulez-vous que le bill soit rapporté selon la motion du sénateur Haig?

Des voix: Faites rapport du bill.

Le sénateur succédant: Très bien. Je veux remercier monsieur MacMillan pour l'excellente présentation qu'il nous a faite et l'assurer que nous aurons plaisir à le revoir tel lorsque l'occasion s'en présentera.

Le Comité s'ajourne.



Première session de la vingt-septième législature
1966-1967

SÉNAT DU CANADA
DÉLIBÉRATIONS
DU
COMITÉ PERMANENT
DES
TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président suppléant: L'honorable T. D'ARCY LEONARD

Fascicule 13

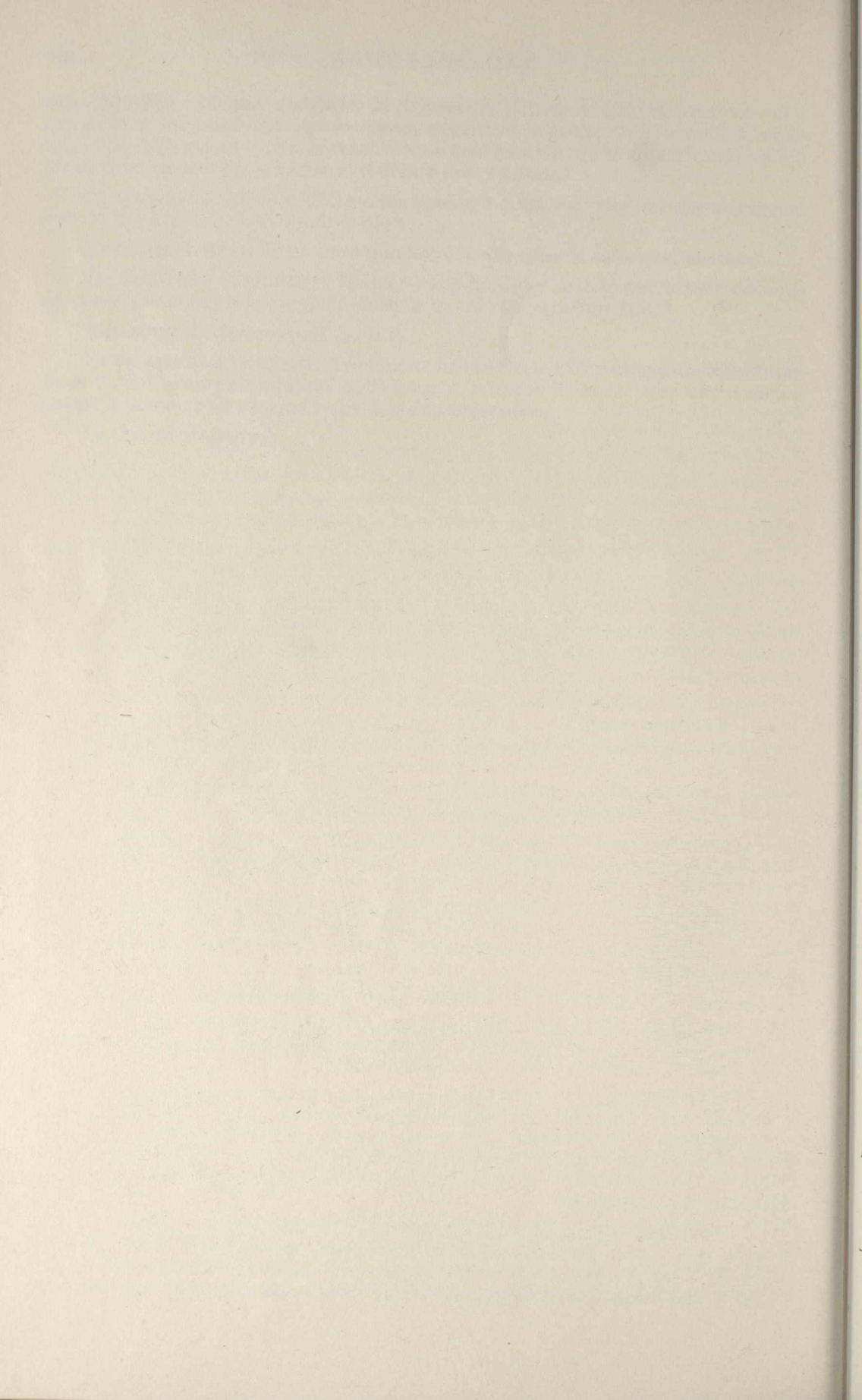
*Deuxième délibération sur le Bill S-44,
intitulé:*

*Loi modifiant «L'Acte à l'effet d'incorporer la Compagnie
du Pont du Richelieu»*

SÉANCE DU JEUDI 23 FÉVRIER 1967

TÉMOINS:

*Du ministère des Travaux publics: M. Lucien Lalonde, sous-ministre;
De la province de Québec: L'honorable Paul Martinosa, conseiller
juridique du ministère de la Justice.*





Première session de la vingt-septième législature
1966-1967

SÉNAT DU CANADA

DÉLIBÉRATIONS

DU

COMITÉ PERMANENT

DES

TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président suppléant: L'honorable T. D'ARCY LEONARD

Fascicule 13

Deuxième délibération sur le Bill S-44,

intitulé:

Loi modifiant «L'Acte à l'effet d'incorporer la Compagnie
du Pont du Richelieu»

SÉANCE DU JEUDI 23 FÉVRIER 1967

TÉMOINS:

Du ministère des Travaux publics: M. Lucien Lalonde, sous-ministre;
De la province de Québec: L'honorable Paul Martineau, conseiller
juridique du ministère de la Justice.

ROGER DUHAMEL, M.S.R.C.
IMPRIMEUR DE LA REINE ET CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE
OTTAWA, 1967

COMITÉ PERMANENT DES
TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président suppléant: l'honorable Salten A. Hayden

les honorables sénateurs

Aird	Gouin	Méthot
Aseltine	Haig	Molson
Baird	Hayden	Paterson
Beaubien (<i>Provencher</i>)	Hays	Pearson
Bourget	Hollett	Phillips
Burchill	Isnor	Power
Connolly (<i>Halifax-Nord</i>)	Kinley	Quart
Croll	Lang	Rattenbury
Davey	Lefrançois	Reid
Dessureault	Leonard	Roebuck
Dupuis	Macdonald (<i>Brantford</i>)	Smith (<i>Queens-</i>
Farris	McCutcheon	<i>Shelburne</i>)
Fournier (<i>Madawaska-</i>	McDonald	Thorvaldson
<i>Restigouche</i>)	McElman	Vien
Gélinas	McGrand	Welch
Gershaw	McLean	Willis—(46).

Membres d'office: Brooks et Connolly (*Ottawa-Ouest*).

(Quorum 9)

ORDRE DE RENVOI

Extrait des Procès-verbaux du Sénat, en date du mardi 8 novembre 1966:

Suivant L'Ordre du jour, l'honorable sénateur Deschatelets, C.P., propose, appuyé par l'honorable sénateur Connolly, C.P., que le Bill S-44, intitulé: «Loi modifiant l'Acte à l'effet d'incorporer la Compagnie du Pont du Richelieu», soit lu pour la deuxième fois.

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

L'honorable sénateur Deschatelets, C.P., propose, appuyé par l'honorable sénateur Connolly, C.P., que le bill soit déféré au comité permanent des transports et des communications.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le Greffier du Sénat,
J. F. MACNEILL.

ORDRE DE RENVOI

Extrait des Procès-verbaux du Sénat, en date du mardi 8 novembre 1886 :

Suivant l'Ordre du jour, l'honorable sénateur Deschêtalets, C.P., propose, appuyé par l'honorable sénateur Connolly, C.P., que le Bill S-44, intitulé : "Loi modifiant l'Acte à l'effet d'incorporer la Compagnie du Pont du Richelieu", soit renvoyé à la commission des transports pour la deuxième lecture.

Après débat, la motion mise aux voix est adoptée.

L'honorable sénateur Deschêtalets, C.P., propose, appuyé par l'honorable sénateur Connolly, C.P., que le Bill soit déposé au comité permanent des transports et des communications.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Deschêtalets	Connolly	Porte et des communications.
Deschêtalets	Hayes	La motion, mise aux voix, est adoptée.
Deschêtalets	Hayes	Deschêtalets
Deschêtalets	Molson	Phillips
Deschêtalets	Power	Power
Deschêtalets	Quinn	Quinn
Deschêtalets	Lang	Raitt
Deschêtalets	Levesque	Reid
Deschêtalets	Levesque	Roebuck
Deschêtalets	Marsden (Brentford)	Smith (Quebec)
Deschêtalets	McCutcheon	Shelburne
Deschêtalets	McDonald	Thorvaldson
Deschêtalets	McEwan	Vien
Deschêtalets	McGrand	Welch
Deschêtalets	McLean	Willis—(48)

Membres d'office: Brooks et Connolly (Quinquagésime).

(Quorum 9)

PROCÈS-VERBAL

Le JEUDI 23 février 1967

Conformément à la motion d'ajournement et à l'avis de convocation, le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 10 heures du matin, sous la présidence de l'honorable sénateur Leonard, élu *président suppléant*, en l'absence du président et sur proposition de l'honorable sénateur Beaubien (*Provencher*).

Présents: Les honorables sénateurs Leonard (*président suppléant*), Aseltine, Beaubien (*Provencher*), Gélinas, Gershaw, Haig, Hollett, Kinley, Smith (*Queens-Shelburne*) et Welch. (10).

Aussi présent: M. R. J. Batt, greffier adjoint, conseiller parlementaire et chef de la division des comités du Sénat.

Le Comité poursuit l'étude du bill S-44 Loi modifiant «l'Acte à l'effet d'incorporer la Compagnie du Pont du Richelieu».

Les témoins suivants comparaissent:

Du ministère des Travaux publics, M. Lucien Lalonde, sous-ministre;

De la province de Québec, l'honorable Paul Martineau, conseiller juridique du ministère de la Justice.

Selon que l'ordonne le président, le secrétaire du Comité doit voir à faire imprimer le compte rendu des délibérations sans tarder pour les distribuer au plus tôt. De plus, le président diffère l'étude du bill à une date ultérieure.

A 10 h 50 du matin, le Comité s'ajourne pour se réunir à l'appel du président.

Attesté.

Le secrétaire du Comité,
Frank A. Jackson.

PROCÈS-VERBAL

Le jour 23 février 1987

Conformément à la motion d'ajournement et à l'avis de convocation, le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 10 heures du matin, sous la présidence de l'honorable sénateur Leonard, élu président suppléant, en l'absence du président et sur proposition de l'honorable sénateur Beaudin (Provence).

Présents: Les honorables sénateurs Leonard (président suppléant), Asselin, Beaudin (Provence), Gélinas, Gagnon, Haig, Hellel, Kinley, Smith (Queens-Edwards) et Weiler (10).

Aussi présents: M. R. J. Batt, greffier adjoint, conseiller parlementaire et chef de la division des comités du Sénat.

Le Comité poursuit l'étude du bill S-44-Lal modifiant l'acte à l'effet d'incorporer la Compagnie du Port de Richelieu.

Les témoins suivants comparissent:

De la ministre des Travaux publics, M. Lucien Lalonde, sous-ministre;

De la province de Québec, l'honorable Paul Marois, conseiller juridique du ministre de la Justice.

Selon que l'ordonne le président, le secrétaire du Comité doit voir à faire imprimer le compte rendu des délibérations sans tarder pour les distribuer au plus tôt. De plus, le président diffère l'étude du bill à une date ultérieure.

A 10 h 50 du matin, le Comité s'ajourne pour se réunir à l'appel du président.

Attesté.

Le secrétaire du Comité,
Frank A. Jackson.

LE SÉNAT

LE COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

TÉMOIGNAGES

Le JEUDI 23 février 1967

Le Comité permanent des transports et des communications auquel a été déférée l'étude du bill S-44, Loi modifiant «l'Acte à l'effet d'incorporer la compagnie du Pont du Richelieu», se réunit aujourd'hui à 10 heures du matin, sous la présidence du sénateur T. D'Arcy Leonard, président suppléant.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Le Comité poursuit aujourd'hui l'étude du bill S-44, Loi modifiant «l'Acte à l'effet d'incorporer la compagnie du Pont du Richelieu». Le bill a été déferé au Comité en décembre dernier. Lors de la séance qu'il a tenue le mercredi 14 décembre, sous la présidence du sénateur Hugessen, le Comité a entendu des témoignages. Le Comité s'était alors ajourné pour se réunir à l'appel du président, une fois reçues les directives du ministère de la Justice concernant certains aspects du bill.

