J
103
H72
1950
C4
A4
CANADA. PARL. C. DES C.
COM. PERM. DES CHEMINS DE
FER, CANAUX, ETC.
Procès-verbaux et tém.
NAME - NOM

90149
174

SESSION DE 1950

CHAMBRE DES COMMUNES

COMITÉ PERMANENT

DES

Chemins de Fer, Canaux et Lignes télégraphiques

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule n° 1

BILL N° 88 (D du Sénat)

LOI CONCERNANT L'ACHAT, PAR LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE, D'ACTIONS DU CAPITAL SOCIAL DE *THE SHAWINIGAN FALLS TERMINAL RAILWAY COMPANY*.

SÉANCE DU MARDI 25 AVRIL

TÉMOIN:

Me L.-G. Prévost, C.R., Montréal (P.Q.), avocat du chemin de fer Canadien du Pacifique, pour la province de Québec.

OTTAWA
EDMOND CLOUTIER, C.M.G., B.A., L.Ph.,
IMPRIMEUR DU ROI ET CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE
1950

M. L. O. Breithaupt, *président*

et

Messieurs

Adamson,
Applewhaite,
Beaudry,
Bertrand,
Bonnier,
Bourget,
Byrne,
Cannon,
Carroll,
Carter,
Chevrier,
Clark,
Darroch,
Decore,
Dewar,
Douglas,
Ferguson,
Follwell,
Garland,
Gauthier (*Portneuf*),
Gibson,
Gillis,
Goode,
Gourd (*Chapleau*),
Green,
Harkness,
Harrison,
Herridge,
Higgins,
Hodgson,
James,
Jones,
Jutras,
Lafontaine,
Lennard,
Maybank,
McCulloch,
McGregor,
McIvor,
Mott,
Murray (*Cariboo*),
Nixon,
Noseworthy,
Pearkes,
Pouliot,
Prudham,
Richard (*St-Maurice-Laflèche*),
Riley,
Robinson,
Rooney,
Ross (*Hamilton-Est*),
Shaw,
Smith (*Calgary-Ouest*),
Stuart (*Charlotte*),
Thomas,
Thomson,
Ward,
Whiteside,
Wylie—

Le secrétaire du Comité,
ANTOINE CHASSÉ.

ORDRES DE RENVOI

CHAMBRE DES COMMUNES,
MARDI, 28 février 1950.

Résolu.—Que les députés dont les noms suivent composent le Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques:

Messieurs

Adamson,
Beaudry,
Bertrand,
Black (*Cumberland*),
Bonnier,
Bourget,
Breithaupt,
Cannon,
Carroll,
Carter,
Chevrier,
Clark,
Darroch,
Dewar,
Douglas,
Eudes,
Ferguson,
Follwell,
Garland,
Gauthier (*Portneuf*),
Gibson (*Comox-Alberni*),
Gillis,
Goode,
Gourd (*Chapleau*),
Green,
Harrison,
Hartt,
Hatfield,
Healey,
Herridge,
Hodgson,
James,
Jutras,
Lafontaine,
Lennard,
Macdonald (*Edmonton-Est*),
Maybank,
McCulloch,
McGregor,
McIvor,
McLure,
Murphy,
Murray (*Cariboo*),
Nixon,
Noseworthy,
Pouliot,
Richard (*St-Maurice-Laflèche*),
Riley,
Robinson,
Rooney,
Ross (*Hamilton-Est*),
Shaw,
Stuart (*Charlotte*),
Thatcher,
Thomas,
Thomson,
Weaver,
Whiteside,
Whitman,
Wylie—60.

(Quorum 20)

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

JEUDI, 16 mars 1950.

Ordonné.—Que le nom de M. Ward soit substitué à celui de M. Weaver sur la liste des membres dudit Comité.

LUNDI, 17 avril 1950.

Ordonné.—Que les bills suivants soient déférés audit Comité, savoir:

Bill nº 88 (D du Sénat), intitulé: "Loi concernant l'achat, par la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, d'actions du capital social de *The Shawinigan Falls Terminal Railway Company*".

Bill nº 7, Loi constituant en corporation l'*Alberta Natural Gas Company.*

Bill nº 9, Loi constituant en corporation *Prairie Transmission Lines, Limited.*

VENDREDI, 21 avril 1950.

Ordonné.—Que le nom de M. Smith (*Calgary-Ouest*) soit substitué à celui de M. Black (*Cumberland*);

Que le nom de M. Pearkes soit substitué à celui de M. Murphy;

Que le nom de M. Higgins soit substitué à celui de M. Hatfield; et

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

LUNDI, 24 avril 1950.

Ordonné.—Que le nom de M. Applewhaite soit substitué à celui de M. Eudes;

Que le nom de M. Jones soit substitué à celui de M. Thatcher;

Que le nom de M. Byrne soit substitué à celui de M. Hartt;

Que le nom de M. Mott soit substitué à celui de M. Healy;

Que le nom de M. Decore soit substitué à celui de M. Macdonald (*Edmonton-Est*); et

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

MARDI, 25 avril 1950.

Ordonné.—Que ledit Comité soit autorisé à siéger pendant les séances de la Chambre.

Ordonné.—Que ledit Comité soit autorisé à faire imprimer, au jour le jour, 750 exemplaires en anglais et 300 en français de ses procès-verbaux et témoignages, et que soit suspendue, à cet égard, l'application de l'article 64 du Règlement.

Certifié conforme.

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

PROCÈS-VERBAUX

CHAMBRE DES COMMUNES, SALLE 277
MARDI, 25 avril 1950.

Le Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques se réunit à 11 heures du matin, sous la présidence de M. L. O. Breithaupt.

Présents: MM. Adamson, Applewhaite, Bertrand, Bonnier, Bourget, Breithaupt, Byrne, Carroll, Carter, Decore, Dewar, Douglas, Ferguson, Gauthier, (*Portneuf*), Goode, Gourd (*Chapleau*), Green, Harkness, Harrison, Herridge, Higgins, Hodgson, Jones, Jutras, Lennard, Maybank, McCulloch, McIvor, Mott, Murray (*Cariboo*), Noseworthy, Pearkes, Prudham, Riley, Rooney, Smith (*Calgary-Ouest*), Thomson, Ward, Whiteside, Wylie.

Le comité étudie la procédure et les détails d'organisation.

M. Murray (*Cariboo*) propose:

Que le Comité recommande à la Chambre que le quorum du Comité soit réduit de 20 à 12 membres.

La question est mise au vote et rejetée.

Sur la proposition de M. Gauthier (*Portneuf*),
Il est résolu,—Que le Comité demande la permission de siéger pendant les séances de la Chambre.

Sur la proposition de M. Riley,
Il est résolu,—Que le Comité demande la permission de faire imprimer, au jour le jour, 700 exemplaires en anglais et 300 exemplaires en français de ses procès-verbaux et témoignages.

Le Comité commence ensuite l'étude du premier article inscrit à l'ordre du jour, savoir:

Bill n° 88 (D du Sénat) intitulé: "Loi concernant l'achat par la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, d'actions du capital social de *The Shawinigan Falls Terminal Railway Company*".

Aussi présents: M. Roch Pinard, député, parrain du bill, Me Jacques Fortier, conseiller juridique du ministère des Transports, Me Cuthbert Scott, conseiller juridique attitré auprès des Chambres, Me L.-G. Prévost, C.R., de Montréal (P.Q.), avocat du Pacifique-Canadien, pour la province de Québec, aussi, Me N. C. Norton, du Service du contentieux, M. J. H. Reeder, ingénieur régional, et M. H. C. Reid, vérificateur général de la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, Me Lionel Côté, C.R., de Montréal, avocat des chemins de fer Nationaux du Canada pour la province de Québec.

M. Pinard, député, expose aux membres du Comité le but du bill et répond aux différentes questions du Comité à ce sujet.

Me L.-G. Prévost, C.R., est appelé. Le témoin est interrogé, puis se retire.

Le préambule, le premier article ainsi que le titre dudit bill sont adoptés séparément, et il est ordonné que le rapport soit fait du bill à la Chambre, sans modification.

M. Carroll, membre du Comité, donne avis qu'à la prochaine séance, il proposera de reprendre en considération la proposition tendant à réduire le quorum.

Sur proposition de M. Gauthier (*Portneuf*), le Comité s'ajourne pour se réunir de nouveau sur convocation du président.

Le secrétaire du Comité.
ANTOINE CHASSÉ.

RAPPORTS À LA CHAMBRE

MARDI, 25 avril 1950.

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

PREMIER RAPPORT

Votre Comité recommande:

1. Qu'il soit autorisé à siéger pendant les séances de la Chambre;

2. Qu'il soit autorisé à faire imprimer, au jour le jour, 750 exemplaires en anglais et 300 en français de ses procès-verbaux et témoignages, et que soit suspendue à cet égard l'application de l'article 64 du Règlement.

Le tout respectueusement soumis,

Le président,
L. O. BREITHAUPT.

REMARQUE: *Ce rapport a été agréé le même jour.*

MARDI, 25 avril 1950.

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

DEUXIÈME RAPPORT

Votre Comité a étudié le Bill nº 88 (D du Sénat) intitulé: "Loi concernant l'achat, par la Compagnie du Chemin de fer Canadien du Pacifique, d'actions du capital social de *The Shawinigan Falls Terminal Railway Company*", et a convenu de le rapporter sans modification.

Le tout respectueusement soumis,

Le président,
L. O. BREITHAUPT.

TÉMOIGNAGES

CHAMBRE DES COMMUNES,
le 25 avril 1950.

Le Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques se réunit à 11 heures du matin, sous la présidence de M. L. O. Breithaupt.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous sommes prêts à commencer l'étude du bill 88 et je demanderais à M. Pinard de nous l'expliquer.

M. R. PINARD: Monsieur le président, messieurs, en ma qualité de parrain de ce bill, à la Chambre des communes, il me fait plaisir de représenter le chemin de fer Pacifique-Canadien devant le Comité. En raison de la nature même du bill, je ne crois pas devoir donner de très longues explications. Le but du projet de loi comme tous peuvent le constater par la note explicative, est d'autoriser la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien à acheter des actions du capital social de la *Shawinigan Falls Terminal Railway Company.* En vertu d'un article de la Loi des chemins de fer, la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien ne peut acheter d'actions du capital social d'une autre entreprise ferroviaire. Comme je l'ai expliqué en Chambre, le 17 avril, le Pacifique-Canadien et le National-Canadien achèteront conjointement ces actions, dont la valeur nominale est de $300,000. A la suite d'une entente survenue entre la direction des deux compagnies de chemin de fer et de la *Shawinigan Falls Terminal Raiway,* le prix d'achat sera de $125,000, payable à parts égales par les chemins de fer Nationaux du Canada et le chemin de fer Pacifique-Canadien, chaque compagnie devant verser $62,500.

Il va sans dire que le bill a aussi pour objet d'autoriser le National-Canadien et le Pacifique-Canadien à effectuer les opérations de manœuvre dont se chargeait jusqu'ici la *Shawinigan Falls Terminal Railway* à l'aide de ses locomotives électriques. On ne peut plus maintenant utiliser ces locomotives et on en est venu à la conclusion qu'un meilleur service serait assuré à l'avenir aux industries si on employait des locomotives à moteur diesel au lieu de locomotives électriques. Ainsi que je l'ai dit il y a un instant, le but du bill est d'autoriser le chemin de fer Canadien du Pacifique à acheter sa part du capital social de la *Shawinigan Falls Terminal Railway* afin de lui permettre d'entreprendre l'exploitation de la compagnie.

Me L.-G. Prévost, C.R., conseiller juridique du chemin de fer Canadien du Pacifique, section de Québec, est présentement parmi nous en compagnie de quelques membres du bureau de direction de la compagnie. Ces messieurs sont venus ici pour nous donner, s'il est nécessaire, toutes les explications que pourraient exiger les membres du Comité. Je signalerai aussi, monsieur le président, la présence de Me Lionel Côté, C.R., conseiller juridique des chemins de fer Nationaux du Canada, accompagné de Me Jacques Fortier, du ministère des Transports. Tous sont ici pour donner aux membres du Comité les renseignements dont ils pourraient avoir besoin.

M. SMITH: Vous avez oublié de nous donner la longueur de la ligne.

M. PINARD: La ligne est d'un tiers de mille et son achat est évidemment basé sur l'actif de la compagnie, actif constitué comme suit: quatre locomotives électriques virtuellement inutilisables aujourd'hui, ses voies ferrées d'une lon-

gueur d'un tiers de mille et aussi les ateliers situés le long de la voie ferrée qui sert à l'aiguillage des wagons vers les voies du chemin de fer Pacifique-Canadien et des chemins de fer Nationaux du Canada.

M. SMITH: Je ne veux que signaler deux petits détails. Je suppose que les avocats des compagnies de chemin de fer sont entièrement satisfaits de la teneur de ce bill privé. Je fais cette observation parce que la note explicative commence de cette façon:

> L'article 147 de la Loi des chemins de fer, chapitre 170 des Statuts revisés du Canada, interdit l'emploi, directement ou indirectement, par une compagnie de chemin de fer, de ses fonds en vue d'acheter des actions émises par une autre compagnie de chemin de fer sauf lorsqu'il en est autrement prévu dans ladite Loi des chemins de fer ou dans la Loi spéciale, (telle que définie dans la Loi des chemins de fer).

Je dois dire que je suis en faveur de ce bill, mais j'essaie de lui donner une forme plus précise si c'est nécessaire. Je me demande si les avocats de la compagnie sont satisfaits de ce bill présenté sans modification à la loi générale des chemins de fer. Je présume qu'ils le sont, sans quoi, ils ne seraient pas ici.

Il y a aussi un autre point qui ne me paraît pas très clair; je n'ai pas l'intention de proposer de modification, mais je me demandais si ceux qui présentent le bill ne voudraient pas ajouter à l'article premier le montant du prix d'achat que nous a donné M. Picard. En d'autres mots, nous autorisons l'emploi de fonds du chemin de fer Pacifique-Canadien. Nous n'avons pas à agir ainsi en ce qui concerne les chemins de fer Nationaux du Canada parce qu'on m'informe que la loi qui les régit ne leur impose pas d'obligations à cet égard, mais dans le cas présent, le prix d'achat devrait donc être prévu dans le bill. Je ne signale cette particularité que pour prévenir les critiques dont chacun de nous pourrait être la cible si nous laissions à la compagnie le pouvoir de payer une somme plus considérable sous quelque forme que ce soit. Je ne propose pas de modification, mais je conseillerais aux intéressés de préparer une telle modification qu'on ajouterait à la loi même; cet amendement, clairement inscrit dans la loi, fixerait un prix d'achat bien déterminé, et ainsi personne ne pourrait, plus tard, dire que le Comité a autorisé le Pacifique-Canadien, que certaines gens qualifient de pieuvre,—je ne partage pas cette opinion, parce qu'au cours des 30 dernières années, ce réseau a été pour une assez large part mon gagne-pain,—des gens, dis-je, pourraient prétendre que nous avons procuré à cette immense organisme l'occasion de verser une forte somme et chercher à s'enquérir ensuite de l'emploi que l'on en a fait. De toute façon, je ne propose pas d'amendement, je ne fais que conseiller aux parrains du bill d'inscrire dans le texte du bill la somme que M. Pinard a mentionnée il y a quelques instants.

M. PINARD: Je dirai qu'il existe déjà une entente formelle que le prix d'achat ne dépassera pas $125,000. De fait, il y a eu entre les compagnies intéressées une entente spécifiant que le montant à verser par chacune serait de $62,500. Je n'estime pas utile la proposition de M. Smith; je crois même qu'elle ajouterait au bill quelque chose qui n'est peut-être pas indispensable. Ajouter au bill le montant du prix d'achat ne changerait rien au fait que le Pacifique-Canadien demande simplement certains pouvoirs qu'il ne possède pas en vertu de la Loi des chemins de fer. J'approuve la remarque de M. Smith à l'effet qu'on pourrait modifier la Loi des chemins de fer, en abrogeant l'article interdisant l'achat d'actions d'autres compagnies. A cause de l'existence de la Commission des

Transports, je ne vois plus la nécessité de conserver aujourd'hui cet article. Il me semble que ce serait une bonne chose que le Parlement, à la première occasion, s'occupe de modifier la Loi des chemins de fer en ce sens.

M. GOODE: Lorsque le parrain du bill a parlé d'une ligne d'un tiers de mille, j'ai cru qu'il parlait d'une sorte de voie de navette. Je ne sais pas ce qu'est la *Shawinigan Falls Terminal Railway*. Pourriez-vous m'expliquer, à moi, Canadien des provinces de l'Ouest, ignorant tout de ce chemin de fer, à quelles fins il existe, et qui en est le propriétaire?

Le PRÉSIDENT: Voudriez-vous que M. Prévost vous explique ce dont il s'agit?

M. PINARD: Oui.

Me L.-G. Prévost, C.R., (avocat du chemin de fer Pacifique-Canadien pour la province de Québec) est appelé.

Le TÉMOIN: Monsieur le président, pour l'information des députés des provinces de l'Ouest, je dirai que Shawinigan-Falls est une des principales villes industrielles de la province de Québec. La ville, fondée il y a environ 75 ans, doit sans doute son développement à l'aménagement des chutes de Shawinigan. L'aménagement de ces chutes a amené plusieurs industries dans la ville depuis le début même de cette entreprise hydroélectrique vers 1890.

Le premier chemin de fer construit à Shawinigan fut celui de la *Great Northern Railway Company*, aux environs de 1895. Depuis les débuts, jusqu'à 1902, la *Great Northern Railway Company* s'est occupée elle-même de ses manœuvres d'aiguillage à Shawinigan-Falls. Il n'y avait que quelques industries à Shawinigan, à cette époque, mais elles se sont multipliées rapidement. En 1902, la *Shawinigan Water and Power Company* a entrevu l'occasion d'utiliser son surplus d'énergie et a conçu le projet d'un chemin de fer électrique pour accomplir toutes les manœuvres de triage dans les limites de la ville de Shawinigan-Falls. En 1902, la compagnie demandait au gouvernement de Québec la constitution civile de la *Shawinigan Falls Terminal Railway Company*. Elle a obtenu une charte lui accordant le droit d'exploiter ce chemin de fer par l'utilisation de l'électricité et d'autres sources d'énergie. La *Terminal Company* signa immédiatement avec la *Great Northern Railway Company* un accord par lequel elle s'engageait à exécuter toutes les manœuvres d'aiguillage dans la ville de Shawinigan-Falls.

Vers 1905 ou 1906, sur la proposition du Pacifique-Canadien, la *St. Maurice Valley Railway Company* a obtenu sa constitution en société, aux fins d'exploiter un chemin de fer des Trois-Rivières, gagnant le nord jusqu'à Shawinigan-Falls, puis à Grand'Mère, sur une longueur approximative de 40 milles. Le chemin de fer fut construit et peu après le parachèvement des travaux, un accord fut signé entre la *St. Maurice Valley Railway Company* et la *Terminal Company* pour l'exécution des travaux d'aiguillage par cette dernière compagnie. Voici qu'elle était la situation après l'entente: la *Terminal Company* avait une entente avec le *Great Northern* pour l'exécution de ses travaux d'aiguillage et elle avait aussi une entente avec la *St. Maurice Valley Railway Company*, filiale du Pacifique-Canadien, dans le même but.

On a constaté qu'il serait économique que la *Terminal Company* signe un contrat avec les deux compagnies ferroviaires au sujet des manœuvres d'aiguillage afin d'épargner du temps, des ennuis et de l'argent. Les membres du

Comité comprendront qu'il est plus facile à une compagnie de tête de ligne d'accomplir les manœuvres d'aiguillage dans les limites d'une municipalité comme la chose se fait à New-York, à Chicago, et à Détroit, je crois, où des compagnies de tête de ligne exécutent toutes ces manœuvres, que de laisser les différentes compagnies s'occuper de ce travail.

Comme résultat, vous ne voyez pas deux locomotives utilisant la même voie, en même temps...

M. SMITH: Ce qui est toujours incommode.

Le TÉMOIN: ...ce qui est toujours un embarras. Aussi, toujours depuis que l'entente existe à Shawinigan-Falls,—et je dois dire que la *Terminal Railway Company* exécutait les manœuvres pour le compte des deux chemins de fer à peu près aux prix coûtant,—la *Shawinigan Water and Power Company* n'a perçu que de faibles droits d'exploitation, de très petits dividendes, et tous les frais d'aiguillage étaient répartis également entre les chemins de fer, au prix de revient.

Vers 1940, je crois, la *Shawinigan Water and Power Company* a proposé pour la première fois aux chemins de fer de prendre en main l'exploitation de cette compagnie de tête de ligne parce que d'autres entreprises réclamaient la plus grande partie de son temps et de son attention. La compagnie aurait été heureuse de confier aux deux compagnies l'entière administration de ce chemin de fer.

A cause de la guerre et pour certaines autres raisons, les négociations traînèrent jusqu'à ce qu'on en arrive à une entente au cours de l'année dernière. En vertu de cette entente, le National-Canadien et le Pacifique-Canadien ont convenu avec la *Shawinigan Water and Power Company* de l'achat des 3,000 actions de la *Terminal Railway Company* au coût total de $125,000, montant que paieront en parts égales les deux compagnies de chemin de fer. Il n'y aura toutefois aucun changement en ce qui regarde les manœuvres d'aiguillage: les compagnies de chemin de fer continueront à remettre leurs wagons à la *Terminal Company* et les mêmes frais d'exploitation existeront encore, sauf que les industries intéressées feront peut-être une légère économie.

Actuellement, quatre locomotives électriques assurent le service. Une d'elle est en usage depuis 40 ans environ. Je crois qu'elle peut remorquer quatre ou cinq wagons. Une autre locomotive, bien que son emploi remonte moins loin, est aussi d'un vieux modèle. Les deux autres locomotives, achetées d'occasion au cours des vingt dernières années, se font vieilles aussi. De fait, toutes ces locomotives devront être mises au rebut, et ensuite, dès que l'achat aura été effectué et autorisé par le Parlement, nous aurons deux locomotives diesel très puissantes qui remplaceront avantageusement pour les chemins de fer et les industries et tous ceux que la chose intéresse, ces quatre vieilles locomotives.

C'est précisément la raison pour laquelle les deux chemins de fer désirent assumer la direction de la *Terminal Company*. Ces deux locomotives coûteront plus de $200,000, je dirais $230,000. La *Shawinigan Water and Power Company* n'est pas disposée à prêter cette somme à une compagnie de tête de ligne. La compagnie désire se retirer de l'exploitation ferroviaire et voudrait que nous nous chargions de l'entreprise, ce qui serait à son avantage, au nôtre et à l'avantage de l'industrie et de tous les intéressés.

Maintenant, monsieur le président, je serais heureux de répondre aux questions des membres du Comité.

M. CARROLL: Ce chemin de fer était une filiale de la *Shawinigan Falls Power Company*, n'est-ce pas?

Le TÉMOIN: De la *Shawinigan Water and Power Company.*

M. CARROLL: La *Shawinigan Water and Power Company* possède-t-elle des actions dans cette compagnie?

Le TÉMOIN: En chiffres ronds, elle possède 3,000 actions, soit la totalité des parts.

M. CARROLL: Et ce bill devenu loi, le Pacifique-Canadien possédera la compagnie en entier n'est-ce pas?

Le TÉMOIN: Pardon, il ne possédera que la moitié des actions, soit 1,500, le National-Canadien possédera les 1,500 autres.

M. CARROLL: Cela n'apparaît pas dans le bill?

Le TÉMOIN: Non, cela n'y apparaît pas.

M. CARROLL: Les deux compagnies posséderont ce chemin de fer?

M. HODGSON: Quelle est la valeur des actions?

Le TÉMOIN: La valeur nominale sera de $300,000. Comme les deux chemins de fer achètent ces 3,000 actions pour un montant global de $125,000, le coût de chacune sera donc d'environ $42.

M. HODGSON: Et vous achetez un tiers de mille de ligne?

Le TÉMOIN: Oui.

M. HODGSON: Vous achetez aussi trois locomotives inutilisables pour $125,000?

Le TÉMOIN: J'allais...

M. SMITH: Vous obtenez aussi le droit d'exploitation?

Le TÉMOIN: Oui, c'est exact et nous évaluons ces quatre locomotives,—j'ai dit que deux d'entre elles seraient mises au rebut,—ces locomotives, selon les ingénieurs du Pacifique-Canadien, du National-Canadien et de la *Shawinigan Company* valent aujourd'hui $80,772, compte tenu de leur valeur dépréciée.

M. GOODE: Quel est l'actif total de cette compagnie, en ne tenant pas compte des deux locomotives? A quel chiffre établissez-vous l'actif comptable de la compagnie, à l'heure actuelle?

Le TÉMOIN: J'ai mentionné les deux locomotives évaluées à $80,772. Il y a aussi les voies ferrées et les ateliers et, évidemment, les travaux exécutés sur la voie ferrée, qu'on évalue à $340,000, ce qui donne un total de $420,772. Il y a aussi des comptes exigibles. Je ne puis vous donner exactement le montant actuellement en souffrance, mais, il y a un an, le montant des comptes à solder était de $60,000. Et nous devrons les payer. De plus, nous devrons envisager une dépense de $320,000 pour l'achat de deux locomotives diesel. Nous obtenons donc une valeur de $420,000 pour $125,000.

M. LENNARD: Plus $60,000 de dettes à solder.

Le TÉMOIN: C'est exact.

M. LENNARD: C'est une somme un peu plus élevée.

Le TÉMOIN: Oui, un peu plus élevée, mais nous faisons tous, estimons-nous, en définitive une transaction avantageuse; notre mise de $125,000 est amplement compensée.

M. LENNARD: C'est parfait, à la condition qu'on nous cède tout. Ces nouvelles locomotives diesel seront achetées par la suite?

Le TÉMOIN: Oui.

M. ROONEY: Pour quelle raison les chemins de fer Nationaux du Canada achètent-ils ce chemin de fer? Quels avantages retireront-ils de l'achat? Pourquoi assumeraient-ils d'autres dépenses, alors que nous essayons précisément d'équilibrer leur budget?

Le TÉMOIN: Voici, monsieur, on prévoit que le National-Canadien, tout comme le Pacifique-Canadien, réalisera certaines économies au chapitre des frais d'exploitation. Vous devez tenir compte, monsieur, qu'une locomotive diesel peut remorquer 20 ou 25 wagons à la fois, des wagons chargés, comparativement aux cinq ou six qu'une locomotive électrique peut traîner actuellement. Vous pouvez vous rendre compte, monsieur, de l'économie de temps qui résulte de l'emploi de locomotives diesel.

M. ROONEY: Vous croyez que les chemins de fer Nationaux du Canada retireront des avantages de l'achat?

Le TÉMOIN: Oui, ils en retireront des avantages. Ils éviteront des dépenses. Ils pourront bénéficier des économies réalisées parce qu'ils détiendront la moitié des titres de la compagnie.

M. HIGGINS: Le Pacifique-Canadien a-t-il des intérêts dans la *Shawinigan Water and Power Company?*

Le TÉMOIN: Aucun, monsieur.

M. HIGGINS: Aucun, d'aucune sorte?

M. FERGUSON: A part les $60,000 de dettes et les actions au montant de $125,000, y a-t-il d'autres articles dont nous devrons nous charger ou que nous devrons payer après que les deux compagnies seront devenues propriétaires des titres du chemin de fer?

Le TÉMOIN: Je ne le crois pas, monsieur.

M. FERGUSON: Êtes-vous bien certain de cela?

Le TÉMOIN: Oui, monsieur, si je me fonde sur les données dont je dispose,—et naturellement, je ne parle qu'en me basant sur les renseignements qu'on m'a remis,—je puis déclarer catégoriquement qu'il n'y aura rien d'autre à payer.

M. FERGUSON: Je tiens à savoir quelle somme chaque compagnie va payer. Il y a deux montants à solder, $60,000 et $125,000. Ces comptes, je le suppose, seront soldés avant que les deux compagnies ne prennent effectivement la direction de l'entreprise.

Le TÉMOIN: C'est exact, monsieur.

M. MURRAY: Pourrais-je savoir si les deux compagnies ont l'intention de donner de l'expansion au terminus? Établirons-nous ici un précédent?

Le TÉMOIN: Je ne le crois pas. Je n'ai pas entendu parler de projet concernant l'exploitation en commun d'autres termini. C'est le seul terminus d'aiguillage que nous ayons présentement à l'esprit; il est utilisé à cette fin depuis 45 ans.

M. MURRAY: Je pourrais signaler qu'une situation semblable existe à Vancouver; il se produit énormément de chevauchement au port. Le National-Canadien et le Pacifique-Canadien utilisent présentement ce terminus et le *Pacific Great Eastern* va l'utiliser également. N'y aurait-il pas lieu de faire à Vancouver, ce qu'on fait à Shawinigan et d'épargner des sommes considérables au chapitre des frais généraux?

Le TÉMOIN: A titre d'avocat du Pacifique-Canadien pour la province de Québec, je dois admettre que je n'ai pas compétence pour répondre à votre question. Je ne suis allé à Vancouver que trois ou quatre fois.

M. MURRAY: J'ai compris que vous représentiez le chemin de fer Pacifique-Canadien.

Le TÉMOIN: Oui dans Québec.

M. MURRAY: Ce réseau constitue un élément important dans la Colombie-Britannique.

Le TÉMOIN: J'en suis certain.

M. HODGSON: Vous opposeriez-vous à ce que le montant du prix d'achat soit inclus dans le bill?

Le TÉMOIN: Ma difficulté, en l'occurrence, tient au fait que le bill tel qu'il est présentement rédigé a été approuvé par les administrateurs des chemins de fer Nationaux du Canada, par la *Shawinigan Water and Power Company* et par le Pacifique-Canadien et la *Terminal Company,* et je ne puis prendre sur moi d'accepter votre proposition. Si le Comité désire cette addition, je m'en remets entièrement à sa décision, mais je crois qu'il ne serait d'aucune utilité d'agir ainsi, à moins qu'il n'y ait quelque raison spéciale.

M. HODGSON: Je me demande si nous n'établissons pas un précédent, et j'ajouterais même qu'il importerait de mentionner ces montants dans le bill.

M. PINARD: En nous basant sur la déclaration certifiant que le montant de l'achat est limité au montant précité, il me semble qu'il ne serait d'aucune utilité d'inclure ce montant dans le bill. Évidemment, je m'en remets à la décision du Comité. Si les membres du Comité croient que le prix d'achat doit être mentionné, c'est très bien, mais je ne le crois pas, à cause de l'assurance que nous avons que la somme est limitée à $125,000, devant être versés en parts égales par les deux compagnies; je crois que cette certitude devrait suffire.

M. HODGSON: Ce n'est qu'une entente verbale. Je n'en vois aucune mention dans le bill.

M. PINARD: Je crois que l'entente sera évidemment ratifiée par écrit. Lorsque le bill aura été adopté et que nous aurons obtenu le pouvoir d'acheter les actions, une entente à ce sujet sera évidemment signée. Les conseils d'administration des deux compagnies ont adopté une résolution autorisant l'achat à ce prix. C'est pourquoi je dis qu'il y a une promesse que le montant sera limité à la somme déjà mentionnée. Les conseils d'administration de la *Shawinigan Terminal Company,* du Pacifique-Canadien et du National-Canadien ont tous adopté des résolutions en ce sens. En ce qui concerne les chemins de fer Nationaux du Canada, cette résolution est adoptée, m'apprend-on, par un arrêté en conseil, car en vertu de la Loi des chemins de fer Nationaux du Canada, cette compagnie a le pouvoir d'acquérir des actions d'une autre compagnie ferroviaire, et ces achats s'effectuent généralement par voie d'arrêté en conseil.

M. SMITH: Les chemins de fer Nationaux du Canada ont été établis en fonction de ce principe.

M. PINARD: C'est exact.

M. HIGGINS: Qu'adviendra-t-il de cette compagnie si le National-Canadien et le Pacifique-Canadien ne s'en portent pas acquéreurs? Continuera-t-elle l'exploitation?

Le TÉMOIN: L'exploitation continuera quelque temps, selon le procédé médiocre présentement suivi. On continuera à faire réparer les locomotives, avec la perte de temps et l'incommodité qui en découlent naturellement pour les industries, et il y aura pertes pour les industries et le chemin de fer.

M. SMITH: Vous avez mentionné le Great Northern Railway; que fait là cette compagnie?

Le TÉMOIN: Elle fait maintenant partie des chemins de fer Nationaux du Canada.

M. ROONEY: Il y a les $125,000 que le Pacifique-Canadien et le National-Canadien paieront, mais vous limitez la transaction à l'achat des actions et vous ne savez pas le montant de tout autre passif que nous assumons. Il y a ces $60,000. Cela ne s'arrête pas là; nous ne nous en sommes tenus qu'au prix d'achat des actions.

Le TÉMOIN: Ainsi que je l'ai déjà dit, le seul engagement financier, la seule entente que nous ayons présentement avec le National-Canadien concerne l'acquittement de ces comptes en souffrance, et, il va sans dire qu'on en fait présentement la vérification. Je dois dire que l'engagement auquel nous en sommes venus est sujet à l'approbation du Parlement; je dirai aussi que nous suivons attentivement l'exploitation de ce terminus et je sais qu'actuellement, il n'y a pas plus de $60,000 de dettes à solder et nous nous rendons compte que nous devrons débourser $230,000 pour l'achat des deux locomotives diesel. Il faut aussi compter sur un peu de récupération. Deux des quatre locomotives devront être vendues pour la ferraille, et naturellement, rapporteront très peu; toutefois, nous pourrons vendre les deux autres. En plus du tiers de mille de voie, je dois ajouter que la compagnie possède aussi un quart de mille de ligne sur la voie principale, à cela s'ajoute ce que nous appelons un fil caténaire: ensemble de fils aériens servant actuellement à l'exploitation du chemin de fer électrique. Cette installation sera démontée et vendue. Ainsi, on en retirera un certain bénéfice de même que de la vente des deux locomotives. Il est assez difficile de dire maintenant comment se soldera la transaction,—quel montant nous obtiendrons pour le matériel que nous vendrons,—mais je dois dire que présentement, la compagnie effectue des manœuvres sur plus de 60 voies de garage, à Shawinigan, ce qui constitue beaucoup de manœuvres.

M. HODGSON: Croyez-vous que ce sera une entreprise profitable.

Le TÉMOIN: Eh bien, monsieur, la transaction a pour but d'effectuer des économies. Je ne crois pas que vous puissiez dire que c'est une entreprise profitable, mais nous épargnerons de l'argent. On ne peut espérer de plus considérables dividendes de l'exploitation, parce que on effectuera les manœuvres d'aiguillage au prix de revient.

M. HARRISON: Quels résultats a obtenu la *Terminal Company*, à Shawinigan, à cet égard? A-t-elle réalisé des bénéfices?

Le TÉMOIN: À la suite d'entente avec les chemins de fer, la *Shawinigan Water and Power Company*, qui détient toutes les 3,000 actions touchait un dividende annuel de $300 et des droits d'administration se totalisant par $8,000. On doit dire qu'elle devait s'occuper de multiples travaux d'entretien et qu'elle devait effectuer beaucoup de travail pour la *Terminal Company* qui ne dispose que d'un personnel peu nombreux. Le coût entier de l'administration était réparti entre les deux chemins de fer. Tout ce que la *Shawinigan Water and Power* retirait de l'exploitation de ce terminus était constitué de cette somme en acquittement du coût d'administration et du dividende annuel de $300.

M. HARRISON: Ils achètent 1,500 actions. Les 1,500 autres ont-elles été émises?

Le TÉMOIN: Elles ont toutes été émises.

M. HARRISON: La *Shawinigan Water and Power* gardera-t-elle 1,500 actions.

Le TÉMOIN: Non, monsieur, les 3,000 actions seront partagées également entre le National-Canadien et le Pacifique-Canadien.

M. JONES: Pourrions-nous savoir qui est propriétaire de la ligne principale conduisant au *Terminal Company*?

Le TÉMOIN: Les deux compagnies possèdent chacune une ligne principale reliée aux voies du *Terminal Railway.*

M. HIGGINS: J'en conclus qu'on ne prévoit pas d'autres achats.

Le TÉMOIN: Je ne crois pas.

M. HIGGINS: Le prix à payer n'est pas le prix courant, c'est simplement celui sur lequel vous vous êtes entendus.

Le TÉMOIN: Oui.

M. WARD: Monsieur le président, n'étant qu'un profane, je devrais peut-être craindre de m'aventurer dans le domaine des chemins de fer. Il me semble que nous avons étudié cette question assez longuement. Il y a cependant une anomalie qui me vient à l'esprit, c'est la valeur de ce tiers de ligne; quelle que soit la situation en matière d'ateliers, une capitalisation de $460,000 paraît une forte somme pour un petit bout de chemin de fer, mais je crois que nous pouvons en toute sécurité laisser aux deux compagnies le soin de déterminer s'il en vaut le prix. D'après ce que nous connaissons du Pacifique-Canadien et du National-Canadien, nous pouvons conclure qu'ils sont très entendus dans l'administration des chemins de fer. Je ne veux pas paraître insolent, mais il me semble que nous avons assez débattu cette question pour en arriver avec sûreté à une décision finale sur l'adoption ou le rejet de ce bill.

Ces montants, $125,000 et $460,000, me semblent être assez élevés. Le chemin de fer peut les valoir. Si les compagnies de chemin de fer croient ces montants justes, c'est bien. Je crois que le Comité devrait adopter le bill et étudier d'autres questions.

M. ADAMSON: La valeur de ce tiers de mille de ligne telle qu'on la trouve dans les livres de la compagnie est de $340,000. Il me semble, monsieur le président, que c'est un tiers de mille de ligne très dispendieux. A ce taux, un mille de ligne coûterait plus d'un million. Pourrions-nous avoir un relevé montrant de quelle façon on établit ce chiffre?

Le TÉMOIN: Monsieur, j'ai cru avoir donné des explications à ce sujet au Comité. Il se peut que ma voix n'ait pas porté aussi loin.

M. SMITH: Notre collègue n'a peut-être pas saisi tout ce qui s'est dit.

Le TÉMOIN: Pour résumer, j'ai dit que nous achetions un tiers de mille de ligne principale, un quart,—virtuellement un demi-mille de ligne de la voie principale, je désire rectifier ce que j'ai dit à ce sujet,—j'ai obtenu d'un de nos ingénieurs les chiffres exacts. La longueur exacte de la ligne principale est de 0·4 mille. Les voies de garage sont plus longues que je le croyais. Elles comprennent toutes les voies que possède la *Terminal Company,* en tout, deux milles, comprenant une longue voie principale de garage et les autres voies.

M. HODGSON: Si je comprends bien, les voies de garage aboutissant aux établissements des diverses compagnies industrielles leur appartiennent?

Le TÉMOIN: Oui.

M. HODGSON: Les rails appartiennent-ils aux compagnies ou à la *Terminal Company?*

Le TÉMOIN: Dans la plupart des cas, nous sommes propriétaires des rails et les industries possèdent le reste de la voie.

M. HODGSON: C'est la règle générale?

Le TÉMOIN: C'est exact, monsieur. De plus, il y a six milles d'électrification dont la *Terminal Company* possède, ainsi que je l'ai dit plus haut, le trolley caténaire, les fils aériens servant à l'exploitation du chemin de fer,—six milles dont 3·6 à l'usage du National-Canadien et du Pacifique-Canadien. Ces fils électriques servent au fonctionnement du trolley caténaire. En plus nous devenons propriétaires des ateliers,—ce sont de petits ateliers, si vous le voulez, mais on les évalue à ...

M. ADAMSON: C'est la première fois que vous parlez de ces ateliers.

Le TÉMOIN: Je les ai déjà mentionnés.

M. J. H. REEDER (*ingénieur régional du Pacifique-Canadien*): Toutes les bâtisses, compte tenu de la dépréciation, ont été évaluées à $85,789.

M. SMITH: Monsieur le président, je suis tout à fait en faveur de l'adoption du bill, mais le point qui ennuie quelques-uns d'entre nous disparaîtrait si facilement par la simple addition, à l'article premier du bill, d'un montant ne dépassant pas $125,000, disons $130,000,—parce que, comme je l'ai dit, je ne veux pas que plus tard, nous, membres de la Chambre des communes, soyons accusés de pousser la sottise au point de donner carte blanche aux chemins de fer. Je ne proposerai pas de modification, mais je conseillerais aux représentants des compagnies de chemin de fer qui nous ont assurés que la somme est de $125,000 d'en proposer un. Maintenant, s'ils voulaient bien dire ce qu'ils ont laissé entendre, ce dont je ne doute pas,—qu'on ne se méprenne pas, je ne doute de la parole de personne,—pourquoi n'ajouteraient-ils pas de leur propre gré ces quelques mots à l'article premier du bill et nous prendrons ensuite le vote sur le bill? S'ils agissent ainsi, je crois que toutes nos difficultées seront tranchées et j'appuierais certainement une résolution proposant que rapport soit fait du bill. Je voterai ainsi de toute façon, mais je formule cette proposition.

Le TÉMOIN: Je n'ai reçu aucune directive à ce sujet, voilà en quoi consiste ma difficulté. Je m'en remets entièrement à la décision du Comité.

M. SMITH: Ne pourriez-vous pas obtenir de directives par téléphone, en quelques minutes?

Le TÉMOIN: Monsieur Smith, je ne puis faire cela, et je ne crois pas que M. Côté, des chemins de fer Nationaux du Canada, ait quelques directives à ce sujet.

M. CÔTÉ: Non.

M. HODGSON: Pourquoi ne pas remettre la question à la prochaine séance, vous aurez probablement reçu des instructions à ce sujet alors?

Le PRÉSIDENT: De fait, messieurs, je ne crois pas que cette question soit très importante. On nous demande seulement d'autoriser le Pacifique-Canadien à acheter ces actions. Bien que j'aie permis cette assez longue discussion au sujet du prix d'achat, je ne crois pas que cette question soit, en aucune façon, de la compétence du Comité.

M. APPLEWHAITE: Je n'ai pu m'empêcher de noter la teneur du préambule et je voudrais savoir si l'article premier du bill ne pourrait pas commencer par ces mots: nonobstant toute disposition contraire de la Loi des chemins de fer. Je ne veux pas poser au spécialiste en la matière, mais il me semble que lorsqu'on

vote une loi spéciale touchant ou modifiant les clauses d'une loi générale, on a l'habitude d'ajouter ces mots au texte. Le représentant de la compagnie pourrait peut-être nous dire pourquoi on ne les a pas insérés.

Le TÉMOIN: Voici monsieur, la compagnie désirait rédiger le bill de la manière la plus concise et la plus claire possible. Je n'ai aucune objection à ce qu'on ajoute ces mots au bill, vu que c'est ce qui a été fait dans le passé, m'informe-t-on. Je ne saurais dire si ces mots sont nécessaires ou non.

Le bill a été étudié par les secrétaires-légistes du Sénat et de la Chambre, ainsi qu'au ministère des Transports, et tous se sont entendus sur la rédaction adoptée. Aussi, je ne voudrais pas dire quoi que ce soit qui puisse venir en contradiction avec l'opinion de ces hommes de loi. Personnellement, j'estime que le bill est satisfaisant et qu'il nous conférera suffisamment de pouvoirs pour atteindre les fins que nous nous proposons.

M. SMITH: A titre d'avocat, croyez-vous que l'observation que vient de faire M. Applewhaite est quelque peu fondée?

M. HIGGINS: Le témoin pourrait-il nous donner une idée de ce que sera le déficit annuel d'exploitation.

Le TÉMOIN: Il n'y aura pas de déficit. Les chemins de fer se partageront les frais d'exploitation.

M. HIGGINS: Je présume qu'il y aura une certaine répartition; mais vous devez savoir que vous ne retirerez pas de bénéfices de l'exploitation.

Le TÉMOIN: Non, nous ne retirerons pas de bénéfices de l'exploitation, parce que, vous devez comprendre, monsieur, que nous n'exigeons aucuns frais des industries pour l'aiguillage de leurs wagons. Nous comptons épargner un peu d'argent.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous avons eu une intéressante discussion et Me Prévost a été bien aimable de répondre à nos questions, et s'il n'y a pas d'autres questions maintenant, seriez-vous prêts à adopter le bill?

Le préambule est-il adopté?

Adopté.

L'article 1 est-il adopté?

Adopté.

Le titre est-il adopté?

Adopté.

Ferai-je rapport du bill à la Chambre?

Adopté.

M. CARROLL: Monsieur le président, j'ai eu beaucoup à faire, dans le passé, avec ce Comité et j'ai toujours cru qu'il était vraiment composé d'un trop grand nombre de députés. Il en était ainsi autrefois parce que les problèmes des chemins de fer prenaient la plus grande partie du temps des députés. Il y avait une bataille continuelle entre le vieux *Canadian Northern*, le Pacifique-Canadien et le National-Canadien et tous les autres chemins de fer. Maintenant, je n'ai pas voté sur la proposition présentée plus tôt à l'effet de réduire le quorum. Je ne me suis prononcé ni pour ni contre la réduction du quorum, mais je désirerais donner un avis de motion à présenter à la prochaine réunion de ce Comité, à l'effet de réduire le quorum de 20 à 12 membres.

M. HODGSON: Vous enfreignez le règlement; le vote a déjà été pris.

Le PRÉSIDENT: Je crois que vous avez le droit de présenter cet avis de motion. La question pourra être étudiée à la prochaine séance.

Le Comité s'ajourne.

SESSION DE 1950

CHAMBRE DES COMMUNES

COMITÉ PERMANENT

DES

CHEMINS DE FER, CANAUX ET LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule nº 2

BILL Nº 7—LOI CONSTITUANT EN CORPORATION
L'*ALBERTA NATURAL GAS COMPANY*

SÉANCE DU MERCREDI 26 AVRIL 1950

TÉMOINS:

M, John J. Connolly, K.C., agent parlementaire de l'*Alberta Natural Gas Company;*
M. A. F. Dixon, président de l'*Alberta Natural Gas Company.*

OTTAWA
EDMOND CLOUTIER, C.M.G., B.A., L.Ph.,
IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI
CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE
1950

PROCÈS-VERBAL

MERCREDI 26 avril 1950.