Sont parmi nous ce matin, deux témoins du ministère des Travaux publics, M. Lucien Lalonde, sous-ministre, et, à sa droite, Me Peter Sorokan, chef du contentieux. A ma gauche, l'honorable Paul Martineau, conseiller juridique du ministère de la Justice du Québec, lequel, pour nous, est en quelque sorte un témoin d'honneur.

Nous avons maintenant reçu l'opinion que nous recherchions. A-t-on des questions liminaires à poser avant que ne commence l'interrogatoire? Le sous-procureur général a émis une opinion qu'il a fait parvenir à M. Lalonde, que j'invite maintenant à nous l'exposer. Cette opinion devrait être consignée au compte rendu. En conséquence, j'invite M. Lalonde à nous la communiquer sous sa forme originale ou sous forme de copie dûment autorisée. Je pense qu'il importe de nous en donner lecture.

M. Lucien Lalonde, sous-ministre des Travaux publics: Merci, Monsieur le président. Voici l'opinion que j'ai reçue du sous-procureur général, à la requête du Comité:

Monsieur le sous-ministre,

Vous avez recherché notre avis au sujet des problèmes suivants:

1. La Loi de 1882 tendant à constituer en corporation la Compagnie du Pont du Richelieu, 45 Victoria, chap. 91, interdit-elle au gouvernement de la province de Québec de construire un nouveau pont sur la rivière Richelieu, qui commencerait à trois milles au nord de l'emplacement du pont dont la loi autorise la construction et se terminerait à la frontière provinciale sur la rive gauche de la même rivière?

2. Quelles seraient les conséquences d'ordre juridique advenant l'abrogation de l'article 18? La province serait-elle autorisée à exproprier le pont dont la construction a été autorisée par ladite loi?

A mon avis, la première question appelle une réponse négative. La règle générale veut qu'une loi ne s'applique pas à la Couronne à moins qu'elle ne stipule que la Couronne y sera soumise.

A mon avis, vu la deuxième question, abrogerait-on l'article 18 de la Loi tendant à constituer en corporation la Compagnie du Pont du Richelieu, que le pont ne serait plus désormais «une charpente à l'avantage général du Canada», aux termes de l'expression dont fait usage l'Acte de l'Amérique du Nord britannique. Il s'ensuit que la compétence du Parlement fédéral ne pourrait plus s'exercer à son égard bien qu'elle continuerait de s'imposer quant à la navigation et au flottage. Quant à savoir si la province de Québec pourrait exproprier le pont, je suis d'avis qu'elle ne le peut pas parce que ce serait annuler un engagement consenti à une société de création fédérale.

E. A. Driedger,
Sous-procureur général.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Auriez-vous autre chose à ajouter au sujet de cette réunion?

M. LALONDE: Je pourrais peut-être ajouter, à l'égard de la première opinion, que nous avons par écrit pour la première fois, qu'elle n'est pas tout à fait nouvelle en ce qui nous concerne. Au début de nos pourparlers avec les représentants de la province de Québec, nos propres avocats nous avaient procuré la réponse à la première question, tendant à déterminer si l'article 12 interdisait au Québec la construction d'un pont sur les deux rives. Leur réponse indiquait que la Couronne du droit de la province n'était pas concernée par ledit article. Au cours de nos entretiens avec les représentants du Québec, nous leur avons communiqué l'avis de nos procureurs. Ces représentants nous ont aussi déclaré que leurs propres avocats ne s'accordaient pas tout à fait avec notre point de vue et que, du moins de l'avis de leurs procureurs, il ne s'agissait que d'une opinion que l'on pouvait interpréter dans un sens ou dans l'autre.

Vers ce temps-là, le ministère était à étudier avec la province de Québec le problème de la compétence que soulevaient quelques ponts, six en particulier, de différente importance et de différente structure, tous dans la province de Québec et construits par le gouvernement fédéral à une époque où la compétence n'était pas aussi définie. Ces ponts, je le répète, étaient tous au Québec, construits par le gouvernement fédéral, et connus comme des ponts intra-provinciaux. Le ministère, ayant reconnu que la compétence avait été clairement établie à l'égard des ponts et des routes à l'intérieur de la province, a résolu de corriger les dispositions d'une ancienne loi en demandant à la province si elle s'engagerait à voir au maintien, à l'entretien et aux réparations des six ponts. Au cours de nos discussions, les délégués du Québec ont déclaré ce qui suit: «Nous convenons avec vous que ces ponts relèvent entièrement de la compétence québécoise et qu'ils doivent être notre responsabilité et non la vôtre. Mais il est un autre pont qui, à notre avis, se classe dans cette même catégorie, nommément le Pont du Richelieu. Si vous voulez que nous acceptions les obligations que comportent ces ponts, il faut que vous nous procuriez les moyens par lesquels notre compétence pourra s'exercer très précisément sur ce pont.» Après certaines études, nous avons convenu du bien fondé d'une telle attitude et nous avons cherché des moyens par lesquels, sans abroger la charte que possède depuis quelque temps la Compagnie du Pont du Richelieu, nous pourrions confier le pont à la compétence provinciale. C'est ainsi que nous avons convenu de l'abrogation de l'article 18, procédure, qui, de l'avis du sous-procureur général, placerait le pont sous la compétence provinciale.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Le cas qui nous préoccupe se distingue des six autres en ce qu'il concerne une compagnie privée alors que les autres ponts furent érigés par le gouvernement fédéral. Dans le cas actuel, des intérêts privés sont concernés. Quelle est donc la solution à leur égard? Règle générale, lorsque le Parlement est saisi d'un bill touchant une compagnie privée c'est elle qui en

fait la demande. Le gouvernement ne procède pas par voie de modification, à moins d'avoir obtenu l'assentiment de la compagnie privée. Qu'en dites-vous?

M. LALONDE: Vous venez certainement de toucher la difficulté principale, celle qui, à mon avis, donne lieu au litige. Le pont serait-il propriété fédérale qu'aucun problème ne serait intervenu. Dans la mesure où l'on m'a renseigné, c'est le seul pont qu'exploite une compagnie privée grâce à une charte octroyée par le gouvernement fédéral, sans que le pont ne soit ni interprovincial, ni international. Nul précédent n'existe sur lequel on pouvait fonder un jugement. Après avoir constaté l'existence de dispositions spéciales à cet égard, nous avons simplement tenté de trouver une solution qui n'abrogerait pas la charte tout en nous permettant de remettre la compétence à l'autorité pertinente.

Le sénateur GÉLINAS: On a exproprié d'autres ponts dans le Québec, mais ils n'étaient pas exploités en vertu d'une charte fédérale.

M. LALONDE: C'est le seul cas dont je peux me souvenir.

Le sénateur GÉLINAS: Il y eut le pont Bélaire, par exemple, et d'autres dont je me souviens; aucun toutefois n'était exploité en vertu d'une charte fédérale.

M. LALONDE: Je n'en connais pas d'autre.

Le sénateur KINLEY: N'y a-t-il pas ici deux ponts qui nous préoccupent, l'un en aval, l'autre en amont?

M. LALONDE: Non, sénateur. Il n'y a qu'un pont. La province, si je ne m'abuse, entend construire un pont public voisin de celui-ci, entre deux petites municipalités.

Le sénateur DESCHATELETS: Puis-je poser une question à M. Martineau qui, si je ne m'abuse, est un témoin du gouvernement provincial?

L'hon. Paul Martineau, conseiller du ministère de la Justice du Québec: J'agis comme avocat-conseil du gouvernement de la province de Québec.

Le sénateur DESCHATELETS: Il me semble que l'opinion obtenue sur la première question comporte le plus d'importance. Si la province n'avait pas mis en doute l'opinion juridique qu'ont rendue les fonctionnaires, je crois qu'aucun problème n'aurait été soulevé. Je voudrais que M. Martineau nous dise s'il s'accorde avec l'opinion déjà émise à l'effet que la province ne peut pas maintenant construire un nouveau pont.

L'hon. M. MARTINEAU: Monsieur le président, je souligne, au nom de la province, que nous voulons bien nous entendre. Mais je crains que plus tard nous nous trouverons dans une situation précaire si nous nous rallions à l'opinion émise. La loi actuelle n'impose aucune restriction à la province parce que les cas antérieurs qu'a jugés la Cour Suprême du Canada et d'autres cours sont à l'effet que la loi s'applique à tous, y compris un gouvernement provincial. C'est là l'objet de la modification envisagée qui habiliterait le gouvernement provincial à exercer dorénavant la compétence normale qui l'autoriserait à construire un pont en cet endroit.

Notre intention n'est pas de nous opposer au projet de loi. En vérité, nous en souhaitons l'adoption, mais prétendons qu'il ne va pas assez loin.

Le sénateur DESCHATELETS: En d'autres mots, si je vous comprends bien, M. Martineau, la province veut être placée dans une position qu'on ne pourrait attaquer.

L'hon. M. MARTINEAU: C'est exact, Monsieur.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Puis-je y aller d'une autre question? Même si l'on modifie l'article 18, l'article 12 sera encore en vigueur.

L'hon. M. MARTINEAU: C'est vrai.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Pourtant l'article 12 interdit l'érection d'un pont à moins de trois milles de l'endroit en question?

L'hon. M. MARTINEAU: L'article 12 impose une interdiction à toute personne ou toute compagnie, sauf à celle qui a été constituée en corporation, de construire ou d'entretenir une voie traversant la rivière à cet endroit, jusqu'à trois milles en aval et jusqu'à la frontière provinciale, de l'autre côté.

C'est la difficulté à laquelle fait face le gouvernement provincial à l'heure actuelle. S'il faut modifier la loi, nous réclamerions également que l'article 12 soit aussi modifié afin que l'interdiction mentionnée ne s'applique plus à la province.

Ce point est controversé. Je respecte l'opinion déjà émise, appuyée sur de bonnes autorités et par la jurisprudence. Mais une opinion contraire peut aussi se soutenir.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Vous prétendez, en premier lieu, que de l'avis du ministère de la Justice, vous jouissez du droit de construire le pont; mais vous nous demandez quand même d'aller contre notre propre avis et supprimer d'une certaine façon la restriction. Vous exigez deux modifications, l'une à l'effet que nous abandonnions notre compétence en abrogeant l'article 18 et l'autre visant à supprimer l'article 12. Il me semble que c'est nous placer dans une situation impossible.

L'hon. M. MARTINEAU: Nous ne nous opposons pas à l'opinion déjà énoncée. Mais nous prétendons que si l'objet du bill doit être d'habiliter la province à construire le pont à l'endroit voulu, alors pourquoi ne pas préciser et éliminer la possibilité de poursuites judiciaires ou d'autres difficultés que pourrait nous créer la compagnie de qui relève l'opération du pont?

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: La seule observation que je peux formuler c'est qu'à notre avis, vous avez le pouvoir d'agir maintenant. Mais des intérêts privés sont en cause ici, au Parlement, qui ne sont pas représentés même si leurs représentants ont été convoqués. En abrogeant l'article 18 qui ne porte même pas atteinte à votre pouvoir d'agir, nous accomplissons un geste qui touche à des intérêts privés et que nous ne sommes pas contraints de faire. Vous jouissez du pouvoir de construire tout de même le pont.

L'hon. M. MARTINEAU: L'article 18 déclare:

Le pont de la Compagnie du Pont du Richelieu, constituée désormais en corporation, est déclaré un ouvrage servant au bien général du Canada.

C'est là, en conséquence, porter atteinte à la constitution qui normalement place de tels ouvrages sous la compétence de la province. La façon d'y déroger, c'est de déclarer que l'ouvrage est au service du bien général du Canada, disposition qui accorde au gouvernement fédéral la juridiction absolue en la matière.

En radiant l'article 18, la province reprend ses pleins pouvoirs; mais elle doit encore faire face à la restriction visée à l'article 12. L'opinion est partagée à cet égard. Certains prétendent que l'article ne s'applique pas à la province d'autres prétendent le contraire. Serait-il préjudiciable de déclarer franchement qu'il ne s'applique pas?

Le sénateur DESCHATELETS: Il ne fait pas de doute que l'intérêt public entre en jeu puisqu'il s'agit de construire un pont moderne qui reliera les grandes routes de la province. Ce nouveau pont servira beaucoup mieux les intérêts du peuple que ne le fait le pont actuel. Mais puisque l'intérêt public est en jeu, la province n'a-t-elle pas songé à recourir à l'expropriation qu'elle peut véritablement faire?

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Ou par voie de négociations?

Le sénateur DECHATELETS: Oui, ou par négociations.

L'hon. M. MARTINEAU: Dans la mesure où l'expropriation est concernée, je vous renvoie à l'opinion que l'on vient d'émettre. Je crois que la province ne le peut pas parce que ce serait ravir un droit consenti à une compagnie à charte fédérale. C'est l'opinion qu'a émise le ministère de la Justice au ministère des Travaux publics.

Le sénateur DESCHATELETS: A-t-on tenu des entretiens avec les propriétaires du pont, la Compagnie du Pont du Richelieu?

L'hon. M. MARTINEAU: Je ne le sais pas. La chose se peut, mais je n'ai pas étudié le problème sous ce rapport.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: M. Lalonde, en présumant que la loi demeure ce qu'elle est, que le bill ne soit pas adopté, et que la province de Québec, en vertu de la Loi sur les rivières navigables,—ou selon le nom de la loi qui convient—recherchait du gouvernement fédéral l'autorisation de construire le pont, seriez-vous apte à approuver les plans et les travaux envisagés, pourvu qu'ils soient satisfaisants? Et si le pont allait être construit en deçà de trois milles, trouveriez-vous à redire puisque la loi qui régit la compagnie interdit une telle construction?

M. LALONDE: Je ne peux vous donner que mon avis personnel parce que le ministère des Travaux publics, il y a à peine trois mois, voyait encore à l'exécution de la Loi sur la protection des eaux navigables. Cette obligation incombe désormais au ministère des Transports. J'ajoute qu'à mon avis, le ministère des Transports n'aurait qu'à s'assurer si le pont, d'après les plans soumis, nuirait à la navigation. Quant aux autres éléments du problème, il ne s'en mêlerait nullement.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Il ne considérerait que les mérites de la requête, nonobstant l'article 12 du bill?

M. LALONDE: C'est exact, Monsieur.

Le sénateur GÉLINAS: Si les négociations allaient reprendre et que les deux parties arrivaient à une entente, cela ne conduirait-il pas à une solution? Si le gouvernement et les propriétaires s'entendaient sur un prix, ne pourrait-on pas recourir à l'expropriation? Je pense que M. Martineau a donné à entendre que les négociations avaient commencé, mais qu'elles ne se sont pas poursuivies.

L'hon. M. MARTINEAU: M. le président, même si une entente intervenait entre les parties, la province de Québec semblerait transgresser une loi d'ordre public. C'est pourquoi il semble préférable de modifier la loi actuelle. La province convient absolument de la modification envisagée parce qu'elle tend à confier à la province la compétence régissant la circulation sur le pont, la ravissant au gouvernement fédéral. Par ailleurs, elle ne stipule rien quant aux relations à tenir avec les propriétaires actuels et c'est justement ce que la province de Québec veut régler. La seule façon d'y arriver consiste à modifier l'article 12 afin qu'il ne s'applique pas à un gouvernement provincial, nommément celui de la province de Québec.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Ne croyez-vous pas, M. Martineau, qu'en agissant ainsi nous touchons à la propriété privée—aux droits afférents aux propriétaires du pont?

L'hon. M. MARTINEAU: Pas tout à fait, monsieur le président, en raison de l'énoncé du ministère de la Justice—de cette façon, oui; mais alors, il faudrait recourir à l'expropriation. Vous toucheriez assurément à des droits privés, sauf s'il était ordonné que l'interdiction ne s'applique pas; alors vous n'ignorerez pas les intérêts de l'entreprise privée. Cela ne s'applique naturellement pas au gouvernement provincial. A la lecture de l'article 12, on ne saurait dire précisément si tel est bien le cas. L'article 12 prescrit:

Une fois ledit pont ouvert à la circulation, et aussi longtemps qu'il est carrossable, nulle personne ou compagnie . . .

Le mot «gouvernement» n'y est pas, mais on pourrait conclure qu'il est compris dans «personne».

autre que celle que l'on constitue en corporation ne pourra ériger ou faire ériger un ou des ponts, ni utiliser comme traversier tout bateau, chaland ou navire quelconques pour le transport au delà de la rivière des personnes, animaux ou véhicules quels qu'ils soient, moyennant location ou récompense, . . .

Assurément, la province de Québec n'exploiterait pas le pont moyennant location ou récompense. On peut alors présumer—il s'agit ici d'une interprétation raisonnable de l'article—que l'article ne s'applique pas à la province de Québec, pourvu qu'elle n'ait pas l'intention de construire un pont à péage. Le pont serait-il à péage que l'article alors s'appliquerait, mais dans le cas contraire non. La disposition est ambiguë et je propose en toute déférence qu'il y aurait lieu de la faire disparaître au moment de l'étude de la modification.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Puis-je, monsieur Lalonde, vous poser la prochaine question qui découle de vos propos antérieurs: vous-même, et les hauts fonctionnaires de votre ministère, croyez-vous que le pont n'est plus à l'avantage général du Canada?

M. LALONDE: Oui, monsieur le président. Le pont sert uniquement à la population du milieu. Il n'a aucun lien avec la route transcanadienne; en vérité, si la charte n'avait pas été octroyée depuis si longtemps, nous nous opposerions à toutes constructions de ce genre aujourd'hui, dans quelque province que ce soit.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Puis-je poser une question à M. Martineau. Admettant l'opinion du ministère de la Justice soutenant que la province a le droit d'ériger un pont nonobstant la loi actuelle qui, en conséquence, est inutile, croyez-vous que si nous n'adoptions pas le bill, la province en souhaiterait quand même la construction en invoquant qu'elle en a le pouvoir, parce que nous en avons conclu ainsi?

L'hon. M. MARTINEAU: Elle voudrait sans doute poursuivre son projet. Mais, monsieur le président, on l'a souligné antérieurement, les propriétaires du pont ne sont pas représentés ici et la province pourrait venir en conflit avec ces intérêts de l'entreprise privée. C'est sur quoi se fonde notre attitude, compte tenu de la réponse que vient de donner le sous-ministre il y a un instant que le pont ne sert pas au bien général de la nation. Nous sommes d'avis qu'on devrait adopter la modification proposée ou la rendre encore plus précise en modifiant de même l'article 12.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Si la province de Québec n'était pas intéressée et si le gouvernement fédéral jugeait que le pont n'est plus à l'avantage de la nation et devait traiter avec les propriétaires du pont, je pense que le gouvernement fédéral se devrait de protéger en quelque sorte les intérêts privés qui l'ont construit, alors que l'ouvrage était dans l'intérêt général du Canada.

Le sénateur DESCHATELETS: Ce point est très important.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Oui.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): Il me semble, monsieur le président, que nous ne devrions pas tenir compte du fait que cet ouvrage désigné à l'avantage général du Canada l'ait été il y a 85 ans ou il y a 5 ans. L'intention d'un gouvernement de ravir une chose consentie à quelqu'un il y a 5 ans peut nous sembler plus importante que celle qui s'occuperait d'une chose octroyée il y a 85 ans. Mais, à titre de profane, il me semble que l'on devrait assurer les mêmes droits aux intérêts de cette entreprise privée, nonobstant les 85 ans qui se sont écoulés et les circonstances nouvelles. Nous devrions, à mon avis, agir très sagement s'il faut supprimer le droit concerné en l'absence de toute preuve que les propriétaires y consentent, parce qu'ils ne font aucun profit ou pour quelque

raison que ce soit. Je semble me souvenir que la preuve déposée lors de l'étude du bill en Comité à une séance antérieure que la compagnie ne s'est pas prononcée pour ou contre l'objet que poursuit le projet de loi.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Nous pourrions peut-être inviter M. Batt ou M. Jackson, les hauts fonctionnaires du Comité, à nous communiquer la portée des représentations faites par les propriétaires de la compagnie.

Le SECRÉTAIRE DU COMITÉ: Ceux-ci ont alors répondu qu'ils ne voulaient pas comparaître devant le Comité, mais qu'ils s'opposaient au bill.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Avez-vous communiqué avec eux au sujet de la présente séance?

Le SECRÉTAIRE DU COMITÉ: Oui, j'ai parlé à M. Stein lui-même.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Quelle a été son attitude?

Le SECRÉTAIRE DU COMITÉ: J'ai de nouveau compris que la compagnie ne voulait pas comparaître. Une lettre signée de lui me dit qu'il ne veut pas comparaître.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Mais cette lettre se rapporte à la séance antérieure?

Le SECRÉTAIRE DU COMITÉ: Oui.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): Qui est M. Stein?

Le SECRÉTAIRE DU COMITÉ: Le conseiller juridique de la compagnie.

Le sénateur DESCHATELETS: Je peux ajouter que j'ai reçu le 28 décembre dernier une lettre de M. Stein. Écrite en français, je crois pouvoir vous la résumer en disant que la compagnie s'oppose à la mesure législative envisagée, mais que ses dirigeants ne voudraient pas que les membres du Comité puissent conclure que leur absence est le fait de la négligence. Puisque le problème qui fait l'objet de notre étude implique deux gouvernements, ils prétendent qu'ils doivent se limiter à faire connaître leur position et s'abstenir de comparaître devant le Comité. Cette explication étant la seule que je possède, je ne peux rien ajouter qui puisse motiver leur absence.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: A-t-on d'autres questions à poser?

Le sénateur KINLEY: Qui sont actuellement les propriétaires du pont qui enjambe la rivière? Est-ce la même compagnie? Ne construirait-elle pas un autre pont à l'heure actuelle . . .

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Non, non.

M. LALONDE: La Compagnie du Pont du Richelieu est actuellement propriétaire du pont, un pont à péage. C'est le seul pont de la région actuellement. A mon avis, la province de Québec entend construire un pont moderne tout près qui ne sera pas à péage.

Le sénateur KINLEY: Alors c'est la même compagnie, propriétaire du pont, qui propose le présent bill?

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Non.

M. Batt (*Greffier adjoint en loi et conseiller parlementaire*): Je conclus, d'une lettre que j'ai reçue de M. Stein que la Compagnie du Pont du Richelieu (1959) Limitée est propriétaire du pont.

M. LALONDE: On a renouvelé leur charte?

L'hon. M. MARTINEAU: Cette nouvelle compagnie agit comme mandataire des propriétaires de la compagnie primitive à laquelle le gouvernement canadien a octroyé la charte.

Le sénateur KINLEY: Au cours d'une séance antérieure qu'a présidée le sénateur Hugessen, nous avons entendu des témoignages de divers témoins. Avons-nous le compte rendu des délibérations de cette séance?

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Oui, en voici un exemplaire.

Le sénateur KINLEY: Vous avez copie des témoignages?

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Oui, du compte rendu des délibérations de la séance du 14 décembre.

Le sénateur DESCHATELETS: Connaissez-vous, M. Martineau, le nombre des actionnaires de cette société?

L'hon. M. MARTINEAU: Non, monsieur, je ne le sais pas.

Le sénateur GÉLINAS: On a prétendu, monsieur le président, que les dirigeants de la société s'opposaient à l'adoption du bill, mais on ne nous a pas communiqué les raisons qu'elle invoque. Les a-t-elle fait connaître?

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Nous avons une lettre, en date du 13 décembre 1966, dont je devrais peut-être donner lecture. Elle nous vient de Létourneau, Stein, Marcil, Bienvenue, Déglise et Larue, avocats et procureurs, de Québec. Elle est adressée à M. Frank A. Jackson, secrétaire du Comité des transports et communications, et elle se lit ainsi qu'il suit:

Sujet: Le bill S-44 Loi modifiant «l'Acte à l'effet d'incorporer la Compagnie du Pont du Richelieu»—Notre dossier, 64,207

Cher Monsieur Jackson:

Nous vous remercions de votre lettre du 9 courant que nous avons reçue hier et de votre télégramme d'aujourd'hui qui nous annonce que la séance du Comité chargé de l'étude du bill précité a été remise à demain, le mercredi 11 courant.

Ainsi que nous en avons fait part par lettre, hier, adressée au président du Comité, le sénateur Hugessen, notre cliente, La Compagnie du Pont Richelieu (1959) Limitée, juge bon de ne pas se faire représenter, même si elle maintient son opposition au projet de loi.

Je ne connais pas trop la compagnie en question, mais M. Batt, notre greffier adjoint, m'a dit qu'elle était une compagnie provinciale. Je m'imagine que je peux déduire qu'elle détient des actions de la compagnie fédérale. La lettre est signée par M. Stein, au nom de la raison légale.

Le sénateur HOLLETT: Ai-je bien compris que M. Martineau ait dit que le gouvernement fédéral pouvait être considéré comme une personne aux termes de l'article 12?

L'hon. M. MARTINEAU: J'ai dit, M. le président, que le gouvernement provincial, dans le sens générique du mot «personne» que mentionne l'article 12, pourrait être ainsi désigné.

Le sénateur HOLLETT: Croyez-vous possible une telle chose?

L'hon. M. MARTINEAU: La jurisprudence en fait état.

Le sénateur HOLLETT: S'il en est ainsi, je crois que le projet pourrait facilement être différé.