Le Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques se réunit à 11 heures du matin, sous la présidence de M. Breithaupt.

Présents: MM. Adamson, Applewhaite, Bonnier, Breithaupt, Byrne, Cannon, Carroll, Carter, Darroch, Decore, Dewar, Ferguson, Gauthier (*Portneuf*), Goode, Gourd (*Chapleau*), Green, Harkness, Harrison, Herridge, Higgins, Hodgson, James, Jones, Jutras, Lafontaine, Lennard, Maybank, McCulloch, McGregor, McIvor, Mott, Murray (*Cariboo*), Nixon, Noseworthy, Pearkes, Pouliot, Riley, Rooney, Smith (*Calgary-Ouest*), Stuart (*Charlotte*), Thomson, Ward, Whiteside et Wylie.

Aussi présents: M. John J. Connolly, K.C., agent parlementaire du pétitionnaire, et M. A. F. Dixon, président de l'*Alberta Natural Gas Company.*

Le Comité étudie le Bill nº 7 intitulé Loi constituant en corporation l'*Alberta Natural Gas Company.*

M. John J. Connolly, K.C., comparaît pour les pétitionnaires. Il donne lecture d'un mémoire au Comité et répond à de nombreuses questions.

Sur la proposition de M. Maybank, à 1 heure de l'après-midi, la séance est suspendue jusqu'à 4 heures.

REPRISE DE LA SÉANCE

La séance est reprise à 4 heures, sous la présidence de M. Breithaupt.

Présents: MM. Adamson, Applewhaite, Bonnier, Bourget, Breithaupt, Byrne, Carroll, Carter, Darroch, Decore, Dewar, Ferguson, Garland, Gauthier (*Portneuf*), Goode, Gourd (*Chapleau*), Green, Harkness, Harrison, Herridge, Higgins, Hodgson, James, Jones, Jutras, Lafontaine, Lennard, Maybank, McCulloch, McGregor, McIvor, Mott, Murray (*Cariboo*), Nixon, Noseworthy, Pearkes, Prudham, Richard (*St-Maurice-Laflèche*), Riley, Robinson, Rooney, Smith (*Calgary-Ouest*), Stuart (*Charlotte*), Thomson, Ward, Whiteside et Wylie.

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

Le Comité reprend l'étude du Bill nº 7 intitulé Loi constituant en corporation l'*Alberta Natural Gas Company.*

M. John J. Connolly, K.C., est rappelé. Au début de l'interrogatoire du témoin, M. Murray (*Cariboo*), propose:

Que l'interrogatoire de M. Connolly soit suspendu et que M. A. F. Dixon soit appelé immédiatement.

Après un bref débat, la question ayant été mise aux voix, la proposition de M. Murray est adoptée. Le vote enregistré a donné le résultat suivant:

Pour: MM. Applewhaite, Bonnier, Byrne, Carroll, Carter, Darroch, Decore, Dewar, Garland, Gauthier (*Portneuf*), Gourd (*Chapleau*), Harrison, James, Jutras, Lafontaine, McCulloch, McIvor, Mott, Murray (*Cariboo*), Nixon, Prudham, Richard (*St-Maurice-Laflèche*), Riley, Rooney, Stuart (*Charlotte*), Thomson, Ward et Whiteside.—28.

Contre: MM. Adamson, Ferguson, Goode, Green, Harkness, Herridge, Higgins, Hodgson, Jones, Lennard, McGregor, Noseworthy, Pearkes et Smith (*Calgary-Ouest*).—14.

M. A. F. Dixon, président de l'*Alberta Natural Gas Company*, est appelé. Le témoin est longuement interrogé.

A 6 h. de l'après-midi, le Comité s'ajourne au jeudi 27 avril, à 11 heures du matin.

Le secrétaire du Comité,
ANTOINE CHASSÉ,

TÉMOIGNAGES

CHAMBRE DES COMMUNES

Le 26 avril 1950.

Le Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques se réunit à 11 heures du matin sous la présidence de M. L. O. Breithaupt.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, la séance est ouverte; silence, s'il vous plaît. Nous avons le quorum et, dans l'intérêt de ceux qui arrivent à l'heure, je crois que nous devrions commencer le plus possible à l'heure dite. Par conséquent, nous procéderons immédiatement à l'étude du bill 7, Loi constituant en corporation l'*Alberta Natural Gas Company*.

M. LENNARD: Peut-on obtenir des exemplaires du bill?

Le PRÉSIDENT: Oui. Je croyais que des exemplaires en avaient été distribués. Je regrette que le bill nous soit parvenu en retard. Je suppose que nous eussions mieux fait d'attendre que chaque membre eût son exemplaire, mais je pense que nous sommes passablement au courant du bill. Voulez-vous que nous procédions à l'étude de la mesure proposée?

M. MAYBANK: Monsieur le président, je suis le parrain du bill. Je vais immédiatement vous demander d'accorder votre attention à M. Connolly, le mandataire des requérants. De concert avec les requérants ou leurs représentants, il a l'intention de vous fournir des données générales à l'appui de leur pétition. Dans ces circonstances, nous n'aurons peut-être pas besoin d'exemplaires du bill.

Le PRÉSIDENT: Nous en avons maintenant.

A titre de parrain du bill, monsieur Maybank, désirez-vous ajouter quelque chose?

M. MAYBANK: Non, il n'y a rien à dire, sauf que M. Connolly est le conseiller juridique des pétitionnaires auprès du Parlement et qu'il est présent avec une couple de témoins. Si vous l'invitez à fournir au Comité les renseignements que celui-ci désire, je crois que c'est tout ce que j'ai à faire.

Le PRÉSIDENT: A mon avis, c'est tout à fait régulier. Nous prierons donc M. Connolly d'approcher pour expliquer et exposer les principes généraux du bill.

M. John J. Connolly, K.C., conseiller juridique des pétionnaires, est appelé.

Le TÉMOIN: Monsieur le président, messieurs, au nom des personnes qui ont demandé que la présente compagnie soit constituée en une corporation, je suis chargé de présenter dès le début un exposé, un exposé d'ordre général, en leur nom. Or, monsieur le président, je possède des copies au stencil de cet exposé et j'ai pensé que cela ferait peut-être l'affaire de tous les membres du Comité si

chacun en avait une copie et si j'en donnais lecture après que la distribution en aurait été faite. Si cela vous agrée, je serai très heureux de vous fournir ces copies.

Le PRÉSIDENT: Je crois que ce serait une excellente manière de procéder, et je suggère qu'on l'adopte.

M. MAYBANK: Monsieur le président, j'ai appris par hasard que M. Connolly se trouvait évidemment du mauvais côté de la rue lorsqu'il a été blessé à la jambe avant-hier soir. Ce qu'il y aurait de mieux à faire, peut-être, ce serait de lui demander de rester assis durant sa déposition, et je lui conseillerai peut-être de rester du bon côté de la rue.

Le TÉMOIN: C'est bien aimable de votre part. Je préfère rester debout. Je ne me suis pas tellement blessé. Je désirerai peut-être avoir un meilleur témoin que mon ami lorsque viendra le temps de décider qui est responsable de l'accident.

M. MAYBANK: Au sein du Comité, nous pouvons en trouver plusieurs qui témoigneront en votre faveur.

Le TÉMOIN: J'aurai peut-être besoin d'un bon avocat.

M. SMITH: Les témoins ont plus de poids.

M. MAYBANK: Je le crois, monsieur Smith.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, si vous possédez tous des copies, je demanderai à M. Connolly de continuer.

Le TÉMOIN:

ALBERTA NATURAL GAS COMPANY

Préambule

Le présent mémoire est présenté au nom des personnes qui demandent que l'*Alberta Natural Gas Company* soit constituée en une corporation.

La demande est présentée en conformité des obligations de la Loi concernant les pipe-lines, loi publique adoptée au mois d'avril 1949 par le Parlement du Canada aux fins de contrôler et réglementer la construction et l'exploitation de pipe-lines interprovinciaux et internationaux pour le transport du pétrole ou du gaz.

Les dispositions du bill sont identiques à celles de projets de loi semblables déjà adoptés par le Parlement et sont conformes aux règles ordinaires approuvées par les conseillers juridiques de la Couronne.

L'octroi de la présente charte conférera aux requérants le statut qui leur permettra de demander à la Commission des transports un permis autorisant la construction d'un pipe-line. La Loi concernant les pipe-lines confère à la Commission des Transports le pouvoir et la responsabilité d'étudier attentivement et en détail toutes les demandes de permis, et l'adoption du présent bill ne réglera d'aucune façon la question de savoir si un permis de construire sera ou non accordé.

Le projet

On se propose de recueillir du gaz naturel dans toute la province d'Alberta et, après avoir approvisionné les consommateurs mêmes de cette province qu'on pourra atteindre économiquement et prévu les besoins potentiels de ces régions, de transporter le surplus de gaz qui restera

alors disponible vers la côte du Pacifique en vue de desservir d'abord le nombre maximum de consommateurs de la Colombie-Britannique qu'on pourra atteindre économiquement et, en deuxième lieu, de fournir le gaz qui restera disponible aux consommateurs des États-Unis demeurant sur le littoral nord-ouest du Pacifique. Il importe d'inclure le marché des États-Unis dans nos projets, parce que le marché restreint qu'offre le Canada ne permettrait pas à lui seul d'acquitter le coût d'un pipe-line allant d'un des dépôts connus de gaz naturel canadien jusqu'à Vancouver.

On a l'intention de transporter du gaz naturel de la province d'Alberta en se servant d'une conduite principale d'un diamètre extérieur de 24 pouces, fonctionnant à une pression normale de 750 livres par pouce carré de jauge. On estime que le total des ventes de gaz sera d'environ 75 milliards de pieds cubes par année, soit une moyenne d'environ 205 millions de pieds cubes par jour.

La compagnie sera associée de près avec l'*Alberta Natural Gas Grid Limited*, une société de l'Alberta, constituée en corporation aux fins de recueillir du gaz naturel et d'en faire la vente en gros par le moyen de conduites dans cette province.

Selon l'opinion motivée des requérants, un réseau élaboré de conduites de pipe-line devrait être construit en Alberta afin de parer en tout temps aux besoins présents et futurs de la province. Le but de ce réseau de conduites est de raccorder d'importantes réserves de gaz qui ne sont pas raccordées actuellement et d'y brancher les nouvelles réserves qui pourront être exploitées de temps en temps. Ainsi, grâce à un système souple de distribution, on pourra desservir le plus grand nombre possible de consommateurs dans la province d'Alberta et assurer une source d'approvisionnement de gaz pour l'exportation à l'est ou à l'ouest, d'après la production globale de la province.

Particuliers associés en vue de l'exécution du projet

La présente entreprise a été lancée par Brokaw, Dixon & McKee, de Houston (Texas), et de New-York, ingénieurs et géologues, après plusieurs années consacrées à l'étude approfondie des ressources potentielles de gaz naturel de l'Alberta et à la recherche de débouchés éventuels qui pourraient utiliser le surplus de ce gaz. La maison dont je parle a fait œuvre de pionnier dans les progrès accomplis par l'industrie de la transmission à longue distance du gaz naturel aux États-Unis. Elle s'est occupée des aménagements de pipe-line de gaz aussi considérables que l'*United Gas Pipe Line Company*, la *Panhandle Eastern Pipe Line Company*, la *Tennessee Gas Transmission Company* et l'*El Paso Natural Gas Company*, quatre des plus grosses compagnies de pipe-line du monde.

En plus de bénéficier des recherches de cette firme, on s'est assuré le concours d'éminents géologues et ingénieurs, dont MM. S. E. Slipper et T. A. Link, tous deux de Calgary, et W. E. Spooner, de Shreveport (Louisiane), pour mener à bien l'entreprise. La société d'ingénieurs Swinerton & Walberg, de San-Francisco, Californie, et leurs associés, *Haddock-Engineers, Limited*, et *Pacific Pipeline & Engineers, Limited* ont aidé à faire le relevé des routes et des frais durant une période de deux ans. On n'aurait pu obtenir ailleurs des conseillers techniques plus compétents ou plus expérimentés.

Un puissant groupe d'établissements bancaires dignes de confiance tant du Canada que des États-Unis, dirigé par *Morgan, Stanley & Company,* de New-York, est prêt à trouver les fonds nécessaires pour acquitter le coût de construction de tout le pipe-line. Les banquiers en placements canadiens qui ont accepté de s'associer en vue du financement sont: *A. E. Ames & Company, Limited, James Richardson & Sons, Tanner & Company* et *Greenshields & Company.*

Et je peux dire que je détiens des lettres par lesquelles ces différentes maisons signifient leur consentement.

Diverses maisons canadiennes ont consenti à contribuer à l'entreprise dans différents domaines, entre autres *The Royal Trust Company,* et *Lloyd's Register of Shipping,* de Montréal. La *Dominion Bridge Company, Limited,* a accepté de fabriquer la conduite de gros diamètre, en se servant de plaques fournies par des usines canadiennes. On s'attend que la *Page-Hersey Tube Company,* de Welland (Ontario), fournisse la conduite d'un diamètre plus petit.

Toutes les dépenses préliminaires, avant que la construction soit finalement autorisée, sont acquittées par le groupe qui demande que la compagnie soit constituée en corporation. En plus des services qu'il a rendus, ce groupe a dépensé jusqu'à présent plus de $350,000 en travaux de construction et de géologie, en recherche de débouchés et autres frais incidents. Aucun titre n'a été ou ne sera vendu au grand public avant que la construction n'ait été définitivement autorisée.

Coût du projet

On estime que toute l'entreprise nécessitera la construction d'environ 1,700 milles de pipe-line et coûtera de 100 à 125 millions de dollars.

A même ce montant, on estime que le réseau des conduites, qui sera aménagé entièrement en Alberta, coûtera plus de 25 millions de dollars et nécessitera la construction de plus de 650 milles de pipe-line.

On estime que la principale voie de transport de la compagnie s'étendra sur une distance d'environ 1,000 milles de l'Alberta jusqu'à la côte du Pacifique et coûtera, selon le trajet que la Commission des transports approuvera, de 65 à 85 millions de dollars.

Les trajets

Haddock-Engineers, Limited, et *Pacific Pipeline & Engineers, Limited,* engagés à titre d'ingénieurs indépendants en vue de l'exécution du projet, ont rapporté:

> Après deux étés de reconnaissance sur les lieux et de levés aéro-photogrammétriques de toutes les routes utilisables qui relient l'Alberta et la côte du Pacifique, cinq routes ont été finalement envisagées.

Parmi les cinq routes qui ont été étudiées, l'une d'elles traverse en entier le territoire canadien depuis l'Alberta jusqu'à Vancouver. Trois des troutes traversent de long en large la frontière internationale afin d'éviter un terrain d'accès difficile. La cinquième route possible traverse en grande partie les États-Unis. M. Dixon est ici et peut fournir des renseignements sur ces routes, leur coût et autres faits s'y rapportant.

Les questions concernant les travaux de construction, le terrain, le coût de la construction et de l'entretien de la route, la possibilité d'assurer

un approvisionnement continu aux consommateurs, aux débouchés, le prix du gaz aux usagers industriels, commerciaux et domestiques, sont autant de questions que la Commission des transports doit étudier avant d'émettre une ordonnance approuvant tel ou tel tracé. Les raisons qui seront apportées seront très nombreuses et seront étudiées à fond et attentivement par la Commission des transports.

Les requérants de la constitution de la compagnie en corporation sont prêts, si la Commission des transports les y autorise, à construire la route décrite en premier lieu et qui s'étend en entier à travers le Canada jusqu'à Vancouver. Ils sont aussi prêts à construire toute route qui, après un examen complet de tous les faits, pourra être considérée comme servant le meilleur intérêt du Canada, d'après l'ordonnance de la Commission.

Approvisionnement de gaz naturel.

On a passé des contrats pour la fourniture de gaz naturel avec les sociétés suivantes:

Shell Oil Company of Canada, Limited;
California Standard Natural Gas Company.
(une corporation de l'Alberta)

On est à négocier un contrat avec la *Gulf Oil Company of Canada, Limited,* pour la fourniture d'une quantité additionnelle de gaz. On se procurera du gaz chez d'autres producteurs, selon que l'*Alberta Conservation Board* le jugera.

Les réserves vérifiées de gaz naturel de ces fournisseurs sont plus que suffisantes pour parer à tous les beoin de gaz naturels des pétitionnaires. Le seul gaz qui sera transporté hors du Canada sera celui qui sera en excès après qu'on aura paré aux besoins des Canadiens.

Les débouchés

Au moyen de conduites qui recueilleront du gaz dans tout l'Alberta, le pipe-line assurera en tout temps un approvisonnement adéquat aux consommateurs actuels de l'Alberta et mettra le gaz naturel à la portée d'un grand nombre d'Albertains qui ne sont pas actuellement desservis. Le réseau fournira également le gaz à Trail, Kimberley, Cranbrook et autres localités accessibles du sud de la Colombie-Britannique aussi bien qu'à Vancouver, New-Westminster, aux municipalités adjacentes, à Chilliwack et autres localités de la Vallée du Fraser. A Trail et à Kimberley, le pipe-line desservira les importantes usines de la *Consolidated Mining and Smelting Company of Canada, Limited,* et autres abonnés. Ainsi, le réseau fournira une plus grande quantité de gaz naturel à un plus grand nombre d'abonnés en Alberta et en Colombie-Britannique que tout autre projet de pipe-line de gaz.

Toutefois, il est universellement reconnu qu'aucun projet de pipeline s'étendant jusqu'à la côte du Pacifique n'est économiquement réalisable si des centres canadiens seulement sont desservis. Pareil projet n'est économiquement possible que si l'on possède des débouché dans le nord-ouest des États-Unis. Par conséquent, on demande que le surplus de gaz qui sera disponible après qu'on aura paré aux besoins du Canada soit vendu dans cette région.

Le soussigné fournit les renseignements ci-dessus au nom des personnes qui demandent que la compagnie portant la raison social d'*Alberta Natural Gas Company* soit constituée en une corporation.
Daté à Ottawa de ce 17e jour d'avril 1950.

JOHN J. CONNELLY,
Procureur des requérants.

Le PRÉSIDENT: M. Connolly a donné lecture du mémoire. Désirez-vous l'interroger immédiatement sur sa déclaration, ou désirez-vous entendre M. Dixon vous exposer plus longuement les projets de sa compagnie?

M. MAYBANK: Monsieur le président, je suggérerais qu'on pose des questions à M. Connolly à présent, et que, s'il le désire, il puisse avoir M. Dixon auprès de lui. Si M. Dixon veut s'approcher et s'asseoir à ses côtés, toute question à laquelle M. Connolly ne pourra répondre pourra être déférée à M. Dixon et la réponse sera donnée immédiatement.

Le TÉMOIN: Je m'en remets complètement au Comité. Puis-je être de quelque secours en disant que M. Dixon est ici et est prêt à déposer? Évidemment, M. Dixon est l'homme tout désigné; j'ai simplement donné lecture d'une déclaration, conformément à mes instructions. Je pourrais être de quelque secours au Comité si, au cours du témoignage de M. Dixon, je lui fais subir le genre d'interrogatoire que la partie qui cite un témoin conduit ordinairement devant les tribunaux. J'aurais l'intention de lui demander d'exposer quelques-uns des principaux problèmes, en lui suggérant les questions qu'il pourrait discuter, puis de laisser ensuite le Comité l'interroger plus longuement. Je veux ainsi fournir plutôt une vue d'ensemble que de plaider une cause. Si cette manière de procéder plaît au Comité, je serai heureux de la suivre. Ainsi, à mon avis, on gagnerait peut-être beaucoup de temps et on procéderait peut-être avec plus de méthode.

Le PRÉSIDENT: M. Dixon veut-il faire un exposé semblable à celui que vous avez lu?

Le TÉMOIN: Ma foi, oui. Il n'a pas rédigé d'exposé, mais au lieu d'entendre la lecture d'un mémoire, on a exprimé le désir que j'interroge le témoin sur des questions se rapportant au présent bill et sur lesquelles, je crois, vous désirez des explications.

M. SMITH: Mai foi, monsieur le président, j'ai quelques questions à poser au témoin, étant donné surtout qu'il a bien voulu nous fournir un mémoire, et j'ai l'intention de suivre exactement la manière de procéder qu'il a proposée en ce qui concerne l'interrogatoire. Néanmoins, je m'en remets entièrement au Comité, quoiqu'à mon sens on gagnerait peut-être passablement de temps en obtenant du témoin les réponses qu'il pourrait faire. De cette façon, M. Dixon ne serait pas obligé de revenir sur les problèmes que M. Connolly aurait déjà discutés. Mais, comme je le dis, je m'en remets complètement à vous. Je suis prêt à poser quelques questions dès maintenant.

Le PRÉSIDENT: Ce serait régulier, je crois, puis nous pourrons entendre M. Dixon. Cette suggestion s'harmonise-t-elle avec la vôtre?

Le TÉMOIN: Oui, mais il est évident que je ne pourrai donner de réponses sur des questions que j'ignore. C'est pourquoi j'ai demandé d'interroger M. Dixon, dans l'intérêt du Comité.

Le PRÉSIDENT: Supposons que nous demandions à M. Dixon d'approcher pour qu'à eux deux M. Connolly et M. Dixon puissent répondre entièrement à nos questions.

Messieurs, je vous présente M. A. D. Dixon, président de l'*Alberta Natural Gas Company*.

M. MAYBANK: Que M. Connolly continue et interroge M. Dixon!

M. SMITH: Non, je désire interroger M. Connolly au sujet des documents que j'ai ici.

Le PRÉSIDENT: Désirez-vous l'interroger tout de suite?

M. SMITH: Oui, monsieur le président.

Le PRÉSIDENT: C'est tout à fait réglementaire.

M. SMITH: Mieux vaut procéder ainsi, après quoi, comme je l'ai dit, on pourra se dispenser de poser à M. Dixon un grand nombre de questions sur les divers sujets exposés dans le présent mémoire. Comme je l'ai dit, je suis entièrement à la disposition du Comité.

Le PRÉSIDENT: Parfait, vous pouvez continuer. On doit s'attendre à ce que ces problèmes soient analysés et on peut aussi bien le faire immédiatement.

M. Smith:

D. Pour revenir au mémoire, je désire vous interroger au sujet du troisième alinéa:

> Les dispositions du bill sont identiques à celles de projets de loi semblables déjà adoptés par le Parlement et sont conformes aux règles ordinaires approuvées par les conseillers juridiques de la Couronne?—R. Oui, monsieur.

D. Dans le dernier membre de cete phrase, veut-on laisser entendre que les conseillers juridiques de la Couronne ont rédigé la présente loi?—R. je devrais peut-être m'exprimer ainsi: Si j'ai bien compris, les conseillers juridiques de la Couronne ont rédigé une loi de portée générale concernant les pipe-lines. Ils songeaient, j'imagine, à ce que devraient contenir en général les bills particuliers constituant en corporation les sociétés qui tomberaient sous le régime de cette loi.

D. C'est une supposition?—R. Ma foi, je crois que c'est une supposition assez bien fondée.

D. Parfait, mais c'est quand même une supposition?—R. Oui. Quiconque rédige un projet de bill comme celui-ci consulte les conseillers juridiques de la Couronne, nous comme les autres, et certaines particularités du projet de loi ont assurément été approuvées par suite de ces consultations.

D. En d'autres termes, vous assumez la responsabilité du présent bill, c'est-à-dire de l'aspect juridique du bill. Vous en prenez la responsabilité et vous ne dites pas que le bill, dans sa forme actuelle, est l'œuvre des conseillers juridiques de la Couronne?—R. Oh non. Je pourrais peut-être passer rapidement en revue quelques-uns des articles spéciaux: L'article 1, évidemment, contient les noms des personnes qui demandent la constitution en corporation; l'article 3, il va sans dire, variera d'un bill à l'autre vu qu'il mentionne le capital social; l'article 4 décrit le siège social de la compagnie et atteste purement un fait. Quant à l'article définissant les pouvoirs généraux de la compagnie, nous y avons beaucoup travaillé ainsi que chaque compagnie, je crois. Or, au sujet

du présent article 6, on a rédigé, je crois, un bon nombre de projets dans le cas de divers bills. On a préparé le présent bill il y a plus d'un an. Il s'agissait d'obtenir des pouvoirs qui permettraient de répondre aux besoins d'une compagnie qui voulait accomplir ce que la présente société se proposait de faire. Puis on fait allusion à la loi générale des compagnies et à la Loi fédérale des compagnies, et ces allusions découlent des dispositions de la Loi générale sur les pipe-lines et de la Loi des compagnies du Canada.

D. Eh bien alors, passons à l'article 1 du bill...

Le PRÉSIDENT: Nous ne discutons pas le bill pour le moment. Nous en viendrons là lors de l'examen du bill même. Vous devriez vous borner à interroger le témoin sur son exposé.

M. SMITH: D'accord! Mais la présente question, selon moi, pourrait nous faire gagner du temps.

M. WARD: Monsieur le président, je demanderais qu'on permette au témoin, vu son invalidité, de s'asseoir, et peut-être M. Smith préférait-il s'asseoir?

Le PRÉSIDENT: C'est très délicat de votre part, monsieur Ward.

M. JUTRAS: Tout cela est fort bien, monsieur le président, mais à cette extrémité-ci de la salle, nous ne pourrons entendre ni le témoin ni le membre qui pose des questions, s'ils ne restent debout.

Le PRÉSIDENT: N'en déplaise à M. Ward, je crois que, dans un comité aussi considérable que celui-ci et où il y a tellement de parties intéressées, il est bon que le membre qui pose les questions aussi bien que le témoin restent debout. Qu'en pensez-vous?

M. LENNARD: Si le membre qui a la parole ne se lève pas, une demi-douzaine de membres se mettront immédiatement à parler tous ensemble.

Le PRÉSIDENT: La discussion serait passablement agitée.

M. HIGGINS: Jusqu'à quel point M. Connolly en souffrira-t-il?

Le TÉMOIN: Je me sens très bien, ne vous inquiétez pas de moi.

Le PRÉSIDENT: Je crois que le membre du Comité qui a la parole devrait rester debout. Cela ne vous incommode pas, monsieur Smith?

M. SMITH: Non, mais comme le témoin, j'ai mal à la jambe, et j'espère pouvoir tenir.

M. Smith:

D. Ne répondez pas à ma question avant que le président vous y autorise. Pouvez-vous indiquer brièvement les différences qui existent entre le bill que nous étudions présentement et celui que vous avez soumis au Sénat et à la Chambre l'automne dernier?

Le TÉMOIN: Puis-je répondre à cette question, monsieur le président?

Le PRÉSIDENT: Oui, répondez.—R. La seule différence, je crois, se trouve dans l'article 1 qui donne les noms des personnes qui demandent la constitution en corporation.

D. Il y en a peut-être une autre, mais je ne m'en occuperai pas pour le moment.—R. C'est possible.

Passons à la page 2; il serait peut-être bon de commencer par la phrase au bas de la première page:

> *Le projet:* On se propose de recueillir du gaz naturel dans toute la province d'Alberta et, après avoir approvisionné les consommateurs

mêmes de cette province qu'on pourra atteindre économiquement et prévu les besoins potentiels de ces régions, de transporter le surplus de gaz qui restera alors disponible vers la côte du Pacifique en vue de desservir d'abord le nombre maximum de consommateurs de la Colombie-Britannique qu'on pourra atteindre économiquement et, en deuxième lieu, de fournir le gaz qui restera disponible aux consommateurs des États-Unis demeurant sur le littoral nord-ouest du Pacifique.

Or, au haut de la page 2, au sujet "des consommateurs de cette province qu'on pourra atteindre économiquement", pour combien de temps avez-vous l'intention de servir ces résidents de la province d'Alberta? Allez-vous assurer ce service durant le minimum de 50 ans fixé par la province de l'Alberta?—R. Il vaudrait mieux, je crois, que M. Dixon réponde à cette question, si cela vous agrée.

D. Très bien alors. Vous ne devez pas répondre à moins d'être bien renseigné.—R. Je crois que cette question touche plutôt au cœur même du projet.

Le PRÉSIDENT: Pourquoi ne pas poser la question à M. Dixon maintenant, pendant que nous y sommes? M. Dixon ne peut-il pas y répondre immédiatement?

M. SMITH: Je préférerais beaucoup m'occuper des témoins un par un si vous le permettez, car je ne me sens pas de force à en interroger deux à la fois. Ils me donneront assez de fil à retordre un après l'autre.

Le TÉMOIN: Pas beaucoup.

Le PRÉSIDENT: Continuez.

M. Smith:

D. J'aimerais beaucoup que vous répondiez à la question suivante, si vous le pouvez. Le montant de gaz disponible aux consommateurs américains demeurant sur la côte nord-ouest du Pacifique étant ce qu'il est, seriez-vous disposé à modifier cette clause, si la route qui vous est accordée pour le pipe-line traverse la frontière des États-Unis avant d'atteindre Vancouver? En d'autres termes, ai-je raison de dire qu'aux États-Unis il existe ce qu'on appelle une commission hydro-électrique?—R. Une commission dite *Federal Power Commission.*

D. La *Federal Power Commission,* oui, et aussi la *Gas Act,* la *Natural Gas Act* qui lui confèrent dans ce pays l'autorité voulue en matière de transport et d'utilisation du gaz naturel. Convenez-vous du fait que dès que la canalisation de gaz traverse la frontière entre le Canada et les États-Unis, la dite commission hydro-électrique acquiert un droit absolu de contrôle sur ce gaz?—R. Évidemment, ce que la compagnie propose c'est que les usagers canadiens...Au préalable, je dois faire remarquer que votre question est basée sur le projet d'acheminement de la canalisation par les États-Unis avant d'atteindre Vancouver. Vous ne parlez que de la route des États-Unis, celle par où le gaz sort du Canada avant d'atteindre Vancouver, mais notre compagnie possède d'autres routes, dont une exclusivement canadienne.

D. Une seule route exclusivement canadienne?—R. Il y en a trois autres qui, à toutes fins pratiques, sont exclusivement canadiennes, parce qu'elles ne font que traverser la frontière pour éviter un terrain d'accès difficile.

D. Qu'elles ne fassent que traverser la frontière ou non, dès que le gaz franchit la frontière, il tombe sous le contrôle absolu de la commission hydro-électrique des États-Unis, même s'il ne la franchit que sur un parcours d'un mille.—R. Je ne le crois pas, monsieur.

D. Alors, continuez.—R. C'est l'intention de la compagnie, quant au gaz qui pourrait sortir du Canada avant d'atteindre Vancouver, de voir à ce que le titre sur ce gaz soit tout d'abord accordé avant la sortie du gaz hors du Canada. Ce gas sera vendu et il appartiendra à ses nouveaux propriétaires avant de traverser la frontière internationale.

D. Les propriétaires conserveront leur titre sur ce gaz aux États-Unis?—R. Dans le cas que vous discutez actuellement, ce gaz traversera une partie du pipe-line construit en territoire américain, mais sera sous garantie.

D. Vous allez expédier du gaz par le pipe-line, en passant par les États-Unis, sous garantie?—R. Oui.

D. Comment allez-vous rédiger cette garantie?—R. Ma foi!

D. Il ne s'agit pas là d'une chose que l'on peut introduire subrepticement dans le pays. Ce gaz ne peut passer que par le pipe-line?—R. C'est exact.

D. Et vous m'accorderez que la commission hydro-électrique des États-Unis, —ce n'est peut-être pas son nom?—R. La *Federal Power Commission.*

D. Oui, la *Federal Power Commission* exerce un contrôle absolu sur tout le gaz qui passe dans les pipe-lines aux États-Unis.—R. Certainement.

D. Alors, comment allez-vous vous y prendre?—R. Il ne devrait pas être très difficile de formuler un arrangement acceptable des autorités fédérales du Canada et des États-Unis quant au transport de ce gaz.

D. Alors, comment allez-vous vous y prendre?—R. Je suis porté à croire qu'on n'éprouverait pas trop de difficultés à faire accepter un arrangement.

D. Il faudrait un traité, n'est-ce pas?—R. Il faudra peut-être un traité ou même un simple arrangement.

D. Connaissez-vous quelque autre moyen?—R. Un traité ne devrait pas être, à mon avis, le seul moyen d'y arriver. Je ne prétends pas connaître à fond les affaires internationales, mais il devrait être facile, à mon sens, de formuler des arrangements ou des conventions entre les deux pays pour régler des problèmes de ce genre.

D. Mais connaissez-vous quelque autre moyen qu'un traité avec les États-Unis pour réaliser pareil arrangement?—R. Il s'agit, selon moi, d'obtenir un titre par contrat avant que le gaz parte du Canada; à mon sens, les Canadiens en bénéficieraient grandement, et je suis porté à croire que la *Federal Power Commission* prêterait attention à la chose.

D. La *Federal Power Commission* exerce un contrôle sur ce gaz, n'est-ce pas? Vous en avez convenu?—R. Elle a certainement son mot à dire à ce sujet.

D. Pouvez-vous songer à quelque raison qui pourrait amener la *Federal Power Commission* des États-Unis à tenir compte des contrats conclus au Canada relativement à ce gaz?—R. Chose certaine, je n'ai jamais pratiqué devant la *Federal Power Commission* et j'ignore totalement quelle est la pratique ou la procédure courante dans des cas aussi spécifiques que celui-ci. De fait, je crois que personne dans cette salle ne le saurait dire. Peut-être que M. Dixon le sait.

D. Vous savez que la *Federal Power Commission,* il y a quelques années, a interdit l'importation de gaz au Canada, par le tunnel entre Détroit et Sarnia? Ne saviez-vous pas que la *Federal Power Commission* s'est prévalue de ce pouvoir?—R. M. Dixon pourrait peut-être répondre à ce genre de questions. Il s'agit d'un fait pur et simple.

D. Vous savez qu'elle le fit, n'est-ce pas?—R. M. Dixon dit "non", et je crois bien que je devrai dire comme lui.

M. CARTER: N'est-ce pas là une question dont pourrait s'occuper la Commission des transports? C'est elle qui décide de l'acheminement, n'est-ce pas?

Le PRÉSIDENT: C'est exact, mais la question est régulière.

M. GOODE: N'en déplaise à M. Smith, celui-ci devrait poser ses questions à M. Connolly et aussi à M. Dixon, afin que nous recueillions d'eux des renseignements précieux dès maintenant.

Le TÉMOIN: Il convient d'ajouter que, naturellement bien qu'étant avocat et devant connaître les lois canadiennes, je n'ai certainement pas qualité pour discuter les clauses de la *Federal Power Commission Act*. Je ne suis pas venu témoigner à cet égard.

M. MURRAY: Pourquoi ne pas poser la question à M. Dixon? Il est le principal témoin ici, alors que M. Connolly, bien qu'avocat très habile, ne fait, après tout, que représenter M. Dixon.

Le TÉMOIN: M. Dixon n'est pas avocat, mais je crois qu'il peut donner certains renseignements à ce sujet.

M. SMITH: Il a acquis beaucoup d'expérience.

M. FERGUSON: Si j'ai bien compris, tout membre du Comité peut poser des questions à quiconque se présente ici comme témoin. Nous avons ce privilège.

M. Smith:

D. Je pourrais peut-être contenter tout le monde en posant ma question de la façon suivante: Me reportant à la page 2, au premier alinéa, je lis ce qui suit:

> ...de fournir le gaz qui restera aux consommateurs des États-Unis demeurant sur le littoral nord-ouest du Pacifique.

Comment y parviendrez-vous, si vous avez un pipe-line qui passe aux États-Unis?—R. Vous parlez actuellement de la ligne des États-Unis seulement. La compagnie se propose de ne pas demander de permis d'exportation et de vente de gaz hors de l'Alberta avant qu'elle satisfasse les besoins de cette province; la Société ne cherchera pas... en fait, je crois qu'elle n'obtiendra pas de permis d'exportation avant d'avoir satisfait les besoins de la Colombie-Britannique. Mais la compagnie est d'avis qu'il y a suffisamment de gaz en Alberta pour répondre à tous les besoins actuels et futurs de l'Alberta, de la Colombie-Britannique et, à vrai dire, de toutes les régions du Canada pouvant être servies avec profit au moyen d'un pipe-line de gaz naturel, et qu'il en restera encore suffisamment pour la vente aux États-Unis. Je peux même ajouter, qu'il n'y aura pas de pipe-line international du gaz, qu'aucune canalisation ne sera construite jusqu'au littoral du Pacifique, si l'on ne croyait pas qu'il y a une telle abondance de gaz, car il faut être assuré du marché américain pour construire un pipe-line.

D. Je suis tout à fait de votre avis. Il serait insensé de venir ici demander de constituer une corporation d'exploitation d'un pipe-line de gaz naturel si l'on ne croyait pas qu'il y eût suffisamment de gaz pour alimenter ce pipe-line.—R. C'est exact.

D. Je n'en demanderai pas davantage sur ce sujet. L'affaire tourne à l'absurde. Mais je tiens pour acquis que je pourrai interroger M. Dixon sur ce point. Je vous demanderais maintenant de jeter un coup d'œil plus bas sur l'alinéa suivant de la même page.

D'abord vous indiquez que la conduite principale du pipe-line a un diamètre extérieur de 24 pouces fonctionnant sous pression d'écoulement de 750 livres au pouce carré de jauge. Et vous dites ceci:

> On estime que le total des ventes de gaz sera d'environ 75 milliards de pieds cubes par année, soit une moyenne d'environ 250 millions de pieds cubes par jour.

Quelle sera la charge maximum?—R. Je crois que vous feriez mieux de le demander à M. Dixon.

D. Je comprends. Vous n'en êtes pas au courant et vous préférez que je le demande à M. Dixon?—Je le préfère, en effet.

M. BYRNE: Monsieur le président, je ne vois pas à quoi peuvent servir les questions si l'interrogateur ne désire pas de réponse et ne cherche à obtenir quelques renseignements, à moins que ce ne soit pour tenir le témoin occupé, comme un enfant qui interroge sa mère. Au cours des séances de la Chambre des communes, nous avons assisté à des débats sur les pipe-lines et pourtant je n'ai pas encore pu obtenir de renseignements. Maintenant que je suis ici et que je veux me renseigner, j'aurais aussi quelques questions à poser. Pourquoi ne pas permettre aux témoins ici présents de répondre à ces questions?

Le PRÉSIDENT: Il y a deux aspects à la question, l'aspect juridique dont s'occupe M. Connolly, et l'aspect pratique. Malgré le sérieux de vos remarques, je ne crois pas que nous perdions notre temps à étudier ces différents aspects. Nous pouvons, je pense, examiner l'organisation juridique de la compagnie, après quoi nous interrogerons M. Dixon. A mon avis, nous gagnerons en définitive plus de temps de cette façon. Telle est mon opinion personnelle en tant que président. Je crois donc qu'il est tout à fait régulier de continuer, à moins que les questions ne deviennent trop complexes pour M. Connolly.

Le TÉMOIN: J'aurai simplement à transmettre à M. Dixon les questions qui intéressent le génie.

Le PRÉSIDENT: Occupons-nous d'abord de votre témoignage.

M. Smith:

D. Je n'ai lu le mémoire que ce matin et voici mon avis à ce sujet. Lorsqu'un témoin comparaît devant un tribunal et fait une déclaration, il doit s'attendre immédiatement à être contre-interrogé sur cette déclaration. Je crois m'être très bien accordé avec vous, et quand vous avez dit qu'il vaudrait mieux que M. Dixon répondît à la question, je ne m'y suis pas opposé. J'ai consenti à remettre ces questions jusqu'au témoignage de M. Dixon. Personne, à mon sens, ne saurait se plaindre sérieusement de cette manière de procéder.

Votre alinéa suivant se lit comme suit:

"La compagnie sera associée de près avec l'*Alberta Natural Gas Grid Limited*, une société de l'Alberta, constituée en corporation aux fins de recueillir du gaz naturel et d'en faire la vente en gros au moyen de conduites dans cette province".

Or, d'après l'idée que je me fais d'un réseau de conduites, il s'agit d'un dispositif dont on se servira en vue de recueillir le gaz disponible de différents réservoirs et le rendre accessible à la principale canalisation, à différents endroits peut-être, mais certainement à un endroit.—R. Oui, je le crois.

D. Et, évidemment, cela vous fait songer aux problèmes d'ordre local: entre autres celui de l'approvisionnement en gaz des réseaux de distribution en usage actuellement en Alberta.

Vous savez qu'une autre compagnie a été constituée en corporation en vue d'exploiter le réseau des conduites à cet endroit—j'ai oublié son nom, mais je parle de la compagnie de Milner, de l'Inter je ne sais quoi en vue, en tout cas, d'exploiter un réseau de conduites dans les limites de la province. Quiconque construira le pipe-line dont il s'agit espère répondre aux besoins des localités albertaines et alimenter une conduite encore à l'état de projet qui s'étendra depuis le sud de la province jusqu'à Winnipeg.—R. Une conduite quelconque d'exportation.

D. Oui. Or, voici ce que je veux savoir: Avez-vous ou vos clients ont-ils entamé des négociations avec cette compagnie de conduites?—R. Je pense que oui.

D. Persistez-vous à être les propriétaires de votre réseau de conduites en Alberta?—R. De nouveau, je fais appel à M. Dixon.

D. Très bien.

M. BYRNE: Que M. Dixon rende témoignage.

M. SMITH: Ce qui m'arrête, c'est que je ne suis pas le directeur du Comité; celui-ci a jugé à propos d'appeler un témoin et je ne me plains pas de cette manière de procéder.

Le PRÉSIDENT: Silence, messieurs.

M. SMITH: Bien, je passe outre à cette question. En voici une autre: Au sujet de l'installation de ce réseau de conduites, je songe en particulier à la ville de Calgary et à la région de distribution du sud, où se trouve ma résidence.

M. PRUDHAM: N'oubliez pas Edmonton.

M. SMITH: Edmonton est bien pourvue; elle possède son propre système de distribution, ce qui n'est pas le cas de Calgary.

Une VOIX: C'est bien triste.

M. Smith:

D. J'ai l'impression d'être la cible de mes collègues. Je suis visé de tous côtés, et je ne sais plus où j'en suis.

Toutefois, je veux savoir si, dans le réseau de conduites que vous projetez de construire, vous avez l'intention de raccorder des dépôts qui pourront servir à l'emmagasinage? Je devrais peut-être m'exprimer ainsi...—R. C'est une question plutôt technique. A mon avis, c'est une question du ressort des ingénieurs, et M. Dixon pourrait vous répondre sans tarder en connaissance de cause.

D. Bien...—R. Il pourrait vous répondre de façon autorisée.

D. Je suis certain qu'il sera enchanté de votre recommandation. Je commence, moi aussi, à apprécier M. Dixon.

Nous passons maintenant aux personnes associées à l'entreprise, ce qui nous permet de bien connaître les attributions de M. Dixon. J'ai cependant une question à vous poser: lorsque le bill a été déféré au Sénat il y a un an, c'est-à-dire le Bill E, je remarque que vous étiez l'une des personnes qui ont demandé la constitution en corporation?—R. Oui, monsieur.

D. Il y avait avec vous M. Alistair Macdonald, d'Ottawa, dans la province d'Ontario, et M. Logan, de la ville de Wilmington, dans l'État du Delaware. M. Logan est-il ici?—R. Non.

D. Je le regrette, parce que c'est un homme très estimable; nous nous entendons bien. Il est avocat... M. Logan, de concert avec les personnes susceptibles

de devenir actionnaires... En d'autres termes, à ce moment-là il y avait trois requérants, mais depuis, vous avez ajouté à ce nombre les noms de M. Austin Taylor et M. McMillan.

M. MURRAY: Qui dépose ici?

Le PRÉSIDENT: Je ne vois aucune objection à la question qui a été posée.

M. MURRAY: Si tout le monde peut jouir du même droit, c'est parfait.

M. MCCULLOCH: Continuez à interroger; nous en finirons beaucoup plus vite.

M. Smith:

D. Je ne veux pas être importuné par vous; si vous m'embêtez, prenez garde. C'est tout ce que j'ai à dire. Veuillez donc rester tranquille. Mes questions sont très légitimes, et je suis certain que M. Connolly en conviendra.—R. Je serai très heureux de répondre à toutes vos questions... Évidemment, je suis à la disposition du Comité.

D. J'ai simplement cité les noms qui figurent dans le bill du Sénat, mais dans le nouveau bill, on en a ajouté d'autres. Je les ai mentionnés et ils sont inscrits dans le bill; ils sont donc propriété publique. L'autre nom est celui de M. Billy Dick, d'Edmonton.

Ceci posé, pouvez-vous me dire dans quelles circonstances ces personnes sont entrées en scène? Voilà une question loyale, n'est-ce pas?—R. Oui, et je crois pouvoir y répondre. Au début, on a choisi trois avocats comme requérants de la constitution en corporation, selon une coutume plus ou moins généralisée. Au cours des débats de la Chambre des communes, à l'automne de 1949, plusieurs discours ont été prononcés et plusieurs demandes ont été faites à l'effet que les noms des promoteurs du projet fussent dévoilés. Rien d'officiel n'a jamais paru dans les comptes rendus. Il y a lieu de rappeler aussi qu'à l'époque de la rédaction de ces projets de loi, on avait cru suffisant de nommer trois directeurs, mais on a pensé par la suite que la nomination d'un plus grand nombre de directeurs servirait les intérêts de la compagnie. Pour cette raison, deux initiatives furent prises: on a augmenté le nombre des directeurs et cela n'aurait pu se faire, si le bill original avait été adopté, que par une nouvelle pétition au Parlement. Nous n'avons pas besoin de discuter cet aspect de l'affaire. L'autre raison fut d'ajouter les noms des personnes intéressées au projet.

D. C'est ce à quoi j'arrive. Donc, au nombre des requérants actuels de la constitution en corporation, se trouvent les personnes intéressées au projet?—R. Il y en a quelques-unes. Je ne crois pas qu'elles y soient toutes, mais il y en a certainement quelques-unes.