L'hon. M. MARTINEAU: Je partage cet avis, M. le président. Mais puisque les vues sont partagées à ce sujet, il y aurait lieu d'émettre un énoncé précis ou d'adopter une modification à l'article 12 qui exclurait le gouvernement provincial et enrayerait toute difficulté.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: L'avis de notre ministère de la Justice expose que l'article 12 ne s'applique pas à la province de Québec, mais à la Couronne du droit de la province de Québec.

Le sénateur HOLLETT: Quel est le libellé de l'article 12?

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: C'est un long article, mais je donnerai lecture de certains extraits:

Une fois ledit pont ouvert à la circulation, et aussi longtemps qu'il est carrossable, nulle personne ou compagnie, autre que celle que l'on constitue en corporation. . .

La Compagnie du pont du Richelieu. . .

ne pourra ériger ou faire ériger un ou des ponts, ni utiliser comme traversier tout bateau, chaland ou navire quelconques pour le transport au delà de la rivière des personnes, animaux ou véhicules quels qu'ils soient, moyennant location ou récompense, à moins de trois milles au nord dudit pont et de la frontière provinciale au sud d'icelui;

De l'avis du ministère de la Justice, cette loi n'interdit pas à la province de Québec d'ériger un nouveau pont sur la rivière Richelieu «à trois milles au nord dudit pont et de la frontière provinciale au sud d'icelui». En d'autres mots, en deçà de telles restrictions, la province de Québec peut agir.

Le sénateur HOLLETT: Et construire un pont?

L'hon. M. MARTINEAU: Oui.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: La construction d'un pont ne serait pas interdite.

Le sénateur ASELTINE: Je ne peux me rallier à cette idée; elle me semble immodérée.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Nous nous appuyons sur le principe qu'aucune loi du Parlement ne lie la Couronne à moins qu'elle ne le stipule.

Le sénateur HOLLETT: N'est-il pas avéré que le pont qui fait l'objet de notre étude, dans une optique moderne par rapport au temps où il fut construit, ne répond plus aux besoins du public? Ne croyez-vous pas qu'il en est bien ainsi?

L'hon. M. MARTINEAU: Puis-je répondre, monsieur le président? A la suite d'entretiens que j'ai tenus avec les autorités de la province, je peux vous dire qu'elles sont de cet avis; le pont est vieux, désuet, dangereux et ne répond plus aux besoins modernes. Nous nous entendons donc là-dessus.

Le sénateur DESCHATELETS: Puis-je poser une question que je relie à celle du sénateur Gélinas tendant à savoir les raisons qu'invoque la compagnie pour s'opposer comme elle le fait? Je me suis entretenu avec M. Stein et le président de la Compagnie du Pont du Richelieu: leurs craintes sont peu compliquées. Ils craignent que si nous nous opposons au projet de loi, la province de Québec ne tardera pas à construire un autre pont en deçà de trois ou quatre cents pieds du pont actuel, sans verser d'indemnités.

Le sénateur GÉLINAS: Pour cette raison, j'ai cherché au début, à savoir pourquoi les négociations n'ont pas été poussées de façon à convenir d'une indemnité. Les deux organismes pourraient s'entendre à cet égard.

L'hon. M. MARTINEAU: Nous devons toujours respecter l'opinion qu'a émise le ministère fédéral de la Justice à l'effet que la province ne peut se prévaloir de l'expropriation puisqu'il s'agit de biens appartenant à une compagnie fédérale.

Le sénateur GÉLINAS: Mais, monsieur Martineau, avant que la compagnie du Pont du Richelieu ne souhaite l'abandon de sa charte en 1959, elle aurait voulu savoir quelle indemnité elle aurait pu obtenir par voie d'expropriation.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: A mon avis, adopterions-nous le bill que nous agirions indirectement au désavantage de la compagnie.

Le sénateur HOLLETT: Je regrette, monsieur le président, mais je ne vous ai pas compris.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Nous agirions assurément au désavantage de cette compagnie de l'entreprise privée si nous adoptions le bill.

A-t-on d'autres questions à poser aux témoins? Ceux-ci ont-ils autre chose à ajouter?

M. LALONDE: Monsieur le président, je me demande si, à la lumière de l'interrogatoire, nous avons assez précisé notre position. Dès le début de nos entretiens avec les autorités provinciales, à tort ou à raison, nous avons convenu que la nature du problème à l'étude n'était plus désormais de la compétence fédérale. La seule obligation que nous reconnaissons quant aux routes et aux traverses se rattache à la Route transcanadienne. Que le pont soit ou non désuet, avons-nous pensé, peu nous importe parce que le devoir ne nous commande pas de procurer un transport de cette nature dans les limites de la province de Québec. Mais à titre de ministre fédéral, il nous importe de savoir si notre action nuit à la province de Québec dans l'exécution de ses devoirs. Cela étant, nous nous sommes demandés comment nous pourrions disposer de l'obstruction d'ordre juridique que nous avons imposée à la province et qui paralyse son action. C'est le seul problème que nous voulons régler par l'adoption du présent projet de loi qui permettra à la province d'agir dans la limite de sa compétence à l'égard d'une entreprise qui n'est pas du ressort de l'autorité fédérale.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Mais l'opinion des juristes vous donne raison.

M. LALONDE: Assurément, il faut en tenir compte.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: La même règle pourrait s'appliquer à l'égard d'un pont non pas construit il y a cinq ans, mais disons il y a dix ans aux termes d'une disposition analogue, toujours en concluant que le problème n'entre plus dans vos attributions. Dans un tel cas, si des intérêts privés entraînent en jeu, je crois qu'il conviendrait de vous assurer que leurs droits, quels qu'ils soient, seraient protégés.

M. LALONDE: Nous avons jugé qu'une telle obligation n'incombait pas à notre ministère.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): Jusqu'ici, monsieur le président, je ne vois pas comment nous pourrions ravir un tel droit, à moins d'avoir une certaine assurance que le gouvernement de la province de Québec s'engage à protéger les droits de l'intérêt des particuliers en cause. Nous ignorons jusqu'où sont allées les négociations, mais nous savons qu'elles n'ont pas donné de résultats. Je ne peux voir comment nous pourrions ravir un tel droit sans l'assurance d'une juste indemnité.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Puis-je exposer une idée? Ne pourrions-nous pas différer l'étude du problème, au risque de prétendre que nous perdons du temps? Il vaut mieux perdre du temps que d'agir dans l'erreur. En conséquence, je crois que nous devrions sans trop tarder faire imprimer le compte rendu de nos délibérations et en expédier des exemplaires aux parties concernées. Une fois prise cette décision, nous nous ajournerons pour nous réunir à l'appel du président. Dans l'intervalle, il nous sera peut-être loisible de constater le progrès que l'on pourrait faire dans le règlement du problème, de façon à anéantir tout doute. Les honorables sénateurs partagent-ils cette idée?

Des VOIX: Convenu.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: La séance est donc levée et nous nous réunirons à l'appel du président. Entre temps, le compte rendu de nos délibérations sera imprimé et expédié au gouvernement du Québec, à la compagnie et à toutes les personnes concernées, les priant de nous soumettre leurs vues que nous étudierons à la prochaine séance. En est-il ainsi convenu?

Des VOIX: Convenu.

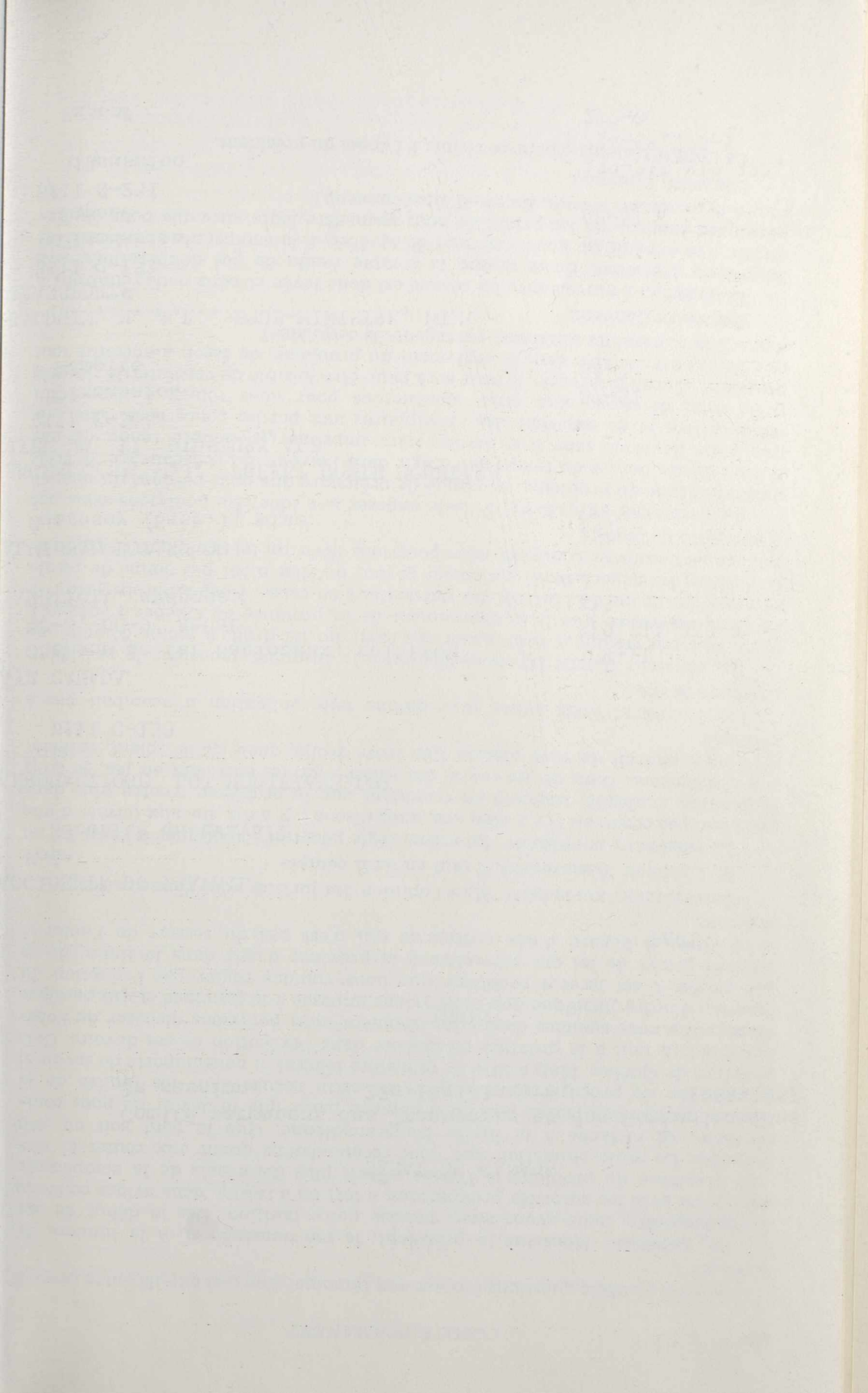
Le Comité s'ajourne pour se réunir à l'appel du président.

SÉNAT DU CANADA

Comité permanent des Transports et des Communications
 le session, 27e législature, 1966-1967

INDEX

	PAGE
ACCIDENTS DU TRAVAIL	
<i>Voir</i>	
Sécurité du travail	
AÉRONAUTIQUE, LOI MODIFIANT LOI	
<i>Voir</i>	
Bill C-153	
AIR CANADA	
Chemins de fer Nationaux, relation	309-11
DC-8, DC-9, achat	310, 311, 317-8
Déficit, avances	313
ALWINSAL POTASH CO.	
Guernsey (Sask.), mine	155
BAGNALL, M. W.J., PRÉFET COMTÉ MOUNTAIN	
VIEW NO. 17, DIDSEBURY, ALB.	
Bill S-34	
Discussion	87-91
Mémoire	84-7
BALDWIN, M. J.P., SOUS-MINISTRE, MIN.	
TRANSPORTS	
Bill C-153	
Discussion	54-62
Exposé	49-51
Bill C-231	
Discussion	120-215, 210, 222, 234-68, 203-5
Exposé	280-3



	PAGE
BATT, M. R.J., CONSEILLER PARLEMENTAIRE Bill S-44	333
BILL C-153 - LOI MODIFIANT LOI SUR AÉRONAUTIQUE	
Conformité pratique internationale	55-6
Discussion	
Art. 1 -	51-9
Art. 2 -	59-60
Art. 3 -	61
Art. 4 -	61
Art. 6 -	61-2
Rapport au Sénat, sans amendement	48
<i>Voir aussi</i>	
Transport aérien	
BILL C-165 - CHEMINS DE FER NATIONAUX, VOIE FERRÉE DANS NORD-OUEST ONTARIO, LOI	
But	31-2
Discussion, art. 4 et 5	42
Rapport au Sénat, sans amendement	28
<i>Voir aussi</i>	
Chemins de fer Nationaux du Canada	
BILL C-210 - LOI CONCERNANT CHEMINS DE FER NATIONAUX (LAC STALL - LAC OSBORNE; WATROUS-GUERNSEY)	
Rapport au Sénat, sans amendement	152
<i>Voir aussi</i>	
Chemins de fer Nationaux	
BILL C-229 - LOI SUR CHEMINS DE FER NATIONAUX (FINANCEMENT ET GARANTIE)	
Discussion	
Art. 3 -	302-11
Art. 4 -	311
Art. 6 -	311

1942

PROJET DE LOI, COMMISSION PARLEMENTAIRE
M-1-4-1

330

PROJET DE LOI - LOI NO 100 - LOI NO 100

330

PROJET DE LOI - LOI NO 100 - LOI NO 100

330

330

330

330

330

330

PROJET DE LOI - LOI NO 100 - LOI NO 100

PROJET DE LOI

PROJET DE LOI

PROJET DE LOI - LOI NO 100 - LOI NO 100

PROJET DE LOI - LOI NO 100 - LOI NO 100

330

330

PROJET DE LOI - LOI NO 100 - LOI NO 100

PROJET DE LOI - LOI NO 100 - LOI NO 100

PROJET DE LOI - LOI NO 100 - LOI NO 100

PROJET DE LOI - LOI NO 100 - LOI NO 100

330

PROJET DE LOI - LOI NO 100 - LOI NO 100

PROJET DE LOI

PROJET DE LOI

PROJET DE LOI - LOI NO 100 - LOI NO 100

PROJET DE LOI - LOI NO 100 - LOI NO 100

330

330

330

PROJET DE LOI

PROJET DE LOI

PROJET DE LOI

PROJET DE LOI

BILL C-229 - LOI SUR CHEMINS DE FER
NATIONAUX (FINANCEMENT ET GARANTIE)
(Suite)

Discussion (Suite)	
Art. 7 -	311-3
Art. 8 -	313
Art. 9 et 10	313
Art. 11 et 12	313-4
Rapport au Sénat, sans amendement	300
<i>Voir aussi</i>	
Chemins de fer Nationaux	

BILL C-231 - LOI DÉFINISSANT ET APPLICANT
POLITIQUE NATIONALE TRANSPORTS,
MODIFIANT LOI CHEMINS DE FER ... AUTRES
LOIS

Discussion	
Art. 1 -	215-21
Art. 3 - interprétation	199-201
Art. 6 - constitution Commission cana- dienne transports	201, 221-4
Art. 7 - attribution postes dans Com- mission	201
Art. 8 -	222
Art. 14 - pouvoirs et devoirs Commission	202-3, 204-5
Art. 15 - devoirs Commission	203, 207, 221, 224-5
Art. 16 -	219, 221, 269, 277- 90, 293
Art. 17 - comités de la Commission	206, 208
Art. 18 - appel	209
Art. 20 - acquisition ou prise succes- sion	210-1
Art. 21 - rapport annuel	211
Art. 22 - définitions	211-2
Art. 23 -	212
Art. 24 - exploitation pipe-line	212-3

PROJET DE LOI - LOI SUR LE SERVICE DE LA
NATIONALITÉ (FRANCAIS ET CANADIEN)

(Suite)

Discussion (Suite)

311-5	Art. 7
312	Art. 8
313	Art. 9 et 10
313-4	Art. 11 et 12
300	Rapport au Sénat, sans amendement
	Vote acquis
	Comité de la Nationalité

PROJET DE LOI - LES DÉTACHÉS ET LES
POLICIER NATIONALS TRANSFÉRÉS ...

PROJET DE LOI SUR LE SERVICE DE LA
NATIONALITÉ (FRANCAIS ET CANADIEN)

(Suite)

Discussion

314-5	Art. 1
315-501	Art. 2 - interprétation
	Art. 3 - consultation
301, 311-4	Art. 4 - consultation
	Art. 5 - consultation
301	Art. 6 - consultation
301	Art. 7 - consultation
301	Art. 8 - consultation
301-5, 301-6	Art. 9 - consultation
301, 301, 301-6	Art. 10 - consultation
301, 301, 301-6	Art. 11 - consultation
301, 301	Art. 12 - consultation
301, 301	Art. 13 - consultation
301, 301	Art. 14 - consultation
301, 301	Art. 15 - consultation
301, 301	Art. 16 - consultation
301, 301	Art. 17 - consultation
301, 301	Art. 18 - appel
301, 301	Art. 19 - appel
301, 301	Art. 20 - appel
301, 301	Art. 21 - appel
301, 301	Art. 22 - appel
301, 301	Art. 23 - appel
301, 301	Art. 24 - appel

BILL C-231 - LOI DÉFINISSANT ET APPLICANT
POLITIQUE NATIONALE TRANSPORTS ...,
MODIFIANT LOI CHEMINS DE FER ... AUTRES
LOIS (Suite)

Discussion (Suite)

Art. 25 - délivrance certificats	213
Art. 26 - Droits et tarifs	213-4
Art. 27 - Loi sur Office national énergie	214-5
Art. 28 -	227
Art. 31 -	235-7
Art. 38 - péage sur ponts	238
Art. 39 -	238
Art. 40 -	238-9
Art. 42 - abandon, rationalisation lignes d'embranchements	239-48
Art. 43 -	248-9
Art. 44 -	249
Art. 46 -	250
Art. 47 -	250
Art. 48 -	250
Art. 49 -	250-1
Art. 50 - Pas Nid-de-Corbeau, taux	251-2
Art. 52 - dépôt tarifs réduisant taxes	252
Art. 53 - limite minimum pour taux	253-6, 269, 275-9, 284, 290-6
Art. 54 à 57 - tarif - voyageurs	256
Art. 58 - tarifs conjoints	256-7
Art. 59 -	228-9, 257
Art. 60 -	257
Art. 61 -	257
Art. 62 -	257
Art. 63 -	257
Art. 64 -	257
Art. 65 -	257-262
Art. 66 -	257-8

PROJET DE LOI ORGANIQUE DE VIE ...
POLITIQUE NATIONALE TRANSPORTS
ART. 230 - LOI DÉFINISSANT ET DÉVELOPPEMENT

230	ART. 230 - Délivrance certificats
231	ART. 231 - Droits et tarifs
232	ART. 232 - Loi sur Office national
233	ART. 233 - Garantie
234	ART. 234 -
235	ART. 235 -
236	ART. 236 -
237	ART. 237 -
238	ART. 238 -
239	ART. 239 -
240	ART. 240 -
241	ART. 241 -
242	ART. 242 -
243	ART. 243 -
244	ART. 244 -
245	ART. 245 -
246	ART. 246 -
247	ART. 247 -
248	ART. 248 -
249	ART. 249 -
250	ART. 250 -
251	ART. 251 -
252	ART. 252 -
253	ART. 253 -
254	ART. 254 -
255	ART. 255 -
256	ART. 256 -
257	ART. 257 -
258	ART. 258 -
259	ART. 259 -
260	ART. 260 -
261	ART. 261 -
262	ART. 262 -
263	ART. 263 -
264	ART. 264 -
265	ART. 265 -
266	ART. 266 -
267	ART. 267 -
268	ART. 268 -
269	ART. 269 -
270	ART. 270 -
271	ART. 271 -
272	ART. 272 -
273	ART. 273 -
274	ART. 274 -
275	ART. 275 -
276	ART. 276 -
277	ART. 277 -
278	ART. 278 -
279	ART. 279 -
280	ART. 280 -
281	ART. 281 -
282	ART. 282 -
283	ART. 283 -
284	ART. 284 -
285	ART. 285 -
286	ART. 286 -
287	ART. 287 -
288	ART. 288 -
289	ART. 289 -
290	ART. 290 -
291	ART. 291 -
292	ART. 292 -
293	ART. 293 -
294	ART. 294 -
295	ART. 295 -
296	ART. 296 -
297	ART. 297 -
298	ART. 298 -
299	ART. 299 -
300	ART. 300 -

BILL C-231 - LOI DÉFINISSANT ET APPLICANT
POLITIQUE NATIONALE TRANSPORTS ...,
MODIFIANT LOI CHEMINS DE FER ... AUTRES
LOIS (Suite)

Discussion (Suite)

Art. 67 -	258
Art. 69 -	258
Art. 70 -	258-9
Art. 71 - violations passages par skidoos	259
Art. 72 - rabais illégaux	260
Art. 73 -	260
Art. 74 - subvention pour ponts	260-3
Art. 75 -	263-4
Art. 76 -	264
Art. 77 -	264
Art. 78 - fonds passages à niveau	264
Art. 79 -	264
Art. 80 à 86 - dispositions transitoi- res	265
Art. 87 et 88	266
Art. 90 et 91	266
Art. 92 -	266-7
Art. 93 - prix louage ou rémunération	267
Art. 95 - entrée en vigueur	267
Évolution	215
Rapport au Sénat, sans amendement	197

BILL S-2 - LOI CONSTITUANT EN CORPORATION
LA COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER DU TERMINUS
D'OTTAWA

Bill S-3, session précédente, comparaison	8
Rapport au Sénat, sans amendement	6,15
<i>Voir aussi</i>	
Compagnie de chemin de fer du terminus d'Ottawa	

PROJET DE LOI - LOI ORGANIQUE ET TRANSITOIRE
RELATIVE AU CHEMIN DE FER DE ...

Table des matières

100	Art. 67 -
101	Art. 68 -
102	Art. 69 -
103	Art. 70 -
104	Art. 71 - violation des passages
105	Art. 72 -
106	Art. 73 -
107	Art. 74 -
108	Art. 75 -
109	Art. 76 -
110	Art. 77 -
111	Art. 78 -
112	Art. 79 -
113	Art. 80 -
114	Art. 81 -
115	Art. 82 -
116	Art. 83 -
117	Art. 84 -
118	Art. 85 -
119	Art. 86 -
120	Art. 87 -
121	Art. 88 -
122	Art. 89 -
123	Art. 90 -
124	Art. 91 -
125	Art. 92 -
126	Art. 93 -
127	Art. 94 -
128	Art. 95 -
129	Art. 96 -
130	Art. 97 -
131	Art. 98 -
132	Art. 99 -
133	Art. 100 -
134	Art. 101 -
135	Art. 102 -
136	Art. 103 -
137	Art. 104 -
138	Art. 105 -
139	Art. 106 -
140	Art. 107 -
141	Art. 108 -
142	Art. 109 -
143	Art. 110 -
144	Art. 111 -
145	Art. 112 -
146	Art. 113 -
147	Art. 114 -
148	Art. 115 -
149	Art. 116 -
150	Art. 117 -
151	Art. 118 -
152	Art. 119 -
153	Art. 120 -
154	Art. 121 -
155	Art. 122 -
156	Art. 123 -
157	Art. 124 -
158	Art. 125 -
159	Art. 126 -
160	Art. 127 -
161	Art. 128 -
162	Art. 129 -
163	Art. 130 -
164	Art. 131 -
165	Art. 132 -
166	Art. 133 -
167	Art. 134 -
168	Art. 135 -
169	Art. 136 -
170	Art. 137 -
171	Art. 138 -
172	Art. 139 -
173	Art. 140 -
174	Art. 141 -
175	Art. 142 -
176	Art. 143 -
177	Art. 144 -
178	Art. 145 -
179	Art. 146 -
180	Art. 147 -
181	Art. 148 -
182	Art. 149 -
183	Art. 150 -
184	Art. 151 -
185	Art. 152 -
186	Art. 153 -
187	Art. 154 -
188	Art. 155 -
189	Art. 156 -
190	Art. 157 -
191	Art. 158 -
192	Art. 159 -
193	Art. 160 -
194	Art. 161 -
195	Art. 162 -
196	Art. 163 -
197	Art. 164 -
198	Art. 165 -
199	Art. 166 -
200	Art. 167 -

PROJET DE LOI - LOI ORGANIQUE ET TRANSITOIRE
RELATIVE AU CHEMIN DE FER DE ...