D. Quand ont-elles décidé de participer à l'affaire? Dans votre exposé, vous nous dites que la compagnie de M. Dixon, ou, de toute façon, ses associés, s'y intéressent depuis un certain nombre d'années. Cet exposé arrive plus tard? —R. Elles ont décidé de participer à l'affaire à des époques différentes, je crois. J'ignore les dates exactes, mais, de jour en jour, d'autres personnes s'intéressent au projet.

D. Quelles personnes se sont ralliées à l'entreprise depuis la dernière session du Parlement?—R. Je crains de ne pouvoir répondre à cette question; je n'ai pas les registres.

D. Très bien. A quelle époque M. Austin Taylor et M. McMillan se sont-ils intéressés à l'affaire?—R. Je ne le sais pas; je n'ai pas ce renseignement.

D. C'est bon, vous ne le savez pas.—R. Je n'ai pas les registres et je n'ai pas fait ce travail.

D. Dans le cas de M. Jack Moyer et de M. Bill Dick, la réponse est-elle la même?—R. En ce qui me concerne, oui.

D. Vous ne le savez pas?—R. Je ne le sais pas.

D. Parfait, demeurons-en là. Par ailleurs, vous dites vers la fin du même alinéa, à la page 3:

> La maison dont je parle a fait œuvre de pionnier dans les progrès accomplis aux États-Unis par l'industrie de la transmission à longue distance du gaz naturel. Elle s'est occupée des aménagements de pipe-line de gaz aussi considérables que l'*United Gas Pipe Line Company*, la *Panhandle Eastern Pipe Line Company*, la *Tennessee Gas Transmission Company* et l'*El Paso Natural Gas Company*, quatre des plus grosses compagnies de pipe-line du monde.

La *Panhandle Eastern* possède-t-elle le pipe-line qui se rend à Détroit et qui, par une conduite, pénètre au Canada?—R. Oui, monsieur.

D. Savez-vous qui a financé la *Panhandle Eastern Pipe Line Company*?—R. Je l'ignore; M. Dixon le sait.

D. Puis, à l'alinéa suivant,—voici une autre question qui est peut-être du ressort de M. Dixon,—vous mentionnez les entreprises et les particuliers, les géologues et les ingénieurs, qui ont apporté leur concours, et les deux personnes que vous mentionnez sont MM. S. E. Slipper et T. A. Link, tous deux de Calgary, à ce que je vois dans votre mémoire. Avez-vous eu personnellement affaire à eux?—R. Non. Ils relevaient des géologues et des ingénieurs.

D. Pouvez-vous me renseigner au sujet des deux entreprises citées au début de la page 4: *Haddock-Engineers, Limited,* et *Pacific Pipe Line & Engineers, Limited.* Sont-ce des sociétés canadiennes?—R. Non, américaines.

D. Ce sont des entreprises américaines. Nous revenons à votre alinéa concernant le financement, c'est-à-dire au premier alinéa de la page 4 où vous dites:

> Un puissant groupe d'établissements bancaires dignes de confiance tant du Canada que des États-Unis, dirigé par *Morgan, Stanley & Company,* de New-York.

Savez-vous, oui ou non, si *Morgan, Stanley & Company* sont les agents financiers de la Banque du Canada aux États-Unis? Vous dites ici qu'ils se sont occupés de valeurs canadiennes.—R. Je ne saurais dire s'ils sont les agents financiers ou non, mais je sais qu'ils sont tellement dignes de confiance qu'ils travaillent pour le compte du gouvernement canadien.

D. Et je crois qu'ils sont aussi les agents financiers du ministère des Finances?—R. Je ne peux répondre à cette question, monsieur Smith. Je ne le sais pas de source certaine.

D. Savez-vous, oui ou non, s'ils sont les agents financiers de la *Panhandle Eastern*?—R. Non, je ne le sais pas.

D. Et la maison *Morgan, Stanley* est une branche de l'ancienne maison *J.P. Morgan and Company,* constituée par une loi des États-Unis?—R. Il n'y a pas de lien entre les deux maisons, si j'ai bien compris, mais je ne le sais que par ouï-dire.

D. Mais il est notoire qu'elles ont été séparées par statut, pour ainsi dire, aux États-Unis. Et, dans l'alinéa suivant, vous dites:

> Diverses maisons canadiennes ont consenti à contribuer à l'entreprise dans différents domaines, entre autres *The Royal Trust Company*...

Je m'arrête un instant. Voici, je suppose, une question juridique. Pourquoi l'appeler une société fiduciaire? Que vient-elle faire dans ce domaine?—R. Elle s'occupe des titres peut-être. Aimeriez-vous entendre la lecture de la copie d'une lettre que le directeur général de *The Royal Trust Company*, de Montréal, adressait à MM. *Morgan, Stanley & Company*, en date du 19 avril 1950?

D. Je ne sais au juste, car j'en ignore le contenu. Lisez-la quand même.—R. Cortelyou L. SIMONSON, Ecr.,

MM. MORGAN, STANLEY & COMPANY,
2, Wall Street,
New-York (N.-Y.)

Cher monsieur Simonson, à la suite de nos entretiens, nous avons étudié avec soin le projet de pipe-line soutenu par MM. *Morgan, Stanley and Company*, et certains associés des États-Unis et du Canada. Vous avez l'intention, si nous comprenons bien, de financer ledit projet, en temps et lieu, par la vente de titres de priorité et ordinaires, en partie aux États-Unis et au Canada. Nous croyons que ce plan de financement est acceptable, et devrait donner des résultats satisfaisants.

La *Royal Trust Company*, qui possède des succursales dans les principaux centres financiers du Canada et à Londres, Angleterre, ainsi que des relations bien établies à New-York, est en état de rendre tous les services spécialisés qui peuvent être requis pour le financement de votre projet, et nous aimerions poursuivre nos discussions avec vous et M. A. Faison Dixon, en vue de recevoir les directives appropriées.

Un certain nombre de nos clients s'intéressent vivement au développement des ressources naturelles de l'Alberta, et nous espérons que lorsque le financement de votre projet aura été décidé, nous pourrons leur fournir l'occasion d'y participer à titre d'actionnaires.

Bien à vous,

(signé) J. PEMBROKE.

Cette compagnie agit normalement comme le ferait une compagnie fiduciaire.

D. Ce à quoi je veux en venir, c'est d'établir avec certitude qu'elle agit seulement à titre de fiduciaire relativement au projet.—R. Oui.

D. D'après cette lettre, on projette de mettre sur le marché deux sortes de titres. Je n'ai pas entendu ce que vous avez dit.—R. Je vais relire cette phrase:

> Vous avez l'intention, si nous comprenons bien, de financer ledit projet, en temps et lieu, par la vente de titres de priorité et ordinaires, en partie aux États-Unis et au Canada.

D. Qu'entendez-vous par "titres de priorité et ordinaires"?—R. Il s'agit ici d'une question financière, monsieur Smith. Il serait préférable que des gens plus experts que moi en la matière vous répondent. Je crois que vous obtiendrez de meilleurs renseignements. Je n'ai pas étudié les aspects financiers de cette entreprise. Je n'ai pas encore été renseigné là-dessus. J'espère l'être plus tard, mais je ne le suis pas encore.

D. Comment pouvez-vous exprimer l'espoir d'être renseigné sur un sujet que vous admettez ignorer totalement?—R. Jusqu'ici, je n'en connais rien. Je ne crois pas qu'on ait encore organisé l'entreprise.

D. Quelle différence y a-t-il entre des titres de priorité et des titres ordinaires? Je veux dire que le Comité désirerait le savoir. Je suis plus ignorant que vous. Je crois ne pas connaître cela non plus.—R. A mon avis, voilà une question que l'un des experts financiers ici présents devrait nous expliquer.

D. Savez-vous quelle sorte de titres la compagnie en question a l'intention de vendre?—R. Non, monsieur, je ne le sais pas.

D. Ainsi, en tant qu'avocat de la compagnie, vous ne pouvez pas me dire quelle sorte de titres vont être vendus au public.—R. M. Dixon pourra vous le dire en détail. Il y aura sûrement des obligations et aussi des actions.

D. Très bien, nous laisserons à M. Dixon le soin de répondre. Je remarque que vous dites dans la phrase suivante de votre mémoire, page 4: "La *Dominion Bridge Company, Limited*, a accepté de fabriquer la conduite de gros diamètre, en se servant de plaques fournies par des usines canadiennes".—R. Oui, tel est mon avis.

D. Dois-je comprendre que le mot "fabriquer" veut dire laminer les plaques en forme tubulaire?—R. Oui..

D. Et où cela se fera-t-il?—R. M. Dixon a entamé à ce sujet d'autres négociations, et a discuté la chose avec les intéressés. Ce n'est certes pas mon initiative.

D. En ce cas, je ferais aussi bien d'en demeurer là.—R. Au Canada, si j'ai bien compris. Je ne sais pas précisément où au Canada.

M. GOODE: Je voudrais éclaircir ce point? Ce travail se fera-t-il au Canada?

Le TÉMOIN: Si j'ai bien compris, ce sera au Canada.

M. Smith:

D. Je croyais que vous laisseriez à M. Dixon le soin de répondre à cette question, et maintenant vous donnez l'assurance à quelqu'un que le travail se fera au Canada. Où, au Canada?—R. J'ignore où, mais, si je ne me trompe, le travail se fera au Canada.

M. GOODE: Vous m'avez répondu qu'il se fera au Canada. Je suppose que telle est votre réponse, n'est-ce pas?

Le TÉMOIN: Oui.

M. Smith:

D. Et vous ne savez pas à quel endroit? Dites-moi où il se trouve au Canada des machines capables de fabriquer une conduite d'un diamètre extérieur de 24 pouces?

M. MURRAY: Construiriez-vous une usine?

Le PRÉSIDENT: Que diriez-vous de laisser M. Dixon répondre à cette question afin que nous avancions un peu?

M. SMITH: Je veux bien en rester là. J'y suis revenu parce que le témoin a dit à M. Goode que la conduite serait fabriquée au Canada.

M. GOODE: Le témoin pourrait-il le demander à M. Dixon et nous répondre immédiatement?

Le PRÉSIDENT: Non, nous suivons un certain mode de procéder. La réponse sera donnée en temps et lieu.

M. BYRNE: J'invoque le règlement, monsieur le président. Je proposerais simplement, si c'est régulier, que tout interrogateur réserve les questions d'ordre technique à M. Dixon et épargne le temps du Comité en évitant d'interroger un témoin qui n'est pas en état de répondre, un témoin qui a constamment soutenu ne pouvoir répondre aux questions d'ordre technique. On prend deux ou trois minutes à poser certaines questions au témoin, et nous gaspillons ainsi pas mal de temps.

Le PRÉSIDENT: M. Smith aura certes la bienveillance de prévenir cela et de répartir ses questions.

M. SMITH: J'allais dire que j'apprécie beaucoup l'intervention de M. Byrne, mais il a fait une déclaration stupide à la fin, car je ne suis pas de ceux qui peuvent distinguer un point quelque peu technique d'un autre qui ne l'est pas Toutefois, monsieur le président, vous conviendrez que chaque fois que le témoin a laissé entendre qu'un autre serait plus en état que lui de répondre, j'ai accepté son explication et je n'ai pas retardé les délibérations d'un seul instant.

Le PRÉSIDENT: Continuez.

M. Smith:

D. J'en étais à la page 4. Je vous ai interrogé au sujet des titres qui seront vendus au public et vous m'avez dit que M. Dixon s'occuperait aussi de cette question. Puis, quant au coût du projet, je suppose que vous ne tenez pas à faire de commentaires?—R. C'est exact.

D. Je vous ai déjà interrogé au sujet de *Haddock-Engineers* et de *Pacific Pipe Line Engineers*. Savez-vous où se trouve leur siège social?—R. Leur siège social est en Californie.

D. Savez-vous si des arpenteurs ou ingénieurs canadiens ont été employés sur la route?—R. Je ne le sais pas.

D. Vous ne le savez pas. Je vous ai déjà interrogé au sujet du pipe-line traversant aux États-Unis. Il en est question dans les trois ou quatre paragraphes suivants et je ne vous interrogerai pas davantage sur ce sujet, parce que M. Dixon, dites-vous, est ici pour nous fournir des renseignements sur ces routes.—R. C'est exact.

D. Maintenant, je vais vous demander ceci. Ne répondez pas avant que le président vous y autorise. Laquelle de ces cinq routes votre compagnie préfère-t-elle? Où voulez-vous construire ce pipe-line?—R. Je suis porté à croire que la compagnie préférerait construire le pipe-line qui servira le mieux tous les intéressés, les Canadiens d'abord.

D. Vous ne voulez pas mentir, votre réponse me le démontre assez clairement; je suis moi-même opposé au mensonge. Quelle route préférez-vous? Lorsque la compagnie se présentera devant une commission ou un corps judiciaire, quelles sont les routes qu'elle demandera la permission de construire? —R. On a étudié cinq routes. A vrai dire, on a examiné un bon nombre de routes, mais la compagnie pense que cinq d'entre elles sont plus utilisables. Elle a beaucoup dépensé pour ces relevés et il semble, vu l'ampleur du projet, qu'elle devrait fournir à la Commission des transports tous les renseignements qu'elle possède sur toutes les routes. La Commission des transports, comme vous le savez, est revêtue de pouvoirs étendus en vertu de la loi générale concernant les pipe-lines et elle assume la très lourde responsabilité de décider ce qui servira le mieux l'intérêt du Canada, de déterminer pour la même raison

quelle sera la meilleure voie à suivre pour une de ces routes. Remarquez bien que la demande n'a pas encore été présentée à la Commission des transports. Elle ne le sera peut-être pas avant quelque temps. Elle ne peut certainement pas l'être avant que la compagnie ait été constituée en corporation, mais, dès ce moment, la Commission des transports recevra tous les renseignements qu'on possédera.

M. ROONEY: Monsieur Smith, voici une question que vous avez posée il y a un instant: Des ingénieurs canadiens sont-ils intéressés à ce projet? Je remarque ici deux noms, par hasard, et vous devez connaître ces messieurs, S. E. Slipper et T. A. Link, tous deux de Calgary, qu'on dit être intéressés à l'entreprise, d'après le mémoire.

M. SMITH: Certainement, ce sont des amis à moi. Ils ne sont pas des ingénieurs mais bien des géologues. Puis-je continuer, monsieur le président?

Le PRÉSIDENT: Oui, s'il vous plaît.

M. Smith:

D. Voici donc la situation, monsieur Connolly? Vous avez l'intention de demander à la Commission des transports la permission de construire un pipeline sans spécifier l'endroit précis?—R. On adresse deux demandes à la Commission des transports. Il y a d'abord une demande générale indiquant le point de départ et le point d'arrivée de la canalisation. L'autre demande indique le parcours de la route.

D. Je le sais.—R. Dans la demande générale, la compagnie déposera à la Commission des transports toutes les données qu'elle a recueillies sur les travaux de construction, le coût, les marchés et toutes les stades des travaux de la compagnie de pipe-line. On prendra ensuite, je crois, quelque décision sur la route la plus praticable dans l'intérêt de la population canadienne tout entière, le seul intérêt dont s'occupe la Commission des transports.

D. Quelle est la route la moins dispendieuse?—R. La moins dispendieuse des cinq est celle qui pénètre aux États-Unis.

D. Qui traverse la frontière à... Comment appelez-vous cet endroit situé tout près de l'Alberta?—R. Voulez-vous dire Kingsgate?

D. Oui. Est-ce la route que vous préférez?—R. Je crois que M. Dixon saurait mieux vous répondre que moi sous ce rapport. Notre engagement, tel qu'il était défini dans le mémoire, au bas de la page 6, en est un que la compagnie tiendra. C'est à l'intention du Comité qu'il a été inséré là:

> Les requérants de la constitution en corporation sont prêts, si la Commission des transports les y autorise, à construire la route décrite en premier lieu et qui s'étend en entier à travers le Canada jusqu'à Vancouver. Ils sont aussi prêts à construire toute route qui, après un examen complet de tous les faits, pourra être considérée, dans l'ordonnance de la Commission, comme servant le meilleur intérêt du Canada. Nous ne

pouvons faire plus que de dire ce que nous sommes prêts à réaliser à ce stade de l'élaboration de nos projets, étant donné la forme actuelle de la Loi sur les pipe-lines. Nous sommes également prêts à construire toute canalisation qui, après un examen complet de tous les faits, sera censé servir le meilleur intérêt du Canada, comme le veut l'ordonnance de la Commission. Je ne crois pas que nous puissions promettre davantage.

D. Pourtant, j'ai ici une demande que vous avez présentée au *Petroleum and Natural Gas Conservation Board* de l'Alberta. Peut-être vous sera-t-elle utile. Dans l'alinéa 4 de cette pétition, vous dites:

> La *Northwest Natural Gas Company* projette d'acheter et de recueillir du gaz dans la province de l'Alberta et de le transporter par pipe-line à travers la Passe-du-Nid-de-Corbeau et à Trail, Vancouver, Tacoma, Seattle, Portland, Spokane et les poitns intermédiaires.

Cela ne vous aide-t-il pas à décrire le pipe-line que vous désirez?—R. Si cela peut m'aider?

D. Oui, quant au pipe-line que vous allez demander?—R. Je ne sais pas; il peut s'agir de n'importe laquelle de ces routes à mon sens.

D. N'avez-vous pas déposé à ce sujet un plan indiquant un passage à Kingsgate?—R. C'est là une des routes.

D. Qui entre à Spokane?—R. Oui.

D. Est-ce le seul plan que vous avez déposé devant la Commission de l'Alberta?—R. Nous possédons les plans de cinq routes.

D. Les avez-vous déposés devant la Commission de l'Albeta?—R. Je ne me suis pas occupé de la demande déposée en Albeta, mais je suppose qu'ils ont été déposés.

D. Le plan dont il s'agit se rapporte à ces endroits: la Passe-du-Nid-de-Corbeau, Trail, Vancouver, Tacoma, Seattle, Potland et Spokane. Vous savez où se trouve Spokane, n'est-ce pas?—R. Oui.

D. Et le but est de le diriger sur Spokane en passant par Kingsgate,—je ne mentionne pas les petites localités,—puis vers l'ouest jusqu'à un point à proximité de Seattle (à Bellingham, n'est-ce pas?), puis vers le nord en entrant par une conduite subsidiaire dans Vancouver. N'est-ce pas ce dont vous parlez dans la pétition? Ensuite, le pipe-line ira vers le sud, évidemment, jusqu'à Portland, Tacoma et Seattle?—R. Monsieur Smith, je n'ai pas rédigé cette pétition, mais je dirai qu'à la lumière de l'engagement, lorsque cette pétition a été rédigée, et, sans aucun doute, lorsque l'un quelconque de ces documents est rédigé, les spécialistes employés par la compagnie les rédigent de façon qu'il soit bien clair que le plus grand nombre possible d'usagers tant au Canada qu'aux États-Unis, c'est-à-dire le plus gros débouché possible, seront desservis. Je ne sache pas que le mémoire que j'ai lu au Comité soit le moindrement obscur à ce sujet. Il est évident que la compagnie veut servir le plus grand nombre possible de consommateurs au Canada et aux États-Unis, afin que le pipe-line soit un projet financièrement réalisable.

D. Le plus gros débouché?—R. Parfaitement, nous voulons conquérir le plus de débouchés possible. Or, la rédaction de ces pétitions en ces termes est, je suppose, la seule façon possible de le faire. Comme je l'ai dit, nous disposons de cinq routes et nous nous engageons de construire le pipe-line sur celle que la Commission des Transports désignera. Nous ne pouvons faire davantage. Il serait présomptueux de notre part de dire au Comité: Nous construirons la route "A" ou "B" entre certains points et d'une certaine façon. Ce serait induire le Comité en erreur que de dire que nous allons construire la route "B" alors que, plus tard, la Commission des transports pourrait bien nous interdire cette construction. A mon avis, en vue de la loi, nous ne pouvons que garantir au Comité que nous entreprendrons la construction de la route désignée par la Commission. On a beaucoup parlé à la Chambre des communes d'une route canadienne. On dit de la route canadienne: "Nous possédons une telle route.

Nous avons relevé une route entièrement canadienne, et nous nous engageons à la construire si la Commission des transports nous l'ordonne." Je ne sais pas ce que nous pouvons faire de plus. Je crois que si vous étiez l'avocat de la compagnie, vous feriez de même.

D. Je ne peux vous dire ce que je ferais en cette occurrence, car ma situation serait, je crois, un peu différente. Si je représentais la compagnie, j'exécuterais sans doute ses ordres, mais je vous le demande: Est-il juste de dire d'une part que vous demandez la constitution de cette compagnie en corporation en vue de construire un pipe-line à partir d'un endroit en Alberta,—et le document que voici indique que ce serait dans le voisinage de Pincher-Creek jusqu'à Vancouver, et, d'autre part, que vous ne savez pas que votre compagnie ne sait pas où elle se propose de construire ce pipe-line?—R. Nous ne le saurons pas tant que la Commission des transports n'aura pas statué en la matière.

D. Ainsi, vous soumettez le cas, comme vous l'avez dit, à la Commission des transports?—R. Oui.

D. Vous êtes-vous jamais présenté devant elle en vue d'obtenir une charte pour une compagnie de chemin de fer?—R. Non.

D. Par conséquent, vous allez demander à la Commission des transports la permission de construire une canalisation de gaz et vous ne pourrez pas lui indiquer l'endroit où vous voulez la construire?—R. Nous avons le choix de cinq itinéraires.

D. Ah! vous allez lui donner cinq chances. C'est plus que la plupart d'entre nous aurons jamais. Vous allez donc prier cette Commission de vous permettre de construire un pipe-line et par la même occasion d'exproprier certaines propriétés et vous n'êtes pas en mesure de dire à la Commission où vous allez le construire?—R. Monsieur Smith, nous serons en mesure de fournir à la Commission les détails de chaque pouce de chacune de ces cinq routes. La compagnie a dépensé plus d'un quart de million à faire le relevé de ces routes; elle a dépensé cet énorme montant aux expertises et enquêtes de ses ingénieurs sur les lieux. Toutes ces données vont être déposées devant la Commission des transports. Que puis-je dire de plus?

D. Ne pouvez-vous pas indiquer à la Commission l'itinéraire que vous préférez?—R. Je crois que c'est à elle de décider, en présence des renseignements que nous fournirons et des données recueillies par les ingénieurs.

M. THOMSON: Cela ne nous avancerait-il pas, monsieur le président, si M. Smith demandait au témoin où il veut construire le pipe-line, où la compagnie veut qu'il soit construit?

M. SMITH: Oui, où voulez-vous le construire? Je suis heureux que vous m'ayez interrompu. Où voulez-vous construire cette canalisation?

Le TÉMOIN: Nous voulons construire une canalisation depuis les dépôts de gaz de l'Alberta jusqu'au littoral du Pacifique, à Vancouver, une route qui réponde aux meilleurs intérêts du Canada comme l'exige la Commission des transports. Que pouvons-nous dire de plus?

M. Smith:

D. Vous avez dépensé des centaines de milliers de dollars, vous venez de me dire plus d'un quart de million, à faire des relevés de route?—R. C'est exact.

D. Et vous n'êtes pas en état de nous dire sur laquelle de ces cinq routes vous voulez construire ce pipe-line? Trouvez-vous qu'il est raisonnable de parler

ainsi?—R. Considérons le problème sous un autre angle: Mettons que la route passant aux États-Unis nous coûte 20 millions de dollars de moins que la route canadienne.

D. Eh bien?—R. Il se pourrait que nous désirions construire la route des États-Unis.

D. Alors, le désirez-vous?—R. Je ne le sais pas.

D. Qui le sait?—R. Il peut y avoir des raisons pour que la route canadienne soit, malgré cela, la meilleure. Nous l'ignorons. C'est à la Commission des transports de décider, et si cet organisme nous dit: "Peu importe la route que vous désirez construire, vous devez prendre la route "X" ou rien du tout". Nous sommes décidés à construire un pipe-line et nous emprunterons la route "X".

M. FERGUSON: Cette route serait à prendre ou à laisser.

D. Je n'en parlerai plus pour le moment.

Le PRÉSIDENT: Tirons cette affaire au clair. Avez-vous quelque chose à dire à ce sujet, monsieur Dixon?

Le TÉMOIN: Peut-être désireriez-vous obtenir ce renseignement de M. Dixon?

Le PRÉSIDENT: Un peu plus tard.

Le TÉMOIN: Mais je tiens à dire à M. Smith, si vous me le permettez, que nous devons conformer notre manière de procéder aux dispositions de la loi actuelle, c'est-à-dire la Loi concernant les pipe-lines.

M. Smith:

D. Oh oui.—R. Et la Loi concernant les pipe-lines est matière de politique gouvernementale qui dépasse notre compétence; ses données ont été rédigées de certaine façon, elles ont été insérées dans la loi, et nous y sommes assujétis. Nous devons travailler entre les quatre murs de la loi.

D. Vous n'avez pas contribué à la rédaction de cette loi?—R. Non certes!

D. Avez-vous fait des démarches auprès de quelqu'un à Ottawa relativement à la Loi concernant les pipe-lines?—R. Non, monsieur.

Le PRÉSIDENT: Cette question, à mon sens, n'a aucun rapport avec celle qu'étudie actuellement le Comité.

Le TÉMOIN: Je n'ai jamais collaboré à la rédaction de cette loi.

M. SMITH: Qu'on me permette de préciser que je n'ai rien dit à ce sujet avant qu'il eût déclaré spontanément qu'il n'avait rien eu à y voir, et il est avocat.

Le TÉMOIN: Monsieur Smith, je peux vous l'assurer.

M. SMITH: Très bien..

M. APPLEWHAITE: Puis-je éclaircir un point à ce sujet, monsieur le président?

Le PRÉSIDENT: Oui.

M. APPLEWHAITE: La Commission des transports est-elle présentement saisie d'une demande pour la construction d'un pipe-line par votre compagnie?

M. SMITH: Non, pas la Commission des transports, mais la commission de l'Alberta.

Le TÉMOIN: Je crois que M. Smith m'a demandé si je m'étais jamais présenté personnellement devant la Commission des transports.

M. SMITH: C'est exact.

M. APPLEWHAITE: Mais il ne s'agissait aucunement de la compagnie qu'on projette d'organiser?

Le TÉMOIN: Non.

M. SMITH: Je suis heureux qu'on ait tiré cette affaire au clair. Je ne voulais pas qu'il y eût de malentendu à ce sujet. Je vous ai simplement demandé si vous aviez déjà comparu vous-même devant la Commission des transports. Il ne s'agissait aucunement de la présente affaire.

Le TÉMOIN: Oh non.

M. Smith:

D. Ainsi, avant de passer à autre chose,—ce que j'espère faire dans un instant,—vous avez l'intention, si je vous ai bien compris,—et je veux le savoir exactement,—de vous présenter devant la Commission des transports pour lui demander la permission de construire un pipe-line,—suivez-moi bien jusqu'à la fin de ma phrase,—un pipe-line, dis-je, et vous n'êtes pas en mesure de demander à la Commission des transports la permission de construire ce pipe-line sur une route déterminée?—R. Nous demanderons la permission de construire, comme on nous le conseille actuellement, l'une de ces routes qui ont été arpentées.

D. Vous ne vous attendez pas à obtenir la permission de construire toutes les cinq routes, n'est-ce pas?—R. Oh non.

M. Goode:

D. Auriez-vous l'obligeance de répondre par un oui ou un non à la question suivante: Le prix du gaz à Vancouver variera-t-il d'une route à l'autre?—R. Oui, considérablement.

M. Smith:

D. J'aurais cru que c'eût été là une question que vous auriez réservée à M. Dixon.—R. Certainement que je veux que M. Dixon y réponde, mais je peux faire cette affirmation et je crois qu'il est parfaitement légitime de donner pareille réponse, après avoir discuté la chose avec ces gens.

D. Quelle est la différence de prix à Vancouver?—R. Quant à cela, j'avoue que je n'en sais rien, mais elle est considérable.

D. Vous avez dit, il me semble, qu'il y aurait une énorme différence?

M. GOODE: Je ne crois pas qu'il ait dit "énorme".

M. Smith:

D. Quelle est la différence, alors?—Le témoin s'est offert de répondre et j'ai bien droit à une réponse.

Le PRÉSIDENT: Je crois que la réponse que vous avez donnée, Monsieur Connolly, devrait comprendre toute la situation pour le moment. M. Dixon pourrait fournir les détails plus tard.

M. PRUDHAM: Le bill qui a été déposé à la Chambre a trait à une demande de constitution en corporation d'une compagnie, et ne mentionne pas les routes. Je crois qu'il n'est pas pertinent pour nous de discuter de la question des routes, dans ce Comité. Mais si nous abordons cette question des routes, il faudra toutes les étudier, y compris celles qui ne sont pas comprises dans les relevés pratiqués par cette compagnie.

M. GREEN: Avant que vous preniez une décision sur une question de ce genre, je voudrais signaler que ce même point a été soulevé par les parrains de ce projet de loi devant le comité sénatorial, l'automne dernier et que M. Connolly a admis que ce comité avait le droit de s'enquérir de certains détails au sujet de

ces routes, sans toutefois entrer aussi profondément dans les détails que la Commission des transports, mais, de toute façon, le Sénat a entendu des témoignages au sujet des routes et je soutiens qu'il n'y a pas de raison pour empêcher notre Comité d'entendre lui aussi ces témoignages. En fait, là est toute la question; si nous ne pouvons recevoir de renseignements sur ces routes, alors, le Comité n'est d'aucune utilité.

M. MAYBANK: Je n'ai aucune objection à ce que l'on cherche à se renseigner au sujet des routes, mais en exprimant mon opinion sur la convenance ou l'inconvenance d'une pareille enquête, je veux qu'il soit bien compris qu'en tant que membre du comité,—je ne parle pas comme parrain du bill,—je ne me préoccupe pas de l'envergure que pourrait avoir cette enquête. C'est une opinion personnelle. Il devrait être bien clair que même si les adversaires du bill ont tenté de soulever cette question des routes à la Chambre des communes d'une façon à nous en dégoûter, cette question n'a rien à voir avec l'adoption ou le rejet de ce bill par le Comité.

La question est tout simplement de savoir s'il sera donné à un groupe de particuliers de présenter une demande à la Commission des transports ou à d'autres organismes. En plus de cela, il est une autre question qui préoccupe au plus haut point la majorité des gens, celle de savoir si nous allons continuer, comme certains semblent chercher à le faire, à imposer un monopole à une compagnie à laquelle le Parlement a déjà accordé une charte. Ce sont les deux seules questions, à mon avis, que le Comité doit étudier.

Il m'importe peu de savoir jusqu'où nous irons dans ce débat sur les routes, mais la question que nous avons à étudier est de savoir si nous allons permettre à des gens de se constituer en corporation afin qu'ils puissent se présenter devant un certain tribunal et demander la permission de construire un pipe-line. C'est tout ce que le Comité a à décider. Tous les autres discours que nous avons entendus à la Chambre des Communes et l'enquête au sujet des routes n'ont rien à voir à la question de savoir si cette compagnie doit naître ou non. Je me rends compte évidemment que c'est uniquement là mon opinion personnelle et que les autres peuvent penser différemment. Mais je crois que nous ne devons pas perdre de vue que nous avons à décider de la naissance d'une compagnie, ou, comme le dirait peut-être les adversaires de ce projet, de la possibilité d'un avortement.

M. SMITH: Vous tentez de faire une opération césarienne.

M. MAYBANK: Je crois qu'il s'agit tout simplement de savoir si nous permettrons à une certaine compagnie de prendre naissance.

M. HARKNESS: Je diffère d'opinion avec M. Maybank sur la question des routes et de l'opportunité de la discuter et je désirerais attirer votre attention sur le fait que lorsque les requérants pour la constitution d'autres compagnies de pipe-lines ont comparu devant notre Comité, il y a un an, nous avons discuté la question des routes et nous avons entendu des témoignages sur ce sujet; ainsi, nous avons un précédent qui nous permet de débattre cette question dans ce cas-ci.

Le PRÉSIDENT: Je ne vois pas de mal à continuer le débat en ce qui concerne les routes. De plus, le mémoire présenté faisait clairement mention d'une route, ce qui, je crois, a soulevé une foule d'objections. Et, bien que cela ne soit pas strictement régulier, je crois que nous devons permettre d'engager le débat, s'il ne se prolonge pas outre mesure, et nous verrons où cela nous mènera.

M. NOSEWORTHY: J'espérais bien que vous ne restreindriez pas le débat, comme l'avait proposé M. Maybank.

M. MAYBANK: Je n'ai rien proposé de semblable. La chose m'importe peu.

M. NOSEWORTHY: Je crois que nous avions tous compris que les protagonistes de ce bill nous avaient dit à la Chambre que nous devions référer ce bill au Comité afin d'obtenir des renseignements au sujet d'une route. J'espère que vous suivrez cette procédure. Il y a trois questions que je voudrais poser maintenant.

Le PRÉSIDENT: Un instant, monsieur Noseworthy. Je crois que M. Smith n'a pas encore fini. Avez-vous fini, Monsieur Smith?

M. SMITH: Vous serez heureux d'apprendre que j'ai terminé mon interrogatoire au sujet des routes, mais je voudrais achever le reste de la déclaration. Ce sera très bref.

Maintenant, pour en venir au rappel à l'ordre, je crois qu'un des meilleurs discours prononcés à la Chambre des Communes a été celui du député de Comox-Alberni; il a dit en somme, que le Comité recueillerait ces renseignments, et il a été applaudi par presque tout l'assistance. Je suis plutôt surpris du revirement qui se produit maintenant.

M. Smith:

D. A la page 7, sous le titre: "Approvisionnement de gaz naturel", je lis ce qui suit:

> On a passé des contrats pour la fourniture de gaz naturel avec les sociétés suivantes:
>
> *Shell Oil Company of Canada, Limited*
> *California Standard Natural Gas Company* (compagnie de l'Alberta).

Maintenant, il s'agit ici du programme de votre compagnie et, si vous ne voulez pas me répondre, veuillez me le dire. Comme vous le savez, la *Shell Oil Company* possède des champs de gaz productifs situés près d'un ruisseau appelé Jumping Pond, à un peu à l'ouest de Calgary, à vingt-cinq ou trente milles à peu près de là. Est-ce l'intention de votre compagnie de prélever du gaz seulement d'un champ donné ou de tout un réseau? Vous proposez-vous de prélever du gaz pour les autres, que vous ayez un contrat avec eux ou non? —R. M. Dixon pourrait vous en dire plus long que moi sur ce point. Je crois que nous devrons nous en remettre à la commission de l'Alberta.

D. On m'a déjà prié de m'en tenir aux questions juridiques. Je pourrais peut-être vous poser cette question: croyez-vous?—R. Je suis avocat au Barreau de l'Ontario, monsieur.

D. C'est un problème qui touche de près à l'Acte de l'Amérique du Nord britannique. Croyez-vous que la province de l'Alberta, par l'entremise d'une commission ou autrement, a le droit d'interdire l'exportation du gaz hors de son territoire?—R. Je crois que les plus grands experts en droit constitutionnel au pays ont déjà étudié le pour et le contre de cette question de l'exportation. Quant au gaz qui sera retiré des différents champs de l'Alberta, le gouvernement de cette province aurait, je pense, beaucoup à dire vu qu'il s'agit de ressources naturelles.

D. A vrai dire il le fait, depuis un certain temps, et vous apprendrez qu'une audition a lieu là-bas sous le régime d'une loi, adoptée ou à l'état de projet, et intitulée: "Conservation du gaz dans la province de l'Alberta". Nombre de

personnes par ici ont dit que c'est à l'Alberta qu'il appartient de décider si son gaz doit être exporté. Approuveriez-vous cela?—R. Des personnes en autorité ont exprimé cette opinion.

D. Vous n'admettez pas cela en tant qu'avocat, n'est-ce pas?—R. Le droit constitutionnel n'est pas de mon domaine.

D. Nous allons bientôt arriver au domaine où s'exerce votre pratique. Vous avez rejeté passablement de questions.

Le PRÉSIDENT: Tenons-nous en au bill, s'il vous plaît.

M. Smith:

D. Je m'arrête ici. J'étais pourtant presque sûr que M. Connolly conviendrait avec moi que la province de l'Alberta n'a aucun droit d'empêcher cette exportation. Toutefois, comme le premier ministre est d'un autre avis, nous arrivons à peu de chose.

Maintenant, au paragraphe suivant, vous dites:

> Les réserves vérifiées de gaz naturel de ces fournisseurs sont plus que suffisantes pour parer à tous les besoins de gaz naturel des pétitionnaires. Le seul gaz qui sera transporté hors du Canada sera celui qui est en excès après qu'on aura paré aux besoins des Canadiens.

J'espère que vous n'entendez pas par là que les deux compagnies mentionnées avant ce que je viens de lire ont dans leurs champs suffisamment de gaz pour atteindre ce but. J'espère que vous n'entendez pas dire cela, car je suis sûr que ce n'est pas exact.—R. Est-ce que vous excluez intentionnellement les approvisionnements venant de la "Gulf"?

D. Je n'exclus rien de ce qui a trait aux contrats pour les approvisionnements de gaz naturel. Je ne crois pas que nous l'oserions. Je crois que nous devons envisager toute l'exploitation.—R. Je ne le sais pas. M. Dixon pourrait peut-être vous le dire.

D. Très bien, M. Dixon pourra me dire cela. Maintenant, passons à la rubrique suivante: "Marchés". Je comprends que M. Dixon pourra nous donner des chiffres si quelqu'un veut savoir le coût approximatif de ces différentes canalisations.—R. Oui, certainement.

D. Très bien, je ne vous importunerai pas avec cela. Mais, je remarque vous parlez d'approvisionner Chilliwack, et je me demande comment vous allez transporter votre gaz de New-Westminster ou de Vancouver à Chilliwack.—R. J'imagine que c'est encore là un problème technique.

D. Très bien, alors, je pourrai peut-être demander cela à M. Dixon. Savez-vous quelle est la distance de New-Westminster à Chilliwack?—R. Je l'ignore.

D. Laissez faire, si vous ne le savez pas. Nous pouvons trouver cela sur la carte. A la page suivante, page 8, vous dites: "Ainsi, le réseau fournira une plus grande quantité de gaz naturel à un plus grand nombre d'abonnés en Alberta et en Colombie-Britannique que tout autre projet de pipe-line de gaz". Je suppose que vous préférez que M. Dixon explique ce passage?—R. Je crois qu'il pourrait le faire bien clairement.

D. Vous dites ensuite: "Toutefois, il est universellement reconnu qu'aucun projet de pipe-line s'étendant jusqu'à la côte du Pacifique n'est économiquement réalisable si des centres canadiens seulement sont desservis". Je ne veux pas vous interroger sur ce point; je suis entièrement d'accord avec vous.—R. C'est un terrain commun d'entente.

D. Plusieurs personnes m'ont dit que nous aurons trois ou quatre pipe-lines, mais que le marché ne pourrait tenir le coup; c'est bien ce que pense votre compagnie, n'est-ce pas?—R. Oui, monsieur.

D. Je veux dire que votre compagnie, comme tous ceux à qui j'en ai parlé, comprend clairement qu'un seul pipe-line suffira à alimenter le marché. C'est une situation bien simple, n'est-ce pas?—R. Je le comprends ainsi.

D. C'est ainsi que vous le comprenez?—R. Oui.

D. Merci beaucoup.

Le PRÉSIDENT: Est-ce que d'autres membres du Comité désirent poser des questions à M. Connolly?

M. NOSEWORTHY: Oui, j'en ai quelques-unes.

Le PRÉSIDENT: M. Noseworthy a la parole.

M. Noseworthy:

D. J'ai quelques questions à poser, mais je ne sais pas si c'est M. Connolly ou M. Dixon qui va y répondre. Toutefois, vous mentionnez ici le fait qu'il y a plus de gaz qu'il n'en faut pour subvenir aux besoins des requérants. Avez-vous quelque idée s'il y a ou non suffisamment de gaz pour satisfaire aux besoins des trois compagnies—de celle qui a déjà été constituée en corporation et des deux autres qui demandent d'être constituées?—R. Je ne puis vous répondre, monsieur; je ne le sais pas. Je crois que cela dépendrait en grande partie de la conduite que tiendraient les autres compagnies.

D. Je suppose qu'elles auront leurs pipe-lines.

M. SMITH: Elles fourniraient toutes le même marché principal et la quantité de gaz est presque la même.

Le TÉMOIN: M. Noseworthy demande s'il y a assez de gaz pour alimenter les trois pipe-lines et je ne le sais pas.

M. DARROCH: Il ne le sait pas.

M. BYRNE: M. Noseworthy ne semble pas faire de différence, que ce soit le témoin ou M. Dixon qui réponde.

Le TÉMOIN: Il serait préférable que M. Dixon réponde.

M. NOSEWORTHY: Vous laissez entendre que vous présenterez des détails des cinq routes. Pouvez-vous dire que la requérante n'indiquera pas à la Commission des transports les routes qu'elle désire adopter?

M. MCCULLOCH: Cette question a été posée une douzaine de fois.

Le TÉMOIN: Je crois avoir dit tout ce que j'ai pu sur ce point.

M. Noseworthy:

D. La compagnie indiquera-t-elle à la Commission la route qu'elle préfère suivre? Répondez simplement oui ou non.—R. Je ne sais si je puis répondre à cela; je crois avoir dit à ce propos tout ce que je pouvais.

D. Je veux simplement un oui ou un non. Dois-je comprendre que vous préférez ne pas répondre à cette question?—R. Je crois que c'est à la Commission des transports qu'il appartient de décider. Nous déposerons devant elle tous les renseignements dont nous pourrons disposer.

D. Je vous pose une question bien simple—êtes-vous disposé à répondre oui ou non à la question que voici: "Votre compagnie indiquera-t-elle à la

Commission des transports la route qu'elle préfère suivre"? Il serait bien simple pour vous de répondre oui ou non.—R. Je ne crois pas pouvoir donner une réponse différente de celle que j'ai déjà donnée.

D. En d'autres termes, vous préférez ne pas répondre.—R. Non; je crois que j'ai déjà répondu.

D. Dans le sens de ma question?—R. Oui. Je ne crois que la compagnie puisse répondre de cette façon en ce moment.

D. Pouvez-vous me dire ceci: avez-vous des données statistiques qui démontrent quelle route serait la plus profitable à la compagnie?—R. M. Dixon pourrait discuter ce point avec vous.

D. Vous avez laissé entendre qu'il ne serait pas juste pour vous de supposer que vous adopteriez certaine route parce que la Commission des transports pourrait vous refuser un permis à l'égard de cette route. Vous plairait-il d'exprimer une opinion sur la question de savoir si la Commission des transports rejetterait ou non une route entièrement canadienne pour lui préparer une route américaine? —R. Je ne crois pas qu'elle fasse cela; elle ne prendrait pas de décision avant d'avoir pris connaissance de tous les faits.

D. Croyez-vous possible que la Commission vous refuse de construire une route si vous demandiez que cette route soit entièrement canadienne?

M. GOODE: Monsieur le président, j'invoque le règlement. On demande au témoin d'exprimer une opinion sur la décision que pourrait prendre la Commission des transports. Je ne crois pas que cela soit permis.

Le TÉMOIN: Monsieur Noseworthy, la seule supposition que je puisse faire au sujet des auditions ou des décisions de la Commission des transports, c'est que cet organisme est un corps judiciaire ou semi-judiciaire. Elle étudiera la preuve faite devant elle et je ne crois pas qu'on puisse supposer qu'elle prendra aucune décision avant d'avoir entendu cette preuve. Une fois que les parties auront été entendues, elle décidera ce qui doit être fait dans le meilleur intérêt du Canada. C'est sur cette base qu'elle rendra sa décision.

M. SMITH: Elle déterminera la politique fédérale.

Le TÉMOIN: Je crois qu'en vertu de la loi des pipe-lines, c'est ainsi que cela se fait.

M. NOSEWORTHY: Vous dites à la page 7 que les seules quantités de gaz transportées en dehors du Canada représenteront l'excédent des besoins des Canadiens. Vous avez laissé entender que vous aviez une certaine connaissance des approvisionnements disponibles. Pouvez-vous nous dire quelle sera la proportion de gaz requise par les Canadiens par comparaison avec la quantité globale disponible?

Le TÉMOIN: Ce sont là des chiffres que M. Dixon pourrait vous donner.

M. SMITH: Vingt-cinq p. cent.

M. NOSEWORTHY: Pouvez-vous nous donner quelque assurance, monsieur Connolly, que, si la compagnie constituée l'an dernier construit un pipe-line, votre compagnie en construira un également afin d'éviter un monopole?

Le TÉMOIN: Je ne puis vous donner cette assurance. Je crois que cette question de monopole surgit du fait qu'on se demande s'il faudra négocier avec plus qu'une personne au sujet de la construction d'un pipe-line sur la côte du Pacifique.

M. SMITH: Ce sont les conditions matérielles des routes qui apporteront la réponse.

M. NOSEWORTHY: Cela dépend du nombre de pétitionnaires qui ont le droit de construire une route.

Le TÉMOIN: Le gouvernement de l'Alberta croit que s'il doit traiter avec plus d'une personne, il lui sera plus facile de conclure un meilleur marché.

M. SMITH: Qu'est-ce que le mouvement de l'Alberta a à vendre?

Le PRÉSIDENT: A l'ordre! M. Noseworthy a la parole.

M. NOSEWORTHY: Qu'entendez-vous par: plus facile?

M. MAYBANK: Monsieur le président, puis-je faire une observation? Il est presque une heure. Avez-vous l'intention de lever la séance à une heure? S'il en est ainsi, me permettez-vous de présenter une motion avant une heure?

Le PRÉSIDENT: Certainement.

M. JONES: Avant la présentation de cette motion, je voudrais faire remarquer qu'un grand nombre d'entre nous qui venons de la Colombie-Britannique connaissons les routes comme notre province, mais il y a plusieurs ici présents qui ne les connaissent pas. Serait-il possible de faire polycopier une carte indiquant les cinq routes afin que chacun sache exactement de quoi il s'agit?