Table des matières

200	Art. 168 -
201	Art. 169 -
202	Art. 170 -
203	Art. 171 -
204	Art. 172 -
205	Art. 173 -
206	Art. 174 -
207	Art. 175 -
208	Art. 176 -
209	Art. 177 -
210	Art. 178 -
211	Art. 179 -
212	Art. 180 -
213	Art. 181 -
214	Art. 182 -
215	Art. 183 -
216	Art. 184 -
217	Art. 185 -
218	Art. 186 -
219	Art. 187 -
220	Art. 188 -
221	Art. 189 -
222	Art. 190 -
223	Art. 191 -
224	Art. 192 -
225	Art. 193 -
226	Art. 194 -
227	Art. 195 -
228	Art. 196 -
229	Art. 197 -
230	Art. 198 -
231	Art. 199 -
232	Art. 200 -
233	Art. 201 -
234	Art. 202 -
235	Art. 203 -
236	Art. 204 -
237	Art. 205 -
238	Art. 206 -
239	Art. 207 -
240	Art. 208 -
241	Art. 209 -
242	Art. 210 -
243	Art. 211 -
244	Art. 212 -
245	Art. 213 -
246	Art. 214 -
247	Art. 215 -
248	Art. 216 -
249	Art. 217 -
250	Art. 218 -
251	Art. 219 -
252	Art. 220 -
253	Art. 221 -
254	Art. 222 -
255	Art. 223 -
256	Art. 224 -
257	Art. 225 -
258	Art. 226 -
259	Art. 227 -
260	Art. 228 -
261	Art. 229 -
262	Art. 230 -
263	Art. 231 -
264	Art. 232 -
265	Art. 233 -
266	Art. 234 -
267	Art. 235 -
268	Art. 236 -
269	Art. 237 -
270	Art. 238 -
271	Art. 239 -
272	Art. 240 -
273	Art. 241 -
274	Art. 242 -
275	Art. 243 -
276	Art. 244 -
277	Art. 245 -
278	Art. 246 -
279	Art. 247 -
280	Art. 248 -
281	Art. 249 -
282	Art. 250 -
283	Art. 251 -
284	Art. 252 -
285	Art. 253 -
286	Art. 254 -
287	Art. 255 -
288	Art. 256 -
289	Art. 257 -
290	Art. 258 -
291	Art. 259 -
292	Art. 260 -
293	Art. 261 -
294	Art. 262 -
295	Art. 263 -
296	Art. 264 -
297	Art. 265 -
298	Art. 266 -
299	Art. 267 -
300	Art. 268 -

BILL S-15 - LOI AUTORISANT CONSTRUCTION
D'UN PONT SUR RIVIÈRE SAINTE-CROIX
ENTRE PROV. NOUVEAU-BRUNSWICK ET ÉTAT
DU MAINE

Rapport au Sénat, sans amendement 20
Voir aussi
Ponts

BILL S-32 - LOI CONCERNANT COMPAGNIE
CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE
(SUBDIVISION BURSTALL (SASK.))

Rapport au Sénat, sans amendement 68
Voir aussi
Chemin de fer Pacifique-Canadien

BILL S-34 - LOI CONCERNANT COMPAGNIE
CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE
(SUBDIVISION RED DEER (ALB.))

Rapport au Sénat, sans amendement 68
Voir aussi
Chemin de fer Pacifique-Canadien

BILL S-35 - CODE CANADIEN DU TRAVAIL
(SÉCURITÉ)

Amendement
Art. 7 - 173-5,176
Discussion
Art. 3 - 108-9,111,112,118,
121,124,171
Art. 7 - 118-9,128
Art. 8 - 171
Art. 10 - 106
Art. 11 - 106
Art. 17 - 119-20,175
Art. 20 - 115
Champs d'application 106,108-15,118,171

Date

BILL 8-13 - LOI AUTORISANT CONSTRUCTION
D'UN PORT SUR RIVIÈRE SAINT-GEORGES
RIVER PROV. NOUVEAU-BRUNSWICK ET ÉTAT

25

Rapport au Sénat, sans amendement
Voy. aussi
Voyez

BILL 8-32 - LOI CONCERNANT COMPAGNIE
CHIMIE DE FER CANADIEN DE PACIFIQUE
(SUBSTITUTION PARTIELLE (S.A.))

26

Rapport au Sénat, sans amendement
Voy. aussi
Chemin de fer Pacifique-Canadien

BILL 8-34 - LOI CONCERNANT COMPAGNIE
CHIMIE DE FER CANADIEN DE PACIFIQUE
(SUBSTITUTION PARTIELLE (S.A.))

27

Rapport au Sénat, sans amendement
Voy. aussi
Chemin de fer Pacifique-Canadien

BILL 8-35 - CODE CANADIEN DE TRAVAIL
(SÉRIE)

Amendement
Art. 7 -
Discussion

Art. 8 -

Art. 9 -

Art. 10 -

Art. 11 -

Art. 12 -

Art. 13 -

Art. 14 -

Art. 15 -

Art. 16 -

Art. 17 -

Art. 18 -

Art. 19 -

Art. 20 -

Chemin de fer

175-2-116

176-2-117, 118, 119

181-2-120, 121

182-2-122

183

184

185-2-123

186

187

188-2-124, 125, 126

BILL S-35 - CODE CANADIEN DU TRAVAIL
(SÉCURITÉ) (Suite)

Consultation entre diverses juridictions	105-7
Historique, objectif	104-5,121
Lettres	
Canadian Trucking Associations Inc.	101-2
Conseil du Travail du Canada	102,165-6
Mise en application, responsabilité	105
"Public en général", "employés en particulier"	119-175
Rapport au Sénat, avec amendement	164
"Transport au sol", "véhicule"	120-1,172-3
Véhicules, équipement, normes mécaniques	174-5
<i>Voir aussi</i>	
Sécurité du travail	

BILL S-36 - LOI CONSTITUANT EN CORPORATION
COMPAGNIE PIPE-LINES COMMERCIAUX POUR
SOLIDES

Amendement, art. 7	132,146
Discussion, art. 5	146,147
Rapport au Sénat, avec amendement	132
<i>Voir aussi</i>	
Compagnie pipe-lines commerciaux pour solides	

BILL S-44 - LOI MODIFIANT ACTE À L'EFFET
D'INCORPORER COMPAGNIE PONT RICHELIEU

Initiative ministérielle	184
Objet	183
<i>Voir aussi</i>	
Pont du Richelieu	

BLÉ

Facilités d'exportation	315-6
-------------------------	-------

	PAGE
BOHANNEN, M. D.-L., VICE-PRÉS., CANADIAN SUPERIOR OIL, LTD.	
Bill S-34	
Discussion	76-7,83
Exposé	76
BRIDLE, M. P.A., PRÉSIDENT, COMITÉ INTERMINISTÉRIEL PONTS INTERNATIONAUX, MIN. AFFAIRES EXTÉRIEURES	
Bill S-15	21-2
BROTHERHOOD OF LOCOMOTIVE FIREMEN AND ENGINEMEN	
Bill S-35, exposé	126-7
CN	
<i>Voir</i>	
Chemins de fer Nationaux du Canada	
CAMIONNAGE	
Chemins de fer, concurrence	207,225,235
Permis	208
Provinces, perception tarifs	208
Sécurité du travail	117-22,173
<i>Voir aussi</i>	
Véhicules à moteur	
CANADIAN CO-ORDINATING COMMITTEE OF TEAMSTERS FOR CANADA	
Bill S-35, opinion	103-4,117-22
CANADIAN SUPERIOR OIL, LTD.	
Fonctionnement	76
Marchés	76-7
Service ferroviaire	75

1938

JOHANNES, M. D., F.R.C.S., CANADIAN
SUPERIOR OIL, LTD.

1937-38
20

Bill 47-48
Discussion
Exposé

BRIDLE, M. P. A., PRESIDENT, COMITE
INTERNATIONAL POUR L'INTERCHANGÉ
MIN. AFFAIRES EXTERIEURES

1937

Bill 2-12

PROGRESS OF LOGGING IN BRITISH
COLUMBIA

1937

Bill 2-25, exposé

22

Not
Charte de l'Association du Canada

CANADIAN

1937, 213, 12

Charte de l'Association

108

Forme

109

Provinces, production carlier

113-25, 117

Sécurité au travail

Voie marit

Véhicules à moteur

CANADIAN CO-OPERATING COMMITTEE OF

1937-38, 117-12

TEACHERS FOR CANADA

Bill 2-27, motion

CANADIAN SUPERIOR OIL, LTD.

11

Fonctionnement

112

Marchés

113

Service pétrolier

	PAGE
CANADIAN TRUCKING ASSOCIATIONS INC.	
Correspondance re Bill S-35	101-2
CHEMIN DE FER PACIFIQUE-CANADIEN	
Ligne Cremona-Crossfield, concession terrains, historique	36
Subdivisions	
Burstall, Sask.	
But	72,73-4,82
Itinéraire	Fasc. 5, App. A
Red Deer, Alb.	
Appui	83
Choix tracé	77-9,90,Fasc. 5, App. B
Coût	79
Didsbury, ville, effet, correspondance	87,93-6
Fermes, répercussions, dédommagements	80-2,85,89,93-6
Itinéraire alternatif	85
Mountain View, Comté, objections, propositions	84-7
Passages supérieurs	90
Tronçon Crossfield, abandon, opposition, correspondance	75,77,78,84,90-1
<i>Voir aussi</i>	
Bill S-32	
Bill S-34	
CHEMINS DE FER	
Abandon, rationalisation lignes et exploitations	228,231-3,239-48, 275
Moyens remplacement	246-7
Subventions	231-2,241-3
Camionnage, concurrence	207,225,235
Coûts variables, fixes	228,278-90

PAGE

CANADIAN TRUCKING ASSOCIATION INC.

191-2

Correspondence re Bill S-82

CHENIE DE FER PACIFIQUE-CANADIEN

Agence Transports-Cristallin, concession

20

lettres, correspondance

Subventions

Remerciements

191-2

191-2

191-2

191-2

191-2

191-2

191-2

191-2

191-2

191-2

191-2

191-2

191-2

191-2

191-2

191-2

191-2

191-2

191-2

191-2

191-2

191-2

191-2

191-2

191-2

191-2

191-2

191-2

191-2

191-2

191-2

191-2

	PAGE
CHEMINS DE FER (Suite)	
Embranchements, construction, loi spéciale nécessaire	238
Etat, compensation	218
Monopole, degré	277-8, 280
"Non rentable", définition	232
Prairies	226-7, 231
Provinces Atlantique, situation	205, 218, 220, 226, 228-9
Services élévateurs, utilité, enquête	203, 220
Services-voyageurs	246-7
Subventions pour ponts, suppression	260-2
Tarifs	
Compensatoires	253, 256, 277
Conjoints	256
Dérivés du grain	262-3
"Intérêt public"	293-4
Marchandises	204, 207, 225, 248-9, 251-5, 257, 278-90
Augmentation, inégalités	270
Maximum, contrôle, calcul	230-1, 249, 253, 255- 6, 272, 276, 278-90
Pas Nid-de-Corbeau	233-4, 251-2, 271
Téléphoniques	258
Voyageurs	256
Taxes	250-1, 252-3
<i>Voir aussi</i>	
Sécurité du travail	
CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA	
Air Canada, relation	309-11
Blé, transport	315-7
Budget	
Dépenses, continuations	304-5
Ligne de crédit	303-4
Procédure	303-11

CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

(Suite)

Déficit, avances	313
Dépenses en immobilisations, autorisation	302-3
Embranchements	39
Health Steel Mines	40
Lac Stall - Lac Osborne (Man.)	
But	154
Coût, financement	154-5
Sarnia	33
Trafic, garantie	40-1
Watrous-Guernsey (Sask.)	
But	155
Coût, financement	155
Trafic d'expédition	156
Entretien, capital, comptabilité	307
Financement	313-4, 315
Hôtels	306, 321
Lignes d'intérêt local	304
Location wagons américains	157
Locomotives supplantées par diesels	306-7
Navires	311-2
Opérations de banque	313
Potasse, transport	157
Pouvoirs expropriation	303
Services-voyageurs	
Personnel, formation	321-2
Service transcontinental	321
Turbotrains	318-21
Sociétés affiliées	
Consolidation capitaux	311
Investissements	309
Titres, émission	302-3, 310-1
Vente obligations au public, conditions	313
Vérificateurs indépendants	314-5

CHÉMINES DE FER NATIONALES DU CANADA

210	autres
200-2	autres
200-1	autres
190	autres
180	autres
170	autres
160	autres
150	autres
140	autres
130	autres
120	autres
110	autres
100	autres
90	autres
80	autres
70	autres
60	autres
50	autres
40	autres
30	autres
20	autres
10	autres
0	autres

CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA
(Suite)

Voie ferrée dans nord-ouest Ontario

Coût	32,33
Financement, titres, obligations	38-9
Pacifique-Canadien, raccord	32
Quai Port Arthur, agrandissement	41
Rentabilité	29
Stelco, accord	33,37-42
Tarif-marchandises	36
Trafic, garantie	37-9,41
<i>Voir aussi</i>	
Bill C-165	
Bill C-210	
Bill C-229	

CHERRINGTON, M. J., INGÉNIEUR RÉGIONAL
ADJ., CHEMIN DE FER PACIFIQUE-CANADIEN

Bill S-34	78-9
-----------	------

CLARK, LT-GÉN. S.F., PRÉSIDENT, COMMISSION
CAPITALE NATIONALE

Bill S-2	13
----------	----

CLARKE, M. G.T., INGÉNIEUR EN CHEF, DIR.
GÉNIE (AMENAGEMENT), MIN. TRAVAUX PUBLICS

Bill S-15	22-3
-----------	------

COLPITTS, M. C.A., CHEF INGÉNIEUR,
CHEMIN DE FER PACIFIQUE-CANADIEN

Bill S-34	77-8
-----------	------

SECTION DE VIE NATIONALE DU CANADA

(Suite)

Vote favorables dans nord-ouest Ontario

Code

Financement, titres, obligations

Facilities-Canada, records

Just. Roy. Arthur, agrandissement

Revue

Statoc, accord

Tarif-transport

Traffic, garage

Vote favorables

Bill C-151

Bill C-150

Bill C-149

CHATHAM, N. J., INDUSTRIE NATIONALE

ACT. CHRYSLER DE VIE NATIONALE-AMERICAINE

Bill C-148

CLUB, LE-ROYAL, S.T., INDUSTRIE NATIONALE

CARTE NATIONALE

Bill C-147

CLUB, LE-ROYAL, S.T., INDUSTRIE NATIONALE

CLUB (AMERICAN), N.Y. TRAVEL TRAVEL

Bill C-146

CLUB, LE-ROYAL, S.T., INDUSTRIE NATIONALE

CLUB DE VIE NATIONALE-AMERICAINE

Bill C-145

	PAGE
COMMISSION CANADIENNE DES TRANSPORTS	
Attribution postes, responsabilité	201
Chemins de fer	
Évaluation rentabilité .	247-3
Rationalisation	244
Comités, pouvoirs	240-1,272
Composition	201
Conseil consultatif	221,226-7
Création	201,215-6,272
Devoirs	203
Directives	216
Intégration autres commissions	201,265-6,271-2
Office national énergie, pouvoirs identiques	214-5
Parlement, relation	223
Pipe-lines pour solides, juridiction	203,272-3
Recrutement personnel	202-3,222
Réglementation	224
Représentation régionale	221-2
Taux et tarifs, contrôle	204
Transport routier, juridiction	275
Vice-présidents	202
<i>Voir aussi</i>	
Commission des transports du Canada	
COMMISSION DES TRANSPORTS AÉRIENS	
Membres, augmentation nombre	51,61
Permis, délivrance, droit d'appel	51,62
Pouvoirs	62
COMMISSION DES TRANSPORTS DU CANADA	
Chemins de fer, installations sanitaires	
Compétence	168-9
Lettre re	168-9
Sécurité du public, pouvoirs	110,125
<i>Voir aussi</i>	
Commission canadienne des transports	

1982

COMMISSION CANADIENNE DES TRANSPORTS

201	Assemblée générale, responsabilité
201-5	Assemblée de la
202	Évaluation financière
202-1, 210	Rationalisation
202	Contrôle, pouvoirs
202	Composition
202, 202-5	Conseil consultatif
202, 202-1, 210	Création
202	Devoirs
202	Directives
202, 202-1, 210-1	Intégration avec les commissions
202	Office national énergie, pouvoirs
202	Identiques
202	Examen, relation
202, 210-5	Étapes pour les lois, juridiction
202, 210	Établissement personnel
210	Régularisation
210-1	Régularisation régionale
210	Texte et lois, contrôle
210	Transport routier, juridiction
210	Vies précédentes
210	Lois, amendement
210	Commission des transports du Canada

COMMISSION DES TRANSPORTS AÉRIENS

210	Lois, amendement
210	Lois, révision, droit d'appel
210	Lois, amendement

COMMISSION DES TRANSPORTS DU CANADA

210	Comité de la réglementation
210	Lois, amendement
210	Lois, amendement
210	Lois, amendement
210	Lois, amendement

COMMISSION ROYALE D'ENQUÊTE SUR LES
TRANSPORTS (1961)

Mandat	271
Recommandations	215, 216, 218, 220, 221, 246, 254, 261, 272, 276-7, 283, 293

COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER DU TERMINUS
D'OTTAWA

Employés mutés	
Accord de principe	9
Droits au travail	9-12
Protection	8
Nouvelle gare, travaux, situation	13
<i>Voir aussi</i>	
Bill S-2	

COMPAGNIE PIPE-LINES COMMERCIAUX POUR
SOLIDES

Shell Canada Ltd., principal actionnaire	139
Transport soufre, Alb.-côte ouest, projet	138-9, 142
Chemins de fer, conflit	141
Coût, financement	139
Débit quotidien	142
Recherche	142
Structure prix, législation	143, 144
<i>Voir aussi</i>	
Bill S-36	
Pipe-lines commerciaux pour solides	

CONGRÈS DU TRAVAIL DU CANADA

Correspondance re Bill S-35	102, 165-6
-----------------------------	------------

Collection 14, 117 2-72
1417 2-76

103 14-1

1944-1945 collection book 1417

1417 2-76

1944-1945 collection

103 14-1

1944-1945

193

1944-1945

193

1944-1945

193

1944-1945

193

1944-1945

103 14-1

1944-1945

193

1944-1945

1944-1945

1944-1945

1944-1945

1944-1945

1944-1945

1944-1945

1944-1945

1944-1945

1944-1945

1944-1945

103 14-1

103 14-1

103 14-1

1944-1945

1944-1945

1944-1945

1944-1945

103 14-1

1944-1945

	PAGE
COOPER, M. G.M., SOLLICITEUR GÉNÉRAL ADJOINT, COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA Bill C-165	30-4,39,42
COPE, M. R.R., DIR. MÉTHODES ET RECHERCHES, MIN. TRANSPORTS Bill C-231	200-1,207-8,231, 235,239,241-64
CORLETT, M. MURRAY E., C.R., REPRÉSENTANT CERTAINES LIGNES AÉRIENNES Bill C-153 Discussion Mémoire	56-8 51-4,63-6
CURRIE, M. J.H., DIR. PRÉVENTION ACCIDENTS ET INDEMNISATION, MIN. TRAVAIL Bill S-35	110-1,117,172-3
DAVIS, M. W.B., CONSEILLER JURIDIQUE, MIN. TRAVAIL Bill S-35	121
FLEMING, M. M.M., SURINT., DIR. RÈGLEMENTS AÉRIENS, MIN. TRANSPORTS Bill C-153	59-60
FORTIER, M. JACQUES, DIR. SERVICES JURIDIQUES, MIN. TRANSPORTS Bill C-153 Bill C-231 Bill S-2, exposé Bill S-35 Lettre au Comité re Bills S-32, S-34	57,61 214 8 168-70 74

1941

COOPER, W. C. R., SOLICITEUR GENERAL ADJOINT
COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER NATIONAUX
DU CANADA

20-4, 20-43

Bill C-151

COPE, H. R. E., M. P. KIROON ET
VICIQUES, M. P. TRANSPORTS

Bill C-151

20-1, 20-1, 20-1
20-1, 20-1, 20-1

COLETT, M. MURRAY B., C. R., RETIREMENT
CERTAINES LIGNES AERIENNES

Bill C-151

20-1, 20-1
20-1, 20-1

Discussion
Mémorandum

CURRIE, M. J. H., M. P. SÉNIOR
ACCIDENTS ET INVESTIGATION, M. P. TRAVAIL

Bill C-32

20-1, 20-1, 20-1

DAVIS, M. E. E., CONSEILLER JURIDIQUE
M. P. TRAVAIL

Bill C-32

20-1

DAVIDSON, M. W. M., M. P. SÉNATEUR
M. P. TRANSPORTS

Bill C-151

20-50

DEWINTER, M. JACQUES, M. P. SÉNATEUR
M. P. TRANSPORTS

Bill C-151

20-61

20-61

20-61

20-61

20-61

Le titre de l'acte est Bill C-32, 19-61

	PAGE
FRAWLEY, M. J.J., CONSEILLER SPÉCIAL, PROV. ALBERTA Bill C-231, exposé, discussion	269-90,294-6
GARE D'OTTAWA Service de taxi <i>Voir aussi</i> Compagnie de chemin de fer du terminus d'Ottawa	318
GIBBONS, M. ARTHUR, BROTHERHOOD OF LOCOMOTIVE FIREMEN AND ENGINEMEN Bill S-35 Discussion Exposé	127-8 126-7
GORMAN, M. GREGORY J., AGENT PARLEMENTAIRE ET CONSEILLER Bill S-32 Bill S-34	71-3 75-7,80-3
HOPKINS, M. E. RUSSELL, SECRÉTAIRE-LÉGISSTE ET CONSEILLER PARLEMENTAIRE Bill S-35 Bill S-36	114-5,120,172-5 135,145-6
HUDSON BAY MINING AND SMELTING CO. Lac Stall, exploitation minière	154-5
LALONDE, M. LUCIEN, SOUS-MINISTRE, MIN. TRAVAUX PUBLICS Bill S-44	185-92,327-33,336
LAMAR, M. F.H.J., CONSEILLER, OFFICE NATIONAL ÉNERGIE Bill S-36	143-4

1947 2-24

COMMITTEE ON INVESTIGATION OF THE
ACTS OF THE FEDERAL BUREAU OF INVESTIGATION

1947 2-24

COMMITTEE ON INVESTIGATION OF THE
ACTS OF THE FEDERAL BUREAU OF INVESTIGATION

COMMITTEE ON INVESTIGATION OF THE
ACTS OF THE FEDERAL BUREAU OF INVESTIGATION

1947 2-24

COMMITTEE ON INVESTIGATION OF THE
ACTS OF THE FEDERAL BUREAU OF INVESTIGATION

1947 2-24

COMMITTEE ON INVESTIGATION OF THE
ACTS OF THE FEDERAL BUREAU OF INVESTIGATION

1947 2-24

COMMITTEE ON INVESTIGATION OF THE
ACTS OF THE FEDERAL BUREAU OF INVESTIGATION

1947 2-24

COMMITTEE ON INVESTIGATION OF THE
ACTS OF THE FEDERAL BUREAU OF INVESTIGATION

1947 2-24

COMMITTEE ON INVESTIGATION OF THE
ACTS OF THE FEDERAL BUREAU OF INVESTIGATION

1947 2-24

COMMITTEE ON INVESTIGATION OF THE
ACTS OF THE FEDERAL BUREAU OF INVESTIGATION

1947 2-24

COMMITTEE ON INVESTIGATION OF THE
ACTS OF THE FEDERAL BUREAU OF INVESTIGATION

1947 2-24

COMMITTEE ON INVESTIGATION OF THE
ACTS OF THE FEDERAL BUREAU OF INVESTIGATION

1947

1947

1947

1947

1947

1947

1947

1947

1947

1947

1947

1947

1947

	PAGE
MacDOUGALL, M. GRAHAM, AVOCAT, CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA Bill C-210	154-7
MacDOUGALL, M. J.W.G., C.R., SOLLICITEUR- GÉNÉRAL, CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA Bill S-2	11-2
McGREGOR, M. W.G., VICE-PRÉS., COMITÉ LÉGISLATIF NATIONAL, FRATERNITÉ SERRE- FREINS Bill S-35	
Discussion	166-7,170-1
Exposé	122-6
MacMILLAN, M. NORMAN J., PRÉS., COMPAGNIE CHEMINS DE FER NATIONAUX Bill C-229	302-21
MacPHERSON, COMMISSION <i>Voir</i> Commission royale d'enquête sur les Transports (1961)	
MARTINEAU, HON. PAUL, CONSEILLER JURIDIQUE, MIN. JUSTICE, PROV. QUÉBEC Bill S-44	329-35
MILLS, M. J.C., DIR. GÉN., SASKATCHEWAN MINERALS CORP. Bill S-32	
Discussion	74
Exposé	73

BACK

DONALDSON, W. GRAHAM, AVOCAT, CHEMINS
DE FER NATIONAL DU CANADA

124-1

BILL C-210

DONALDSON, W. J.B.C., C.R., SOLICITEUR
GENERAL, CHEMINS DE FER NATIONAL DU

11-2

BILL S-2

MAGNOR, M. G., VICE-PRÉSIDENT
NATIONAL, TRANSMISSIONS

TRINITY

BILL S-32

100-1, 170-1

Discussion

122-2

Expans

MILLER, M. NORMAN J., PRÉSIDENT
CHEMINS DE FER NATIONAL

102-11

BILL S-22

MAGNOR, M. G., VICE-PRÉSIDENT

TRINITY

Commissaires royaux à l'égard des
Transports (1961)