Le TÉMOIN: Nous pourrions indiquer ces routes au moyen d'un trait sur la carte.

M. JONES: Cela serait très utile car plusieurs membres ne connaissent rien des routes projetées.

Le TÉMOIN: Nous y verrons, moyennant la permission du Comité d'utiliser cette carte.

M. MAYBANK: Puis-je présenter une motion, Monsieur le président?

Le PRÉSIDENT: Une motion d'ajournement est toujours conforme au règlement. Est-ce une motion de ce genre?

M. MAYBANK: Non, ce n'est pas une motion d'ajournement. Je propose que le Comité suspende cette séance, pour se réunir de nouveau à quatre heures, cet après-midi.

Le PRÉSIDENT: Présentez-vous cette motion maintenant?

M. MAYBANK: Oui.

Le PRÉSIDENT: Très bien, nous allons la mettre aux voix.

M. SMITH: Un instant, monsieur le président. Le Comité a décidé hier de se réunir sur votre convocation. Allons-nous revenir sur cette décision?

M. MAYBANK: Cette décision se rapportait à la présente séance.

Le PRÉSIDENT: Il s'agissait de la séance d'aujourd'hui, monsieur Smith, et je crois que la motion est régulière.

M. THOMSON: Monsieur le président—

M. LENNARD: Bien, je crois—

Le PRÉSIDENT: Un instant, M. Thomson a la parole.

M. THOMSON: Avant que la motion soit appuyée, je voudrais poser une question au dernier témoin.

M. GREEN: M. Noseworthy n'a pas terminé son interrogatoire.

M. Thomson:

D. Vous êtes au nombre des personnes qui veulent former une compagnie qui sera connue sous le nom d'*Alberta Natural Gas Company* et parlez-vous en son nom?—R. Oui.

D. Et tous les renseignements que vous avez donnés ici, c'est d'eux que vous les tenez?—R. Oui.

D. Vous n'avez pas fourni de renseignements de votre propre initiative?—R. J'ai pu en donner quelques-uns, mais bien peu. C'est le point de vue de la compagnie que j'ai exposé.

D. Et toutes les réponses que vous avez faites à M. Smith n'étaient pas entièrement basées sur vos connaissances personnelles?—R. Je crois avoir établi les distinctions qui s'imposaient.

M. FERGUSON: Ce serait un drôle d'avocat s'il ne faisait pas de distinctions.

M. Thomson:

D. Les réponses que vous avez faites à M. Smith étaient donc en grande partie des choses que vous ne saviez pas personnellement?—R. Ces réponses étaient basées sur des renseignements que je possédais et que je tenais de mes clients.

D. Alors, toute votre déposition n'était que du ouï-dire.

Le PRÉSIDENT: Oh, non.

Messieurs, une motion a été présentée. Est-il convenu que nous suspendons la séance jusqu'à 4 heures.

Adopté.

M. GREEN: Je ferai remarquer que les comités ne se réunissent pas ordinairement le mercredi matin à cause des caucus. Nous avions un caucus ce matin, et, malgré cela, le comité a décidé de se réunir. Je ne crois pas qu'il soit juste de nous demander de siéger de nouveau.

Le PRÉSIDENT: Il y a eu une motion de présentée à l'effet que nous suspendions la séance jusqu'à 4 heures cet après-midi. Je vais la mettre aux voix.

La motion est adoptée.

—Le Comité suspend sa séance pour la reprendre à 4 heures de l'après-midi le 26 avril 1950.

REPRISE DE LA SÉANCE

le 26 AVRIL 1950.

—Le Comité reprend sa séance à 4 heures de l'après-midi.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous sommes en nombre et nous ferions aussi bien de reprendre où nous avons laissé.

M. PRUDHAM: Avant de commencer, monsieur le président, décidez-vous que le Comité va continuer à entendre des témoignages au sujet des routes et de la possibilité de construire différentes routes?

Le PRÉSIDENT: J'aimerais entendre l'opinion des membres du Comité sur ce point, car je suis à leur disposition.

M. PRUDHAM: En supposant qu'il serait permis de procéder de cette façon, je voudrais savoir s'il serait loisible aux membres de ce Comité de convoquer des témoins experts au sujet d'autres routes qui ne sont pas comprises dans le projet de cette compagnie?

M. APPLEWHAITE: Nous admettons tous que le Comité a pour mission d'obtenir des renseignements suffisants pour se former une opinion sur la question de savoir s'il est dans l'intérêt national d'accorder une charte à cette compagnie

comme elle le demande. Il est donc tout naturel et nécessaire que nous soyons mis au courant des plans de la compagnie et, de plus, la Commission des transports devant être entendue, ce n'est pas logique d'examiner des détails d'itinéraire. Il faudrait certainement restreindre les témoignages aux idées générales. Nous savons que la question que tout le monde se pose est de savoir si cette route sera ou non au Caanda. Je crois que c'est là le point capital et je soutiens qu'il nous suffit de connaître les intentions de la compagnie à ce sujet. Toutefois, pour être clairs, laissons de côté les détails qu'il n'est pas essentiel d'étudier.

M. McIvor: Monsieur le président, je n'ai pas grand chose à dire, mais j'ai lu le mémoire et j'ai écouté les questions très pertinentes qui ont été posées et les explications données et il me semble que cela se résume à ceci: si, une fois que l'Alberta, la Colombie-Britannique et le Canada auront été approvisionnés en gaz, la compagnie n'est pas autorisée à vendre aux États-Unis, il n'y aura pas de pipe-line. Est-ce bien cela?

Une voix: Oui.

M. McIvor: C'est de cette question que tout dépend—après que le Canada aura été complètement servi—et je crois que le Canada devrait être servi le premier.

M. Decore: J'ai une question ou deux à poser maintenant à M. Connolly.

Le président: Devons-nous résoudre la question que M. Prudham a soulevée.

M. Smith: Je voudrais parler sur ce point.

Je crois que M. Applewhaite a bien exposé la situation lorsqu'il a dit qu'elle se résumait à la question de savoir si cette route serait ou non une route exclusivement canadienne. Or, si on ne nous permet pas d'étudier les valeurs comparatives, si je puis me servir de cette expression, d'une route toute canadienne ou d'une vente partiellement canadienne et partiellement américaine, il me semble que les séances du Comité sont simplement futiles.

En d'autres termes, il n'y a eu, au cours des débats à la Chambre, qu'une seule divergence d'opinion et c'est celle que M. Applewhaite a exprimée tantôt. Si nous ne pouvons pas résoudre cela ici et non devant une commission ou autre organisme, alors je n'ai pas la moindre idée de ce que viennent faire ici des gens occupés comme nous. Si nous ne pouvons pas faire de recommandation à la Chambre des communes, alors tous nos débats et nos interrogatoires auront été vains.

J'approuve mon ami Dan McIvor, lorsqu'il affirme que le peuple canadien doit être servi le premier et que les excédents, s'il y en a, aillent aux États-Unis. Je crois que nous approuvons de tout cœur ce qu'il a dit, mais il s'agit de savoir en somme qui aura le contrôle de ce gaz s'il passe notre frontière. Nous savons tous que les autorités canadiennes ont un droit de régie sur le pipe-line situé au Canada, mais perdent ce droit en dehors du Canada.

Alors, je suis disposé à appuyer le député d'Edmonton-Ouest; comme membres du Parlement, établissons notre politique une bonne fois et décidons si la route doit être dans les limites du Canada ou en dehors. Je crois, monsieur, que nous devrions discuter librement ce problème-là.

Le président: Je crois que vous voulez dire que dans le cas où nous permettrions de discuter de cette question des routes, vous auriez une preuve à présenter.

M. Prudham: Oui, monsieur le président.

Nous connaissons tous la situation. Je viens du nord de l'Alberta et un grand nombre de gens de cette région croient que la route de Yellowhead est le meilleur endroit pour un pipe-line. Maintenant, nous ne connaissons pas les faits mais nous voulons être renseignés.

Si nous sommes pour passer beaucoup de temps à discuter des routes du sud et de certaines routes des États-Unis, je voudrais avoir le privilège de faire venir des témoins pour exposer les avantages et les désavantages qu'aurait la route de Yellowhead.

M. FERGUSON: Je crois que tout membre du Comité devrait avoir le droit de convoquer tout expert qui pourrait lui apporter des renseignements qui seront utiles pour rendre jugement sur la question de savoir si une charte doit être accordée à la compagnie requérante. Si cela est de nature à nous éclairer, à nous guider, on devrait nous permettre de l'entendre.

M. JUTRAS: Je conviens que nous ayons à décider si nous devons accorder une charte. Toutefois, s'il faut aller jusqu'à appeler des témoins pour l'examen de questions étrangères à ce bill—c'est ce que des membres ont déjà proposé—s'il faut appeler, par exemple, des représentants d'autres compagnies qui n'ont rien à voir avec cette requête de constitution en corporation.

M. PRUDHAM: Pas nécessairement des témoins de compagnies.

M. DECORE: Il n'a pas été question de cela.

M. LENNARD: Nous nous sommes servis de l'expression "témoin expert" seulement.

M. JUTRAS: Tout ce qui touche à une question étrangère à ce bill n'est pas conforme au règlement et nous ne sommes pas autorisés à en introduire dans le débat.

La raison pour laquelle j'ai soulevé ce point, c'est qu'à mon avis nous ne sommes pas appelés à décider si la route doit passer par les États-Unis ou suivre un itinéraire entièrement canadien. En premier lieu, je ne crois pas que nous puissions décider de cette question en comité, parce que nous ne disposons pas de techniciens, d'experts et de l'organisation voulue pour ce faire.

M. LENNARD: Nous pourrions les avoir.

M. JUTRAS: Non, je ne crois pas que nous puissions jamais rendre une pareille décision.

D'après la constitution, la Commission des transports a été instituée pour remplir cette tâche-là. A tort ou à raison, elle a été créé pour cela.

Alors, d'après notre législation—d'après nos statuts—c'est elle qui doit rendre cette décision. Je n'ai pas d'objection à ce que, comme certains membres l'ont déjà proposé, de rechercher des renseignements au sujet des différentes routes si cela peut ajouter à une connaissance plus étendue des buts de la compagnie, mais je ne crois pas que le Comité puisse s'engager, comme l'a dit M. Smith, à décider si cette route sera entièrement canadienne ou non. Il ne faut pas engager le débat en se basant sur cette supposition. Ce n'est pas là la question que le Comité doit décider, la question en litige est simplement d'accorder ou de refuser la charte demandée.

M. CARROLL: On propose ici cinq routes qui seront soumises à la Commission des transports. Est-ce d'une de ces routes dont mon ami M. Prudham a parlé.

M. PRUDHAM: Je l'ignore.

Le PRÉSIDENT: Je crois qu'avec le consentement de M. Prudham, nous pouvons laisser cette question en suspens et rendre une décision plus tard. Après tout, il y a un article à ce sujet plus loin dans le bill et lorsque nous y arriverons, il n'y a pas de doute qu'il y aura quelque débat. Je crois qu'il vaut mieux continuer à entendre les témoignages.

M. MURRAY: Puis-je proposer que nous appelions d'autres témoins après avoir entendu M. Dixon. Je proposerais M. Link, qui est un homme compétent, et aussi M. Slipper, dont le nom est mentionné dans le mémoire. M. Stavers, directeur de la *Consolidated Mining and Smelting Company*, pourrait nous dire quel volume de gaz sera requis par cette grande industrie de Trail. Je proposerais aussi de faire venir un fonctionnaire de l'Office américain de contrôle de l'énergie atomique qui pourrait nous donner quelques renseignements sur les besoins à Hanford, Washington.

M. GREEN: Pourquoi pas le procureur général?

M. MURRAY: Il ne s'agit pas ici de questions politiques; nous voulons seulement savoir les faits.

M. SMITH: Pourquoi voulez-vous convoquer MM. Link et Slipper?

M. MOTT: Il entre en ligne de compte des facteurs important à part des localités habitées. Je crois que le consommateur a son mot à dire. Après tout, si nous nous lançons dans la construction de routes coûteuses simplement pour les faire passer dans une certaine localité, ce serait une mauvaise affaire. Nous devons entendre les témoins qui ici présents et si nous croyons ensuite qu'il est nécessaire d'en appeler d'autres, nous pourrons en parler ensuite. Après tout, nous avons ici comme témoin un ingénieur compétent et nous écourterons les débats si nous continuons de l'entendre. Si nous commençons à convoquer les experts de tout le monde, quelqu'un pourrait bien proposer de faire venir un spécialiste d'Angleterre et nous n'arriverions à rien. Je propose que nous procédions comme nous avons commencé, que nous entendions ce que les témoins ont à dire et les renseignements qu'ils peuvent nous donner présentement et que nous abandonnions tout le reste en ce qui regarde les experts et les autres routes. Le témoin pourra peut-être nous donner des renseignements au sujet des routes déjà mentionnées et peut-être ne le pourra-t-il pas.

Le PRÉSIDENT: Avec le consentement des messieurs qui ont fait des recommandations, je crois, dans l'intérêt des travaux du Comité, que nous devons continuer et nous pourrons discuter les autres points plus tard.

M. MURRAY: Je ne veux certainement pas retarder même d'une minute les travaux du Comité, mais le témoignage des personnes que j'ai mentionnées serait de portée générale. Deux d'entre eux sont de grands consommateurs de ces produits et ils auraient certainement quelque chose à dire.

M. HIGGINS: Je m'efforce de comprendre cette affaire et j'en sais bien pour le moment, mais ce qui me frappe, c'est que ce matin, aux questions de M. Smith, M. Connolly a répondu que ce qui advenait du gaz et du pétrole sous garantie aux États-Unis relevait du droit américain. M. Connolly a franchement répondu qu'il était incapable de répondre à ces questions. Je crois, monsieur, que nous devrions entendre un expert sur l'aspect juridique de ce problème aux États-Unis avant de rendre notre décision finale.

Me John J. Connolly, K.C., avocat du Pétitionnaire est rappelé:

M. Decore:

D. Je voudrais poser une question à M. Connolly au sujet de la page 6 de son mémoire. On y lit ce qui suit: "Les requérants de la constitution de la compagnie en corporation sont prêts, si la Commission des transports les y autorise, à construire la route décrite en premier lieu et qui s'étend en entier à travers le Canada jusqu'à Vancouver. Ils sont aussi prêts à construire toute route qui, après un examen complet de tous les faits, pourra être considérée comme servant le meilleur intérêt du Canada, d'après l'ordonnance de la Commission.

La question que je vais poser à M. Connolly est la suivante. Devons-nous comprendre que le requérant est prêt à construire le pipe-line suivant l'un quelconque des cinq tracés mentionnés dans le mémoire ou tiendrait-il compte d'autres tracés qu'ils n'a pas encore étudiés?—R. M. Dixon pourrait peut-être répondre à cela plus au long. Pour ce qui est des cinq tracés, notre engagement est tel que nous l'avons mis par écrit, mais il peut y avoir des variantes.

D. Vous ne savez s'il se rapporte à d'autres routes possibles?—R. Je crois que M. Dixon devrait donner ce renseignement.

M. Goode:

D. Je vais vous poser une double question. M. Smith a laissé entendre ce matin qu'il pouvait y avoir certains rapports entre la *Morgan Stanley Company* et la Banque du Canada.—R. Je suis allé aux renseignements depuis mon arrivée ici et apparemment la *Morgan Stanley and Company* n'a aucune relation avec la Banque du Canada.

D. Il a aussi laissé entendre qu'il y avait certains rapports entre *Morgan Stanley and Company* et le gouvernement fédéral.—R. Non, j'ai appris depuis ce matin que l'agent financier du gouvernement canadien est la Banque de Montréal par l'entremise de son bureau de New-York.

M. Herridge:

D. Monsieur le président, j'ai trois ou quatre questions à poser. Je ne suis pas très versé en matière juridique, mais je sais, M. Connolly, qu'avant de soumettre un bill privé à la Chambre des communes, la compagnie intéressée doit trouver un parrain pour piloter ce projet de loi.—R. Oui.

D. Est-ce que vos clients ont fait ou tenté des démarches auprès d'un député de la Colombie-Britannique pour lui demander d'être le parrain de ce bill?—R. Je ne le sais pas. Je n'ai jamais cherché à avoir un parrain de la Colombie-Britannique. Certains députés de cette province étaient intéressés, mais M. Maybank, qui avait été le parrain à la dernière session, a bien voulu l'être de nouveau.

D. Lorsque vous avez répondu à M. Smith, ce matin, je crois qu'il vous a demandé s'il n'y aurait qu'un seul pipe-line de construit à travers la Colombie-Britannique et je crois que vous lui avez répondu affirmativement, en raison du marché.—R. Je le crois, cela regarde plus M. Dixon que moi.

D. Je voudrais vous poser une autre question sur ce point. S'il n'y a qu'un seul pipe-line de construit, la compagnie qui pose cette canalisation n'exercera-t-elle pas un monopole sur la distribution du gaz?—R. Cela peut arriver en Colombie-Britannique.

D. Monsieur Connolly, vous avez dit ce matin que vous aviez consulté les débats de la Chambre sur un bill de même nature lors de la dernière session. Et par suite de ces débats, il ressort de votre déposition que la compagnie a décidé

d'augmenter le nombre des parrains de ce bill. Diriez-vous que les projets de votre compagnie et sa façon de voir ont été quelque peu modifiés à la suite de votre lecture des débats de la Chambre des communes?—R. Non, les projets et l'attitude de la compagnie n'ont pas varié depuis le commencement. Je sais que dans la plupart des cas peut-être, les parrains,—parrains pour la forme,—sont des membres du personnel d'une étude d'avocats, mais on nous a recommandé à certain moment d'étendre le parrainage aux personnes intéressées à l'entreprise. Cela fut fait. Il n'y avait rien de mystérieux là-dedans. C'est simplement une mesure que nous avons prise pour nous rendre aux désirs des députés.

D. Il ne me reste qu'une autre question à poser. Votre compagnie a-t-elle fait des démarches auprès de MM. Austin Taylor et H. R. McMillan pour obtenir leur appui?—R. Je n'en sais rien, ce n'était pas ma tâche.

Le PRÉSIDENT: Devons-nous entendre M. Dixon?

Des VOIX: Oui.

M. GREEN: Non, non. J'ai plusieurs questions à poser à M. Connolly.

M. THOMSON: Je soutiens, monsieur le président, que M. Connolly n'aurait jamais dû être interrogé. Il a expliqué son mémoire et c'est tout ce qu'il pouvait faire. Il a admis ce matin que sa déposition n'était que du ouï-dire et celui qui peut témoigner en toute connaissance de cause est ici présent...

M. FERGUSON: Il n'a pas admis que ce n'était que du ouï-dire.

M. THOMSON: Oui, il l'a admis.

M. FERGUSON: C'est votre opinion.

M. Adamson:

D. La question que j'ai à poser est plutôt du domaine juridique et M. Connolly est celui qui peut y répondre. Elle n'a rien de technique. M. Connolly pourrait-il renseigner le Comité sur la façon dont a été résolu le cas de l'A.P.I. ou celui des producteurs d'huile ou de gaz des États-Unis qui ont interjeté appel auprès de la *Federal Power Commission* pour faire interdire ou restreindre toute importation future de gaz et de pétrole aux États-Unis. Comment ce problème a-t-il été résolu?

Voici pourquoi je pose la question: si la *Federal Power Commission* est, comme je l'entends, en état de supprimer à volonté l'importation du gaz ou du pétrole aux États-Unis, votre compagnie, si elle construit un pipe-line aux États-Unis, se trouvera certainement dans une position dangereuse.—R. Je n'ai aucune compétence pour répondre à cette question au sujet du pétrole américain. Les autres questions portent surtout des faits au sujet desquels je n'ai aucun renseignement.

D. Mais vous savez qu'un appel a été interjeté auprès de la *Federal Power Commission.*—R. Je ne sais pas ce qu'il est advenu de cet appel.

D. A mon sens, les membres du Comité devraient obtenir ce renseignement.—R. Je le regrette, mais je ne dispose pas de ce renseignement.

D. Si la Commission interdit l'importation du gaz et du pétrole, vous aurez de la difficulté à exploiter votre pipe-line aux États-Unis.

M. DECORE: Je crois que nous devrions entendre la déposition de M. Dixon et que M. Connolly pourrait être rappelé plus tard.

M. MURRAY: Je ferais bien cette proposition.

M. PEARKES: A la page 2 du mémoire présenté ce matin, le témoin dit: "La compagnie sera associée de près avec l'*Alberta Natural Gas Grid Company,* une société de l'Alberta, constituée en corporation aux fins de recueillir du gaz naturel et d'en faire la vente en gros par le moyen de conduite dans cette province."

Je me demande si le témoin pourrait me dire où ce gaz sera amassé. Est-ce qu'il y aura un centre collecteur à l'extrémité d'une de ces lignes rouges ou le gaz filtrera-t-il dans ces lignes rouges, qui, je le suppose, indiquent le tracé de ce réseau?

Le TÉMOIN: Monsieur Pearkes, veuillez donc poser cette question en temps opportun à M. Dixon, car c'est lui qui peut y répondre?

Le PRÉSIDENT: Un instant, messieurs, M. Murray a présenté une motion à l'effet d'entendre M. Dixon.

M. GREEN: Un instant, s'il vous plaît.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Green...

M. GREEN: Est-ce que vous éliminez le débat sur la motion?

Le PRÉSIDENT: Le comité est saisi d'une motion.

M. GREEN: J'ai le droit de la discuter.

Le PRÉSIDENT: J'accepte la motion de M. Murray et si vous voulez en discuter, c'est parfait.

M. GREEN: Je trouve que c'est une procédure tout à fait arbitraire et que cela équivaut à...

M. MURRAY: M. Connolly est un avocat représentant la compagnie,—que sait-il en fait de questions techniques?

Le PRÉSIDENT: A l'ordre, messieurs. Monsieur Green, vous avez la parole.

M. GREEN: M. Connolly est venu nous présenter un mémoire et nous avons le droit de l'interroger sur ce mémoire. Cela s'est fait au Sénat exactement de cette façon l'an dernier. Il y a différentes questions sur lesquelles M. Connolly seul est renseigné.

M. MURRAY: Il est avocat, bien entendu.

M. GREEN: Nous avons le droit de lui poser ces questions.

M. DECORE: Nous pouvons le rappeler, si c'est nécessaire.

M. GREEN: Il n'est pas question de le rappeler. Nous avons le droit de l'interroger quand il agit comme témoin.

Or, monsieur le président, vous n'êtes certainement pas pour accepter cette motion qui mettrait fin à tout interrogatoire de M. Connolly. C'est le temps de l'interroger et d'en finir avec son témoignage. Je soutiens qu'il est absolument contraire aux règlements du Comité de la Chambre des communes d'accepter une pareille motion de clôture d'un témoignage.

Si l'on a recours à ce procédé, nous en comprendrons le motif et nous agirons en conséquence. Je dirai aux membres du Comité que ce projet est d'une importance plus vitale pour la province de la Colombie-Britannique que tout autre projet jamais mentionné à l'égard de cette province.

Le fait est que l'Assemblée législative de la Colombie-Britannique a adopté à l'unanimité une résolution demandant avec instance que ce pipe-line emprunte la passe de Yellowhead parce qu'elle veut que cette entreprise ait lieu en Colombie-Britannique et non dans l'État de Washington. Vous pouvez consulter la carte ici. Les parrains du projet ont marqué les routes et la route principale est marquée d'un trait jaune. Cela favorise Washington et non la Colombie-

Britannique. L'Assemblée législative de la Colombie-Britannique s'est prononcée entièrement en faveur de la passe de Yellowhead, ce qui aidera au développement de la province.

Le PRÉSIDENT: Je vous demanderais de vous en tenir à la motion.

M. GREEN: Je soutiens que cette motion ne devrait pas être adoptée tant que nous n'aurons pas eu l'occasion de contre-interroger M. Connolly. Or il y a certaines questions juridiques; ainsi, le témoin a dit ce matin que ce bill était semblable aux deux autres. Ce n'est pas le même et je veux l'interroger sur ce point.

Le PRÉSIDENT: Je vous ferai remarquer respectueusement que vous aurez l'occasion plus tard de poser des questions à M. Connolly. Le point en litige, c'est de savoir si nous allons maintenant entendre M. Dixon. Je suis sûr que M. Connolly se fera un plaisir de répondre à toutes les questions après cela. Je ne vois pas pourquoi vous vous opposez à cette motion.

Je vais mettre la motion aux voix.

M. GREEN: Pas si vite, s'il vous plaît.

Le PRÉSIDENT: Vous pourrez discuter après avec M. Connolly.

M. GREEN: On veut nous empêcher de terminer l'interrogatoire de M. Connolly. Pourquoi fait-on cela?

Le PRÉSIDENT: A titre de président je suis en mesure de dire que le témoignage de M. Dixon va nous éclairer et nous épargner beaucoup de temps; il permettra peut-être aux membres du comité de poser plus tard des questions plus au point à M. Connolly et jevais donc mettre la motion aux voix.

Pour la motion de M. Murray...

M. GREEN: Monsieur le président...

Le PRÉSIDENT: Pour la motion de M. Murray...

M. GREEN: M'empêchera-t-on de parler davantage. Décidez-vous que je ne puis rien dire de plus?

Le PRÉSIDENT: Je décide de mettre la motion aux voix.

M. GREEN: En d'autres termes, vous refusez de me laisser parler plus longtemps sur cette motion, n'est-ce pas?

Le PRÉSIDENT: Si vous voulez vous en tenir à la motion, très bien, mais vous parlez de tout le bill et des routes, c'est contraire aux règlements.

M. GREEN: Quel droit avez-vous, à titre de président, de décider que nul autre ne peut parler sur cette motion?

Le PRÉSIDENT: Je ne saisis pas votre question.

M. GREEN: Quel droit avez-vous, à titre de président, de décider que nul autre ne peut parler sur cette motion?

Le PRÉSIDENT: Je dis que nous sommes prêts à voter sur cette motion.

M. GREEN: Vous n'entendrez personne d'autre sur cette motion.

Le PRÉSIDENT: Oui, si l'on s'en tient à la motion.

M. GREEN: Je soutiens que la façon régulière de poursuivre cette enquête, c'est d'interroger complètement un témoin pour éviter d'interrompre une déposition, d'appeler un autre témoin et ensuite de rappeler le premier. Nous épargnerons bien du temps et nous obtiendrons une version plus complète si nous procédons de la même façon que tous les autres comités de la Chambre. Je soutiens que cette motion ne devrait pas être mise aux voix maintenant. Le seul fait de présenter cette motion revient à une tentative d'obstruction...

Le PRÉSIDENT: Pas du tout.

M. GREEN: Cela démontre que l'on tente de passer cette affaire à la vapeur devant le Comité.

M. HARKNESS: Parlant sur la motion, monsieur le président, je voudrais poser à M. Connolly deux ou trois questions qui, je crois, sont de son domaine, des questions de droit. Il a été donné à un bon nombre de membres aujourd'hui de l'interroger et je ne vois pas pourquoi je n'aurais pas les mêmes droits que mes collègues. Je demande l'autorisation de poser maintenant ces questions à M. Connolly avant que la motion soit mise aux voix.

M. FERGUSON: Je puis vous assurer que cette question est du domaine juridique. Apparemment, cela amuse beaucoup l'auditoire qui cause une perte de temps par des rires insensés, des bouffonneries et des remarques. Le témoin est avocat. Il est membre du Barreau. Il n'est ni géologue ni ingénieur et j'ai retenu mes questions jusqu'à épuisement de l'interrogatoire des autres membres. Ma question porte purement et simplement sur l'aspect juridique de la charte et des filiales et seul un avocat peut y répondre intelligemment. Va-t-on me refuser ce droit parce que M. Murray aimerait interroger un autre témoin? Va-t-on me refuser le droit, à titre de membre du Comité, de continuer à interroger le témoin, comme c'est la coutume dans tous les tribunaux du Canada? Me refuse-t-on le droit d'interroger un témoin, un avocat, sur des questions purement juridiques auxquelles je doute que mon ami, tout géologue et ingénieur compétent qu'il soit, puisse répondre? Je crois que c'est fort injuste, monsieur.

Le PRÉSIDENT: Aux voix.

M. HIGGINS: Je viens de l'île à l'autre extrémité du pays et je ne prétends pas en savoir beaucoup au sujet de cette affaire, mais je suis en faveur d'une procédure ordonnée. Je suis d'accord avec M. Green pour la raison suivante: j'ai lu le mémoire présenté par M. Connolly au Sénat et il pourrait y avoir une grande différence entre ce mémoire et celui qu'il nous présente aujourd'hui et M. Connolly est certainement celui qui peut répondre aux questions à ce sujet puisqu'il a préparé le mémoire en question. Avant de mettre la motion aux voix, nous devrions certainement éclaircir ces différences. Je ne vois pas comment nous pouvons interroger M. Dixon avant de tirer cela au clair.

Le PRÉSIDENT: Êtes-vous prêts à voter?

Devons-nous entendre M. Dixon?

Adopté.

M. GREEN: Ne pourrions-nous pas voter par personnes, monsieur le président?

Le PRÉSIDENT: Certainement.

Les membres qui sont en faveur de la motion ayant pour objet d'entendre M. Dixon, répondez oui, à l'appel de votre nom. Ceux qui sont contre, répondez: non.

Le SECRÉTAIRE: Pour: 28; contre: 14.

Le PRÉSIDENT: La motion pour entendre M. Dixon est adoptée. Je demanderais à M. Dixon de nous donner un bref exposé de la situation.

M. A. F. Dixon, géologue et ingénieur, est appelé:

M. Connolly:

D. Monsieur Dixon, vous êtes un des pétitionnaires de la constitution de la compagnie en corporation?—R. Oui.

D. Quelles études avez-vous faites, monsieur Dixon?—R. Je suis un diplômé de l'université Harvard, de la Faculté des sciences appliquées de Harvard.

M. ADAMSON: Voulez-vous parler un peu plus fort, s'il vous plaît; nous avons peine à vous entendre à cette extrémité-ci de la pièce.

M. Connolly:

D. Au service de quelle firme ou association commerciale êtes-vous présentement?—R. Je suis membre de la maison Brakow, Dixon et MacKee, laquelle existe depuis 1919.

D. Quel genre de société est-ce?—R. Elle se compose d'ingénieurs en pétrole et en gaz naturel, et de géologues.

D. Depuis combien de temps êtes-vous à l'emploi de cette compagnie?—R. Depuis que j'ai été diplômé à l'École des sciences appliquées de Harward en 1911, j'ai fait de la géologie ma spécialité.

D. Monsieur Dixon, aviez-vous acquis de l'expérience dans la construction et l'exploitation des pipe-lines avant de vous intéresser à cette entreprise?—R. Oui, j'ai acquis beaucoup d'expérience dans ce domaine.

D. En quels pays avez-vous acquis cette expérience?—R. Toute mon expérience en matière de pipe-lines a été acquise aux États-Unis, sauf dans le cas de certains travaux très secondaires.

D. Voudriez-vous maintenant, pour éclairer le Comité, faire connaître l'étendue de votre expérience en matière de conduites à gaz aux États-Unis?—R. J'ai été employé à titre de géologue et d'ingénieur lors de la construction du premier pipe-line financé par le public aux États-Unis. C'était la ligne Houston Gulf allant de Corpus Christi, Texas, à Houston. C'était, je crois, en 1928. Auparavant, j'avais travaillé pour beaucoup d'autres petites entreprises, à évaluer les réserves de gaz. C'est, il me semble, en 1924, que j'ai commencé à m'occuper de gaz naturel. Non, ce n'est pas tout à fait cela. Je me suis occupé de gaz naturel pour le gouvernement américain durant la première guerre mondiale, évaluant à son compte les réserves de gaz naturel dans le Texas et la Louisiane. J'ai fait des travaux pour toute une série de petites entreprises. Celle que je viens de mentionner est devenue l'*United Gas Company*, qui est maintenant l'une des plus grandes compagnies de gaz aux États-Unis. J'étais l'ingénieur qui effectue les relevés, surveille la construction de la ligne à titre d'inspecteur et ingénieur depuis Houston jusqu'à la partie septentrionale de la Louisiane. Cela se passait, si je ne me trompe, en 1929. Puis je fus employé comme géologue par la *Southern Natural Gas Company* qui possède une ligne s'étendant de la Louisiane à l'Alabama et à la Georgie. Cette ligne mesurait environ sept ou huit cents milles de longueur. J'ai travaillé à la construction du pipe-line Missouri-Kansas qui lança une entreprise visant à construire une ligne partant de Huguton, au Kansas, et du champ Panhandle au Texas. J'ai eu beaucoup à faire de ce côté-là, évaluant sur place la consommation possible de gaz. Mes associés s'occupaient des réserves de gaz et j'avais la direction des travaux de construction de la canalisation jusqu'au point d'arrivée à Indianapolis. C'était une ligne d'environ 950 milles de longueur. Elle s'est prolongée depuis jusqu'à

Détroit et je crois qu'en comptant les doubles canalisations elle mesure trois mille milles de longueur. Je ne suis pas très sûr du nombre de milles de conduites que nous possédons, mais c'est une des grandes lignes de gaz des États-Unis. Je devins par la suite membre du conseil d'administration de la compagnie et je le demeurai plusieurs années.

J'étais parmi ceux qui ont organisé la ligne du Tennessee, laquelle commence près de la frontière du Mexique. Le premier tronçon se terminait en Virginie occidentale; le second, actuellement en construction, s'étendra jusqu'à Buffalo. C'était au début une ligne de douze cents milles de longueur. Elle fut construite durant la guerre et j'étais l'ingénieur conseil durant sa construction. J'ai été l'ingénieur, au début, de la ligne d'El Paso; j'ai fait à cette occasion l'évaluation des réserves de gaz et une étude du marché et j'ai construit la canalisation. La ligne originale, qui mesurant environ deux cent quarante milles allait du comté Lea, au Mexique, à El Paso et les environs. Cela se passait, je crois, en 1928. Cette ligne a maintenant été prolongée jusqu'en Californie et constitue l'un des grands pipe-lines du monde. Je suis encore leur ingénieur conseil en matière de réserves de gaz et d'autres sujets.

M. SMITH: Quels autres sujets que les réserves?

Le TÉMOIN: Les marchés et autres choses intéressant la construction.

En outre, j'ai fait de petits travaux pour d'autres sociétés comme la *Transcontinental,* qui est une conduite allant du Texas à New-York. Mon travail se réduit à quelques évaluations de leurs réserves de gaz devant être soumises à la *Federal Power Commission.*

J'ai témoigné devant cette commission ainsi que plusieurs organismes préposés à la réglementation des organismes d'État et le département de la Justice des États-Unis. Je me suis qualifié comme spécialiste en construction, en marchés et en approvisionnements de gaz.

La présente entreprise a réellement pris naissance il y a quatre ans lorsque, en considérant la carte des États-Unis, nous avons constaté qu'une partie du continent nord-américain s'étendant de Vancouver jusqu'à Portland au sud se trouvait dépourvue de gaz. Je travaillais alors en Californie; nous sommes allés là-bas en auto, nous avons examiné la situation du marché tout le long de la côte et nous avons constaté qu'il constituait un excellent débouché pour le gaz. Je revins alors à New-York et notre première idée fut de construire une ligne depuis le champ Huguton, au Kansas jusqu'à Portland en traversant le Wyoming. Ainsi je suivi en auto tout le parcours de la route, inscrivant des points de repère sur une carte chemin faisant et essayant d'évaluer le coût de l'entreprise. Il s'agissait naturellement d'un très long pipe-line mais cela paraissait réalisable. Néanmoins, il nous semblait possible de trouver une source plus rapprochée; conséquemment, je me rendis en Alberta.

M. CONNOLLY: Est-ce la première fois que vous veniez en Alberta ou que vous ayez fait des affaires avec cette province?

Le TÉMOIN: Je suis passé en Alberta il y a plusieurs années, le long de la frontière méridionale, alors que j'examinais les champs de gaz naturel d'où partait une conduite allant jusqu'à Selby et aux villages environnants.

M. SMITH: Cet embranchement ne servait qu'à fournir l'énergie pour le forage des puits de pétrole, n'est-ce pas?

Le TÉMOIN: Oui. Mon associé, M. Brokaw, avait travaillé en Alberta il y a trente-huit ans alors qu'il était encore au collège. En 1934, on me chargea d'étudier les moyens de faire venir à Winnipeg le gaz du champ de Turner Valley. Nous avons examiné cette question et décidé dès lors qu'il ne paraissait

pas praticable de faire venir du gaz sur une aussi grande distance pour ce marché relativement restreint, et, conséquemment, rien ne fut fait. Il y a environ trois ans, mon associé tenta d'amener du gaz en Saskatchewan pour le compte des mines de Flin Flon. Il ne s'y trouvait pas beaucoup de gaz. Du moins, il ne paraissait pas y en avoir assez pour justifier la construction d'une ligne jusqu'en Alberta, où il y avait abondance de gaz; mais le gaz coûterait plus cher que le combustible dont on disposait, de sorte que le projet fut abandonnné.

Ainsi, la question de l'Alberta nous occupa en quelque sorte pendant plusieurs années. Je me rendis en Alberta et je me mis aussitôt en relation avec M. Tanner qui est le ministre des Mines, et avec toutes les compagnies de gaz de la province; je me procurai tous les renseignements possibles sur l'approvisionnement en gaz et il me parut qu'à cette époque,—cela remonte à plus de quatre ans,—il y avait asez de gaz pour justifier la construction d'une ligne. Je m'appliquai dès lors à trouver une route de l'Alberta pour acheminer le gaz vers la côte. Je passai d'abord par le défilé Kicking Horse, puis je contournai le Great Bend, traversai Kamloops et atteignis le Fraser. Cela semblait être une route acceptable sur la carte, mais on vit bientôt qu'elle était absolument impraticable aux deux extrémités. Je rebroussai chemin et traversai le parc national Banff, atteignant Radium Hot Springs, et j'arrivai face à Trail et ensuite à Cranbrooke. Je survolai dans un petit avion les montagnes de la région, car il n'y avait pas de route sur le parcours en direction de Trail, excepté celles qui contournaient toute la montagne. Je revins par le défilé Kicking Horse et me rendis vers le sud jusqu'au parc national Glacier aux États-Unis. Cette route ne semblait pas du tout praticable.

Puis nous avons continué nos recherches en partant de Vancouver. En ce temps-là, la route n'avait pas été commencée en direction de Hope,—la route qui a été récemment construite passe par Princeton et Hope—et je passai le défilé Yellowhead au nord de Kamloops et, bien que je n'aie pas fait un relevé approfondi, je crus en avoir vu assez pour me convaincre qu'il y avait de meilleures routes.

J'entrepris alors de voir si l'on ne pourrait pas franchir l'obstacle de la montagne et je découvris qu'il existait, entre Vancouver et Seattle, un tunnel abandonné par le *Great Northern Railway*. Ce fait éliminait la difficulté de traverser la chaîne des Cascades. Nous avons alors étudié cette route avec le plus grand soin.

Après l'accomplissement de ce travail qui dura deux étés, nous avons décidé, c'est-à-dire le groupe qui travaillait avec moi, deux autres messieurs et mes associés,—nous avions jusqu'alors financé nous-mêmes le coût des recherches,—nous avons décidé, dis-je, que nous avions un choix de routes, un bon débouché et du gaz en abondance, de sorte que nous étions justifiés d'intéresser d'autres personnes à se joindre à nous, des gens qui avaient été associés avec nous dans d'autres entreprises, afin qu'ils placent des fonds avec nous et nous avons embauché des gens pour continuer les travaux. Nous avons alors engagé M. Slipper et d'autres pour les travaux géologiques et mon associé s'est occupé de l'approvisionnement en gaz. Pendant que mon collègue était ainsi employé, je m'intéressais surtout aux contrats pour l'achat du gaz, au marché et aux routes. Nous avons retenu les services des firmes contrôlées par M. Alfred Swinerton ingénieur et entrepreneur dont le bureau principal se trouve à San-Francisco. Nous avons jugé qu'il était l'homme le plus compétent pour ce travail, car il avait construit la ligne à partir de la concession Barco, en Colombie, près du Venezuela, jusque dans la vallée de la Magdalena, après avoir traversé une branche des Andes.

Je connaissais bien ce pays et je savais combien il était difficile d'y construire quoi que ce soit. Cet expert avait également construit aux États-Unis la canalisation pétrolière qui aboutit à Salt Lake City. C'est un entrepreneur et un ingénieur bien connu et extrêmement compétent. L'une des compagnies qu'il administre, la *Haddock-Engineers,* aussi bien que la *Pacific Pipe Line and Engineers Limited,* s'engagea à travailler à notre compte en vue de trouver une route pour une conduite. Pendant deux étés, ces gens ont parcouru le pays de long en large faisant des relevés c'est ainsi que nous avons choisi les cinq routes en question. Comme vous le remarquez sur la carte au mur, quelques-unes de ces routes se joignent à d'autres de sorte qu'il y a plus de routes qu'il n'y paraît, car tout dépend du nombre de dérivations en territoire américain.

Une de nos routes, aboutissant à Vancouver, se trouve entièrement en territoire canadien. L'autre va en direction sud jusqu'à proximité de Spokane, puis elle traverse les plaines de l'État de Washington jusqu'aux monts Cascades, passe le tunel, puis bifurque, la branche principale allant vers le nord et l'autre vers le sud. Vous pouvez distinguer les différentes couleurs sur cette carte murale. La route tracée en rouge est entièrement canadienne jusqu'à ce qu'elle atteigne un point près de la frontière de la Colombie-Britannique où elle se dirige sur Portland et Seattle. L'autre ligne quitte la Colombie-Britannique à Kingsgate, s'étend jusqu'à Spokane puie passe par le tunnel. C'est plus ou moins cette ligne qui va dans les deux directions; elle est commune à toutes les autres routes.

Un autre pipe-line à l'étude sort de la Colombie-Britannique à Kingsgate, descend à Sandpoint, contourne Trail de près, puis traverse aux États-Unis juste au sud de la frontière et atteint le défilé Allison. La route de la compagnie, au nom de laquelle nous demandons présentement une charte, commence ici, tout près de Pincher Creek. Tout le reste de la canalisation se trouve en Alberta et constitue ce que nous appelons un réseau. Ce système transportera le gaz à partir des divers champs de production et nous donnons à ce réseau des dimensions et une capacité telles que si, pour cause quelconque, le gaz diminue dans le champ de la vallée Turner qui fournit maintenant la plus grande portion du gaz à Calgary, nous pourrons approvisionner Calgary sans guère de changements sauf par l'addition de quelques compresseurs. Le gaz sera amené d'ici (indiquant du doigt), passera le défilé Kicking-Horse, lequel est de beaucoup le meilleur passage que j'aie vu dans les montagnes...

M. GREEN: Le défilé Crow's Nest...

Le TÉMOIN: ...jusqu'à cet endroit-ci (l'indiquant) qui est commun à tous les projets. Il reste à décider si cette canalisation devrait suivre la route jaune, la route rouge d'un bout à l'autre ou la route bleue ou une combinaison de ces routes. Vous savez tous, sans doute, qu'une partie de cette route traverse des plaines rases et d'accès assez facile sur tout le parcours depuis Kingsgate jusqu'aux Cascades. Vient ensuite une très haute chaîne de montagnes dépourvue de chemins et l'accès en est très difficile.

Cette route est très tortueuse et difficultueuse en raison du sol mouvant. On a construit une route par le défilé Allison; le coût prévu était de $4,000,000 mais il a fallu dépenser $12,000,000 parce qu'en taillant dans le flanc des collines, celles-ci se déplaçaient. Cela rend très difficile la construction d'un pipe-line. Voilà ce qui rend la ligne plus coûteuse lorsqu'on emprunte les routes canadiennes. C'est simplement une différence de terrain.

J'ai ici une estimation des frais de construction de ces lignes qui, à mon avis, peut vous intéresser. Ces frais comprennent les pipe-lines et les compresseurs.

Comme vous le voyez, en suivant cette route d'un bout à l'autre (la montrant) presque tout le gaz arrive à cet endroit-ci (le montrant) et ensuite une grande partie va vers le sud. Arrivant par cette route-ci (la montrant), la canalisation se partage en deux et prend des directions différentes. Cela exige des conduites de différente grosseur dans deux projets différents, mais le tout est calculé d'après la même quantité de gaz de chaque projet—sauf ici, à l'usine d'énergie atomique, qui est trop éloignée si nous suivons le tracé entièrement rouge. On ne pourrait alimenter ce marché à cause de la chaîne de montagnes et de la grande distance d'ici à là (montrant sur la carte).

M. PEARKES: Le témoin pourrait-il indiquer la route de Yellowhead?

Le TÉMOIN: La route de Yellowhead commence à Edmonton—j'ai entendu le témoignage au sujet de cette route, mais je ne prétends pas être une autorité là-dessus; néanmoins, je l'ai parcourue. Elle passe par le défilé Yellowhead, près du mont Robson, et ensuite elle descend en longeant plus ou moins cette voie ferrée (l'indiquant). Il n'y a pas de grande route menant jusqu'ici—ou du moins c'est un bien médiocre chemin. J'ai passé par ici en train et j'ai monté ici (indiquant l'endroit) pour une partie du trajet aussi loin qu'on peut aller en auto, puis l'on prend le train qui descend ici (montrant l'endroit). La construction est partout difficile tant dans le col Yellowhead que dans ces régions basses (les indiquant)). La situation était telle que d'autres routes paraissaient certainement préférables à ce moment-là. Nous travaillons encore et nous comptons poursuivre tout l'été nos travaux sur les divers itinéraires. C'est une tâche formidable et longue.

A présent, la route A est le tracé entièrement rouge et le coût prévu en plus de l'intérêt, des imprévus, des frais d'organisation et d'une quantité d'autres dépenses communes à toute autre route, serait de $78,806,000.

M. Green:

D. La route va-t-elle jusqu'à Portland?—R. Oui, jusqu'à Portland. Toutes approvisionnent les mêmes marchés, sauf qu'une seule peut atteindre l'usine atomique.

D. Combien la canalisation coûtera-t-elle jusqu'à Vancouver?—R. Je ne sais si je puis répondre à cette question. Elle est très hypothétique, car on ne peut construire une ligne jusqu'à Vancouver à moins de poursuivre la construction à partir de cette ville.

D. Vous pouvez établir les frais jusqu'à Vancouver et ensuite jusqu'à Portland, n'est-ce pas?—R. Par la route A, c'est-à-dire le tracé en rouge, il en coûterait environ $47,000,000 pour toucher Vancouver.

D. Il en coûterait donc environ $31,000,000 pour relier Vancouver à Portland?—R. Non, les canalisations secondaires et d'autres considérations compliquent le calcul.

M. Harkness:

D. Quel est le point de départ de cette route? Est-ce Pincher Creek?—R. Oui; c'est un peu au delà de Pincher Creek—non, dans ce cas-ci, c'est à Pincher Creek même.

D. Ce calcul exclut le coût du système de réseau—le réseau collecteur de gaz?—R. Non, le système du réseau est commun à toutes les routes.

D. Mais ce que je veux établir c'est que les chiffres que vous nous citez excluent le système de réseau en Alberta?—R. De quels chiffres parlez-vous?

D. Le chiffre de $78,000,000 et celui de $47,000,000?—R. Cela comprend le système de réseau.

D. Il ne le comprend pas?—R. Il le comprend. Je croyais que vous vouliez établir une comparaison entre deux routes.

D. Vous avez dit que le point de départ est Pincher Creek?—R. Je répondais à une autre question qui me paraissait porter sur la différence du coût d'un endroit à un autre. C'est assez difficile car il nous faut la baser sur le coût global de toute l'entreprise.

D. Je cherchais à savoir si Pincher Creek était le point de départ ainsi que la base sur laquelle vous aviez calculé les sommes de $78,000,000 et $47,000,000, et vous avez répondu affirmativement.—R. Ce devrait être non.

D. Pincher Creek n'est pas le point de départ?—R. Je me suis trompé—si nous ne nous sommes pas compris...

M. GOODE: Veuillez nous donner les montants d'abord et les membres poseront ensuite toutes les questions qu'ils voudront. Ceci est particulièrement important pour les députés de Colombie-Britannique et tout est présentement confus.

M. SMITH: Les autres ont compris.

M. GOODE: Parlez pour vous-même.

Le TÉMOIN: Je crois pouvoir citer quelques chiffres qui répondront à la question. Le sytème de réseau coûte $23,872,000. La conduite principale de 24 pouces de l'*Alberta Natural Gas Company* commence à un endroit situé près de Pincher Creek et se rend à un endroit près de Vancouver. Le coût de la route entièrement canadienne est de $47,829,000. La branche de Spokane qui viendrait ici (la montrant) serait une conduite de douze pouces.

M. Smith:

D. Ce ne serait pas une conduite de douze pouces, en suivant le tracé en rose?—R. Ce serait simplement une ligne aboutissant à Spokane. Je crois qu'il y a erreur ici—j'ai un chiffre d'environ $100,000 mais je pense qu'il y a quelque chose qui cloche ici. Ce n'est pas tout le chiffre; une bonne partie peut en avoir été effacée.

D. Ce serait une conduite principale de la même grandeur que l'autre?—R.—La ligne indiquée ici est de vingt-deux pouces de diamètre et coûte $1,385,000; et les lignes aux environs de Cranbrook et de Kimberley coûtent environ $2,500,000. Ces lignes avec quelques petits raccordements font un total de $73,465,000, y compris celle de l'*Alberta Natural Gas Company.*

M. GREEN: Quel était le coût de la ligne de Portland? Je n'ai pas compris. Vous étiez tourné du côté de la carte quand vous avez donné ce chiffre.

Le TÉMOIN: Je ne l'ai pas,—non, attendez,—tous les chiffres que j'ai donnés se rapportent aux pipe-lines du Canada. La ligne de Portland coûte $13,409,000. C'est la ligne américaine issue de la ligne principale en direction de Vancouver.

La branche de Spokane, qui mesure douze pouces, coûte $3,602,000, c'est-à-dire la partie américaine. Le chiffre de $100,000 que j'ai mentionné se rapporte à la partie canadienne. Vous voyez que la branche partant d'ici et allant vers le bas se trouve partie au Canada et partie aux États-Unis.

M. SMITH: Quel est le diamètre extérieur de la conduite descendant au sud à Portland?

Le TÉMOIN: Vingt-deux pouces jusqu'à un point situé près de Seattle et vingt pouces de là à Portland.

M. SMITH: Il s'agit bien de diamètre extérieur, n'est-ce pas?

Le TÉMOIN: Oui, monsieur. Puis nous avons divers autres embranchements.

M. Green:

D. Quels sont-ils?—R. Ce sont les embranchements des États-Unis. Une branche à Everett, à Tacoma et Centralia.

D. A Centralia?—R. Oui. Puis nous avons les compresseurs qui augmentent le coût de $20,000,000 à peu près. Le coût total de cette ligne qui, je crois, est ce qui importe davantage, s'élève à $92,000,000 pour le Canada et à $18,500,000 pour les États-Unis, ce qui fait un total de $110,604,000.

D. Il s'agit de la route entièrement canadienne?—R. C'est bien cela.

M. FERGUSON: Qu'est-ce qu'il en coûte pour la route américaine?

Le TÉMOIN: Ce coût comprend la ligne reliant l'usine atomique qui ne sert de rien pour fins de comparaison,—j'ai un chiffre de $61,862,—mais si cela était exclu, je ne pourrais donner le chiffre.

M. GREEN: Vous pourriez calculer les chiffres dans chaque cas, n'est-ce pas?

Le TÉMOIN: Oui, mais il faut considérer ces chiffres un peu en général, car il est assez difficile de faire une comparaison trop précise. Différentes grosseurs de tuyaux sont nécessaires selon les directions que prennent les canalisations et, en comparant autant que possible le coût de la route en grande partie américaine à celui de la route en grande partie canadienne,—c'est-à-dire entièrement canadienne jusqu'aux environs de Vancouver,—ils s'élèvent à $78,806,000 et à $61,602,000 respectivement.

M. FERGUSON: $62,000,000 comparativement à $79,000,000?

Le TÉMOIN: Oui.

M. SMITH: Les compresseurs sont inclus dans les deux montants?

Le TÉMOIN: Oui.

M. Green:

D. Vous citiez un chiffre de quelque $110,000,000 pour la ligne canadienne. quel est le chiffre correspondant pour la ligne qui passe par les États-Unis?—R. $94,645,000.

D. Quelle part de cette somme est dépensée au Canada et quelle part aux États-Unis?—R. $45,640,000 sont dépensés au Canada et $49,005,000 aux États-Unis, ce qui fait un total de $94,600,000.

D. On dépense davantage pour cette ligne aux États-Unis qu'au Canada?—R. On dépense beaucoup plus aux États-Unis pour celle-là. Sur $110,000,000, seulement $18,500,000 ont été dépensés aux États-Unis.

M. HARKNESS: Monsieur le président, ces informations au sujet des frais sont devenues, à mon sens, très confuses. Je connais assez bien la géographie de ce pays, y ayant passé plusieurs fois en auto, et je crois que les gens venant d'autres parties du Canada doivent être plongés dans la confusion quant à l'emplacement de ces lignes et à leur coût. Dans le but d'élucider la situation, je crois que ce serait aider grandement le Comité si M. Dixon voulait préparer un tableau montrant sous une forme simplifiée la route nº 1, de Pincher Creek à Seattle *via* Spokane ou à n'importe quel autre terminus, traitant les autres routes de la même façon en spécifiant les principaux endroits traversés et le coût total dans chaque cas. Alors nous aurions nos renseignements sous une forme facilement assimilable.

Le PRÉSIDENT: Allons-nous maintenant passer aux autres stades de ce projet?

M. HARKNESS: J'ai fait observer que nous allons grand train et que nous comprenons de moins en moins.

Le PRÉSIDENT: Oui, la chose pourrait être utile à ceux qui ne connaissent pas la région. Pouvez-vous faire cela?

Le TÉMOIN: Je pourrais m'en occuper ce soir.

Le PRÉSIDENT: Et présenter ces renseignements à la prochaine réunion?

Le TÉMOIN: Oui.

M. MCCULLOCH: Donnez le détail des chiffres.

Le PRÉSIDENT: Allons-nous maintenant passer aux autres stades de ce projet?

M. Green:

D. Avez-vous des chiffres sur les trois autres routes?—R. Oui, la route tracée en rouge jusqu'à Trail qui est ici (le montrant) et ensuite en bleu jusqu'à Osoyoos et qui continue jusque-là (en l'indiquant) coûtera $76,550,000.

D. Environ $4,000,000 de moins que l'autre route?—R. Oui. Il est intéressant de noter que la longueur de la route entièrement rouge est de 1,101 milles —c'est celle que nous appelons; route entièrement canadienne. La route américaine mesure 930 milles. Il est beaucoup plus court de passer par ici que de traverser (indiquant l'endroit du geste), si étrange que cela paraisse, car il faut faire tant de détours dans les collines. Maintenant, la route que nous appelons route D suit le tracé rouge ici puis bleu jusqu'ici et rejoint ensuite la ligne principale de la route rouge. Elle coûte $77,740,000.

La route que nous désignons par la lettre E sort de la Colombie-Britannique ici (indiquant) et suit la ligne bleue jusqu'à Ossoyoos. Le coût de cette route est de $75,980,000. Cette route coûte moins cher bien qu'elle paraisse beaucoup plus longue.

D. Connaissez-vous la longueur des trois autres routes?—R. La route A est de 1,011 milles; la route B, qui est le tracé orangé, mesure 930 milles; la route C, rouge jusqu'à Trail et bleue jusqu'à Osoyoos, mesure 1,013 milles; la route D, qui suit les tracés bleu et jaune jusqu'à Trail, compte 1,015 milles; la route E, qui suit le tracé entièrement bleu mesure 1,020 milles.

M. Pearkes:

D. Ces chiffres se rapportent-ils à Portland ou à Vancouver?—R. Ce sont des chiffres globaux.

D. A Portland?—A. Oui.

M. Green:

D. De Pincher Creek?—R. Elle passe par les mêmes endroits.

D. A partir de Pincher Creek? Partent-elles de Pincher Creek?—R. Elles partent de Pincher Creek. Pour faire une comparaison générale, nous avons dû prendre les mêmes villes parce qu'elles seront toutes services par le réseau.

M. FERGUSON: Puis-je vous rappeler, monsieur, que vous n'auriez pas eu toute cette misère si vos gens ne s'étaient pas écriés, il y a un certain nombre d'années: "C'est le 54° 40', ou la guerre".

M. MCGREGOR: Quand nous aurons les différentes routes, pourrions-nous obtenir un croquis à examiner. Vous dites que cela coûte tel montant pour telle section, après quoi vous citez un autre chiffre à l'égard d'une autre section et

ainsi de suite. Je ne crois pas que personne en soit beaucoup plus avancé. Je crois que nous devrions avoir un diagramme représentant le coût de chaque route et un autre montrant le tracé; alors nous pourrions suivre vos explications.

M. SMITH: Puis-je savoir si les distances mentionnées ont été mesurées ou si elles sont prises d'après l'échelle?

Le TÉMOIN: Elles sont prises à l'échelle, mais nous avons parcouru presque tout ce terrain à l'exception des plaines, tantôt à pied tantôt à cheval.

M. GREEN: Quelle distance y a-t-il sur votre route de Vancouver à Portland? Ce trajet est commun à toutes les routes.

Le TÉMOIN: Il l'est en effet; la distance est de 279 milles.

M. PRUDHAM: Monsieur Dixon, pourriez-vous calculer la longueur de la route de Yellowhead, si l'on s'en servait en partant d'Edmonton?

Le TÉMOIN: Je ne le sais pas; ce chiffre fut donné lors de la déposition en Alberta, mais je n'en ai pas la transcription ici.

M. Green:

D. Avez-vous quelques chiffres sur le coût de la route de Yellowhead?—R. Rien sauf ce qui a été cité—j'ai mon idée là-dessus mais le travail n'a jamais été fait.

D. Vous n'avez jamais calculé ce que la route de Yellowhead pourrait coûter?

M. MURRAY: Pourriez-vous le faire?

Le TÉMOIN: Non, cela prendrait deux mois.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Smith, c'est votre tour.

Le TÉMOIN: Il faudrait aussi attendre la fonte des neiges. On ne peut faire de relevés lorsque la neige couvre le sol.

M. Smith:

D. J'appuie la suggestion faite par quelqu'un que nous disposions d'un diagramme. M. Dixon nous montre "d'ici à là", mais nous n'avons rien sur quoi nous pourrions suivre—je ne vous blâme pas, monsieur Dixon, mais je pense qu'en faisant les graphiques que vous nous remettrez au moment qui vous conviendra, vous devriez inscrire les noms des villages, des montagnes ou autres lieux aux tournants des routes, afin que nous poussions d'ici avoir idée de ce que nous discutons. Vous savez qu'un compte rendu de nos délibérations est rédigé mais à quoi nous sert-il de lire dans ce texte les mots "d'ici à là il y a tant de milles" lorsqu'on ne sait pas où se trouvent les endroits "ici et là". Lorsque vous ferez votre croquis, il suffira, à mon avis, d'indiquer les jonctions ou les virages, et ce sera facile à comprendre.—R. Oui, je crois pouvoir faire cela pour demain.

M. GREEN: Avez-vous calculé la longueur de la route de Yellowhead?

Le TÉMOIN: Non, je ne l'ai pas calculée. Tout cela a été expliqué dans les dépositions mais on a déclaré n'être pas allé à moins de dix milles de certaines parties de la route; en conséquence, je ne saurais me prononcer sur la précision de leurs données.

M. SMITH: Puisque nous abordons ce sujet, je puis dire que j'ai lu ces dépositions, monsieur Dixon, et je ne crois pas que nous ayons besoin ici de toute la déposition qui a été faite en Alberta. A votre place, je ne m'aventurerais pas sur ce terrain.

M. CONNOLLY: Monsieur Dixon, avez-vous quelque chose à dire, non seulement au sujet du coût de la construction et des frais d'entretien des diverses routes, mais surtout au sujet des tarifs à réclamer aux consommateurs?

Le TÉMOIN: Évidemment, le coût de la ligne doit être payé par les acheteurs de gaz, à moins que le gouvernement ne verse une subvention—ce qui à ma connaissance ne s'est jamais fait—et, d'ailleurs, plus la route est coûteuse plus le gaz coûte cher.

M. SMITH: Et l'on peut calculer cela avec précision, n'est-ce pas?

Le TÉMOIN: Si nous connaissons la différence dans le coût, on peut faire des calculs exacts pour ce qui est de l'intérêt sur le placement, mais il est un autre article qui peut être très considérable et qui, dans ce cas-ci, est très difficile à calculer, et ce sont les frais d'entretien. Si nous opérons dans de hautes montagnes, difficiles d'accès, sans chemins publics dans le voisinage, il va de soi que les frais d'entretien seront beaucoup plus élevés.

M. Prudham:

D. Est-il nécessaire d'avoir une grande route pour assurer le service d'un pipe-line?—R. Naturellement, la ligne doit être chaque jour parcourue à pied.

D. Mais vous faut-il une grande route pour en assurer l'entretien?—R. C'est une excellente chose que de disposer d'une grande route mais, de toute façon, il faut avoir accès à la ligne. Il n'est pas nécessaire d'avoir une grande route, mais il nous en faut une pour laisser passer un tracteur à chenilles. Un chemin de terre qui n'est pas très carrossable est préférable à une belle grande route, car les autorités de la voirie ne permettront pas le transit de l'outillage sur une grande route en bon état.

D. Vous parlez de construction?—R. D'entretien aussi. Il vous faut transporter du matériel lourd pour l'entretien. Les ouvriers ne peuvent manœuvrer par leurs propres forces du tuyau de vingt-quatre pouces. L'outillage lourd est indispensable en l'occurence pour effectuer quelque travail que ce soit. Lorsqu'il y a rupture, il est essentiel de diriger immédiatement sur les lieux des autochenilles.

D. Le voisinage d'une route diminue-t-il les frais de construction?—R. Oui, cela réduit de beaucoup les dépenses de construction. Une bonne partie des dépenses que nous avons prévues pour la route entièrement canadienne est affectée à la route d'accès.

D. Est-ce que le défilé Yellowhead ne serait pas plus facile d'accès que quelques-unes des routes du sud au point de vue de la construction routière?—R. Je ne le crois pas. Je le répète, je n'ai pas suivi tout ce trajet, car il n'y avait pas alors de route carrossable.

M. Decore:

M. DECORE: Il y a combien de temps de cela?

Le TÉMOIN: C'était l'été dernier. Il était possible d'y voyager en voiture mais c'était très difficile et, si l'on excepte ce fort groupe de gens qui y passèrent en manière d'excursion avec l'idée évidente de démontrer que la route était carrossable, je n'ai jamais entendu dire que l'on s'en soit servi, mais on est à construire le chemin présentement.

M. GREEN: Le niveau du défilé Yellowhead est plusieurs centaines de pieds inférieur à celui du défilé du Nid-de-corbeau?

Le TÉMOIN: La différence réelle d'altitude a peu d'importance. Les montées et les descentes sont sans importance pour un pipe-line. Ce qu'il faut surtout éviter en plaçant un pipe-line c'est d'avoir à pratiquer des tranchées dans des collines. C'est la pire des choses car elle peut causer du déplacement de terrain et cela présente de grandes difficultés d'entretien.

M. MURRAY: Que pensez-vous des avalanches?

Le TÉMOIN: Une avalanche de neige ne causera pas par lui-même de dommages sauf dans les régions où il y a dégel, car alors le terrain est susceptible de se déplacer. C'est la grande difficulté que présente la route au défilé Allison, où ce phénomène se produit. Le terrain se déplace continuellement. Je ne sais pas s'il s'immobilisera maintenant ou non. Nous serons plus en mesure de juger ce printemps. La route n'y existe que depuis peu de temps. Aussitôt que la neige sera fondue, nous verrons si tout le versant de la colline ne descend pas graduellement?

M. PRUDHAM: Est-ce que le tuyau doit être recouvert de terre?

Le TÉMOIN: Oui, on le recouvre entièrement à au moins 18 pouces au-dessus du sommet.

M. Adamson:

D. Monsieur Dixon, vous avez mentionné deux défilés de montagnes. Pour être bien précis, est-ce par le défilé Kicking Horse ou par celui du Nid-de-corbeau que vous passez?—R. Nous passons par le défilé du sud, celui du Nid-de-corbeau.

D. Mais vous avez mentionné le défilé Kicking Horse.—R. J'ai dit que j'étais passé par là en premier lieu. C'est une route très pittoresque, mais peu pratique pour un pipe-line.

M. Connolly:

D. Pour la gouverne du Comité, monsieur Dixon, auriez-vous quelque commentaire à nous faire sur le coût du gaz pour les consommateurs de Vancouver, basé, mettons, sur la route qui sera adoptée?—R. Je crois que le coût total, en supposant qu'éventuellement Vancouver absorbera beaucoup plus de gaz que la compagnie du gaz ne le prévoit actuellement, sera pour Vancouver de l'ordre d'un million de dollars par année à cause de la différence des routes. Je veux parler de Vancouver et du territoire environnant. Il est très difficile d'évaluer cela exactement, mais ce sera une somme variant de $700,000 à $1,200,000 qu'il leur faudra acquitter de plus annuellement.

M. Ferguson:

D. En supposant que les municipalités sur la route de Vancouver grandissent, ce fait ne réduirait-il pas les frais? Je ne comprends pas cette question. Si le pipe-line suit une route entièrement canadienne et si les localités en bordure de cette ligne se développent, est-ce que cela ne réduira pas les frais à Vancouver?—R. Cela les réduira de la même façon que les taux de Vancouver.

D. Il y a donc possibilité de réduction des tarifs futurs le long de la ligne et non seulement à Vancouver?—R. Ce serait la même chose si la ligne traversait Washington et que cette agglomération grandît. Les frais seraient abaissés pour tout le monde s'il y avait une ligne ici.

D. Il vous faut réaliser tels bénéfices sur l'ensemble de la ligne?—R. Oui, et là où nous vendons notre produit nous sommes réglementés par deux gouvernements, deux États et deux provinces et nous ne pourrons certainement pas vendre le gaz plus cher que de raison.

M. Green:

D. Si vous utilisez la route entièrement canadienne, les villes américaines de Seattle, Tacoma et Portland devraient payer plus cher que Vancouver, n'est-ce pas?—R. Si l'on utilise la ligne entièrement américaine?

D. Non, la route entièrement canadienne?—R. Vous pouvez considérer la question sous l'angle suivant: moins du quart du gaz sera vendu au Canada, tout le monde le reconnaît.

D. Plus des trois-quarts du gaz seront vendus dans l'État de Washington?—R. Hors du Canada. Or, nous sommes sous régie aux États-Unis, et je ne sais si la Federal Power Commission laisserait entrer du gaz aux États-Unis s'il y avait une grande différence de prix au détriment des États.

M. GREEN: Vous n'exigeriez certainement pas le même prix à Vancouver qu'à Seattle ou à Portland si ces villes sont situées à l'extrémité de la ligne?

Le TÉMOIN: Ordinairement ce facteur n'entre pas en ligne de compte. Spokane, Portland et Vancouver paient tous le même prix. Le prix du gaz est calculé selon la méthode ordinaire.

M. Ferguson:

D. On ne tient pas compte de la longueur de la route?—R. Non. C'est là un principe qui est presque universellement appliqué aux États-Unis. Les abonnés situés près de la source ou à faible distance prétendent à un taux inférieur mais, comme vous le savez, le coût du gaz dépend de la quantité transportée car on peut déplacer une forte quantité de gaz à meilleur marché qu'une petite quantité. Conséquemment, au point de vue du coût, Portland est placée dans la même situation par rapport à la charge totale, au coût total et aux frais généraux que, par exemple, Spokane, qui est l'endroit le plus rapproché.

M. Prudham:

D. Le même principe s'applique-t-il aux consommateurs de l'Alberta?—R. Les consommateurs albertains sont dans une catégorie différente.

D. Les consommateurs de l'Alberta utilisent le système de réseau?—R. Nous ne prévoyons pas fournir directement les consommateurs. Nous comptons faire livraison à la limite des villes.

D. Je vois, vous livrez à la compagnie qui fournit le gaz aux consommateurs?—R. Ce problème-là sera réglé par la Commission d'utilité publique de l'Alberta.

D. Est-ce que tout le service partage les frais du système de réseau en Alberta? J'entends tous les usagers du pipe-line?—R. Tous les frais du système de réseau sont à la charge de l'entreprise, c'est-à-dire le coût total. Puis, à mesure que le gaz sera fourni à d'autres localités, ce sera aux Albertains de déterminer ce que sera le coût. Mais ils paieront bien moins que de toute autre façon car ce sera un coût d'accroissement.

D. Cela fait-il quelque différence qu'on puisse à une extrémité ou l'autre du réseau, qu'on tire le gaz destiné à l'exportation à l'extrémité nord ou sud? Au point de vue pratique, y a-t-il quelque chose de changé?—R. Oui, la situation est tout autre, oui monsieur, car la source principale du gaz,—c'est là une question d'opinion,—mais, à mon sens, la source principale de gaz se trouve dans le sud de l'Alberta.

D. Ne croyez-vous pas que la situation change rapidement?—R. Non, monsieur, je crois que c'est plutôt le contraire.

M. Smith:

D. Beaucoup de gens ne partagent pas votre opinion là-dessus?—R. Il y en a quelques-uns, mais je pense que beaucoup sont de mon dire.

D. Des hommes tels que MM. Knauss, Dodge, Link, pour n'en nommer que quelques-uns?—R. C'est un sujet que l'on pourrait discuter pendant un mois.

M. Ferguson:

D. Monsieur Dixon, la compagnie du réseau est, je suppose, une société à charte de l'Alberta?—R. C'est exact.

D. Cette compagnie sera la propriété exclusive des actionnaires de la grande compagnie?—R. Non, quarante pour cent au moins, et peut-être bien davantage, du capital-actions de cette compagnie seront possédés par des gens de l'Alberta.

D. Le contrôle restera entièrement entre vos mains?—R. D'une certaine façon, oui, je crois que le contrôle restera entre nos mains.

D. Une part de soixante pour cent vous l'assurera?—R. Je crois qu'étant plus au courant de l'entreprise nous pourrions exercer le contrôle avec quarante pour cent.

D. Le système de réseau recueille le gaz en question?—R. Oui.

D. Les manufacturiers et les particuliers vivant dans le voisinage du réseau paieront-ils leur gaz au même prix que les gens de Washington?—R. Je ne comprends pas votre question.

D. Est-ce que l'usine et les usagers, les consommateurs, demeurant dans le voisinage du réseau paieront les mêmes taux que le consommateur dans Washington?—R. Non.

D. Je dois vous avoir mal compris tantôt. Vous avez dit, je pense, que tout le monde devra payer un prix uniforme pour le gaz?—R. Il s'agit de la grande ligne principale.

D. Par conséquent, Vancouver paierait le même taux que l'État de Washington?—R. Oui.

D. Cet État ne pourrait-il pas contrôler le prix exigé du consommateur?—R. Non.

D. Il n'exercerait aucun contrôle sur le prix?—R. C'est là une question,—je ne suis pas avocat,—dont j'ai beaucoup entendu parler. C'est la *Federal Power Commission* qui exerce ce contrôle là-bas.

D. Mais d'ordinaire si vous désirez servir quelque localité et y établir une compagnie distributrice de gaz, je crois que vous devez, avant d'obtenir une concession, indiquer les prix que vous allez demander.—R. Nous ne vendons pas de gaz au détail.

D. Qu'avez-vous dit?—R. Nous ne comptons pas vendre de gaz au détail.

D. Ne vendrez-vous pas aux gens qui détiennent déjà cette concession?—R. Oui, sauf dans le cas du gaz fourni à la *Consolidated Smelting Company*, à Trail, et à la Commission atomique.

D. Pourquoi obtiennent-elles un prix spécial?—R. Parce qu'elles achètent en plus grande quantité.

D. Pour elles-mêmes?—R. Sur place et pour leur propre usage.

D. Elles achètent plus que la ville de Vancouver?—R. Ces deux acheteurs ensemble, oui.

D. La compagnie de Trail et la Commission atomique?—R. Oui, elles constituent un marché bien plus grand que celui de Vancouver.

D. Si l'on vous permet d'opérer dans ces centres, il vous faudra passer un contrat à un certain tarif fixe?—R. Nous ne pouvons signer de contrat tant que nous n'aurons pas de charte.

D. Vous passeriez un contrat?—R. Nous essaierons d'en conclure un.

D. Mais les tarifs sont présentement étudiés?—R. Oui, depuis longtemps. Ces gens nous ont donné une estimation de la quantité de gaz qu'ils prendront.

D. Est-ce que la cité de Vancouver a négocié avec votre compagnie de quelque façon au sujet du prix?—R. Non, personne ne l'a fait.

D. Les distributeurs de cette région ont-ils, à votre connaissance, conclu un marché avec la ville de Vancouver quant au prix qui leur sera exigé de la société distributrice?—R. Non.

D. Ainsi ils n'ont aucune idée du bénéfice qu'ils vont retirer de cette entreprise?—R. Oui, ils en ont une idée bien nette.

D. Puisqu'ils n'ont pas discuté la question, ils doivent se borner à des suppositions?—R. Ils ne font de conjectures qu'à l'égard du coût de la construction qu'ils ignorent.

D. Peuvent-ils préciser que ce sera vingt, quarante ou soixante pour cent de moins que leur coût actuel?—R. Nous avons discuté ce point avec eux et nous leur vendrons au taux de la demande et du produit, comme on dit, et tout ce que nous réaliserons dans cette entreprise sera le montant fixé par le gouvernement. Nous pouvons réaliser un profit de tant sur ce que nous avons dépensé et pas davantage. Ainsi le coût de l'entreprise, pourvu que nous puissions vendre notre gaz, nous est tout à fait indifférent.

D. Le coût du gaz vous importe peu parce que vous ne pouvez exiger que tel prix?—R. Parce que nous ne pouvons réaliser que tel bénéfice. Il nous faut exiger un prix suffisant pour réaliser ce bénéfice, mais nous ne pouvons réclamer davantage.

D. Pourriez-vous nous dire le taux maximum de rendement de votre capital de placement?—C'est six pour cent aux États-Unis et, je crois, sept pour cent au Canada, mais je n'en suis pas certain.

D. Le bon vieux Canada, on exige de lui sept pour cent.—R. C'est je crois le taux actuel.

D. Est-ce d'après la loi de notre pays?—R. Pardon?

D. Est-ce d'après la loi canadienne?—R. Je ne sais pas ce que c'est en Alberta.

D. Avant d'accorder la charte nous devrions transmettre cela au Comité.

M. MOTT: Ce monsieur vient de l'Ontario (Simcoe-nord). Je suis de la Colombie-Britannique où nous sommes soumis à la loi des utilités publiques et ce taux de profit n'a rien à voir avec l'ensemble du pays. Je crois savoir qu'on accorde aux services d'utilité publique qui vendent en gros en Colombie-Britannique un profit de cinq pour cent. Je croyais que M. Green serait plus renseigné que moi sur cette question. Je pense que le bénéfice accordé aux utilités publiques en Colombie-Britannique est de cinq pour cent. C'est le profit accordé à la *British Columbia Electric*, en tant que distributrice de gaz au détail, cette société étant tout d'abord une entreprise de gros.

M. Ferguson:

D. Ce pipe-line traverse l'Alberta et la Colombie-Britannique. Je demande ceci au nom de la population colombienne. Je m'intéresse à cette population peut-être autant que vous. On permet ou on permettra à ces gens de réaliser

des bénéfices pour le privilège exclusif d'établir cette ligne à partir du champ d'extraction du gaz, on leur permettra de retirer des profits en sus de leurs frais d'immobilisation, et je crois comprendre qu'il existe une loi à cet effet, mais est-ce une loi d'État ou une loi fédérale, qui fixe la recette à six pour cent, monsieur Dixon?—R. Ce n'est pas une loi, c'est une ordonnance de la *Federal Power Commission.* Elle fixe ce qu'elle appelle les recettes raisonnables. Auparavant le taux était de six et demi pour cent.

D. Et notre commission ici est plus accommodante, puisqu'on vous permettra de réaliser sept pour cent en Alberta?—R. Mais cela n'est pas un effet de la loi.

D. Je veux savoir pourquoi vous jouissez de six pour cent aux États-Unis. —Est-ce une loi d'État, une loi provinciale ou fédérale? Et je veux savoir pourquoi le taux est de sept pour cent au Canada. Il est temps que notre Comité sache que la même entreprise demande sept pour cent aux Canadiens au lieu de six pour cent.

M. PRUDHAM: Il s'agit de l'Alberta.

M. Ferguson:

D. Allez-vous être autorisé à réaliser des recettes équivalant à sept pour cent de votre mise de fonds en Alberta et non pas en Colombie-Britannique?—R. Je ne connais pas les règlements en Colombie-Britannique.

D. Je n'en suis pas sûr, car aux États-Unis il s'agit d'une loi fédérale, d'une commission fédérale; mais si nous n'avons pas la même chose au Canada, il serait presque temps que le Comité examine cette question.

Le PRÉSIDENT: Cela n'est pas de notre compétence.

M. SMITH: Monsieur le président, je crois pouvoir élucider en quelques mots toute cette question à propos de la situation en Alberta. J'ai assisté à toutes les enquêtes sur le gaz pour les villes de Calgary et Edmonton depuis qu'elles ont le gaz. La situation est la suivante: on pourvoit d'abord à la capitalisation, après quoi on permet aux intéressés de prélever un pourcentage pour l'amortissement. Ce pourcentage n'était pas le même, par exemple, à Calgary et à Edmonton, à cause de facteurs tels que le risque, la dépréciation et de leurs corollaires. Comme vous le savez, lorsque le pipe-line est posé dans un sol alcalin, l'électrolyse intervient et le tuyau est rongé beaucoup plus vite que s'il était posé sur du roc. Cela fixe un pourcentage par rapport aux divers facteurs influant sur tout projet. Je suppose que ce principe vaut encore et je reconnais avec le témoin ici présent qu'en Colombie-Britannique on a une telle loi d'utilités publiques, un tel statut.

M. APPLEWHAITE: Je crois que ces règlements s'appliquent à toutes les sociétés intéressées et ne portent donc pas sur les opérations d'un requérant en particulier.

M. MURRAY: Quel serait le volume fourni à Trail et à l'usine d'énergie atomique, par année?

Le TÉMOIN: A Trail, le président nous a fait savoir par ses ingénieurs que ce serait un minimum de trois milliards par année et peut-être de 5·3 milliards annuellement, selon le succès que l'on obtiendra de certains procédés présentement à l'étude.

M. SMITH: Quelle quantité de charbon cela remplacera-t-il?

Le TÉMOIN: Très peu, à ce que l'on me dit. On se sert principalement de charbon là-bas lorsqu'il faut un combustible dur. C'est l'huile à chauffage qui sera supplantée.

M. MURRAY: Et l'usine d'énergie atomique ? Quelle sera sa consommation?

Le TÉMOIN: Je ne suis pas libre de mentionner la quantité exacte. J'ai peut-être déjà trop parlé, mais le montant sera beaucoup plus élevé.

M. Connolly:

D. Monsieur Dixon, voulez-vous nous parler de la quantité de gaz disponible pour cette ligne de l'Alberta? Pourriez-vous essayer de l'évaluer?—R. A mon avis, il y aura abondance de gaz de l'Alberta en quantités croissantes pour trente années à venir et beaucoup plus de gaz que maintenant dans cinquante ans. Les ressources en gaz de l'Alberta se sont peu développées faute de marché. Presque tout le forage visait à la découverte de pétrole. Il est remarquable que d'aussi forts volumes de gaz aient été découverts dans une région où la demande était si limitée. Je crois que nous pourrons prouver, lorsque nous paraîtrons devant la commission en Alberta qu'il existe là-bas des ressources en gaz quasi inépuisables, tant pour l'exportation que pour la consommation locale.

M. Smith:

D. A combien de trillions de pieds évaluez-vous maintenant les réserves reconnues ou préféreriez-vous ne pas me le dire présentement?—R. Je compte comme réserves que l'on pourrait appeler reconnues,—et je sais qu'on peut différer d'opinion là-dessus,—de six à sept trillions mais les réserves indiquées à l'égard d'un certain nombre de puits dispersés portent ce chiffre beaucoup plus haut.

D. Le dernier chiffre que j'ai entendu mentionner est six trillions et trois quarts. Avez-vous entendu dire que M. Hume, fonctionnaire du gouvernement fédéral, fait actuellement un nouveau relevé et qu'il doit soumettre un rapport dans un mois environ?—R. J'en avais entendu parler.

M. Adamson:

D. Avant de lever la séance, j'aurais une recommandation à vous faire, monsieur, ainsi qu'au Comité; je crois qu'elle sera utile et la voici: nous avons eu une discussion assez précise sur les marchés possibles. Or vous avez dépensé un quart de million de dollars et vous avez fait sans aucun doute une étude approfondie de vos débouchés; je pense que demain il serait utile au Comité que vous vinssiez nous présenter un tableau précis de vos marchés actuels ou possibles en sorte que le Comité soit renseigné sur cette question.—R. Je puis vous faire cet exposé dès maitnenant si vous le désirez.

D. Il est six heures moins trois minutes et je crois que nous lèverons la séance dans une minute ou deux.

M. MOTT: J'aimerais proposer maintenant que nous ajournions jusqu'à 11 heures demain matin.

M. GOODE: Avant de mettre cette motion aux voix, je désirerais éclaircir un point. Croyez-vous, monsieur Dixon, que l'écart de prix au désavantage du marché du bas continent serait d'un million de dollars par année entre la route entièrement canadienne et la route entièrement américaine?

Le TÉMOIN: Oui, ce chiffre est à peu près exact.

M. Murray:

D. Quelle serait à Vancouver la réduction du prix présentement payé par le consommateur?—R. Il est très difficile de vous donner une réponse catégorique. Cette ville consomme une très petite quantité de gaz maintenant, parce que c'est du gaz artificiel, mais le prix du gaz au consommateur ultime sera aux environs d'un tiers.

D. Une économie d'un tiers?—R. Peut-être beaucoup plus que cela et, si vous tablez sur un grand marché, l'économie sera énorme.

Le PRÉSIDENT: La séance est ajournée à 11 heures demain matin.

SESSION DE 1950

CHAMBRE DES COMMUNES

COMITÉ PERMANENT

DES

Chemins de Fer, Canaux et Lignes télégraphiques

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule n° 3

BILL N° 7—Loi constituant en corporation l'*Alberta Natural Gas Company.*

SÉANCE DU JEUDI 27 AVRIL 1950

TÉMOINS:

M. A. F. Dixon, président de l'*Alberta Natural Gas Company;*

M. John J. Connolly, K.C., agent parlementaire de l'*Alberta Natural Gas Company.*

OTTAWA
EDMOND CLOUTIER, C.M.G., B.A., L.Ph.,
IMPRIMEUR DU ROI ET CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE
1950

PROCÈS-VERBAL

CHAMBRE DES COMMUNES, salle 277.

JEUDI 27 avril 1950.

Le Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques se réunit à 11 heures du matin, sous la présidence de M. Breithaupt.

Présents: MM. Adamson, Bonnier, Bourget, Breithaupt, Byrne, Carroll, Carter, Darroch, Decore, Dewar, Douglas, Ferguson, Gauthier (*Portneuf*), Goode, Gourd (*Chapleau*), Green, Harkness, Harrison, Herridge, Higgins, Hodgson, James, Jones, Jutras, Lafontaine, Lennard, Maybank, McCulloch, McGregor, McIvor, Mott, Murray (*Cariboo*), Nixon, Noseworthy, Pearkes, Prudham, Richard (*Saint-Maurice-Laflèche*), Riley, Robinson, Rooney, Smith (*Calgary-Ouest*), Stuart (*Charlotte*), Thomson, Ward, Whiteside, et Wylie.

Aussi présents: M. John J. Connolly, K.C., agent parlementaire de l'*Alberta Natural Gas Company*; M. A. F. Dixon, président de l'*Alberta Natural Gas Company*.

Le Comité reprend l'étude du Bill nº 7, Loi constituant en corporation l'*Alberta Natural Gas Company*.

L'interrogatoire de M. A. F. Dixon se continue. A la demande du Comité, le témoin dépose certains plans des diverses routes prévues pour les pipe-lines.

Sur la proposition de M. McCulloch, il est décidé de consigner lesdits plans au compte rendu.

Comme il est entendu, M. Connolly est autorisé à interroger le témoin.

A 1 heure de l'après-midi, sur la proposition de M. Mott, la séance est suspendue jusqu'à 4 heures.

REPRISE DE LA SÉANCE

La séance est reprise à 4 heures de l'après-midi, sous la présidence de M. L. O. Breithaupt.

Présents: MM. Adamson, Bertrand, Bonnier, Bourget, Breithaupt, Byrne, Cannon, Carroll, Carter, Darroch, Decore, Dewar, Douglas, Ferguson, Gauthier (*Portneuf*), Goode, Gourd (*Chapleau*), Green, Harkness, Herridge, Higgins, Hodgson, James, Jones, Jutras, Lafontaine, Lennard, Maybank, McCulloch, McGregor, McIvor, Mott, Murray (*Cariboo*), Nixon, Noseworthy, Prudham, Richard (*Saint-Maurice-Laflèche*), Riley, Robinson, Rooney, Shaw, Smith (*Calgary-Ouest*), Stuart (*Charlotte*), Ward, Whiteside, et Wylie.

Aussi présents: Les mêmes que le matin.

Le Comité reprend l'étude du Bill nº 7, Loi constituant en corporation l'*Alberta Natural Gas Company*.

L'interrogatoire de M. A. F. Dixon se continue.

A 6 heures de l'après-midi, sur la proposition de M. Riley, la séance est suspendue jusqu'à 8h. 30 du soir.

REPRISE DE LA SÉANCE

La séance est reprise à 8h. 30 du soir, sous la présidence de M. L. O. Breithaupt.

Présents: MM. Adamson, Applewhaite, Bertrand, Bonnier, Bourget, Breithaupt, Byrne, Cannon, Carroll, Carter, Darroch, Decore, Dewar, Douglas, Ferguson, Gauthier (*Portneuf*), Gissis, Goode, Gourd (*Chapleau*), Green, Harkness, Herridge, Higgins, Hodgson, James, Jones, Jutras, Lafontaine, Lennard, Maybank, McCulloch, McGregor, McIvor, Mott, Murray (*Cariboo*), Nixon, Noseworthy, Pearkes, Prudham, Riley, Robinson, Rooney, Shaw, Smith (*Calgary-Ouest*), Stuart (*Charlotte*), Ward, Whiteside, et Wylie.

Aussi présents: MM. Connolly et Dixon.

Le Comité reprend l'étude du Bill nº 7, Loi constituant en corporation l'*Alberta Natural Gas Company*.

L'interrogatoire de M. Dixon se continue.

M. Maybank propose:

Que le Comité s'ajourne à 11 heures demain matin, vendredi 28 avril; que l'heure entre 11 heures et midi soit employée à la poursuite des délibérations et qu'ensuite le Comité procède, article par article, à l'étude dudit Bill nº 7.

Après un bref débat, la question ayant été mise aux voix, la proposition de M. Maybank est adoptée. Le vote enregistré a donné le résultat suivant:

Pour: MM. Applewhaite, Bertrand, Bonnier, Bourget, Byrne, Cannon, Carroll, Carter, Darroch, Decore, Dewar, Douglas, Gauthier (*Portneuf*), Goode, Gourd (*Chapleau*), James, Jutras, Lafontaine, Maybank, McCulloch, McIvor, Mott, Murray (*Cariboo*), Nixon, Prudham, Riley, Robinson, Rooney, Ward, Whiteside, et Wylie—31.

Contre: MM. Adamson, Ferguson, Green, Harkness, Herridge, Higgins, Hodgson, Jones, Lennard, Pearkes, et Smith (*Calgary-Ouest*)—11.

Le Comité s'ajourne au vendredi 28 avril, à 11 heures du matin.

Le secrétaire du Comité,
ANTOINE CHASSÉ.

TÉMOIGNAGES

CHAMBRE DES COMMUNES

27 avril 1950.

Le Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques se réunit à 11 heures du matin, sous la présidence de M. Breithaupt.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous avons le quorum. Nous continuerons l'étude du bill nº 7. M. Dixon a fait préparer les croquis des divers tracés dont distribution sera faite. Si vous le voulez bien, nous allons reprendre au point où nous en sommes restés hier soir.

M. A. F. Dixon est appelé:

Le TÉMOIN: Je dépose ces croquis, monsieur le président.

M. PRUDHAM: Continuez-vous d'entendre les témoignages relatifs aux tracés?

Le PRÉSIDENT: C'est bien ce que le Comité désire, car il a déjà consacré pas mal de temps à l'étude de cette question.

M. PRUDHAM: Je propose donc que le président soit autorisé à assigner d'autres témoins.

M. GOODE: J'appuie la motion.

Le PRÉSIDENT: A-t-on des remarques à faire à cet égard? Tout le monde est d'accord?

M. CARROLL: Pas que je sache, mais il est certain qu'une seule question m'intéresse, celle des tracés. Ce n'est pas que je connaisse le sujet, mais la question posée hier à M. Connolly revenait à savoir si la compagnie, lorsqu'elle se présentera devant la Commission des transports, lui indiquera qu'elle a un tracé préféré. A mon sens, le Comité n'a pas compétence en matière de tracés et ne peut faire aucune recommandation à la Commission ni apporter de modification à la loi. Toutefois, il est plus à même de juger que moi et je m'en remets à lui.

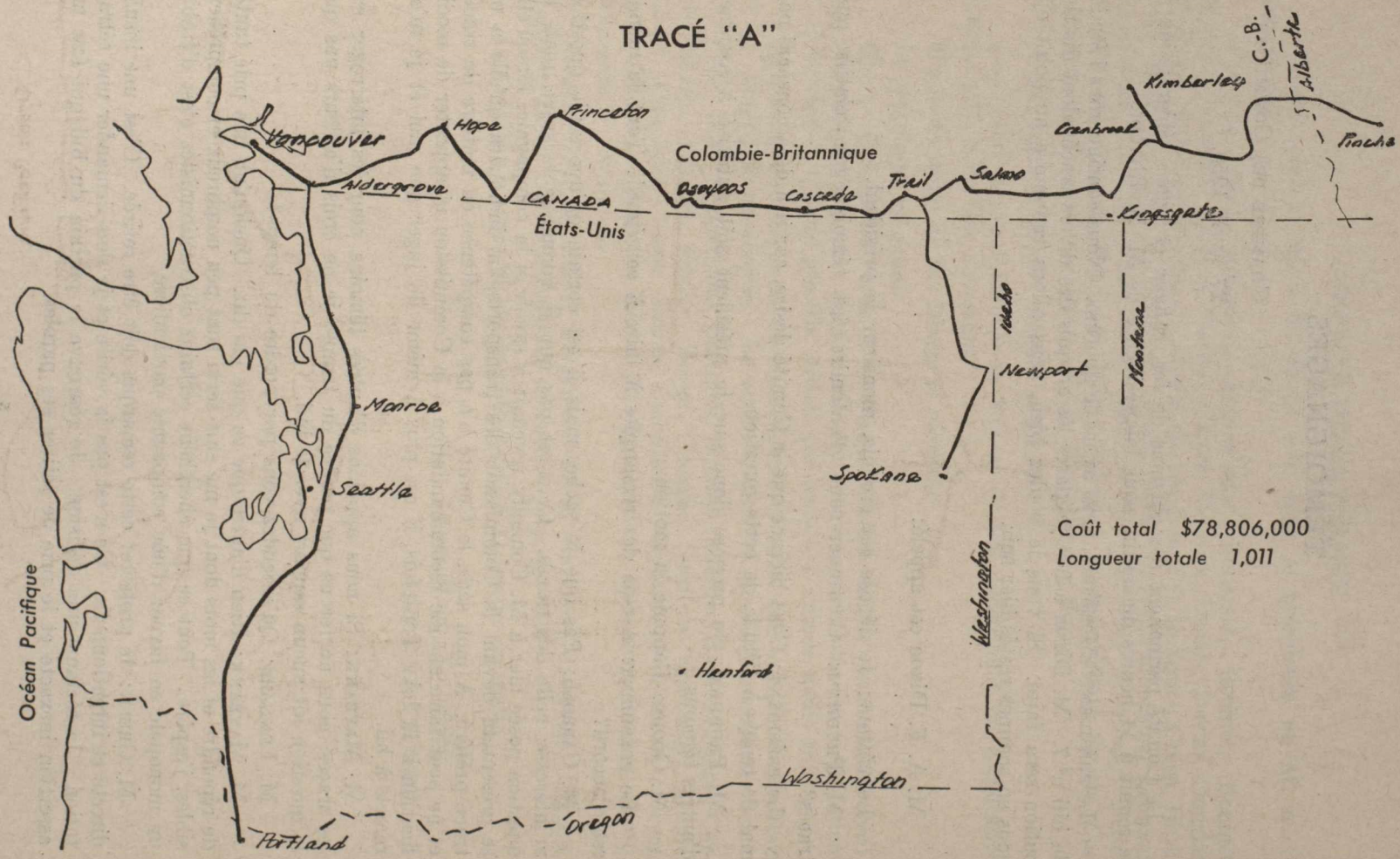
M. MAYBANK: Si nous appelons d'autres témoins pour les interroger sur les tracés, nous ne ferons que perdre du temps; je ne crois d'ailleurs pas que la question ait aucun rapport avec le bill.