MARTINEAU, J. PAUL, CONSEILLER JURIDIQUE
MIN. JUSTICE, TRAV. QUÉBEC

100-32

BILL S-24

MILLS, M. J.B.C., DIR. GÉN., BASKETBALL
MONTREAL CLUB

10

Discussion

12

Expans

	PAGE
MINE GRIFFITH, ONT.	
Comparaison autres mines	34-5
Minerai, teneur en fer	34
Picklands Mather and Co.,-gestion	34
Réserves	34
Transport minerai	31
<i>Voir aussi</i>	
Chemins de fer nationaux du Canada	
NICHOLSON, HON. JOHN R., MINISTRE DU TRAVAIL	
Bill S-35	
Discussion	107-21,129,167-75
Exposé	104-6
NORTHUMBERLAND, VOIE	
Bill C-231, inclusion	220,224-5
OACI	
<i>Voir</i>	
Organisation aviation civile internationale	
OFFICE NATIONAL ÉNERGIE	
Juridiction	
Pipe-lines, transport solides	143-7,208,272-3
Transmission électricité	214
ORGANISATION AVIATION CIVILE INTERNATIONALE	
Questions frais d'usager, avions volant haute mer	52-3
PICKERSGILL, HON. JOHN W., MINISTRE DES TRANSPORTS	
Bill C-231	215-34

	PAGE
PIPE-LINES	
Certificats	213
Définitions	210,211
Droits et tarifs	213-4
PIPE-LINES COMMERCIAUX POUR SOLIDES	
Alb., prov., législation, opinion	272-3
Commission canadienne transports, juridiction	208,272-3
Consolidated de Cleveland, transport charbon	141
Historique	137
Office national énergie, pouvoirs	143-7,208,272-3
Potasse	143
Recherche	137-40
Utilisation, situation	200-1
<i>Voir aussi</i>	
Compagnie pipe-lignes commerciaux pour solides	
PONT DU RICHELIEU	
Québec, gouv., construction nouveau pont	183-6,328-36
Autorisation Couronne	187
Expropriation pont actuel	190,191,328,330- 1,335
Travaux publics, min.	
Inspection, 1963	192
Responsabilité	184
<i>Voir aussi</i>	
Bill S-44	
PONT DU RICHELIEU, COMPAGNIE	
Bénéfices	188
Bill S-44, conséquence juridique	184-6,192,327-8, 335
Lettre au Comité re Bill S-44	334

	PAGE
PONT DU RICHELIEU, COMPAGNIE (Suite)	
Loi de 1882, ouvrage avantage général du Canada, suppression disposition Justice, min., opinion	183,184-7,190-1 187,189,190,192, 327-8
Québec, prov., application	187-8,190,191,327, 330-2,334-5
Québec, prov., entente	331,335
Représentation devant Comité	188-90,191,332-3
Rôle	333
PONTS	
Internationaux, Nouveau-Brunswick - État du Maine	21-3
Péage	238
Travaux publics, min., juridiction	237
PORTS	
Halifax, Saint-Jean	229
Tarifs	230
POTASSE	
Extraction mines, procédure	157-8
PROVINCES DE L'ATLANTIQUE	
Chemins de fer	
Situation	205,218,220,225-6, 228-9
Terre-Neuve, écartement voie	307-8
Transport aérien	317-8
RALSTON, M. K.M., INGÉNIEUR MINIER, CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA	
Bill C-165	31,34-42
Bill C-210	157-8

RAPPORTS AU SÉNAT

Bill C-153, sans amendement	48
Bill C-165, sans amendement	28
Bill C-210, sans amendement	152
Bill C-229, sans amendement	300
Bill C-231, sans amendement	197
Bill S-2, sans amendement	6
Bill S-15, sans amendement	20
Bill S-32, sans amendement	68
Bill S-34, sans amendement	68
Bill S-35, avec amendement	164
Bill S-36, avec amendement	132

RITCHIE, M. R.P., VICE-PRÉS., SUELL
CANADA LTD.

Bill S-36	
Discussion	140-5
Exposé	137-40

ROBERTS, M. J.M., VICE-PRÉS., (CIRCULATION),
CHEMIN DE FER PACIFIQUE-CANADIEN

Bill S-32	72
Bill S-34	75,82-3

SAINTE-CROIX, RIVIÈRE

Pont international	21-3
--------------------	------

SANTÉ NATIONALE ET BIEN-ÊTRE SOCIAL

Chemins de fer, santé et hygiène employés	111,123-8,169
---	---------------

SASKATCHEWAN MINERALS CORPORATION

Fonctionnement	73
Ingerbright, usine	73

	PAGE
SÉCURITE DU TRAVAIL	
Camionnage	117-22,173
Chemins de fer	109-14
Santé et hygiène employés, juridiction	110-3,122-8,163-9
Loi sur chemins de fer	169-70
Collaboration entre diverses juridictions	105-7,114-5
Commission transports, pouvoirs	110,125,168-9
Effectifs, services inspection, double emploi	107-8
Industrie pulpe et papier	114
Législation	
Champs d'application	103-15,118,171
Pouvoir administratif	112
Peines, degré sévérité	116
Pénalités, droit d'appel	115-6
Réglementation fédérale, absence	105
Transport, min., responsabilité	109-14
Travail, min., responsabilité	128
<i>Voir aussi</i>	
Bill S-35	
 SHELL CANADA LTD.	
Compagnie pipe-lines commerciaux pour solides, principal actionnaire	139
 SOROKAN, M. P., CHEF SERVICES CONTENTIEUX, MIN. TRAVAUX PUBLICS	
Bill S-44	187,191
 SOUFRE	
Consommation totale	140
Exportation	140
Production, situation	138
Réserves	140

	PAGE
SPECTOR, M. REUBEN, C.R., CANADIAN CO-ORDINATING COMMITTEE OF TEAMSTERS FOR CANADA	
Bill S-35	103-4,117-22,175
STEEL COMPANY OF CANADA (STELCO)	
CN, accord	33,37,42
SYKES, M. J.R.W., DIR. GÉN. ADJ., MARATHON REALTY LTD.	
Bill S-34	
Discussion	81-2
Exposé	80-1
TRANSPORT	
Accords entre entrepreneurs	238
Concurrence	207,225,235,277-8, 281-2,295
État, partage coût, compensation	216,218
Gouv. fédéral, provinciaux, consultations	206-3,236-7
Interprovincial	206-7,235-6,275
MacPherson, Commission, recommandations	215,216,218,220, 221,246,254,261, 272,276-7,283,293
Moyens de remplacement	246-7
Permis	208-9,235-6
Prix de revient, établissement	259
Provinces Atlantique	205,218,220,225-6, 228-9,307-8
Sociétés portefeuille	210
Taux et tarifs	204,207,219-20,223, 225-6,253-6,276-90
Gel des prix	225-6,253,293

	PAGE
TRANSPORT AÉRIEN	
Accidents, commissions chargées faire enquête	50,60-1
Aéroports, exploitation, revenus	57-8
Installations manoeuvre, taxes	
Aéroports municipaux	58
Calcul	57
Disponibilité	50,52
Forme d'impôt	53-4,57,58
Nouveaux règlements, consultation	56
Télécommunications	55
Usage réel	49-50,52
Envolées internationales, haute mer	52-3
Permis	209
Personnel, heures de travail	50,59-60
Prix louage ou rémunération	267
Provinces Atlantique	317-8
TRANSPORT EN COMMUN MARCHANDISES, LOI	
Révocation	264
TRANSPORTS, LOI	
Droit d'appel	209
TRAVAIL, MINISTÈRE	
Bill S-35, exposé	104-6
Chemins de fer, installations sanitaires, responsabilité	111,124-5
TRAVAUX PUBLICS, MINISTÈRE	
Ponts, juridiction	237
TURBOTRAINS	
Description	318-9

	PAGE
URIE, M. J.J., C.R., CONSEILLER ET AGENT PARLEMENTAIRE Bill S-36	135-6,145-6
VAUGHAN, M. RALPH T., VICE-PRÉS., COMPAGNIE CHEMINS DE FER NATIONAUX Bill C-229	317
VÉHICULES À MOTEUR	
Transport interprovincial	206-7,275
Permis	235-6
<i>Voir aussi</i>	
Camionnage	
VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT Exclusion Bill C-231	216-7
WALTER, M. J.F., ADJOINT, GRAND CHIEF MÉCANICIEN, FRATERNITÉ MÉCANICIENS DE LOCOMOTIVES Bill S-2	
Exposé	8-10
Témoignage	10-2
APPENDICES	
Fasc. 4 - Corlett, Murray E., c.r., représentant certaines lignes aériennes. Mémoire re Bill C-153	63-6
Fasc. 5	
A - Plan emplacement embranchement lac Ingebright	
B - Plan emplacement embranchement Didsbury Westerly	
C - Citoyens ville de Didsbury, Alb., lettres re Bill S-34	93-6

TÉMOINS

- Bagnall, M. W.J., Préfet comté Mountain View No. 17, Didsbury, Alb.	84-91
- Baldwin, M. J.R., Sous-ministre, Min. Transports	49-62, 199-215, 219, 222, 234-68, 293-5
- Batt, M. R.J., Conseiller parlementaire	333
- Bohannen, M. D.-L., Vice-Prés., Canadian Superior Oil, Ltd.	76-7, 83
- Bridle, M. P.A., Président, Comité interministériel ponts internationaux, min. Affaires extérieures	21-2
- Cherrington, M. J., Ingénieur régional adj., Chemin de fer Pacifique-Canadien	78-9
- Clark, Lt-gén. S.F., Président, Commission Capitale nationale	13
- Clarke, M. G.T., Ingénieur en chef, Dir. Génie (aménagement), min. Travaux publics	22-3
- Colpitts, M. C.A., Chef ingénieur, Chemin de fer Pacifique-Canadien	77-8
- Cooper, M. G.M., Solliciteur général adjoint, Compagnie des chemins de fer Nationaux du Canada	30-4, 39, 42
- Cope, M. R.R., Dir. méthodes et recherches, min. Transport	200-1, 207-8, 231, 235, 239, 241-64
- Corlett, M. Murray E., c.r., représentant certaines lignes aériennes	51-8
- Curlie, M. J.H., Dir. prévention accidents et indemnisation, min. Travail	110-1, 117, 172-3
- Davis, M. W.B., Conseiller juridique, min. Travail	121
- Fleming, M. M.M., Surint., Dir. règlements aériens, min. Transports	59-60

TÉMOINS (Suite)

- Fortier, M. Jacques, Dir. services juridiques, min. Transports	8,57,61,168-70
- Frawley, M. J.J., Conseiller spécial, Prov. Alberta	269-90,294-6
- Gibbons, M. Arthur, Brotherhood of Locomotive Firemen and Enginemen	126-3
- Gorman, M. Gregory J., Agent parlementaire et conseiller	71-7,80-3
- Hopkins, M. E. Russell, Secrétaire-légiste et conseiller parlementaire	114-5,120,135,145-6,172-5
- Lalonde, M. Lucien, Sous-ministre, min. Travaux publics	185-92,327-33,336
- Lamar, M. F.H.J., Conseiller, Office national énergie	143-4
- MacDougal, M. Graham, Avocat, Chemins de fer nationaux du Canada	154-7
- MacDougall, M. J.W.G., c.r., Solliciteur-général, Chemins de fer Nationaux du Canada	11-2
- McGregor, M. W.G., Vice-prés., Comité législatif national, Fraternité serre-freins	122-6,166-7,170-1
- MacMillan, M. Norman J., Prés., Compagnie Chemins de fer Nationaux	302-21
- Martineau, hon. Paul, Conseiller juridique, min. Justice, prov. Québec	329-35
- Mills, M. J.C., Dir. gén., Saskatchewan Minerals Corp.	73-4
- Nicholson, hon. John R., Ministre du Travail	104-21,129,167-75
- Pickersgill, hon. John W., Ministre des Transports	215-34
- Ralston, M. M., Ingénieur minier, Chemins de fer Nationaux du Canada	31,34-42,157-8
- Ritchie, M. R.P., Vice-prés., Shell Canada Ltd.	137-45

TÉMOINS (Suite)

- Roberts, M. J.M., Vice-prés. (Circulation), Chemin de fer Pacifique-Canadien	72,75,82-3
- Sorokan, M. P., Chef services contentieux, min. Travaux publics	187,191
- Spector, M. Reuben, c.r., Canadian Coordinating Committee of Teamsters for Canada	103-4,117-22,175
- Sykes, M. J.R.W., Dir. gén. adj., Marathon Realty Ltd.	80-2
- Urie, M. J.J., c.r., Conseiller et agent parlementaire	135-6,145-6
- Vaughan, M. Ralph T., Vice-prés., Compagnie Chemins de fer Nationaux	317
- Walter, M. J.F., Adjoint, grand chef mécanicien, Fraternité mécaniciens de locomotives	8-12