M. LENNARD: Qu'entendez-vous par perdre du temps?

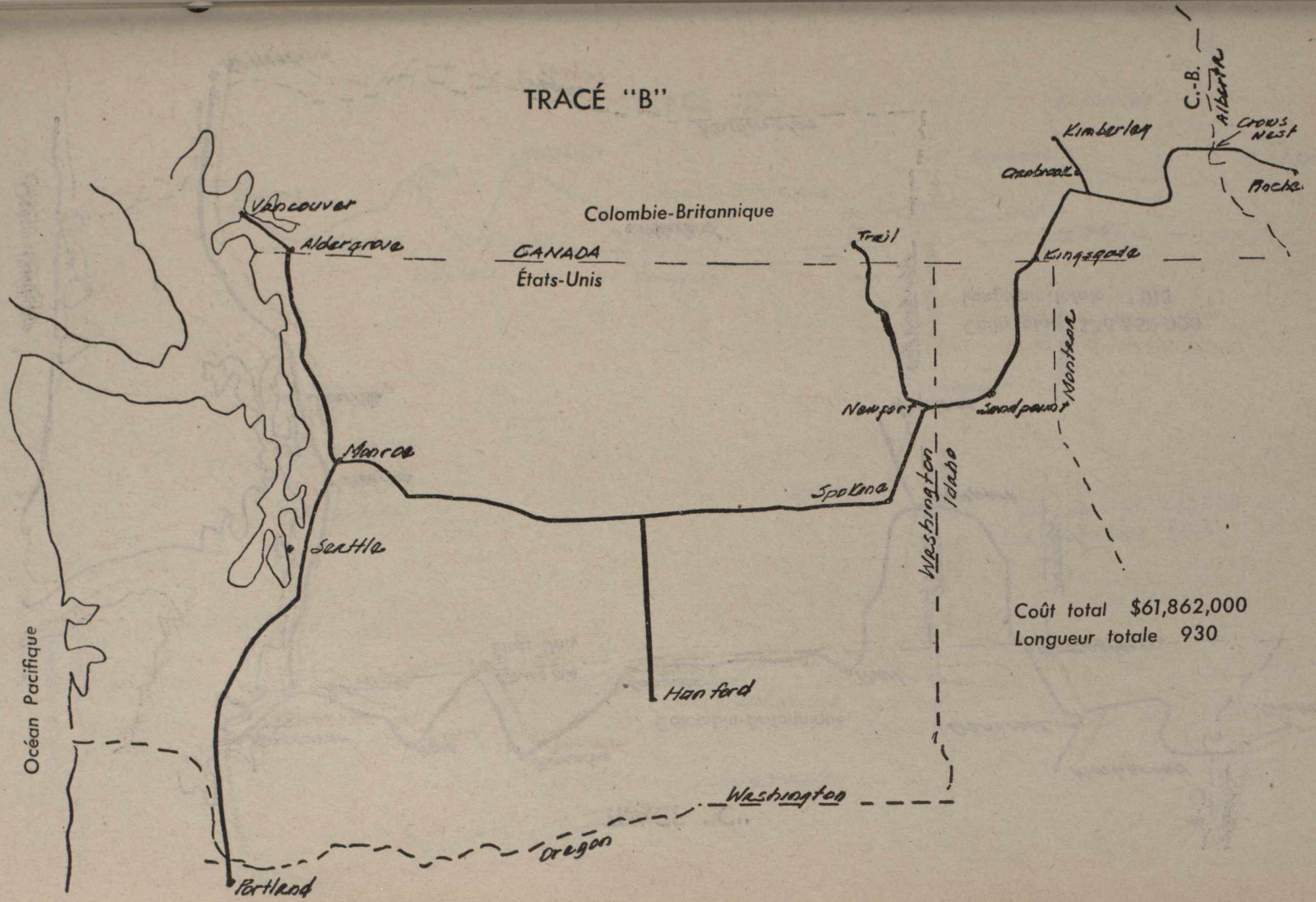
M. MAYBANK: Rien d'autre que ce que j'ai dit. Quelqu'un m'a prié tantôt de répondre et les mots dont je me suis servi sont peu nombreux et compréhensibles, j'espère. Tout ce que cherchent certains obstructionnistes c'est d'établir un monopole en faveur d'une compagnie particulière.

M. GREEN: Je proteste: cette remarque doit être retirée. C'est une insulte directe et intentionnelle. Ce n'est pas la vérité et je dois demander une rétractation. Je réclame une décision. Je réprouve le parrain du bill qui fait une assertion inexacte et le prie de retirer ses paroles.

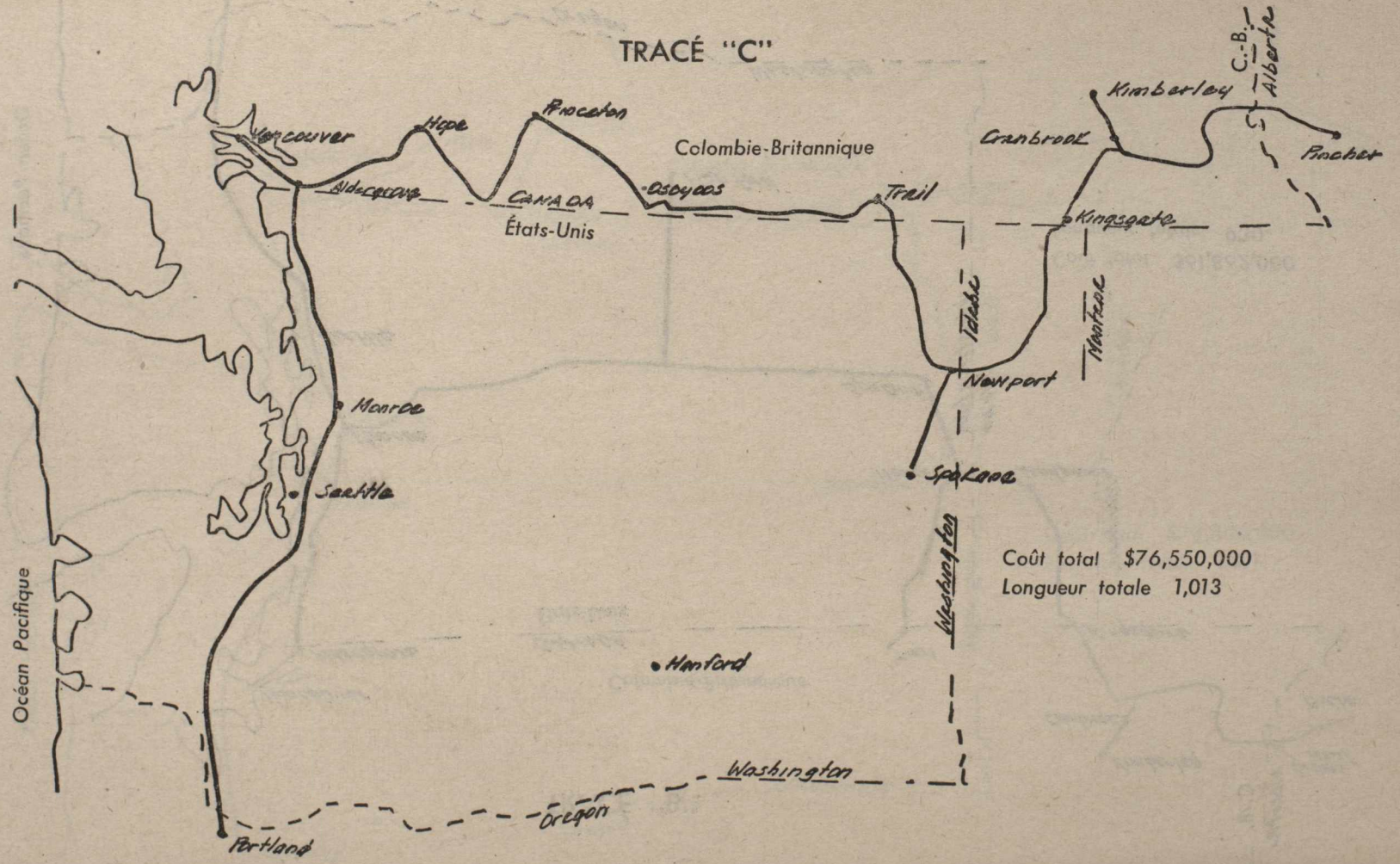
TRACÉ "A"



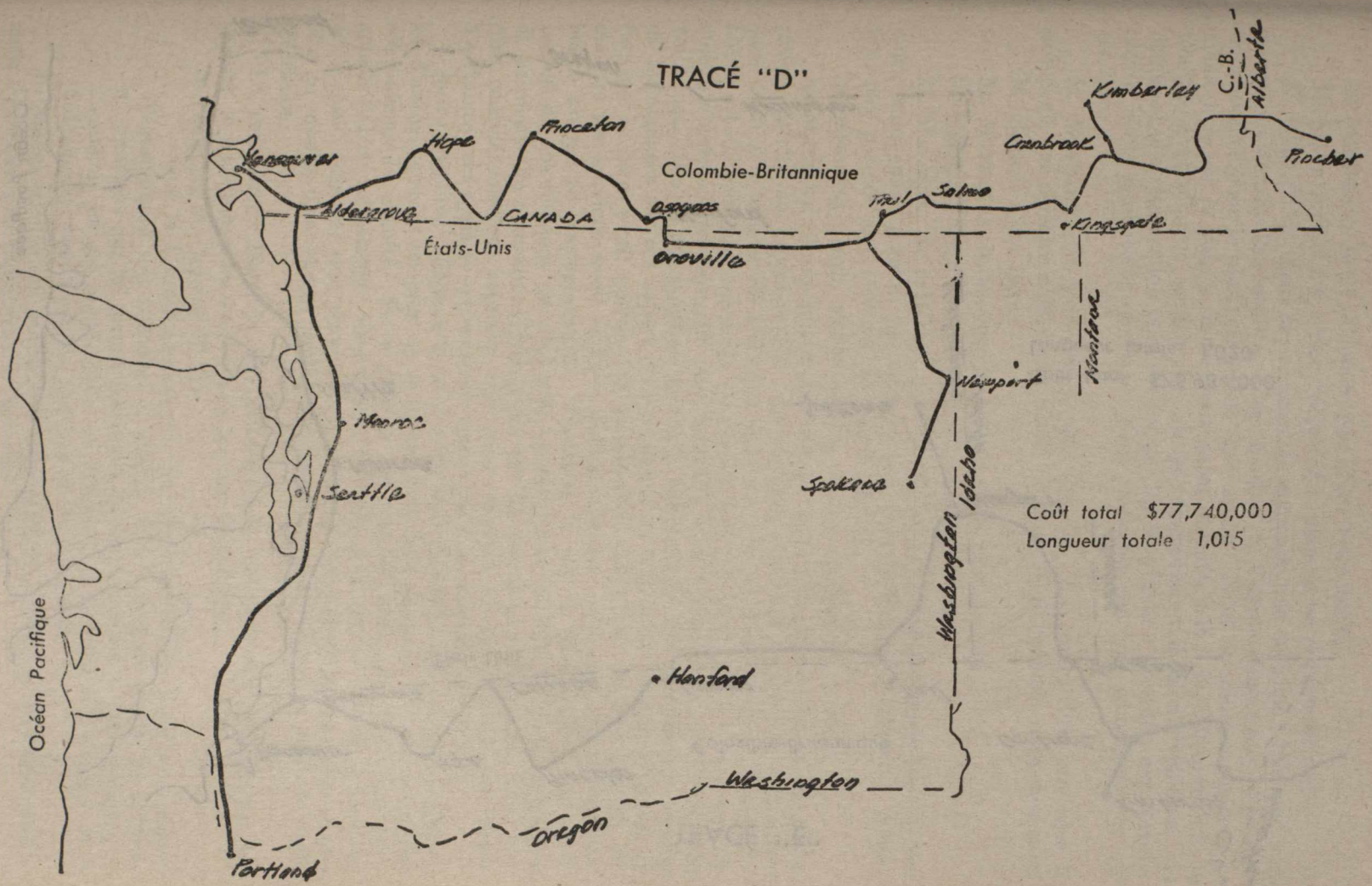
Coût total $78,806,000
Longueur totale 1,011

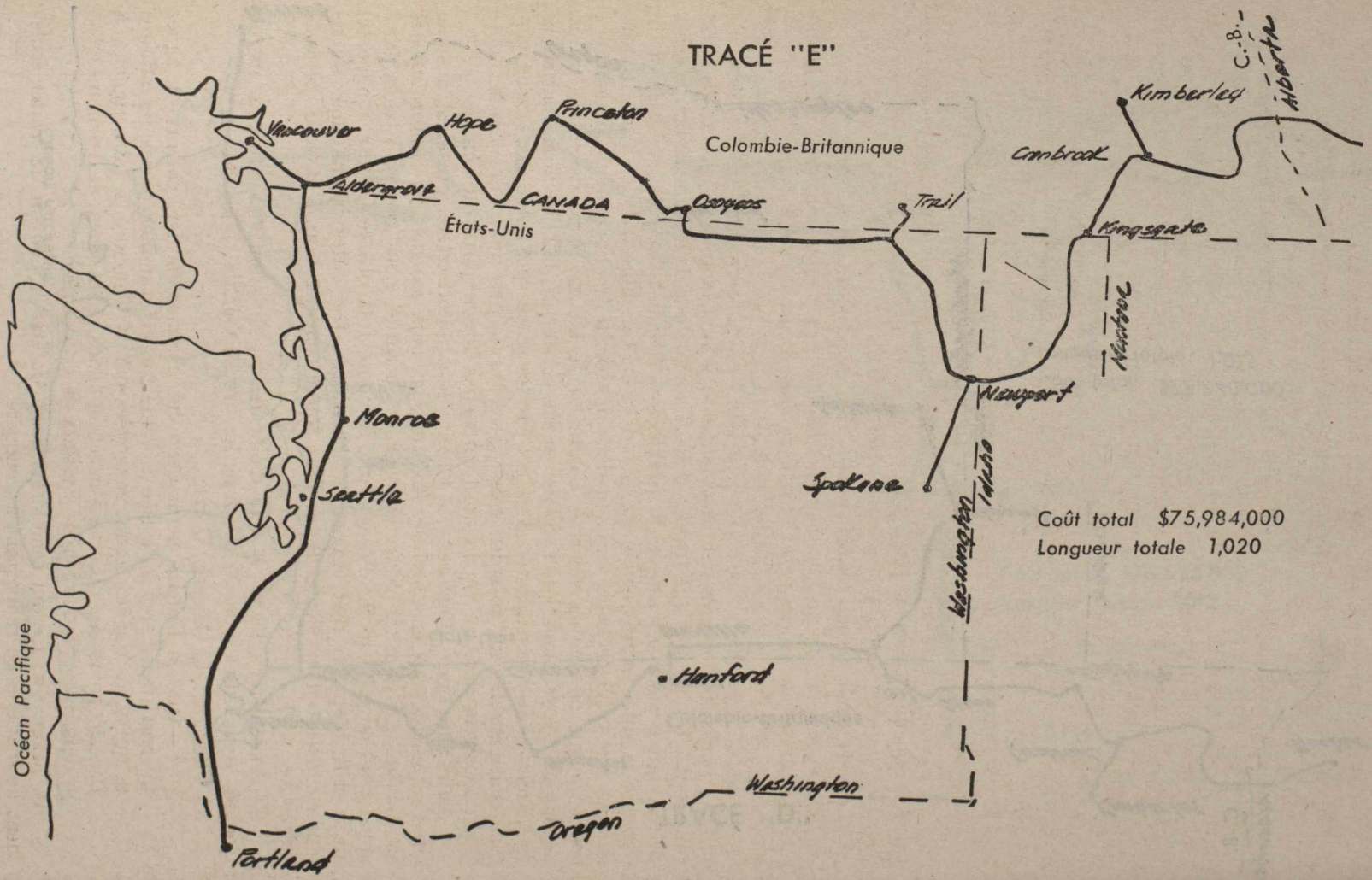

TRACÉ "B"
Colombie-Britannique
CANADA
États-Unis
Vancouver
Aldergrove
Marcus
Seattle
Océan Pacifique
Portland
Oregon
Washington
Hanford
Spokane
Washington
Idaho
Newport
Sandpoint
Montana
Trail
Kingsgate
Cranbrook
Kimberley
C.-B.
Alberta
Crows Nest
Rocky
Coût total $61,862,000
Longueur totale 930

TRACÉ "C"



Coût total $76,550,000
Longueur totale 1,013


TRACÉ "D"
Colombie-Britannique
CANADA
États-Unis
Océan Pacifique
Hope
Princeton
Osoyoos
Oroville
Trail
Salmo
Cranbrook
Kimberley
C.-B.
Alberta
Fischer
Kingsgate
Newport
Nanaimo
Spokane
Idaho
Washington
Moses
Seattle
Hanford
Portland
Oregon
Coût total $77,740,000
Longueur totale 1,015


TRACÉ "E"
Vancouver
Hope
Princeton
Colombie-Britannique
Aldergrove
CANADA
États-Unis
Osoyoos
Trail
Kimberley
C.-B.-
Alberta
Cranbrook
Kingsgate
Nelson
Newport
Monroe
Seattle
Spokane
Washington
Idaho
Hanford
Océan Pacifique
Washington
Oregon
Portland
Coût total $75,984,000
Longueur totale 1,020

Le PRÉSIDENT: Je ne m'oppose pas à une rétractation.

M. MAYBANK: Il n'y a pas d'objections, mais je ne rétracterai pas.

M. GREEN: Monsieur le président, je demande une décision. Nous ne tolérerons pas de pareilles insultes. Dès le début, le Comité réuni avait pour objet de travailler pour le plus grand bien du Canada. Nous ne sommes pas tous de même avis sur la voie à suivre mais aucun député, soit à la Chambre soit au Comité, n'est tenu de souffrir l'injure de commentaires aussi malveillants. Je demande une rétractation pure et simple. M. Maybank a prétendu que certains d'entre nous combattent en faveur d'un monopole par une compagnie, ce qui est faux.

M. MAYBANK: Ce n'est pas ce que j'ai dit. J'ai voulu dire, monsieur le président, que certains obstructionnistes visent à l'établissement d'un monopole.

M. GREEN: C'est faux.

M. MAYBANK: Je ne vois pas comment il peut le nier.

M. GREEN: Vous n'avez pas le droit de parler ainsi.

M. MAYBANK: Je prétends en avoir le droit. Cependant, nous procéderons ainsi: uniquement pour ne pas retarder nos délibérations, je rétracterai. Toutefois, mes paroles sont inscrites au procès-verbal.

Le PRÉSIDENT: Nous n'arriverons à rien en agissant de la sorte.

M. MAYBANK: Je ne sais trop comment se fait la rétractation d'une déclaration inscrite au procès-verbal. De ce fait, l'opinion déjà émise continuera sans doute d'influencer les auditeurs dans un sens ou dans l'autre. Notre problème est de nous prononcer sur un certain bill qui accordera à certains particuliers l'occasion de présenter une demande à la Commission des transports: voilà tout. Il n'est pas question de tracé. Nous avons déjà entendu bon nombre de témoignages sur cet aspect du problème. A mon avis, cela se justifiait du fait que le sujet avait parfois été abordé à la Chambre. Je n'en ai rien dit, mais je me souviens avoir entendu dire au Comité, qu'on pouvait obtenir une bonne somme de renseignements. Toutefois, le bill ne porte pas sur le tracé. Le but de nos réunions est d'adopter ou de rejeter un bill. Si nous continuons de permettre de nouveaux témoignages sur les tracés possibles, nous nous verrons considérablement retardés dans notre travail, ce qui plairait sans doute à certaines gens mais ne conviendrait certes pas à la majorité du Comité.

Autre question. J'ignore si le Comité peut autoriser son président à appeler d'autres témoins en plus de ceux qui sont déjà assignés en conformité des attributions du Comité. Si ce pouvoir est accordé, nous pourrons alors faire appeler tel ou tel témoin. Cependant, je doute fort que le Comité comme tel ait le droit d'appeler tout témoin de son choix. De toutes façons, nous serons plus en mesure d'en décider après plus ample considération, à la suite de cette discussion.

Le PRÉSIDENT: Dans le but d'élucider la question des attributions du Comité, le secrétaire aura la bonté de les lire au Comité.

Le GREFFIER du COMITÉ (il lit):

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

M. MAYBANK: Ce qui semblerait nous conférer le pouvoir de traiter seulement de matières se rapportant à l'enquête.

M. CARROLL: Si j'ai fait cette proposition précédemment, c'est dans le but de donner à ces gens qui s'opposent à l'octroi d'une charte, au projet de loi et au tracé proposé pour ce pipe-line, quelques renseignements à offrir à la Commission des transports et pour leur permettre d'établir auprès de cette Commission leurs motifs d'appui ou de rejet du tracé préconisé par la compagnie présentement en cause.

M. BYRNE: Je voudrais poser à M. Dixon une question ayant trait à la motion de M. Prudham. Bien que l'*Alberta Natural Gas Company* ait fait un relevé préliminaire des cinq tracés possibles jusqu'à la côte du Pacifique, advenant la décision de la Commission des transports en faveur d'un ou de plusieurs tracés qui, en passant par diverses régions, apporteraient plus d'avantages au peuple canadien, une fois un marché facile assuré sur la côte ouest, advenant pareille décision la compagnie serait-elle disposée à construire le pipe-line sur le tracé choisi par la Commission des Transports?

M. DIXON: Oui, nous le serions.

M. GOODE: Monsieur le président, je ne pense pas que M. Maybank puisse m'accuser d'obstruction en cette matière.

M. MAYBANK: Je ne vous ai pas nommé, monsieur Goode. Permettez-moi de préciser que je n'ai rien à dire contre quiconque tient à faire de l'obstruction. Je ne fais aucune objection et je ne songeais guère à M. Goode.

M. GOODE: Si j'ai appuyé la motion, monsieur le président, c'est que le mémoire soumis par la compagnie indique, à la page 6, que M. Dixon peut nous fournir les renseignements requis sur ces tracés. Je crois que la compagnie a déjà indiqué ce fait au Comité. Hier, M. Dixon nous a favorablement impressionné; cependant, son opinion, formulée devant ce Comité, ne constitue pas, à mes yeux, preuve suffisante. Je voudrais entendre d'autres idées sur le sujet: voilà pourquoi j'appuie la motion de M. Prudham. Je suis venu de la Colombie-Britannique et je tiens à connaître les faits avant de quitter le Comité.

M. MOTT: Le texte de la motion devrait être modifié de quelque façon. Accorder le droit d'appeler tout témoin de son choix, c'est s'exposer à ce qu'un fantaisiste fasse venir quelqu'un de Grande-Bretagne, ce qui nous retiendrait encore deux et même trois ans. Si la motion limitait l'appel de témoins à un rayon circonscrit, la question prendrait un tout autre aspect, mais dans sa forme actuelle, c'est, à mon sens, une motion trop vague qui pourrait donner lieu à un problème d'envergure.

M. PRUDHAM: La motion telle que je l'ai conçue laisserait l'assignation de témoins à la discrétion du président, c'est-à-dire de la majorité du Comité, par l'intermédiaire du président. Je maintiens, comme je l'ai fait aux deux séances d'hier, que si nous continuons à entendre des témoignages sur les tracés, ce qui ne touche en rien au bill présenté à la Chambre, nous avons droit, en temps que membres du Comité, d'appeler des témoins autres que ceux que nous ont présentés ces deux compagnies.

Voici le motif qui m'a poussé à présenter cette motion; dans un témoignage, hier, M. Dixon a fait une déclaration que j'ai toute raison de croire contraire aux faits tels que je les connais et je crois pouvoir vous amener un témoin capable de prouver que M. Dixon fait erreur. Et ce témoin n'est point en Angleterre; c'est bel et bien un employé du gouvernement fédéral et un spécialiste en la matière. A mon sens, le Comité doit être saisi de tous les faits. Si notre intention est d'obtenir des renseignements sur le meilleur tracé, nous nous devons de les entendre tous: selon moi, voilà la conduite à suivre si nous

continuons l'audition de témoins sur le parcours de la pipe-line. Je ne suis pas obstructionniste; je souhaite à cette compagnie la charte désirée. Je ne préconise pas, non plus, un monopole pour une compagnie en particulier, car aucune compagnie ne doit en avoir. Cependant, si nous devons nous éloigner du bill présentement étudié à la Chambre et recueillir des renseignements, nous ferions bien de puiser à toutes les sources accessibles.

M. ROBINSON: Monsieur le président, je ne partage pas tout à fait l'opinion de M. Maybank voulant que cette discussion soit une perte de temps. D'autre part, je ne puis m'empêcher de trouver que le débat est purement académique. étant donné nos présentes lois. Nous sommes tous d'avis, je crois, que cette question de tracé relève de la Commission des transports. A une ou deux reprises, M. Green a dit à la Chambre qu'il était assuré des intentions des parrains du bill, au Comité de 1949, sur le tracé proposé. Telle que je comprends la chose, cette compagnie, après avoir ainsi assuré M. Green, a soumis ces tracés à la Commission des transport pour ensuite retirer sa demande. La même compagnie attend présentement de la Commission une décision sur deux requêtes. A mon sens, monsieur le président...

M. GREEN: Monsieur le président, permettez-moi de rectifier un point: la compagnie a donné au Comité l'assurance qu'il s'agit d'un tracé entièrement canadien.

M. ROBINSON: J'ai cru comprendre que le tracé qu'on vous avait assuré avait été communiqué à la Commission des transports pour être retiré plus tard. Naturellement, la compagnie a demandé un autre tracé mais, pas pour celui qu'on vous avait indiqué.

M. GREEN: Il serait tout en territoire canadien.

M. ROBINSON: Oui. Cependant, voici où je veux en venir. La plupart d'entre nous sommes intéressés à un parcours en sol canadien pour autant qu'il est économique de le faire. Le présent débat est utile en ce sens qu'il démontrera aux parrains d'un bill que les députés s'intéressent aux tracés entièrement canadiens si la construction est économiquement possible, s'ils servent les meilleurs intérêts du pays. Pourtant, je suis bien convaincu, monsieur le président, que sous le régime de la Loi des pipe-lines et de toute autre loi, c'est à la Commission des transports qu'il faut recourir en matière de tracés, et que toute discussion sous ce rapport est purement académique. Voilà pourquoi je ne puis appuyer la motion de M. Prudham.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, je me demande si l'on ne pourrait pas étudier plus à fond la motion de M. Prudham et la reprendre à notre prochaine séance. D'après moi, les termes de la motion laissent trop à la discrétion du président, au point que je ne saurais comment procéder ni quel témoin assigner. Peut-être qu'à la reprise de la séance, cet après-midi, ou à la réunion suivante, M. Prudham pourrait offrir quelques éclaircissements sur les témoins qu'il désire voir paraître devant nous; il pourrait alors nous dire qui ils sont.

M. PRUDHAM: Monsieur le président, je pourrais au besoin en nommer sur-le-champ deux ou trois, mais je ne crois pas devoir différer la motion, du fait que nous entendons présentement des témoignages et que, ceux-ci venant à se terminer subitement, quelqu'un présentera une résolution de dissolution du Comité, ce qui mettra fin à tout le débat. A mon avis, si l'on doit présenter la motion, c'est le moment de le faire.

M. HIGGINS: Je voudrais appuyer la motion de M. Prudham. J'ai, pour ma part, abordé le problème l'esprit libre de tout préjugé,—certains de mes col-

lègues vont même jusqu'à dire l'esprit vide,—outre que, d'après ses paroles devant le comité sénatorial, M. Connolly jugeait que l'incorporation parlementaire de cette compagnie entraînait une enquête du Comité sur la bonne foi de la compagnie. Si la question de tracés doit être discutée, il convient d'entendre des témoignages sur le sujet, car l'élément incertain de ce mémoire, cet "économiquement possible" pourrait bien être le point à scruter. Je crois donc qu'il faut appuyer la motion de M. Prudham.

M. PEARKES: Je connais assez bien ce territoire, tant en Colombie-Britannique que dans les États du nord-ouest. J'en ai parcouru une bonne partie. En m'appuyant sur mes quelques connaissances, je doute fort que la ligne rouge sur cette carte représente un tracé pratique pour un pipe-line. Par ailleurs, j'estime que celui que l'on désigne souvent sous le nom de Yellowhead représente un projet peut-être plus pratique pour la construction d'un pipe-line. Voilà pourquoi je trouve extrêmement difficile pour le Comité de se prononcer sur le bill qui accorderait à cette compagnie en particulier le droit de transporter le gaz de l'Alberta à la côte du Pacifique, même si l'on est assuré qu'elle choisirait un tracé entièrement canadien, moyennant qu'une telle entreprise fut économiquement possible. A l'heure actuelle, j'ai l'impression que si le tracé qu'elle a étudié ne peut pas être ainsi considéré, je voudrais savoir s'il en est d'autres au Canada qui remplissent cette condition.

M. ADAMSON: Il me semble que le nœud de la question, pour le Comité, c'est de décider d'un tracé. Le principe du bill est approuvé, de sorte que le tracé représente le problème à régler, qu'il en soit question ou non dans le bill. Le Comité doit décider de l'octroi d'une charte à la Compagnie: cette décision dépendra, en grande partie, de nos considérations sur les tracés proposés. Je suis d'avis que nous sommes tenus d'entendre tous les témoignages à cet égard. Je suis porté à partager les vues du général Pearkes. D'après mes connaissances de cette partie du pays, je ne crois pas qu'un tracé entièrement en sol canadien soit ou possible ou pratique et j'ai bien l'intention de poser en temps opportun un grand nombre de questions à ce propos.

Le PRÉSIDENT: Je dois apporter une rectification aux paroles de M. Adamson: rigoureusement parlant le Comité n'a rien à voir avec le choix du parcours du pipe-line. Si j'ai permis que la discussion se prolonge sur cet aspect c'est en raison de sa portée considérable sur toute l'affaire, mais le choix d'un tel tracé ne relève pas du Comité. Notre tâche est de décider de l'incorporation de la compagnie. Étant donné l'utilité d'une discussion libre et amicale sur tous les aspects du bill, j'ai permis un échange de vues sur le tracé à choisir, mais je ne tolérerai pas que la discusion se prolonge indéfiniment. Que cela soi bien entendu.

M. ADAMSON: Je tiens à dire, monsieur le président, que le bill ne suscitera pas d'opposition. La seule objection porterait sur le tracé.

M. JUTRAS: Monsieur le président, je reviens à mon idée d'hier, savoir que nous ne sommes décidément pas ici pour choisir entre plusieurs tracés. D'autre part, je crois utile de vérifier les renseignements soumis sur ceux qui sont réalisables. Je serais porté à appuyer la motion de M. Prudham si des renseignements particuliers pouvaient lui aider à se former une opinion, mais il semble y avoir confusion—du moins dans mon esprit—quant au sens exact de la motion. Je conseille donc respectueusement à son auteur de bien vouloir la différer jusqu'à ce que nous puissions en étudier la portée. Pour le moment, elle attend une décision du président qui reste lui-même indécis à son égard;

les membres du Comité ne savent donc guère à quoi s'en tenir. C'est uniquement dans l'intention d'aider que je conseille respectueusement de remettre à plus tard l'étude de la motion.

M. BYRNE: Me permettez-vous de poser une question à M. Dixon?

Le PRÉSIDENT: Au sujet de la motion?

M. BYRNE: Oui, c'est à propos de témoignages sur un tracé. En ce qui concerne celui de Yellowhead, plusieurs fois mentionné comme tracé possible, M. Dixon peut-il assurer que sa compagnie serait disposée à construire un pipeline sur ce tracé si la Commission des Transports l'en chargeait?

M. DIXON: J'ai déjà répondu par l'affirmative.

Le PRÉSIDENT: Limitons-nous à la discussion de la motion.

M. PRUDHAM: Pour ne pas retarder le Comité, je retirerai ma motion, à la seule condition de la présenter de nouveau, peut-être sous une meilleure forme, plus tard aujourd'hui.

Le PRÉSIDENT: Je pense que le Comité acceptera votre condition. Nous poursuivrons donc l'interrogatoire du témoin, M. Dixon. Nous sommes tous pourvus de copies de ces divers tracés et prêts à continuer.

M. DECORE: Monsieur Dixon...

M. GREEN: M'est-il permis de demander si M. Connolly a fini son interrogatoire de M. Dixon?

M. CONNOLLY: Non. J'ai quelques autres questions à poser.

M. GREEN: M. Connolly pourrait-il terminer son interrogatoire?

Le PRÉSIDENT: Il a été décidé hier de suspendre l'interrogatoire de M. Connolly.

M. GREEN: Non, non, j'entends l'interrogatoire de M. Dixon. Je désire savoir si l'interrogatoire de M. Dixon doit être terminé.

Le PRÉSIDENT: Pardon, je vous avais mal compris.

M. CONNOLLY: M. Decore aurait une question à poser.

M. Decore:

D. Oui, j'en ai une couple. Vous avez déclaré hier que la construction d'un pipe-line en montagne nécessite d'importants travaux de terrassement à flancs de collines. En tenant compte de vos connaissances du tracé de Yellowhead, jugez-vous que, par comparaison avec le tracé du défilé du Nid-de-Corbeau, ce premier choix exigerait plus ou moins de terrassement à flanc de colline?—R. Un des principaux obstacles,—sinon le plus condisérable,—se présenterait au défilé Allison, situé entre Hope et Princeton.

M. JUTRAS: Il est impossible de bien entendre avec tout ce bruit dans la salle.

Le PRÉSIDENT: A l'ordre, messieurs! Si c'est possible, monsieur Dixon, auriez-vous la bonté de parler un peu plus haut?

Le TÉMOIN: Ce serait là la partie difficile du tracé,—difficulté commune à tous les tracés en sol canadien. Cette partie du tracé devrait être construite même en partant du défilé de Yellowhead.

M. GREEN: Pourriez-vous l'indiquer sur la carte?

Le TÉMOIN: Le voici sur la petite carte,—entre Princeton et Hope.

M. HIGGINS: De quel tracé parlez-vous?

Le TÉMOIN: De tous les tracés. Celui de Yellowhead, ainsi que j'en ai entendu témoigner à Calgary, descendrait de Kamloops jusqu'ici...

M. SMITH: Qu'entendez-vous par "ici"?

Le PRÉSIDENT: Oui, où est-ce "ici"?

M. SMITH: Est-ce Princeton?

Le TÉMOIN: C'est Princeton. A partir de là tout pipe-line suivrait plus ou moins le même tracé. Touchant le passage du défilé de Yellowhead même, je ne m'appuie ici que sur mes seules connaissances de cette partie qui commence au mont Robson. Sur une longue distance montant vers le cañon, il faudrait couper considérablement dans le flanc de la montagne. Il s'agit d'un cañon étroit ayant une route d'un côté et une voie ferrée de l'autre. Il faudrait éviter l'une et l'autre.

M. Decore:

D. Au sujet des deux défilés du Nid-de-Corbeau et de Yellowhead, le tracé de Yellowhead présenterait-il plus d'obstacles que celui du Nid-de-Corbeau?—R. C'est mon avis, quoiqu'une partie du tracé de Yellowhead ne me soit familière que par chemin de fer; or, nul ne saurait se faire une idée juste d'une région en la parcourant de cette façon. Je considère que d'ici, c'est-à-dire du mont Robson à environ cinquante milles au nord de Kamloops, le projet serait assez facile à réaliser mais je ne connais vraiment pas cette autre partie du territoire.

D. En d'autres termes, vous n'êtes pas suffisamment renseigné sur le tracé de Yellowhead pour formuler une opinion catégorique?—R. Je le suis suffisamment pour affirmer qu'il n'est pas supérieur et qu'il est peut-être même bien pire.

D. Il se pourrait qu'il soit pire?—R. Oui.

M. SMITH: Parce que vous n'en connaissez pas les conditions?

Le TÉMOIN: Je les connais assez pour savoir que le tracé de Yellowhead présente de sérieux obstacles mais une partie peut bien se révéler beaucoup plus difficile ou plus facile que je ne l'imagine.

M. Decore:

D. Monsieur Dixon, j'ai posé cette question hier à M. Connolly au sujet de la page 6 de son mémoire. Je lis ici: "Ils sont aussi prêts à construire le long de tout tracé qui, après examen complet de tous les faits, pourra être considéré comme servant le meilleur intérêt du Canada, d'après l'ordonnance de la Commission."

Vous faites maintenant, allusion à cinq tracés. Est-ce à dire que vous accepteriez de construire le long de n'importe lequel de ces cinq tracés ou de tout autre également réalisable?—R. Certainement. Nous accepterions la décision de la Commission à l'égard de n'importe lequel d'entre eux. Nous n'avons pas étudié tous les autres tracés possibles, car une telle entreprise exigerait des années de travail.

D. Avez-vous l'intention d'étudier d'autres tracés ou d'obtenir des renseignements à leur égard?—R. J'ai tout d'abord fait une étude préliminaire d'autres tracés avant d'arrêter mon choix sur ceux-ci qui me semblent les plus avantageux, mais une fois mon rôle de témoin terminé, j'ai l'intention d'en examiner d'autres.

D. D'après votre expérience en matière de construction de pipe-lines, diriez-vous que le tracé est un facteur favorable au développement de cette région où

on l'établit?—R. Selon moi, le fait qu'un pipe-line passe quelque part n'a presque rien à voir avec le développement de ce territoire. J'ai travaillé à la construction de milliers de milles de pipe-lines et...

Le PRÉSIDENT: Messieurs, n'avions-nous pas décidé en premier lieu que M. Connolly interrogerait le témoin, après quoi nous poursuivrions notre discussion dans les détails?

M. ADAMSON: M. Dixon était à dire quelque chose d'extrêmement intéressant; je désirerais entendre sa phrase jusqu'au bout.

Le PRÉSIDENT: Aucune objection à cela.

M. ADAMSON: Il disait que la construction d'un pipe-line dans une région n'entraîne pas nécessairement son développement.

Le TÉMOIN: Telle est mon expérience. Au cours de la construction de milliers de milles de pipe-lines, je n'ai remarqué aucun exemple d'impulsion véritable donnée au développement d'une région par la proximité d'une telle installation.

Hugoton et Panhandle, au Texas, sont le point de départ de nombreux pipe-lines allant dans toutes les directions et portant le gaz presque jusqu'à New-York et, plus récemment, jusqu'à Los-Angeles. Sur tout leur cours, ils alimentent des industries. Évidemment on trouve partout exception à la règle, mais, en général, la vente du gaz bon marché n'influe pour ainsi dire pas sur le progrès d'une région. Le cas se présente clairement dans le Panhandle, au Texas, où une quantité considérable de gaz est disponible à un prix extrêmement bas depuis des générations. Cette région ne compte pourtant presque aucune industrie hors celles qui utilisent le butane et le propane, sous-produits du gaz. Les industries installées ici en font usage.

On se servait autrefois de gaz dans la fonte du zinc, du temps ou le combustible représentait une partie du coût élevé de l'opération, ce qui résultait du développement de nouvelles entreprises, mais tel n'est plus le cas depuis que le zinc est fabriqué au moyen de procédés électroniques.

Considérer l'Alberta, où le gaz a été pendant longtemps servi gratuitement dans certaines petites villes. On n'y compte cependant qu'un nombre restreint d'industries qui, à mon avis, fonctionnent bien plutôt grâce à l'énergique initiative de la population qu'à l'obtention de gaz bon marché. Dans le vallée de Turner, on a laissé perdre une quantité de gaz qui aurait pu alimenter notre pipe-line projeté pendant vingt ans.

M. MURRAY: Le gaz se perd-il encore dans certaines régions?

M. SMITH: Pas dans la vallée de Turner.

Le TÉMOIN: Il s'en perd encore pas mal dans l'Alberta.

M. SMITH: Dans la vallée de Turner?

Le TÉMOIN: Une certaine quantité dans la vallée de Turner ainsi que dans le nord. Selon moi on ne saurait mettre tout le gaz à profit de sorte qu'un certain volume doit être perdu. Là où l'on extrait à la fois du gaz et du pétrole, il est impossible d'utiliser tout le gaz. La chose est économiquement impossible.

Si le gaz est un facteur favorable à l'établissement d'industries, comment expliquer l'absence d'industries dans la vallée de Turner? Les faits ne semblent guère le prouver. Le rapport Dinning a déjà fait un exposé détaillé de cette situation.

M. HARKNESS: Les industries de l'Alberta qui fonctionnent au gaz se trouvent établies à Calgary. Au fait, bon nombre d'industries ont été attirées a

Calgary par la présence de ce carburant. L'exemple le plus frappant est bien l'usine de nitrogène qui ne s'y trouverait pas si le gaz ne lui était pas accessible. C'est une de nos plus importantes industries.

Le TÉMOIN: C'est absolument exact.

M. FERGUSON: Entre deux régions indépendantes, toutes deux jouissant de ressources naturelles, si le pipe-line dessert l'une et non l'autre, laquelle des deux choisirait-on, croyez-vous, pour y exploiter ces ressources? Irait-on là où passe la canalisation de gaz naturel ou serait-on, malgré toute l'initiative voulue, enclin à se tenir éloigné de cette source de gaz? D'après vous, où s'établirait-on?

M. GOODE: Monsieur le président, on m'a refusé permission d'interroger le témoin. Je ne crois pas que le privilège doive être accordé aux autres membres du Comité.

Le PRÉSIDENT: Vous avez raison, monsieur Goode. Cependant, M. Connolly semble satisfait du témoignage tel qu'il nous est présenté. Ce n'est peut-être qu'une question d'un peu de tolérance.

M. CONNOLLY: C'était mon intention d'obtenir de M. Dixon ce témoignage qu'il nous fait maintenant entendre. S'il m'est permis de terminer cette phase de l'interrogatoire, M. Goode pourrait ensuite obtenir les renseignements qu'il désire, puis nous reprendrons où nous en sommes restés hier soir.

M. FERGUSON: J'ai posé ma question à la suite de l'assertion voulant que la proximité d'un pipe-line ne produit aucun effet sur le développement d'une région. Voici deux régions bien pourvues de ressources naturelles à l'état latent: si un pipe-line passe par une de ces régions, où s'établiront, pensez-vous, les industries désirant développer ces ressources?

Le TÉMOIN: Toutes autres choses égales, la région pourvue de gaz naturel attirera l'industrie.

M. FERGUSON: Je vous remercie beaucoup. Cependant, vous avez bien dit que la présence de gaz naturel n'influait nullement sur le développement.

Le TÉMOIN: Non. J'ai dit qu'elle avait peu d'effet, toutes autres choses étant égales.

Il est peu d'industries où les frais de combustible s'élèvent à plus de 3 ou 4 p. 100 du coût du produit. En moyenne générale, il est de 2 p. 100. Les frais de main-d'œuvre, de transport, de matières premières et de toute une série d'autres articles ont tellement plus d'effet que le coût du carburant, qu'une économie de combustible ne représente qu'un avantage accessoire, sauf pour quelques industries telles que celle de la céramique qui requiert du gaz naturel de préférence à tout autre carburant de même prix. Dans la fonte du cuivre, du plomb et du zinc, le gaz est un facteur important tandis que pour l'industrie du papier, qui l'emploie avantageusement, toute autre forme de combustible est cependant d'à peu près égale valeur.

M. HIGGINS: Une fois les pipe-lines construits...

Le PRÉSIDENT: Pardon, monsieur Higgins, s'il est opportun d'interroger le témoin, je crois que la parole est à M. Goode.

M. GOODE: Du moment que l'on m'accorde même privilège qu'à tout autre membre, je veux bien différer mon interrogatoire.

M. HIGGINS: Une fois le pipe-line construit, la main-d'œuvre et l'entretien exigeraient peu de frais?

Le TÉMOIN: L'entretien n'entraîne pas trop de frais mais tout dépend où passe la canalisation. A travers une étendue de plaines telle qu'en Alberta, les

frais d'entretien sont minimes, mais dans des terrains marécageux comme en Louisiane du sud ou en pays montagneux à fortes chutes de neiges, l'entretien coûte plus cher. Les frais les plus considérables d'un pipe-line, et ce qui constitue en fin de compte le coût total de l'entreprise, ce sont les immobilisations de construction.

M. CONNOLLY: Vous permettez, monsieur Goode, que je pose ici quelques questions? Monsieur Dixon, auriez-vous la bonté de renseigner le Comité sur l'importance d'un accès facile à un pipe-line en montagne, sous le rapport de l'entretien, par exemple, et de dire pourquoi il faut qu'il soit accessible—plus encore qu'un oléoduc.

Le TÉMOIN: Une, cassure dans un oléoduc entraîne une perte d'huile considérable, mais comme il y a toujours un réservoir à l'autre extrémité, aucun désastre n'est à craindre, tandis que la rupture d'un pipe-line à gaz entraîne la cessation du service pour toutes les localités desservies. Ce qui reste de gaz dans la conduite pourra continuer d'alimenter ces centres, mais pour quelques heures seulement, pour un jour au plus. Après quoi il faut interrompre entièrement le service; puis, avant d'alimenter de nouveau les conduites qui desservent ces localités, il faut voir à ce que la lampe témoin de tous les usagers soit fermée, avertir les gens par la radio et ainsi de suite. Bref, il faut cinq ou six jours pour rétablir le service. Si l'accident arrive dans un climat froid, c'est un désastre; partout, d'ailleurs, c'est un sérieux inconvénient. La chose est arrivée à Fort-Worth il y a peu d'années, alors qu'un pipe-line fut emporté par la crue.

M. Higgins:

D. Maintenez-vous une équipe régulière?—R. Nous maintenons plusieurs hommes, plus qu'il n'en faut vraiment aux postes de compression afin de nous assurer d'un groupe prêt à faire la vérification des appareils. Puis, il faut maintenir des équipes le long du tracé. Elles ont peu à faire, mais doivent être sur les lieux pour transporter les machines et commencer les réparations.

D. Employez-vous un grand nombre d'hommes?—R. Non, une des méthodes est la suivante: au moyen d'une entente et d'un certain montant payé régulièrement, nous nous assurons les services de tous les fermiers et des gens du voisinage de la conduite en cas d'appel à l'aide.

M. Prudham

D. Vous avez déclaré hier que vous préférez un chemin de terre a un chemin pavé dans le voisinage d'un pipe-line. Une voie ferrée parallèle à un pipe-line offrirait-elle quelque avantage à son entretien ou à sa construction? —R. Ce serait assez avantageux, quoiqu'il y aurait alors à charger la machinerie dans les wagons pour ensuite l'expédier...

D. Vous avez mentionné précédemment la difficulté du trajet des autochenilles par route pavée; ne serait-il donc pas plus économique et commode d'expédier vos matériaux par rail plutôt que par autochenille, si vous aviez une voie ferrée à proximité?—R. Ce serait plus économique, mais vous n'êtes pas sans connaître les retards d'un tel transport; il faut charger le matériel dans les wagons, et le décharger alors que pour l'entretien et les cas d'urgence le temps est si précieux. Je songe surtout ici à l'entretien du pipe-line.

D. Et que dire de la construction? Le voisinage d'une voie ferrée le long du tracé du pipe-line ne contribuerait-il pas à abaisser les frais de la construction?—R. Sans doute; l'accès facile à une voie ferrée est un important facteur d'économie en matière de construction. C'est un fait irréfutable.

M. HIGGINS: Pour l'entretien, vous embauchez les fermiers sur une base annuelle?

Le TÉMOIN: Oui, il s'agit de gagner l'amitié des gens du voisinage et de les employer à notre service. L'embauchage est plus économique dans une région peuplée que dans un territoire moins habité, où il importe d'employer une équipe régulière plus nombreuse.

M. Mott:

D. Tout d'abord, m'est-il permis de vous faire remarquer qu'il ne convient pas de lancer ainsi ses commentaires de part et d'autre. Je pense qu'on devrait se lever et demander au président la permission de parler ou de poser une question. Vous autres, là-bas, vous discutez à cœur de jour.

En premier lieu, je voudrais qu'au procès-varbal de cette séance furent consignés nos remerciements à M. Dixon et à ses collègues pour les cartes qu'ils ont mises à la disposition des membres du Comité, à la suite des nombreuses demandes hier, et pour avoir jeté de la lumière sur nos délibérations, nous épargnant ainsi bien des discussions et des questions qui auraient pu surgir. Je désire maintenant savoir deux choses.

Existe-t-il aux États-Unis quelque source de gaz capable d'approvisionner le nord-ouest de ce pays et du Canada?—R. Oui. Comme je vous l'ai dit hier, ma première tâche en rapport avec le projet à l'étude fut d'envisager la possibilité de faire venir le gaz de Hugoton, dans le Kansas, à travers l'État de Wyoming jusqu'à Portland. Il y a dans le Wyoming de nombreuses sources gazifères.

D. A-t-on trouvé du gaz dans l'Idaho et le Wyoming?—R. Il y en a beaucoup dans le Wyoming.

D. Est-il vrai qu'on a construit ou qu'on projette de construire un pipeline de cinq pouces de diamètre à partir du Wyoming jusqu'à l'usine d'énergie atomique de Hanford?—R. Non, il n'y a aucun pipe-line du Wyoming à l'usine d'énergie de Hanford.

D. Présentement?—R. Non.

D. Supposant qu'une telle source gazifère soit découverte et exploitée, nuirait-elle à la possibilité d'un marché pour ce gaz de provenance de l'Alberta et desservant ces mêmes régions?—R. Le pipe-line du Wyoming longerait tout d'abord le fleuve Columbia jusqu'à Portland pour ensuite se diriger au nord vers Seattle et Vancouver. Dans ce cas il est presque fatal que l'Alberta perdrait tout son marché sur le littoral du Pacifique jusqu'à ce que cette région atteigne un degré beaucoup plus intense de développement. Si la quantité de gaz n'était pas abondante,—et je ne crois pas qu'elle soit aussi abondante que dans l'Alberta, —il pourrait se faire que tous les centres ne recevraient qu'une provision insuffisante et dispendieuse de gaz; mais l'exploitation possible des sources du Wyoming, d'un moment à l'autre représent une grave menace. Notre débat deviendrait alors inutile, puisque ces centres seraient approvisionnés par quiconque posséderait ces sources.

M. Goode:

D. Vos remarques, à l'effet que l'approvisionnement en gaz n'attire pas les industries, m'intéressent. Comme nous apprécions vivement les renseignements que vous avez à portée de la main, je serais curieux de connaître le coût de détail du gaz, à Vancouver, par rapport au charbon.—R. On s'attend que le gaz coûtera moins cher que le charbon à Vancouver.

D. Pouvez-vous dire au Comité dans quelle proportion?—R. Le prix du charbon dépasse légèrement celui du gaz.

D. En appliquant au charbon le coefficient 100, quel serait le prix du gaz aux industries de Vancouver?—R. Je ne saurais vous renseigner là-dessus en ce moment. Je ne me rappelle pas le prix exact du charbon. Cela m'échappe... Quelqu'un pourrait-il me dire le prix du charbon à Vancouver?

D. Le prix du charbon?—R. Oui.

D. Disons, qu'il se vend $15 la tonne,—cela n'a vraiment pas d'importance.

M. GREEN: Il est plus cher que ça.

M. GOODE: Peut-être pouvez-vous vous payer du meilleur charbon que moi, mais supposons-le à $15 la tonne.

Le TÉMOIN: Il faudra 20,000 pieds cubes de gaz ou même 22,000 pour fournir la chaleur d'une tonne de charbon. Le montant varie entre 18,000 et à peu près 25,000 pieds cubes.

M. Smith:

D. Cela dépend-il du nombre de petites calories du charbon?—R. Oui, de la qualité du charbon et de l'usage qu'on en fait. Le prix du gaz, là-bas, y compris la livraison aux limites de la ville et aux grandes industries varie de 34 et 36 cents. Je devrai faire quelques calculs pour m'en assurer.

D. N'est-ce pas là le prix du transport, sans compter le gaz.—R. C'est le prix du gaz et de son transport, d'après le contrat que nous avons conclu avec les producteurs.

M. ADAMSON: Pour 1,000 pieds cubes?

M. Goode:

D. Pouvez-vous me donner le coût de l'électricité par rapport à celui du gaz?—R. Pour l'électricité destinée à produire de la chaleur? Tout gaz, même au double du prix du gaz artificiel serait moins cher que l'électricité. La consommation de l'électricité est tellement élevée que celle-ci ne peut livrer de concurrence directe à aucun autre produit comme combustible.

D. Plus élevée en dollars?—R. Oui, en dollars.

M. CONNOLLY: Je veux revenir à la question abordée par M. Adamson lors de l'ajournement d'hier soir. Cependant, il faudrait régler deux ou trois points avant d'en arriver à cette question.

M. ADAMSON: Vous parlez de marchés, maintenant?

M. CONNOLLY: Oui.

M. Connolly:

D. Vous avez mentionné le développement du propane, du butane et du méthane en rapport avec l'industrie en Alberta. Pourriez-vous ajouter quelques commentaires sur les avantages que ces produits apporteraient? Produiraient-ils quelque effet sur l'industrie albertaine?—R. Le butane et le propane sont les éléments légers du gaz. Ils se liquéfient aux basses températures ou sous très forte pression. Ces gaz sont embouteillés. Ces liquides sont nécessairement extraits du gaz naturel qu'on leur trouve ou non un marché, car il est impossible, dans un climat froid, de faire passer dans un pipe-line un gaz contenant ces liquides. En certaines parties du Texas, et en un grand nombre d'endroits en Louisiane, ces composés de gaz ont attiré de grandes industries. On les utilise

dans la fabrication de la butadine et d'autres composés du caoutchouc artificiel. On trouve toute une série chimique ayant pour base ces hydrocarbures liquides. Dans l'emploi chimique du gaz, sauf dans la fabrication de l'ammoniaque, ce sont les hydrocarbures liquides, sous-produits du gaz, que l'on utilise. Par conséquent, là où se trouve du gaz se trouvent aussi les hydrocarbures liquides, lesquels sous-produits sont mis en vente ou brûlés, s'il ne se présente aucun marché. Mais la présence de ces produits a attiré de grandes industries dans certaines régions. Il est beaucoup plus facile d'utiliser les hydrocarbures liquides que le méthane, qui est un gaz naturel, dans la fabrication de produits chimiques. Voilà un facteur très important dans plusieurs régions et, comme on s'attend à disposer d'une très forte quantité de butane et de propane dans l'Alberta, il serait normal que leur présence y attirât des industries qui mettraient à profit ces sous-produits.

M. MURRAY: Sont-ils producteurs de chaleur et de lumière?

Le TÉMOIN: Ils peuvent servir au chauffage et à l'éclairage de maisons isolées dans ces régions que le pipe-line ne peut atteindre.

M. Connolly:

D. Monsieur Dixon, à propos de la direction que prendra le tracé du pipe-line, son emplacement et le territoire qu'il traversera, avez-vous tenu compte de la densité de la population le long de ce parcours? Vous en avez parlé tantôt. Peut-être pourriez-vous nous donner plus en détail le résultat de vos expériences en cette matière à la suite de vos travaux de construction des six autres pipe-lines aux États-Unis?—R. Il est normal, dans un tel projet, de rechercher les centres populeux et les centres industriels importants et même le plus grand nombre possible d'usines individuelles, car c'est là que se vend le gaz. On ne construit pas un pipe-line en comptant sur le hasard. Il vous faut un marché pour construire une ligne, autrement personne ne voudra financer l'entreprise. Les bénéfices sont minces, de sorte qu'on ne saurait risquer la construction d'un pipe-line sans un marché convenable, car on verrait ses profits absorbés par la dépréciation et les intérêts.

Le PRÉSIDENT: Silence, messieurs, je vous en prie!

Le TÉMOIN (*poursuivant*): Ce pipe-line passera par Trail, où se trouve déjà un merveilleux marché pour le gaz.

M. SMITH: Comptez-vous sur trois milliards à cet endroit?

Le TÉMOIN: Les chiffres que nous a cités la *Consolidated Mining and Smelting Company* prévoient un minimum de trois milliards par an et d'une recette possible de 5·3 milliards par an, moyennant, comme je l'ai dit hier, certains travaux présentement en cours dans cette région et selon qu'ils pourront ou non utiliser le gaz de façon satisfaisante.

M. Connolly:

D. Que dire des marchés de l'Alberta?

Le TÉMOIN: Nous projetons un système de réseau et je crois que tout autre constructeur de réseau doit agir de même, c'est-à-dire desservir toutes les industries ou les particuliers pouvant être alimentés par le pipe-line. Nous espérons aussi desservir le réseau de Calgary quand celui-ci verra baisser son propre appovisionnement.

M. SMITH: Cet approvisionnement a déjà commencé de baisser de façon alarmante, n'est-ce pas?

Le TÉMOIN: D'après les renseignements que nous tenons directement de cette entreprise, aux jours de fort trafic, l'an prochain, la consommation exigera quinze millions de pieds cubes de plus qu'on n'en pourra fournir, c'est-à-dire qu'aux jours de trafic maximum, la demande dépassera l'offre de quinze millions de pieds cubes, et la pénurie ira en augmentant.

M. Higgins:

D. Pour qu'il soit économiquement pratique de construire un pipe-line, combien d'habitants au mille carré vous faut-il desservir?—R. Vous voulez dire le long du tracé?

D. Un embranchement, par exemple.—R. Tout dépend.

D. Existe-t-il une norme semblable à celles des compagnies d'électricité? Je veux parler de la population requise pour justifier la construction d'un embranchement ou d'un supplément au pipe-line?—R. Ordinairement, pourvu que la localité soit située à moins de deux milles du parcours régulier, une population de quelque mille âmes justifie le prolongement du pipe-line.

M. MURRAY: Mille habitations?

Le TÉMOIN: Non, mille âmes.

M. HIGGINS: Vous voulez dire qu'une population de mille âmes par mille carré est requise pour justifier la construction d'un embranchement?

Le TÉMOIN: Cela dépend de tant de facteurs.

M. GREEN: Vous avez bien dit mille âmes par localité?

Le TÉMOIN: J'ai bien dit qu'une population d'environ mille âmes dans un centre rend le projet économiquement pratique. Il y a évidemment certains frais généraux et autres à payer, quelle que soit la population de la localité. Étant donné la nécessité de maintenir un bureau, une camionnette et un préposé à l'entretien, s'il y a moins de deux cents clients, l'entreprise n'est tout simplement pas rentable. En certaines petites agglomérations, les gens forment très souvent une co-opérative qui amène et distribue le gaz à ses membres. Cependant, nous ne projetons pas de faire le commerce de détail. Nous vendrons du gaz à quiconque en fait la demande le long de notre parcours et nous construirons une canalisation là où la consommation suffira à nous rémunérer.

M. CONNOLLY: Quelle proportion de la population en Colombie-Britannique comptez-vous desservir sur un des tracés que vous projetez?

Le TÉMOIN: Chacun de ces tracés servira à peu près le même nombre de consommateurs en Colombie-Britannique, soit à peu près soixante pour cent de la population de cette province.

M. SMITH: Quelle fraction de la population totale représente Vancouver?

Le TÉMOIN: Si l'on tient compte des environs de Vancouver, cette ville représenterait la moitié de la population. J'ai le chiffre exact.

M. SMITH: Ce renseignement me suffit.

M. HIGGINS: Selon le tracé proposé dans votre plan actuel, monsieur Dixon, vous semble-t-il possible de desservir économiquement la région de la rivière de la Paix?

Le TÉMOIN: Non. Cette région est présentement pourvue de gaz; il se pourrait même que cette zone devienne exportatrice. Le gaz y abonde et peut suppléer plusieurs fois aux besoins de la région.

M. MURRAY: Le défilé de la rivière de la Paix n'offrirait-il pas un parcours possible jusqu'au fleuve Fraser?

Le TÉMOIN: Je puis vous dire qu'il est absolument impossible de construire un pipe-line de gaz le long du fleuve Fraser.

M. GREEN: Vous voulez parler du bas Fraser?

Le TÉMOIN: A travers le cañon du Fraser.

M. Murray:

D. Que dire du haut Fraser, du Mont Robson en descendant à travers la région Caribou?—R. Cette région ne présente pas trop d'obstacles. Je ne l'ai pas explorée, mais je me suis renseigné auprès de voyageurs qui la connaissent. Néanmoins, dès que l'on atteint la tête du cañon, plus de progrès possibles.

D. Pas nécessairement. On pourrait construire le long de la voie du chemin de fer *Pacific Great Eastern* jusqu'à Squamish.—R. Ce serait là une entreprise trop coûteuse. D'après ce qu'on me dit de la nature du terrain dans cette région, le coût d'une telle construction dépasserait toute mesure.

M. SMITH: Comment procéderiez-vous de Squamish à Vancouver?

M. Connolly:

D. Vous avez fait certains relevés démographiques au cours de votre étude des marchés. Veuillez donc nous communiquer vos conclusions sur le problème des marchés.—R. Je n'ai pas sous la main les chiffres concernant la population. Je ne saurais donc vous les fournir sur-le-champ, sauf...

D. Pouvez-vous nous donner une idée générale des marchés éventuels le long de ces parcours?—R. Tout d'abord, nous servirions, en Colombie-Britannique, trente-deux mille consommateurs, sans compter la zone à servir autour de Vancouver, New-Westminster et cette zone métropolitaine en général.

M. SMITH: Vous auriez trente-deux mille clients?

Le TÉMOIN: Non, une population de trente-deux mille âmes. Le gros de la population se trouve dans Trail, Rossland, Cranbrook et Kimberley.

M. HERRIDGE: Avez-vous songé à servir Nelson?

Le TÉMOIN: Oui, Nelson fait partie de la zone générale; le pipe-line desservirait toute cette région générale autour de Trail et de Kimberley.

M. JONES: Est-ce là un parcours entièrement sur sol canadien?

Le TÉMOIN: Nous espérons réaliser certains bénéfices dans cette région; cependant, la tâche sera difficile, vu l'étendue assez vaste sur laquelle est distribuée cette population: je ne saurais dire si nous pourrons leur assurer nos services.

M. JONES: Si je comprends bien, monsieur le président, un seul pipe-line sera éventuellement construit jusqu'au littoral. Nous venons d'accorder une charte à une compagnie, alors qu'une autre société nous adresse une demande analogue. Avant longtemps trois pourvoyeurs de gaz de la même région albertaine desserviront les mêmes clients sur la côte ouest. Si je comprends bien, il n'est pas pratique, financièrement, de maintenir trois pipe-lines. Chaque société veut alimenter le littoral du Pacifique, mais sur quelle base opérera-t-on? Espère-t-on payer un faible droit de location de la route qu'empruntera le pipe-line? Quel autre facteur entrerait en ligne de compte? Je ne sais si vous pouvez répondre à cette question.

Le PRÉSIDENT: En toute justice M. Dixon ne devrait pas avoir à répondre à cette question. Il n'est pas à même de répondre au nom des concurrents possibles. Qu'en pensez-vous, monsieur Dixon?

Le TÉMOIN: Je puis vous citer quelques chiffres pour votre gouverne, sauf à l'égard des régions qu'alimenterait un pipe-line autour de Vancouver. Au plus exact de nos calculs, le pipe-line que nous projetons de construire approvisionnerait quelque trente-deux mille consommateurs en Colombie-Britannique et le tracé de Yellowhead en servirait quatorze ou quinze mille, le grand écart provenant du fait d'une population beaucoup plus nombreuse dans Cranbrook, Nelson, Kimberley et cette région que plus au nord.

M. GREEN: Mais ces sociétés projettent de traverser la région d'Okanagan et de relier Trail.

Le TÉMOIN: Cela n'est pas indiqué dans leurs plans.

M. Jones:

D. Des embranchements sont indiqués dans votre plan.—R. Nous y avons songé. Il serait possible de construire plusieurs embranchements; toutefois, dans notre plan général nous ne nous sommes pas arrêtés à certaines branches de moindre importance.

D. Je ne sais si je dois vous interroger là-dessus, mais, d'après vous, deux autres pipe-lines seront rejetés. Est-ce à cause de leur parcours ou pour un autre motif?—R. Je l'ignore. C'est à la Commission des transports de décider.

D. Ai-je raison d'affirmer que la Commission des transports accordera probablement les trois chartes?

M. GOODE: J'invoque le règlement, monsieur le président. On demande au témoin de se prononcer sur une décision que devra prendre la Commission des transports. Je ne trouve pas la question équitable.

Le PRÉSIDENT: Vous avez tout à fait raison. Je vous prie de continuer.

D. Avez-vous d'autres commentaires au sujet de l'étude des marchés?

M. GREEN: Parlez un peu plus haut, s'il vous plaît, monsieur Connolly. On ne vous entend pas.

M. Connolly:

D. Je voulais seulement savoir si vous désirez faire d'autres commentaires au sujet de l'étude des marchés.

M. MURRAY: Permettez-moi de vous demander...

Le PRÉSIDENT: Auriez-vous l'obligeance d'attendre que M. Connolly ait fini son interrogatoire? Après cela, nous procéderons avec méthode.

Le TÉMOIN: Afin de vous donner une idée de la quantité de gaz que nous comptons vendre en Colombie-Britannique et aux États-Unis, je vous dirai que d'après nos prévisions, basées sur une évaluation préparée par la *British Columbia Electric Company*, la Colombie-Britannique tout entière consommera environ onze milliards et demi de pieds cubes de gaz par an, selon le chiffre minimum fourni par la *Consolidated Mining and Smelting Company*. Si le chiffre estimatif maximum était atteint, il en résulterait une augmentation de 2·3 milliards. On vendra au États-Unis environ 63 milliards et demi, ce qui formera un total de quelque 75 milliards l'an, ou 205 millions de pieds cubes par jour. La consommation quotidienne au Canada s'élèvera donc à quelque 32 millions et celle des États-Unis atteindra en moyenne 173 millions, en calculant sur une base quotidienne.

La question, telle que posée, était de savoir sur quoi on baserait la charge maximum. Cette charge serait conditionnée par la capacité de la canalisation

que nous projetons de construire. Au départ, à Pincher Creek, nous transporterons 205 millions de pieds cubes par jour.

M. Connolly:

D. On m'a interrogé hier au sujet de la fabrication des tuyaux. Si je comprends bien, vous avez consulté la société *Dominion Bridge* à ce sujet? —R. Oui, j'ai eu plusieurs entretiens avec ces gens.

D. Si je ne me trompe, on vous a écrit à la suite de ces entretiens?—R. En effet.

D. Cette lettre est devant moi. Désirez-vous la lire ou préférez-vous que je le fasse moi-même, tout en en conservant une copie pour le compte rendu? —R. Vous pouvez la lire.

D. La lettre se lit comme suit:

M. A. Faison Dixon,
Northwest Natural Gas Co. Ltd.,
111, Broadway,
New York City, N.Y.

Cher M. Faison Dixon,

Pour faire suite à nos entretiens, nous confirmons par la présente que nous accepterions volontiers de fabriquer un tuyau à gros diamètre, d'après le devis A.P.I. exigeant une conduite 5LX à forte résistance devant servir au réseau de transport du gaz à travers champs.* Nous nous proposons d'appliquer, dans notre fabrication, les mêmes méthodes qu'aux États-Unis (basées sur les indications du manuel de fonctionnement ci-annexé) ; nous emploierons le procédé de soudage à l'arc par submersion et nous donnerons au métal un degré de dilatation tel qu'aussitôt la canalisation terminée, l'acier aura un point de dilatation d'au moins 52,000 par pouce carré.

Pour répondre à votre question au sujet du prix, nous croyons qu'il variera de $185-$195 la tonne nette f. à b. des wagons ou camions à Calgary. Ce prix n'inclut pas les taxes de vente et présuppose l'obtention des feuilles d'acier des lamineries canadiennes. Il est, de plus, calculé d'après l'entente que le tracé canadien de la conduite de l'*Alberta Natural Gas Company* exigera environ 400 milles de tuyau de 20 pouces ou plus de diamètre.

Votre tout dévoué,

DOMINION BRIDGE COMPANY LIMITED,

J. S. Walsh,
Gérant des Ventes
Division Est.

---

* ou, selon le code ASA, pour tuyaux à pression B31·1, section 2, division 2, pour la fabrication d'un système de transport du gaz à travers champs.

JSW/EB

Pièces annexées.

Désirez-vous commenter cette lettre, monsieur Dixon?—R. Cette communication est la conséquence de nombreux entretiens que j'ai eus pendant un an avec M. Walsh, de la *Dominion Bridge.*

M. SMITH: Plusieurs des abréviations contenues dans cette lettre me sont inconnues.

Le TÉMOIN: Je vous avoue que je ne suis pas un spécialiste de l'acier mais je sais que l'*American Petroleum Institute* formule certains devis que la société manufacturière de ces conduites doit s'y soumettre. Il faut engager un inspecteur compétent qui devra examiner les tuyaux à leur sortie de l'usine afin de les vérifier en regard des devis. Cette société songe à installer une usine à Calgary et ce sera probablement l'endroit choisi. Les prix indiqués offrent une juste concurrence aux prix américains, livraison comprise aux mêmes points.

M. MURRAY: Combien d'ouvriers cette usine embaucherait-elle?

Le TÉMOIN: Je n'en sais rien. Il s'agit d'une vaste entreprise.

M. Connolly:

D. Vous vous êtes également entretenus...

M. Smith:

D. On cite là le prix de $185 la tonne pour l'acier. Est-ce sur ce prix que vous avez basé vos calculs des dépenses citées hier?—R. Oui.

D. Ce prix était de $140 le mois dernier.—R. Il y a eu majoration des prix depuis lors.

M. Herridge:

D. Les 400 milles de tuyau mentionnés dans la lettre représentent-ils la longueur de tuyau nécessaire au parcours en territoire canadien?—R. Oui.

D. Cela signifie alors que la conduite quitterait le Canada à Kingsgate.—R. Nous pourrions les assurer d'autant en supposant que la conduite passera à Kingsgate, mais il y a, à l'autre extrémité du tracé, une bonne longueur de tuyau qui s'étend sur quelque 40 milles jusqu'à Vancouver.

M. CONNOLLY: Est-ce là le prix minimum que vous pourriez leur demander de citer en ce moment, avant d'être autorisé à construire votre canalisation?

Le TÉMOIN: Oui.

M. SMITH: C'est un prix calculé sur ce changement de territoire à Kingsgate, n'est-ce pas?

Le TÉMOIN: Oui, c'est le minimum.

M. GREEN: On achèterait le reste des tuyaux aux États-Unis?

Le TÉMOIN: Si nous suivions l'autre parcours entièrement en territoire canadien, j'ignore où la *Dominion Bridge* installerait son usine, mais je crois que ce serait quand même à Calgary.

M. Connolly:

D. Si l'autorisation vous était accordée de construire entièrement en sol canadien, cette société serait disposée à vous fournir la tuyauterie?—R. Oui.

D. En d'autres termes, vous vous étiez entendu avec ce particulier sur un prix minimum de base?—R. C'est bien cela.

M. SMITH: Calculé sur le minimum de milles de parcours au Canada.

M. CONNOLLY: Oui

M. Ferguson:

D. S'il s'agissait d'un tracé entièrement canadien, M. Dixon dirait-il que ces manufacturiers fourniraient tout le tuyau requis pour le tracé canadien au Canada?—R. Ce fut toujours là notre intention.

D. Si le tracé était entièrement canadien, quelle longueur serait requise au lieu des 400 milles déjà mentionnés?

M. KIMBERLEY: Cela est indiqué dans le plan, tracé "A", 1,011 milles.

Le PRÉSIDENT: Veuillez continuer, monsieur Connolly.

Le TÉMOIN: Dans les circonstances ordinaires, nous achèterions le tuyau au Canada, mais pour l'obtenir dans un délai convenable, j'ignore si nous pourrions compter sur les usines canadiennes; il serait peut-être beaucoup plus économique de faire venir l'acier de San-Francisco ou même d'Australie. Donc, au point de vue économie, il serait peut-être plus avantageux de commander l'acier de l'étranger.

M. ADAMSON: Vous avez bien mentionné l'Australie?

Le TÉMOIN: Oui, nous avons eu des négociations à ce sujet.

M. MURRAY: Ou bien pourriez-vous l'acheter en Grande-Bretagne?

Le TÉMOIN: Le tarif du transport semble interdire d'y songer. On peut l'obtenir à meilleur compte d'Australie que de Grande-Bretagne.

M. GOODE: Ai-je bien compris que la *Dominion Bridge* installerait une usine à Calgary en vue de fabriquer de la tuyauterie pour cette entreprise en particulier?

Le TÉMOIN: Il faudrait évidemment que cette société puisse compter sur des commandes supplémentaires de tuyaux; autrement, elle ne construirait pas cette usine; mais notre projet lui servant de point de départ, elle consent à marcher.

M. SMITH: Fabrique-t-elle aussi des tuyaux de plus faible diamètre?

Le TÉMOIN: Non.

M. Connolly:

D. Où vous procurerez-vous la plus petite tuyauterie?—R. Nous comptons l'acheter dans l'Ontario.

D. Avez-vous entrevu quelque firme à ce sujet?—R. Oui.

D. Pouvez-vous nous dire laquelle?—R. La maison *Page Hersey Tubes*, de Welland.

M. GOODE: Monsieur le président, on a laissé entendre à la Chambre des communes que certains particuliers pourraient apporter de la feuille d'acier sur place et en faire du tuyau. Le fait est qu'un député très influent, qui prenait part au débat,—je ne dirai pas aux manœuvres obstructives, puisque cela déplaît à M. Green...

M. GREEN: Cela m'importe peu...

M. GOODE: Vous vous mettez à couvert, mais non l'auteur de ce procédé. Donc, ce député, représentant Kamloops, apprit à la Chambre qu'il était possible de fabriquer le tuyau sur place. D'après lui, la feuille d'acier pourrait être formée en tuyaux sur les lieux. Qu'en pensez-vous, monsieur Dixon?

Le TÉMOIN: J'ai beaucoup entendu parler de ce procédé, mais je ne l'ai jamais vu mis en application.

M. SMITH: C'est évidemment impossible, n'est-ce pas?

Le TÉMOIN: Non, c'est peut-être possible. J'ai entendu certaines gens dire que la chose est possible et, à les entendre, cela paraît praticable.

M. GOODE: Avez-vous jamais été témoin de son application?

Le TÉMOIN: Non. Je n'ai même jamais entendu dire qu'on l'avait mis à l'essai.

M. Connolly:

D. Pourriez-vous nous fournir des détails sur le projet de financement de l'entreprise? Que dire, tout d'abord, des frais nécessairement encourus au début du projet, avant même que celui-ci soit en voie de réalisation?—R. Jusqu'ici, ou du moins jusqu'au moment où l'on aura recours au financement public, c'est un groupe de particuliers qui doit se charger des frais. On n'a encore vendu aucune action au public.

D. Ce groupe privé est-il composé d'Américains ou de Canadiens?—R. Il comprend les deux.

D. Une fois le projet en voie de développement, avez-vous l'intention de vous adresser au public pour en assurer le financement?—R. Naturellement.

D. L'offre sera-t-elle faite au public canadien et américain?—R. Oui. Nous espérons vendre autant de ces valeurs que possible au Canada. Cette vente relève de la Commission de contrôle du change étranger et nous serons guidés,—c'est là un euphémisme!—par ses directives.

M. Ferguson:

D. Les dividendes, s'il en est question, seront-elles payées en monnaie canadienne ou américaine?—R. Cela dépendra de la Commission de contrôle du change étranger.

D. Nombre de valeurs canadiennes se vendent moyennant garantie que les intérêts ou les dividendes seront payés en monnaie américaine. Ma question découle d'une autre que j'ai posée hier, et à laquelle vous avez répondu qu'on vous permettrait de réaliser 7 pour 100 d'intérêt sur vos frais d'exploitation et vos frais en immobilisations. Est-ce bien cela?—R. C'est là ce que j'espérais, mais ces intérêts sont sujets à varier au gré de la Commission.

D. Permettez-moi d'aller un peu plus loin: n'est-il pas vrai que cette autorisation qu'on vous accordera et qui constitue un permis de transporter du gaz, vous vient du gouvernement fédéral et non d'un gouvernement provincial, étant donné que vous aurez à traverser des provinces et des États.—R. En effet.

D. Et le montant que la Commission vous permet de réaliser en fait de tarifs ou recettes est en raison directe de vos dépenses en immobilisations et de vos frais d'exploitation. C'est bien le gouvernement fédéral, et non le provincial, qui déterminera ce revenu?—R. Je n'en sais rien.

D. Comment en arrive-t-on, enfin, à ce revenu de 7 p. 100 qui vous est permis au Canada?

M. GOODE: Ce n'est pas là ce qu'il a dit.

Le TÉMOIN: J'ai dit que les recettes autorisées en Alberta étaient fixées à 7 p. 100. Voilà ce qui avait été décidé; cependant, j'ai su que dans tous les cas, il est laissé à la discrétion de la Commission de permettre à la Compagnie, dans l'Alberta, le droit au revenu que celle-ci croit convenable.

M. Ferguson:

D. Monsieur Connolly, pourriez-vous me dire si le gouvernement provincial a le droit d'intervenir en cette matière?

M. GOODE: Pour faire respecter le règlement, monsieur le président, je ferai remarquer qu'hier l'interrogatoire de deux témoins n'était pas permis. Pourquoi le permet-on aujourd'hui?

Le PRÉSIDENT: Silence!

M. GOODE: Je désire invoquer le règlement, monsieur le président, et je vous fais remarquer que nous n'avons pas accordé ce privilège hier.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Ferguson, nous avons établi un mode de procéder et il n'est que juste de s'y conformer. Vous aurez, plus tard, le droit d'interroger le témoin et M. Goode a bien voulu consentir à différer son interrogatoire. Je crois que vous devriez attendre une prochaine occasion.

M. SMITH: Monsieur le président, je me suis rendu coupable d'infraction au règlement, mais je crois, comme vous, que nous n'arriverons a rien par ces interruptions. Je vous prierais donc, monsieur, de me rappeler à l'ordre dès que j'enfreindrai le règlement. Vous feriez bien d'agir ainsi avec chacun de nous jusqu'à la fin de l'interrogatoire par M. Connolly.

Le PRÉSIDENT: Nous finirons donc avec l'interrogatoire par M. Connolly.

M. Connolly:

D. Au sujet du financement de votre entreprise, monsieur Dixon, n'avez-vous pas consulté certaines sociétés financières?—R. Oui.

D. Je ne veux pas encombrer le compte rendu inutilement, mais j'ai justement sous la main une lettre de la maison *A. E. Ames and Company*, de Toronto, en date du mois d'avril de cette année. Voulez-vous que j'en donne lecture, pour le compte rendu?—R. Oui.

D. Elle est adressée à M. Dixon et datée du 19 avril 1950:

M. A. Faison Dixon, Président,
Northwest Natural Gas Co.,
111, Broadway,
New York City.

Cher M. Dixon,

Depuis près d'un an, nous avons eu, comme vous le savez, plusieurs entretiens portant sur le pipe-line que vous projetez construire et qui doit transporter le gaz depuis les sources de l'Alberta jusqu'à la côte du Pacifique. Nous sommes au courant des grandes lignes de votre plan et, bien que nous nous rendions compte que l'heure n'est pas encore venue d'aborder les détails d'un plan de financement, nous croyons avec vous qu'une partie du coût d'une telle canalisation devant entraîner des frais en dollars américains et en dollars canadiens, le financement devrait être fait en partie aux États-Unis et en partie au Canada.

Nous sommes convaincus que, pour le développement d'aussi importantes ressources naturelles au Canada, les épargnants canadiens devraient pouvoir souscrire abondamment aux valeurs de premier rang et aux actions émises par la société. Nous sommes heureux que vous partagiez notre opinion là-dessus.

Il nous fait plaisir de vous informer que le jour où vous obiendrez les autorisations nécessaires des divers organismes d'État intéressés et

où vous aurez arrêté un plan de financement acceptable à MM. Morgan, Stanley et Cie comme à nous-mêmes, nous collaborerons avec cette société aux fins de prélever les fonds requis.

Vos tout dévoués,

A. E. AMES & Co., Ltd.
(signé) C. G. Fullerton

C. G. Fullerton: MRM

Vous avez également discuté cet aspect du projet avec d'autres sociétés financières canadiennes telles que Richardson, Tanner Greenshields et autres, n'est-ce pas?—R. Oui, monsieur.

D. Et vous avez conclu de semblables ententes avec elles?—R. Oui, monsieur.

D. Auriez-vous l'obligeance d'expliquer au Comité comment vous entendez financer ce genre de valeurs?—R. A l'heure actuelle, une société opérant son financement de cette manière émettrait sans doute environ 75 p. 100 des valeurs,—c'est-à-dire prélèverait 75 p. 100 de ses fonds,—en obligations hypothécaires; certaines de celles-ci pourraient être offertes en vente à des compagnies d'assurance. Le solde de 25 p. 100 serait servi sous forme d'actions, dont une partie en obligations convertibles ou en actions privilégiées et le reste en actions ordinaires. La proportion exacte d'obligations, d'actions privilégiées, d'actions ordinaires et d'emprunts bancaires dépendra des besoins du moment et aussi, je crois, de la Commission de contrôle du change étranger, car celle-ci aura, à mon avis, beaucoup à dire sur la manière de prélever des fonds aux États-Unis, ou sur la méthode de les faire entrer au Canada. J'ignore si la Commission voudra prélever des fonds aux États-Unis afin d'aider quelque peu, ou si elle préfère agir autrement. Elle sera en mesure de tracer sa propre ligne de conduite à ce sujet.

D. Vous avez donc obtenu une solide garantie de la maison Morgan Stanley au sujet du financement?—R. Oui. Ces gens ne sont pas les seuls d'ailleurs, mais ils collaborent toujours activement avec nous depuis le début de nos relations.

M. Rooney: Qui sont les vérificateurs?

Le président: Pardon, monsieur Rooney, nous devons suivre le règlement établi. Comme M. Connolly dit avoir terminé son interrogatoire, la parole est à M. Green, qui s'est montré jusqu'ici patient. J'espère, qu'il sera très bref.

M. McCullough: Ce serait trop lui demander.

M. Green:

D. Monsieur Dixon, par le projet de loi vous sollicitez l'autorisation de transporter le pétrole aussi bien que le gaz, n'est-ce pas?—R. En effet, cela parait dans le bill.

D. Comptez-vous transporter l'huile sur le même parcours ou sur quelque autre parcours?—R. Non. Nous n'avons pas présentement de projet quant au transport de l'huile.

D. Le même parcours servirait-il à transporter le pétrole?—R. C'est là chose impossible à prédire. Nous n'avons formé encore aucun plan dans ce sens. Nous ne saurions où trouver un approvisionnement de pétrole. Je le répète, nous n'avons aucun projet à cet égard.

D. Évidemment, vous n'avez présentement ni pétrole ni gaz?—R. Nous avons au moins des contrats de gaz.

D. Mais vous ne possédez pas vous-mêmes une source de gaz.—R. Non. Et nous ne comptons pas en posséder.

D. Un pipe-line de gaz peut-il servir l'oléoduc?—R. Non, à moins de ne plus servir au gaz. Il faut y apporter nombre de changements.

D. Monsieur Dixon, lorsqu'au Sénat, l'automne dernier, on vous demanda si la conduite que vous vous proposez de construire serait d'un genre propre à être converti en oléoduc. A quoi vous avez répondu que n'importe quelle conduite de gaz peut être convertie en oléoduc en installant des stations d'épuisement là où fonctionnaient des stations de compression.—R. C'est exact, mais on ne peut utiliser la même conduite à ces deux fins en même temps. Des changements s'imposent.

D. Ce pipe-line, une fois construit, pourrait-il être converti en oléoduc? —R. On mettrait probablement un an à opérer pareil changement.

D. Mais une telle transformation est possible?—R. Oui, parfaitement.

D. Si je comprends bien, vous admettez qu'il n'y aura, en définitive, qu'une canalisation de construite entre l'Alberta et la côte du Pacifique, car la côte ouest ne représente un marché que pour les produits d'une conduite.—R. Telle est la situation en ce moment.

D. La chose est impossible...—R. Non, je n'ai pas dit cela; j'ai dit: en ce moment.

D. Une fois que le pipe-line sera installé, pendant combien de temps pourra-t-il être utilisé?—R. Aussi longtemps qu'il y aura du gaz à transporter et un débouché commercial.

D. Mais combien d'années, le pipe-line, lui-même peut-il durer?—R. Je connais des pipe-lines encore en bon état après plus de cinquante années d'usage.

D. Si je me souviens, vous avez déclaré ailleurs que ce pipe-line, une fois installé, est bon pour cent ans?—R. Je crois que cela est plus ou moins vrai, comme dans le cas d'un chemin de fer; il faut faire des réparations. Si telle partie de la conduite traverse une région humide, on y réparera les dommages causés par la rouille. Avec le temps, on aura sans doute remplacé presque tout l'acier du début, sur une bonne partie du parcours, mais le pipe-line fonctionnera toujours.

D. Il est donc vrai de dire que nous étudions un problème qui intéressera plusieurs générations? Il s'agit ici d'une entreprise à long terme?—R. Il est certain qu'on ne songerait aucunement à construire un pipe-line sans une garantie d'exploitation pour une vingtaine d'années au moins.

D. Monsieur Dixon, vous n'avez fait jusqu'ici aucun effort pour comparer votre tracé par le pas du Nid-de-Corbeau avec un tracé par le défilé Yellowhead, n'est-ce pas?—R. Non, en effet, je n'ai jeté qu'un rapide coup d'œil sur le défilé Yellowhead. Nous n'avons pas étudié les possibilités du défilé Yellowhead aussi attentivement que celles du pas du Nid-de-Corbeau.

D. Vous avez examiné le pas du Nid-de-Corbeau avec attention, mais le défilé Yellowhead ne vous a intéressé qu'en passant?—R. Nous avons étudié cette route au début pour savoir si elle devait être éliminée car l'autre région nous paraissait plus praticable. L'étude comparée de ces deux défilés nécessiterait une mise de fonds d'au moins $25,000.

D. Vous avez jusqu'ici dépensé $350,000 pour mener votre enquête et pourtant vous n'avez pas jugé bon d'accorder $25,000 à l'étude du parcours Yellowhead?—R. Tout juste.

D. Et vous êtes parfaitement libre de choisir le tracé du défilé Yellowhead et d'y faire passer votre pipe-line, si vous le désirez, n'est-ce pas?

UN DÉPUTÉ: Non, non.

Le TÉMOIN: Je voudrais que cela fût vrai.

M. Green:

D. Personne ne vous empêche de construire votre pipe-line le long du tracé du défilé Yellowhead?—R. Non.

D. Un chemin de fer suit presque tout ce tracé,—la voie principale des chemins de fer Nationaux.—R. Cela contredit le témoignage qui a été rendu et c'est tout ce que je puis dire. La ligne projetée est à vingt milles de la voie ferrée, selon le témoignage donné en Alberta, mais je ne suis pas certain.

D. Tout pipe-line traversant le défilé Yellowhead aurait facilement accès à la grande voie des chemins de fer Nationaux?—R. Je ne sais pas où on se propose de placer cette canalisation ni où je la situerais moi-même si j'étais là, —une fois passé le mont Robson en direction sud.

D. Voici donc la situation? Vous voulez acheminer votre gaz à partir de Pincher Creek, au sud de l'Alberta? C'est bien là votre plan arrêté?—R. Pas nécessairement; nous prendrons le gaz où il se vend à meilleur marché et à plus forte quantité.

D. Vos intérêts se trouvent dans la région sud de l'Alberta?—R. Nous croyons avoir de meilleures chances d'obtenir un plus fort volume de gaz dans le sud que dans le nord de l'Alberta.

D. Vous avez dit hier qu'il y avait beaucoup plus de gaz dans le sud de l'Alberta qu'au nord de Calgary?—R. Au nord de quel endroit?

D. Au nord de l'Alberta?—R. C'est là certainement mon avis.

M. SMITH: Vouliez-vous dire au nord de Calgary, monsieur Green?

M. GREEN: Je me suis corrigé en disant le nord de l'Alberta.

M. SMITH: C'est bien ce que vous voulez dire?

M. GREEN: J'ai voulu dire ce que j'ai dit.

Le PRÉSIDENT: Entendez-vous, messieurs.

M. GREEN: Nous devrons laisser à M. Smith le soin de relever les erreurs que je fais.

M. SMITH: Je prendrai certainement note de celle-là.

M. Green:

D. Veuillez donc indiquer de nouveau les régions sur la carte? Où se trouve le défilé Yellowhead par rapport à Edmonton?—R. Edmonton est là.

D. Oui?—R. Le défilé Yellowhead est par ici; on peut donc dire de Jasper au mont Robson.

D. Voulez-vous indiquer le parcours de la grande ligne des chemins de fer Nationaux vers le sud à partir de là?—R. Elle suit cette route-ci.

D. Jusqu'à Kamloops?—R. Oui.

D. Maintenant, monsieur Dixon, j'aimerais connaître votre opinion sur la région de la Rivière-la-paix. Vous vous dites spécialiste des questions de gaz et de pétrole et je n'en doute aucunement. En guise d'explication, je ferai remarquer qu'en Colombie-Britannique, la seule zone qui ait des gisements

pétrolifères et gazifères se trouve dans la région de la Rivière-la-paix. Comme vous le savez, les montagnes Rocheuses traversent le nord de la Colombie-Britannique.—R. Je ne partage pas votre opinion.

D. C'est une opinion généralement admise?—R. La *Royalite Oil Company* est actuellement à forer un puits dans l'archipel de la Reine-Charlotte; elle ne vous donnera certainement pas raison.

D. Plaît-il?—R. Je dis que la *Royalite Oil Company* fore un puits dans l'archipel de la Reine-Charlotte et je suis convaincu qu'elle, du moins, ne sera pas de votre avis.

D. Je serais certainement heureux de la voir trouver du pétrole là-bas, mais le seul endroit que l'on ait grandement exploré pour y découvrir du pétrole et du gaz en Colombie-Britannique se trouve dans la région de la Rivière-la-paix, n'est-ce pas?—R. Je ne sais pas,—on n'a pas foré de puits dans cette région.

D. Vous ne savez pas si l'on creuse des puits là-bas?—R. Non.

D. Pouvez-vous indiquer la région de la Rivière-la-paix sur cette carte? —R. C'est là.

D. C'est la zone qui se trouve en Colombie-Britannique et en Alberta? —R. Oui.

D. Où se trouve celle de l'Alberta?—R. Elle serait ici,—cette partie-ci (la montrant).

D. Ne croyez-vous pas que l'avenir du pétrole et du gaz dans la région de la Rivière-la-paix en Colombie-Britannique aura une grande portée sur le développement de l'Ouest canadien?—R. Je l'estime très important, mais on n'a pas encore découvert assez de gaz et de pétrole là-bas pour y attacher beaucoup d'importance en ce moment; mais c'est un territoire vaste et prometteur.

D. On y fait une très forte prospection présentement?—R. Non, je ne suis pas de votre avis.

D. Monsieur Dixon, devant le comité sénatorial, l'an dernier, on vous a demandé, à propos de la région de la Rivière-la-paix, ce que vous pensiez du nord de la Colombie-Britannique, de la zone de la Rivière-la-paix en Colombie-Britannique. Vous avez répondu qu'à votre avis le sujet était purement hypothétique, qu'on n'a pratiquement pas découvert de gaz, à l'exception d'un puits à très faible rendement en Colombie-Britannique, ce qui rendait la question purement hypothétique. Votre réponse est-elle la même aujourd'hui?—R. Non, on a depuis foré six puits en Colombie-Britannique et l'un d'eux est excellent.

D. Puis on vous a demandé si vous aviez songé à la production du gaz dans la partie albertaine de la Rivière-la-paix, et vous avez répondu que la zone de la Rivière-la-paix ne contient, à toutes fins pratiques, aucun gaz.—R. C'est encore vrai.

D. Vous soutenez encore cette affirmation?—R. Non, j'aimerais faire ici une correction. On n'a pas encore découvert de gaz, mais je suis fermement convaincu qu'avec le temps on trouvera du pétrole et du gaz dans la région de la Rivière-la-paix.

D. Vous croyez qu'on découvrira un jour du pétrole et du gaz à la Rivière-la-paix? On vous a ensuite demandé si votre pipe-line alimenterait cette région; à quoi vous avez répondu que vous ne le feriez pas nécessairement, que vous pourriez construire une ligne, que si l'on y trouve du gaz, vous êtes très bien placés pour le recueillir.

Maintenant, quels sont vos plans pour transporter le gaz et le pétrole hors de la région albertaine et colombienne de la Rivière-la-paix?—R. Nous avons projeté de construire une canalisation s'étendant au nord d'Edmonton. Nous

n'avons pas présentement l'intention de construire une ligne pour relier ce district, n'y voyant aucun intérêt pécuniaire. Le gaz coûterait très cher.

M. SMITH: Par "ce district" vous entendez la Rivière-la-paix?

M. Green:

D. Vous voulez parler du district de la Rivière-la-paix? En définitive vos plans ne tiennent aucun compte de cette région?—R. Il ne faut pas dire que nous nous en désintéressons, mais nous ne disposons pas de pipe-line dans les environs,—non pas dans les environs, mais pour ce qui est de songer à construire une canalisation...

D. Combien de centaines de milles séparent cette ligne que vous possédez à quelques milles au nord d'Edmonton, de la région de la Rivière-la-paix?—R. Quelque trois cents milles.

D. Est-ce davantage?—R. Non, environ trois cents milles.

D. Je vois. Et vous n'avez aucunement songé à transporter du pétrole ou du gaz de la Rivière-la-paix à la Colombie-Britannique?—R. Oui, j'y ai beaucoup réfléchi.

D. Comment allez-vous procéder?—R. La seule façon possible d'y arriver est de renoncer complètement au transport vers le sud où il y a tant de hautes montagnes à franchir. Mais, si l'on découvre du gaz dans cette région de la Rivière-la-paix, près de Saint-John notamment, qui n'est pas très loin de Pouce-Coupé où il se trouve un peu de gaz, le plus proche marché possible serait Prince-Rupert, où il semble exister une forte demande en puissance, ce qui est naturellement indispensable. Le parcours traverserait un terrain qui n'est pas impraticable. Cela dépendrait du développement qui, nous l'espérons tous, pourrait se produire à Prince-George ainsi qu'à Prince-Rupert où il est question de construire de grandes usines d'aluminium et de cellophane.

D. Alors le débouché tout indiqué de la Rivière-la-paix serait l'un des défilés des Rocheuses pour aboutir à Prince-George?—R. Oui, à Prince-George, mais cela dépendrait naturellement du marché. Bien entendu, il n'existe aucun marché actuellement, mais j'ai entendu dire qu'on se propose de construire une usine d'aluminium entre Prince-George et Prince-Rupert, ainsi qu'une grande usine de cellophane à une bonne distance à l'ouest de Prince-George. Je ne crois pas qu'il soit question d'établir une grande industrie dans le voisinage immédiat de Prince-George, mais on entend toutes sortes de rumeurs et, naturellement, je ne suis pas au courant des projets et des plans qui changent constamment.

D. Monsieur Dixon, les gens du littoral s'intéressent grandement à la possibilité d'établir un débouché pour le pétrole et le gaz de la Rivière-la-paix.—R. Je crois que Prince-Rupert...

D. Sans doute, si le principal pipe-line passe par le défilé Yellowhead, il se trouve à portée de Prince-George?—R. Non, il est bien loin de Prince-George.

D. La chose est faisable.—R. Il est toujours possible de construire une canalisation, mais Prince-George est très loin de grande ligne.

D. Vous pourriez la relier à Prince-George?—R. Non, l'entreprise ne serait pas rentable.

D. Votre pipe-line traverse le sud de la Colombie-Britannique et ne servirait absolument pas à la Rivière-la-paix ou au nord de l'Alberta non plus qu'au nord de la Colombie-Britannique?—R. Notre ligne ne servirait pas à la Rivière-la-paix.

D. J'aimerais comparer deux de vos tracés, les routes A et B. La route A est celle que suivra la principale canalisation en territoire canadien seulement,

jusqu'à Vancouver, et elle comprendra deux branches dont la première reliera Trail à Spokane et la seconde, Aldergrove à Portland, dans l'Oregon. Ces noms de lieux sont exacts, n'est-ce pas?—R. Ils le sont.

D. La route B comporte la grande ligne à l'angle sud-est de de la Colombie-Britannique qui atteint Kingsgate pour se rendre ensuite à Sandpoint, dans l'Idaho; Newport, État de Washington; Spokane, et Monroe sur la côte de Washington? C'est bien cela, n'est-ce pas?—R. Précisément.

D. Puis elle tourne au sud vers Seattle et Portland?—R. C'est exact, et au nord jusqu'à Vancouver.

D. Incidemment, si vous adopté le tracé B, quel sera le diamètre du pipe-line de Monroe à Seattle?—R. Vingt pouces, je crois.

D. Et de Seattle à Portland?—R. Je crois que ce sera vingt pouces tout le long; je n'en suis pas sûr, nous avons beaucoup de variations.

D. Avez-vous l'idée de prolonger ce parcours au sud de Portland?—R. Non.

D. Avez-vous déjà fait des relevés au sud de Portland?—R. Non, cela ne serait pas possible car la *Portland Gas Company* a déjà un pipe-line qui s'étend vers le sud jusqu'à Eugene où le gaz manufacturé est expédié au sud.

D. Avez-vous discuté le sujet avec cette compagnie?—R. Nous en avons parlé quelque peu.

D. Donc, à vrai dire, ce gaz canadien sera transporté bien au sud de Portland?—R. Il ira vers le sud jusqu'à Eugene.

D. Atteindra-t-il la Californie?—R. Cela est impossible.

D. Quel est le diamètre du pipe-line de Monroe à Vancouver?—R. Vingt-deux pouces.

D. Puis cette route comporte naturellement les deux embranchements de Colombie-Britannique, celle de Newport à Trail et celle de Monroe à Vancouver? C'est bien cela, n'est-ce pas?—R. Oui.

D. Ce sont les seuls endroits de Colombie-Britannique alimentés par ce pipe-line, à l'exception du court trajet par Kootenay-est?—R. Il y aura Cranbrook, Kimberley et Nelson, villes qui seraient naturellement desservies à partir de Trail.

D. Vous avez dit, hier, que le coût total de la construction de la route A, c'est-à-dire du tracé entièrement canadien, serait de $110,600,000?—R. Puis-je faire une autre déclaration à ce sujet; cela pourrait jeter un peu plus de lumière sur la question.

D. Eh bien, pourrais-je savoir ce que coûterait l'installation sur le tracé entièrement canadien?—R. Le coût du système de réseau qui est naturellement le même pour tous les projets de ce genre, est de $23,872,000 pour le pipe-line et de $2,795,000 pour les stations de compresseurs.

D. Quel est le total?—R. $26,667,000.

D. Il s'agit du système de réseau compris dans la province de l'Alberta?—R. Jusqu'à la jonction de Pincher-Creek.

D. Il se trouve entièrement dans la province de l'Alberta?—R. Oui.

D. Ce chiffre est le même pour chacune des cinq routes?—R. Oui, monsieur.

Le président:

D. Ce chiffre est-il compris dans les cinq routes indiquées ici?—R. Il n'est pas inclus dans le coût.

D. N'est-il pas englobé dans le coût que vous avez soumis dans les tableaux?—R. Non, les coûts indiqués ici se rapportent uniquement à la ligne et aux stations de compresseurs pour les endroits marqués.

M. Green:

D. Les chiffres que vous avez inscrits sur les croquis que nous avons aujourd'hui sont tous applicables à partir de Pincher-Creek et ne comprennent pas le coût du système de réseau en Alberta?—R. C'est exact.

Maintenant, j'aimerais donner une explication de ces frais. Ce sont les frais de construction,—le montant minimum que les techniciens estiment nécessaire à l'exécution des travaux. Il nous faudra les majorer considérablement avant d'arriver au véritable coût définitif, mais, comme les frais sont les mêmes pour tous les projets, je crois que ce sont les plus convenables pour fins de comparaison.

D. Le montant qu'il faudra ajouter pour atteindre le coût définitif sera-t-il le même pour les cinq routes?—R. Ce sera le même pourcentage du coût.

D. Le même pourcentage du coût?—R. Oui, mais nous n'avons pas tenu compte des bénéfices des entrepreneurs ni de l'intérêt durant la construction, et le reste.

M. MOTT: Monsieur le président...

M. GREEN: Eh bien, puis-je finir?

Le PRÉSIDENT: Veuillez ne pas interrompre M. Green.

M. GREEN: Si l'on m'interrompt, inutile de poursuivre.

Le PRÉSIDENT: Il est presque une heure.

M. GREEN: Je suis loin d'avoir fini.

M. MOTT: Je le regrette, monsieur Green, mais il est une heure et j'allais proposer que nous suspendions la séance jusqu'à quatre heures.

M. GREEN: Je continuerai après.

Le PRÉSIDENT: Avant d'accepter cette proposition, je vois que M. McCulloch propose de verser les graphiques au compte rendu.

Adopté.

Le PRÉSIDENT: La séance est levée jusqu'à quatre heures.

Le Comité suspend la séance jusqu'à 4 heures de l'après-midi, ce jeudi 27 avril 1950.

27 avril 1950.

REPRISE DE LA SÉANCE

Le Comité reprend ses travaux à 4 heures de l'après-midi.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, le silence s'il vous plaît. M. Dixon demande à faire une brève déclaration; avec votre permission, nous lui céderons la parole.

M. GREEN: Je serai le premier à l'interroger, n'est-ce pas, monsieur le président?

Le PRÉSIDENT: Oui, vous aurez la parole dès qu'il aura fait sa déclaration qui se rapporte à la situation en général.

M. A. F. Dixon, géologue et ingénieur, est rappelé.

Le TÉMOIN: Durant l'heure du déjeuner, j'ai eu le plaisir de causer avec M. Prudham et M. Decore, et je regretterais beaucoup qu'il y ait eu malentendu au sujet de ce que j'ai dit ou essayé de faire comprendre au sujet de la route passant par le défilé Yellowhead. Je ne vaudrais pas du tout donner l'impression que nous avons délibérément écarté ce tracé ainsi que la région septentrionale de l'Alberta. Nous sommes actuellement à étudier ce tracé. Il y a trois mois, nous avons retenu les services d'*Ebasco Services, Incorporated*, grande société d'ingénieurs de New-York, une des plus considérables, pour qu'elle étudie le défilé Yellowhead, car il y avait eu grand désaccord chez les ingénieurs en construction quant à la façon de traverser ce défilé et au coût de construction d'un pipe-line à cet endroit.

M. GREEN: C'est le défilé près de la côte, n'est-ce pas?

Le TÉMOIN: C'est celui qui relie Hope à Princeton.

M. ROBINSON: Veuillez donc nous montrer cela sur la carte, monsieur Dixon?

Le TÉMOIN: Ce défilé est commun à toutes les routes traversant au Canada en provenance de Yellowhead ou passant par Trail. Il est impossible d'éviter ce défilé. Il n'existe pas d'autre route possible. Nous étudierons soigneusement les possibilités que présente ce tracé. Un des grands désavantages de ce parcours est, bien entendu, le fait qu'il prive Trail et une population très considérable dans le voisinage du service de la ligne ou de toute possibilité de jamais en bénéficier. Mais, avant de paraître devant la Commission des transports, nous tiendrons certainement à disposer de tous les faits et nous tâcherons, bien entendu, de faire preuve d'impartialité en toute cette affaire. Sur le plan des intérêts des autres parties, c'est le gouvernement de l'Alberta qui décidera des bassins de gaz qui seront exploités. Il en a le droit et la loi le prescrit. Il est bien évident que si le gaz provient du sud, le pas du Nid-de-Corbeau sera le tracé le plus commode. S'il décide en faveur des puits du nord, il y aura divergence d'opinion sur le sujet. A mon avis, le gaz qui a été découvert et dont la présence est prouvée, est plus abondant au sud qu'au nord. Les possibilités sont énormes dans la région septentrionale, mais celle-ci est loin d'avoir été mise en valeur comme dans le sud.

M. SMITH: Quelle est votre ligne de démarcation entre le nord et le sud?

Le TÉMOIN: Je la placerais à cinquante milles au nord d'Edmonton.

Or, la ligne allant au nord d'Edmonton pourrait s'approvisionner en gaz dans les champs de cette région, bien que les ressources en gaz, au dire de nos géologues, ne soient pas aussi abondantes que les relevés antérieurs les ont estimées; néanmoins, une très grande zone de prospection dans tout le nord de l'Alberta s'offre aux découvertes de pétrole et de gaz. On m'a demandé combien de lignes devraient être construites et j'ai répondu qu'un seul pipe-line suffirait à exploiter les ressources présentement découvertes. Personnellement, je suis convaincu qu'il y a assez de gaz dans le nord ou le sud pour construire une canalisation, mais c'est à l'Alberta de décider où le gaz devra être puisé.

Bien entendu, nous appliquerons fidèlement les décisions que nous aurons à prendre. Cette entreprise exige une énorme dépense et l'on doit prendre toutes les informations possibles avant de se mettre à l'œuvre.

Merci de votre attention, messieurs.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Green, reprenons l'interrogatoire où nous l'avons laissé ce matin.

M. Decore:

D. Je désirerais poser une question au sujet de la déclaration que nous venons d'entendre. Je crois comprendre, monsieur Dixon, que l'étude de la route de Yellowhead coûtera environ $25,000. Est-ce bien là le sens de votre déposition de ce matin?—R. Si nous faisons ce relevé avec le même soin que pour les autres routes, tel en sera le coût.

D. Dois-je comprendre qu'avant de paraître devant la Commission des transports vous ferez un examen aussi poussé de cette route que des cinq autres déjà mentionnées?—R. Oui.

D. En d'autres termes, vous ferez cette étude avant de vous présenter devant la Commission des transports?—R. Nous le ferons certainement.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Green.

M. Green:

D. Monsieur Dixon, parlez-nous du pétrole en Alberta? N'est-il pas vrai que la plus grande partie du pétrole se trouve autour d'Edmonton et au nord? —R. Les principales découvertes pétrolières ont été faites autour d'Edmonton.

D. Et le défilé Yellowhead est le débouché naturel sur le littoral ouest pour le pétrole, n'est-ce pas?—R. Pas nécessairement. Je ne suis pas très renseigné là-dessus.

D. Vous n'êtes pas prêt à dire que ce n'est pas le débouché naturel de ce tracé?—R. Je n'ai pas assez de renseignements à ce sujet.

D. Avant la levée de la séance à midi, nous examinions la question du coût et vous avez sans doute compris que je cherche a établir une comparaison entre le coût du tracé Yellowhead et de celui du pas du Nid-de-Corbeau, et vous n'êtes pas en mesure de nous la présenter. Vous ne pouvez comparer que le coût de vos cinq tracés différents via le pas du Nid-de-Corbeau?—R. Je ne puis donner d'estimation des frais comme dans ce dernier cas. Je puis vous dire ce que je pense de la région que j'ai visitée, voilà tout.

D. Veuillez donc nous donner à présent le coût de la route "A", celle qui commence au Canada et qui comporte deux embranchements pénétrant aux États-Unis, l'une jusqu'à Spokane, l'autre jusqu'à Portland, ou, comme vous avez dit ce matin, celle par où le gaz est transporté jusqu'à Eugene, soit à cent milles au sud de Portland; ensuite le coût de la route commençant aux États-Unis, la route "B", où, à l'inverse de la route "A", la grande ligne passe

aux États-Unis avec deux embranchements entrant au Canada vers le nord, l'une dirigée sur Trail, l'autre sur Vancouver. Pouvez-vous me donner ces chiffres?—R. En partant de Pincher Creek Junction, les frais de construction de la ligne que nous avons appelée route "A", tel qu'il est indiqué sur la carte, en omettant le système de réseau, s'élèvent à $78,806,000.

D. En omettant quoi, monsieur Dixon?—R. Le système de réseau.

D. Eh bien, vous avez dit ce matin qu'il fallait ajouter des frais supplémentaires; vous nous avez donné comme exemple le bénéfice de l'entrepreneur et je ne doute pas que l'entrepreneur qui construira cette ligne réalisera quelque profit. Maintenant quel est le montant qu'il faut ajouter au 78 millions pour couvrir ces frais?—R. Je crois que c'est 4 ou 5 p. 100.

D. Voulez-vous dire 4 ou 5 p. 100 dans chaque cas?—R. Oui.

D. Puis, il y a d'autres frais à ajouter pour arriver au coût total depuis Pincher-Creek jusqu'au bout de la ligne? Quels sont ces autres montants?—R. Il y a les frais d'organisation et la principale dépense est le paiement de l'intérêt durant la construction.

D. Quel intérêt?—R. L'intérêt à verser durant les travaux.

D. L'intérêt sur l'emprunt?—R. Oui, sur l'emprunt. S'il faut trois ans pour construire le pipe-line, comme cela se pourrait, l'intérêt s'élèverait à 12 p. 100.

D. Douze pour cent? Ne pouvez-vous pas nous indiquer le montant total, c'est-à-dire le coût total depuis Pincher-Creek jusqu'au bout de la ligne?—R. Il faudrait ajouter à peu près 17 p. 100 aux frais déjà mentionnés. Je ne peux pas vous faire ce calcul mentalement.

M. HARKNESS: 17 p. 100 de 78 millions?

Le TÉMOIN: Oui, 17 p. 100 de ce montant.

M. Green:

D. Autrement dit, de Pincher-Creek au bout de la ligne, le coût sera de 78 millions plus 17 p. 100.

M. Smith:

D. Ce montant comprend les imprévus; on tient compte des imprévus dans cette estimation des frais de construction?—R. L'intérêt durant la construction sera peut-être un peu plus élevé. Il est assez difficile de dire si nous pouvons construire ce pipe-line en deux ou trois ans.

D. Quelle proportion de cet argent serait dépensée au Canada et aux États-Unis pour la route "A"?—R. Au Canada, $56,712,000; aux États-Unis, $22,094,000.

D. Naturellement vous devez ajouter l'autre charge de 17 p. 100?—R. Oui.

D. Quelle serait la longueur du pipe-line si l'on adoptait le tracé en territoire intégralement canadien?—R. Je ne dispose pas de ce chiffre en ce moment. Si je me souviens bien, c'est environ 1,012 milles.

M. SMITH: Il est indiqué sur notre carte ici.

Le TÉMOIN: Excusez-moi, c'est 1,011 milles.

M. Green:

D. Ce n'est pas le chiffre que je demande puisqu'il inclut toute une section de tuyaux aux États-Unis?—R. Je n'ai pas ce chiffre ici.

D. Pouvez-vous obtenir le chiffre pour le Canada?—R. Oui, je vous le donnerai ce soir.

D. Et pour revenir à la route "B", qui est le tracé reliant Spokane, Vancouver et Washington, quels sont les montants pour ce tracé?—R. Les chiffres correspondants sont: Canada, $19,386,000; États-Unis, $42,476,000.

D. Plus, en chaque cas, les 17 p. 100?—R. Oui. Pardon, non. Dans ce cas-ci, je n'ajouterais,—la construction pouvant se faire à mon sens en deux ans,—qu'un intérêt réduit de 4 p. 100, donc 13 p. 100 dans ce cas.

D. Eh bien, il y a une différence dans le montant dépensé au Canada à l'égard de ces deux routes, soit quelque 40 millions?—R. Moins que cela. Environ 20 millions ou à peu près.

D. Quel est, encore une fois, le coût de la route "A"?—R. Selon mes calculs de la différence, du coût total, vous me demandez...

D. Non, non, la différence entre les montants dépensés au Canada pour les deux parcours. En suivant le tracé entièrement canadien, je crois que la somme dépensée au Canada sera de 56 millions de dollars.—R. $56,172,000.

D. Et si vous prenez l'autre tracé, ce sera 19 millions?—R. $19,386,000.

D. C'est une différence d'environ?—R. $35,424,000.

D. Alors avez-vous des chiffres semblables pour vos trois autres tracés? —R. Non, je ne les ai pas ici. Ce sont des chiffres moyens entre ces deux extrêmes. Je n'ai pas fait ces calculs.

D. Vous n'avez pas établi les frais non plus pour celles-là?—R. Je n'ai pas fait de répartition des dépenses. J'ai le coût total, non pas le montant pour chaque pays.

D. Vous avez inscrit des chiffres sur vos dessins?—R. Oui.

D. Mais vous n'avez pas fait le compte des montants qui seront dépensés au Canada et aux États-Unis?—R. Non, je ne l'ai pas fait.

D. Pourriez-vous nous les procurer?—R. Je ne sais si je peux les extraire du total, c'est un calcul très compliqué.

D. Incidemment, pour arriver au montant à dépenser au Canada, dans le cas du tracé américain, présentez-vous comme dépense au Canada le coût total de l'embranchement qui aboutit à Trail?—R. Seulement le tronçon qui se trouve en territoire canadien.

D. En est-il de même pour l'embranchement du littoral qui aboutit à Vancouver?—R. Oui.

D. Veuillez donc aussi calculer le coût par mille au Canada de la route américaine?—R. Je n'ai pas ces données.

D. Vous pouvez les obtenir n'est-ce pas?—R. Oui.

D. Maintenant, si le pipe-line traverse la frontière le matériel de construction du tronçon américain devra-t-il être acheté aux États-Unis?—R. En grande partie.

D. Cela comprendra la tuyauterie?—R. Oui.

D. Vous ne laissez pas entendre que l'on utilisera aux États-Unis de la tuyauterie canadienne?—R. La *Dominion Bridge* m'a fixé un prix pour les tuyaux qui seront posés en Alberta. Sans doute, nous pourrions en utiliser une partie aux États-Unis, à moins que les droits de douane, que j'ignore en ce moment, ne soient trop élevés. Une partie pourrait être utilisée aux États-Unis, mais tout dépendra du coût de transport et des tarifs douaniers.

D. Avez-vous demandé à la *Dominion Bridge* le prix qu'elle exige pour le tuyau à utiliser aux États-Unis sur votre route "B"?—R. Ce serait le même prix.

D. Non, avez-vous demandé à la *Dominion Bridge* ce que coûterait le tuyau pour la partie américaine de votre route "B"?—R. Non. Ce serait le

même prix plus les frais de transport et de douane. Ce prix soutient tellement bien la concurrence qu'il nous serait peut-être plus avantageux d'acheter d'elle que des autres compagnies.

D. Je vous demande cela, monsieur Dixon, parce que vous avez dit ce matin, ou qu'il a été mentionné dans une lettre de la *Dominion Bridge Company,* que vous avez demandé le prix pour les quatre cents milles de tracé canadien seulement et vous ne pouvez pas nous dire le coût du tuyau sur le reste du parcours, si le tracé entièrement canadien est adopté. A présent, vous dites que vous avez discuté avec cette société l'achat de tuyaux pour la route américaine?—R. Je crois que vous faites erreur.

D. Vous pensez que je me suis trompé?—R. Oui.

D. Maintenant, pour ce qui est de l'entretien, la raison pour laquelle je vous ai demandé cela, c'est qu'à mon avis vous préférez de beaucoup la route américaine?—R. Pour ce qui est de l'entretien, cela ne fait aucun doute.

D. Eh bien, au sujet de l'entretien, si le pipe-line est construit au Canada, naturellement les frais d'entretien seront imputables aux Canadiens, et si la ligne traverse les États-Unis, ces frais seront payés par les Américains, n'est-ce pas?—R. C'est évident.

D. Pour ce qui est des tarifs à Vancouver, vous avez dit hier, je crois, que le taux prévu par vous à Vancouver serait de trente-quatre cents le mille pieds. —R. Non, je n'ai pas dit cela.

D. Pardon?—R. Je n'ai pas dit cela. J'ai dit que le tarif varierait entre trente-quatre, trente-six et trente-huit cents, suivant la route que l'on emprunterait.

D. De trente-quatre cents à combien?—R. Trente-huit cents. C'est le calcul le plus exact que nous puissions faire au prix actuel de l'acier.

D. Si j'ai bien compris, vous avez dit en outre que, peu importe où passe la canalisation, au Canada ou aux États-Unis, Vancouver n'aurait pas le gaz à meilleur marché que Portland ou Seattle. Vous avez dit qu'il existait quelque arrangement selon lequel toutes ces villes obtiendraient le gaz au même taux. —R. Les prix seront fixés par les autorités, mais le plan général que nous désirons établir, que tous les grands pipe-lines adoptent d'ordinaire, est que les villes situées le long de la ligne achètent le gaz, en vertu d'un agencement de taux, basés sur le facteur masse; ces villes sont alimentées régulièrement sans périodes de pointe, elles paient moins cher; si leur demande est forte en hiver et tombe ensuite aux tarifs demande-consommation, le coût total du gaz est plus élevé; nous nous attendons d'établir une structure de taux applicable à toutes les villes, exigeant un prix unique, quel que soit le tracé choisi.

D. Supposons maintenant que la ligne passe par les États-Unis et qu'un seul embranchement relie Vancouver, qu'adviendrait-il des taux?—R. Ce serait exactement la même chose. Spokane, Portland et Vancouver paieraient les mêmes taux.

D. Je vous ai demandé cela, monsieur Dixon, parce que dans le compte rendu des dépositions faites devant le *Natural Gas and Petroleum Board* de l'Alberta,—je cite une dépêche du 18 février, émanant de Calgary et affirmant que le témoignage suivant a été présenté là-bas au cours du témoignage de la *West Coast Transmission Company*: Nous nous proposons de passer par le défilé Yellowknife; on dit que le coût total à Vancouver sera de 29·2 p. 100.— R. Pardon, cette déclaration est inexacte, j'étais là et j'ai entendu ce qui a été dit.

D. On y dit que les centres américains desservis devront payer un supplément de 6·4 p. 100 par mille pieds, ce qui portera le coût là-bas à 35·6 p. 100; ainsi, selon toute apparence, cette autre société se propose de réclamer un taux

plus élevé aux villes qui sont plus éloignées de la source de gaz?—R. D'abord, je n'accepte pas votre déclaration sur le coût; ce n'est pas le témoignage qui a été rendu là-bas; celui-ci est bien différent de la déposition que vous citez; comme ces gens ignoraient le prix qu'ils allaient payer pour le gaz, ils n'auraient jamais dit cela. Conséquemment, pourquoi auraient-ils annoncé ce qu'allait être le prix de vente? Ils ont mentionné les frais de transport, rien de plus.

D. M. Harkness me dit qu'ils acceptaient le gaz à cinq cents le mille pieds. En fait, cet article prescrit que le coût du ramassage serait de 5·9 cents les mille pieds cubes.—R. C'est là le témoignage d'un autre.

D. Mais leur calcul diffère du vôtre en ce qu'ils demandent de Vancouver un taux inférieur à celui des villes américaines?—R. N'oubliez pas qu'il leur faut le consentement des consommateurs américains, de même que quiconque amène du gaz à Vancouver doit obtenir le consentement des consommateurs de Vancouver; ceux-ci ne sont certainement pas consultés là-dessus et quant à savoir comment une société peut réclamer six cents de plus pour du gaz qui vient de quelques milles seulement outre-frontière...

M. Green:

D. Il s'agit de plusieurs centaines de milles?—R. Non, il a dit qu'on impose ce supplément à Bellingham, qui est juste de l'autre côté de la frontière.

D. En d'autres termes, les consommateurs canadiens achèteraient le gaz à 6·4 cents de moins que les consommateurs américains?—R. Oui. Ils ont dit quelque chose dans ce sens, mais cela ne tient aucun compte des réalités et est irréalisable.

D. Ce n'est pas ce que vous vous proposez de faire?—R. Pas du tout, c'est une impossibilité.

D. Vous exigerez des consommateurs de Vancouver le même prix que paiera le consommateur de Portland ou d'Eugene, qui est à cent milles au sud?—R. Vous allez trop loin, nous ne desservirons pas Eugene.

D. A Portland?—R. Oui.

D. Bien que vous prolongiez cette ligne jusqu'à Seattle, vous vous proposez de réclamer le même prix à Vancouver?

M. GOODE: J'invoque le règlement...

M. GREEN: Je m'oppose à cette interruption; je contre-interroge le témoin.

M. GOODE: J'invoque le règlement!

M. Green agit comme au tribunal et même là il ne devrait pas être autorisé à faire de telles déclarations. Il énonce un fait et demande au témoin de le vérifier. Je demande qu'il pose ses questions sans faire de longue déclaration.

Le PRÉSIDENT: Je crois qu'il est parfaitement dans son droit quant aux questions qu'il a posées, mais il ferait bien d'abréger quelque peu ses exposés de faits.

M. Green:

D. Eh bien, passons sur la question des frais, monsieur Dixon. Quels centres vous proposez-vous de servir aux États-Unis?—R. Quels centres aux États-Unis?

D. Oui?—R. Les principaux centres sont tous indiqués sur ces graphiques.

D. Sur le tracé B vous indiquez Sandpoint, Newport, Spokane, Hanford et Monroe.—R. Et Seattle.

D. Oh oui, Seattle et Portland?—R. Et les localités intermédiaires.

D. Vous servez des localités comme Wenatchee, dans Washington?—R. Cette localité se trouve sur la route B.

D. Et Yakima? Yakima est à quelques milles de Hanford? Servez-vous aussi cet endroit?—R. Ce serait à discuter avec Hanford; Hanford nous dira s'il veut que nous servions d'autres municipalités.

D. Et Walla Walla?—R. Comment?

D. Walla Walla?—R. Non.

D. Et Pendleton, dans l'Orégon?—R. Je n'en sais rien; ce problème sera peut-être réglé à l'avenir, mais il est permis d'en douter.

D. Est-ce qu'on poursuit présentement dans ces villes et villages américains des études pour décider quelle quantité de gaz ils utiliseront et quelles nouvelles industries ils pourront établir?—R. Nous avons fait des relevés approfondis et soignés,—nous les faisons actuellement, devrais-je dire,—dans toutes ces localités en liaison avec les administrateurs des compagnies de gaz.

D. Vous avez négocié avec les administrateurs des compagnies de gaz dans ces divers centres américains?—R. Et aussi à Vancouver. Ce ne sont pas réellement des négociations, mais nous tâchons avec eux de déterminer quelles quantités de gaz ils peuvent consommer.

D. Et avec qui travaillez-vous au Canada?—R. Avec la *B.C. Electric Company.*

D. Je veux dire que vous collaborez avec des gens de Vancouver et avec la *Consolidated Mining and Smelting* à Trail?—R. Oui.

D. Avez-vous approché d'autres gens en Colombie-Britannique?—R. Non.

D. Avez-vous fait des relevés de Fernie, par exemple, dans Kootenay-est? —R. A Fernie?

D. Oui?—R. Je crois que nous avons fait des relevés de toutes les villes, petites et grandes.

D. Vous ne discutez pas présentement de la situation avec Fernie?—R. Non, nous ne sommes pas en pourparlers avec cette municipalité; pour ce qui est des prix, nous n'avons pas eu d'entretiens.

D. Ni avec des villes du bassin de l'Okanagan?—R. Non.

D. Ni avec celles de la vallée supérieure du Fraser?—R. Non. Il ressort de nos entretiens avec la *B.C. Electric Company*, que cette société veut cueillir le gaz et l'amener par la vallée du Fraser. Elle s'oppose à ce que nous construisions un pipe-line là-bas; elle se réserve ce privilège.

D. Je vois; cela me rappelle un passage de votre mémoire, monsieur Dixon, à la page 8, je lis: "Ainsi, le système proposé fournira plus de gaz naturel à plus de consommateurs en Alberta et en Colombie-Britannique que tout autre projet de pipe-line à gaz."—R. Nous avons bien fait cette déclaration.

D. Comment pouvez-vous la justifier?—R. Nous servons plus de monde.

D. Si vous faites passer cette canalisation par les États-Unis, comment pouvez-vous justifier votre déclaration?—R. A partir du système de réseau jusqu'à Kingsgate et les environs de Trail, les collectivités de plus de 1,000 habitants que nous servirions dans le nord-ouest le long de ce parcours sont: Natal, 1,300; Fernie, 3,000; Cranbrook, 3,100; Kimberley, 5,400; Creston, 2,000; Trail, 12,960; Rossland, 4,500 ce qui fait un total de 32,265.

Les chiffres approximatifs correspondants, bien que nous n'ayons pas tous les renseignements voulus quant à l'autre route, concernant les localités de plus de 1,000 habitants que la *West Coast Company* alimenterait, sont les suivants: Kamloops, 10,000; Meritt, 1,300; Princeton, 2,391; Hope, 1,100.

Sur la route sud, nous servirions une population de 32,000 et, sur la côte ouest, de 14,700.

D. Vous dites que vous n'avez peut-être pas toutes les informations voulues. Les déclarations des gens dont le pipe-line viendrait du nord démontrent qu'elles vont aussi desservir l'Okanagan et Trail?—R. Elles n'ont pas dit cela dans leur témoignage en Alberta.

D. Si ces gens approvisionnaient ces centres, ils auraient une clientèle bien plus considérable que la vôtre?—R. Vous pouvez dire qu'ils peuvent faire passer une ligne n'importe où, mais tel n'est pas leur projet.

M. SMITH: Cela entre dans leur projet déposé et certifié; je me trouvais là à cette époque.

LE PRÉSIDENT: Je crois que les questions devraient se limiter au sujet.

M. SMITH: Vous avez raison, monsieur, et je m'en excuse.

M. Green:

D. La chose qui nous préoccupe beaucoup à Vancouver, et qui s'applique à Trail bien qu'à un moindre degré, c'est que si votre ligne passe par les États-Unis nous nous trouverons à l'extrémité de la ligne? Or, comment cette situation peut-elle être améliorée et que faut-il faire dans un cas semblable?—R. Il faudrait un accord, un accord comme n'importe quel autre. Certains arrangements sont acceptés entre les commissions régulatrices, en l'occurrence la *Federal Power Commission* et notre Commission des transports. Leurs décisions seront respectées par les deux parties. Je crois qu'il n'existe aucun doute là-dessus. Ce serait un cas analogue à celui de Seattle et Portland, où l'on devra faire confiance à l'accord qui aura été conclu avec les autorités canadiennes.

D. La seule protection pour les usagers de Vancouver serait, admettant que votre grande ligne passe par les États-Unis et que nous soyons à l'extrémité de l'embranchement.—R. Un instant. Vous parlez comme si vous alliez être à l'extrémité d'un embranchement, mais notre grande lingne se rend à Vancouver et l'une des lignes montrées sur la carte de la *West Coast Transmission* était une petite branche allant à Vancouver. Sa grande ligne se trouvait aux États-Unis; elle avait une conduite de vingt-quatre pouces aux États-Unis et seulement de seize pouces vers Vancouver.

D. A quelques milles seulement de Vancouver?—R. A une bonne distance.

D. Advenant que vous construisiez la route B qui traverse Spokane et va jusqu'à Munroe, Seattle, Tacoma, Portland et Eugene, et que nous soyons à l'autre extrémité de la ligne au nord, notre ravitaillement en gaz ne sera protégé que par un accord entre le Canada et les États-Unis?—R. N'y voyez-vous pas une garantie suffisante pour qui que ce soit?

D. Je n'ai pas saisi?—R. Ne croyez-vous pas qu'un accord entre le Canada et les États-Unis assure une protection parfaite?

D. A l'heure actuelle, à moins de changements récents, il n'existe pas de traité entre le Canada et les États-Unis au sujet du pétrole ou du gaz traversant la frontière. Depuis décembre dernier, on n'a pas entamé de négociations; je vous demande alors quelle garantie aura Vancouver?—R. Ce sont là des questions à résoudre. On ne saurait construire de pipe-line sans une entente, même si ce dernier est entièrement en territoire canadien. On ne peut installer de canalisation s'il n'existe quelque accord entre les autorités des deux parties garantissant que chaque partie recevra son contingent de gaz.

D. Aucun membre du Comité ne s'oppose à la construction d'une grande ligne canadienne dont le surplus serait transporté aux États-Unis?—R. Il faudra plus que cela.

D. Qu'est-ce que vous entendez par là?—R. Il faudra un accord garantissant le service aux États-Unis.

D. Le service aux États-Unis?—R. Oui un arrangement de tout repos.

D. Faudra-t-il un accord à l'effet que les États-Unis devront être servis avant le Canada?—R. Je n'en sais rien; c'est là un problème qu'il faudra résoudre.

D. Monsieur Dixon, on a laissé entendre que le pipe-line pouvait passer par les États-Unis tout en desservant les Canadiens avant les Américains?—R. Je crois qu'une entente à cet effet est possible. Voici notre point de vue: nous accepterons l'estimation donnée par les autorités et cette quantité de gaz sera allouée, —après la satisfaction des besoins canadiens qui auront priorité.

D. Vous n'avez pas saisi ma question. On vous a posé une question semblable au comité du Sénat: "Serait-il possible que cette ligne passât en territoire américain sans servir les localités américaines avant que les centres canadiens aient été servis?" et vous avez répondu: "Non, cela serait absolument impossible."—R. A première vue, je crois que c'est bien impossible. On ne peut amener de gaz sur une route comme le tracé B, le diriger sur le Canada, puis construire une autre canalisation de retour; cela ferait double emploi et ce serait insensé.

D. Construira-t-on des moyens d'entreposage, des réservoirs?—R. On ne peut emmagasiner le gaz sauf en très petites quantités,—un approvisionnement de quelques heures,—et cette tâche revient à la société distributrice. Nous espérons trouver quelque entrepôt souterrain. Il existe quelques vieux puits de gaz à l'est de Seattle où il y avait un peu de gaz dans les couches de lave. La pression était très basse et il y a une lointaine possibilité qu'elles servent à l'entreposage souterrain.

D. Vous espérez trouver un entrepôt souterrain près de Seattle?—R. Il y a possibilité; c'est le meilleur endroit que je connaisse, à moins qu'on ne parvienne à forer un puits à gaz et à découvrir un champ de gaz,—ce serait la plus merveilleuse éventualité qui puisse se produire en faveur de notre projet.

D. Bien...

M. SMITH: Ne l'interrompez pas. Il dit que la meilleure éventualité qui puisse arriver serait de découvrir un petit champ pétrolifère près de Seattle?

Le TÉMOIN: Spokane ou Seattle ou n'importe où vers l'extrémité de la ligne. Cela serait d'une valeur inestimable pour tout le monde, car ce gaz pourrait être emmagasiné et les pointes de charge pourraient être réduites. On a fait un peu de forage dans le voisinage immédiat de Vancouver et j'espère qu'on y trouvera du gaz.

M. SMITH: J'en sais quelque chose, j'y ai mis de l'argent.

M. GREEN: M. Connolly a mentionné dans son témoignage, hier, que si l'on adoptait une quelconque des trois autres routes intermédiaires, on pourrait expédier du gaz en entrepôt. J'aimerais plus amples explications là-dessus et je vous ferai remarquer, monsieur Dixon, que chacune de vos routes C, D et E contiennent un embranchement reliant Spokane,—c'est-à-dire un embranchement aux États-Unis. Je ne puis arriver à comprendre comment vous pourriez expédier du gaz en entrepôt par ces routes, mais je vous serais très obligé de me l'expliquer?

Le TÉMOIN: J'ignore le procédé d'expédition en entrepôt d'une marchandise.

M. SMITH: Surtout quand il s'agit de gaz.

Le TÉMOIN: Ce serait une forme d'entente légale, ce qui reviendrait au même.

M. Green:

D. Une entente? En fait, vous n'avez pas songé à expédier du gaz en entrepôt aux États-Unis, n'est-ce pas?—R. Je crois que la chose pourrait se faire de cette façon,—nous aimerions recourir à ce moyen et nous avons demandé à des avocats d'examiner ce problème, mais il semble exister quelques empêchements ridicules.

D. A toutes fins pratiques, il n'est pas possible d'expédier du gaz en entrepôt aux États-Unis par aucune de ces trois routes, n'est-ce pas?—R. Je ne saurais dire, je ne suis pas au courant du procédé.

D. Cela m'amène à la question suivante. Est-il vrai que la Commission canadienne des transports n'a aucun contrôle sur le pipe-line aux États-Unis?—R. Je ne le crois pas.

Le PRÉSIDENT: Votre question n'est guère convenable.

Le TÉMOIN: Elle peut contrôler le gaz transporté par ce pipe-line.

Le PRÉSIDENT: Cette question n'est pas raisonnable; le témoin n'a pas à interpréter les règlements canadiens.

M. GREEN: Je crois cette question justifiée du fait que M. Dixon est un homme très expérimenté en matière de pétrole et de gaz.

Le PRÉSIDENT: Il l'a démontré,—mais il n'est pas un interprète des lois canadiennes.

M. GREEN: Il est bien au courant de la situation aux États-Unis.

Le PRÉSIDENT: Vous le questionnez sur des règlements canadiens.

M. GREEN: J'ai demandé si la Commission des transports exerce un contrôle sur le pipe-line qui serait installé aux États-Unis.

Le PRÉSIDENT: Ce n'est pas une question appropriée, mais s'il peut répondre, tant mieux.

Le TÉMOIN: Je ne le sais pas.

M. GREEN: Avez-vous suivi le parcours du pipe-line qui a été construit jusqu'à la frontière sud du Manitoba,—à Gretna?

M. SMITH: L'oléoduc?

M. Green:

D. Oui, l'oléoduc. Je crois que la Commission des transports a établi des règlements quant à la ligne allant à Gretna, mais pas plus loin. Vous vous tenez au courant de toutes ces choses?—R. Oui, en général.

D. Pour ce qui est de votre route B, le pipe-line qui passe en territoire américain, vous demanderiez à la Commission canadienne des transports l'autorisation de construire cette ligne jusqu'à Kingsgate, à la frontière?—R. Non seulement pour construire jusqu'à Kingsgate mais aussi pour le privilège d'exporter de Kingsgate.

D. Oui, vous demanderiez le privilège d'exporter de Kingsgate, mais pour construire votre ligne passé Kingsgate, vous vous adresseriez à la Commission...—R. ...fédérale de l'énergie.

D. Oui, la Commission fédérale de l'énergie; et vous devriez aussi paraître devant la commission de l'Idaho?—R. Non, je ne le crois pas, mais c'est là une question en litige, à savoir si les autorités d'État ont quelque juridiction sur un pipe-line passant d'un État à l'autre.

D. Et Washington? Lorsque vous passez la frontière de cet État, avez-vous affaire à quelque autorité gouvernementale dans Washington?—R. Si vous avez l'assentiment de la Commission fédérale de l'énergie, vous n'avez pas de permission à demander à un État mais, comme dans bien d'autres cas, ces autorités exercent une réglementation et il vaut mieux rester en bons termes avec elles et faire ce qu'elles désirent.

D. A toutes fins pratiques, est-il préférable d'obtenir l'approbation de ces États?—R. On n'obtient peut-être pas leur approbation, mais on se conforme à leurs désirs.

D. Il faut de prime abord l'approbation de la Commission fédérale de l'énergie pour entrer aux États-Unis?—R. Oui, pour construire un pipe-line.

D. Vous avez déclaré au Sénat qu'il vous fallait cette permission pour entrer aux États-Unis et ensuite pour construire la ligne d'un État à l'autre.—R. C'est une façon de s'exprimer; en fait vous demandez la reconnaissance d'un tracé en particulier et l'on ne tient pas compte de la frontière de l'État dans sa demande.

D. Si l'on choisit le tracé américain, la route B, ce sera la Commission fédérale de l'énergie qui décidera où la route ira en partant de Kingsgate,—la grande ligne et les embranchements vers Trail,—à l'exception d'une vingtaine de milles en territoire canadien.—R. Non, les choses ne se passent pas tout à fait ainsi. On demande la permission de construire une ligne et cette demande est agréée ou rejetée. On ne nous dit pas où aller. On nous accorde un permis.

D. Il faudrait peut-être aborder le problème en sens inverse. La seule partie de la ligne sur laquelle la Commission canadienne des transports aura quelque juridiction sera de Pincher-Creek à Kingsgate, à la frontière, et ensuite sur quelques milles, depuis la frontière canadienne jusqu'à Trail,—une vingtaine de milles, et ensuite sur le littoral, depuis Aldergrove à la frontoière, sur vingt ou trente milles jusqu'à Vancouver.—R. Non, je ne suis pas de cet avis. Si quelqu'un exerce un contrôle partiel sur quelque chose, ce contrôle s'étend sur une partie du reste. Si cet organisme contrôle l'écoulement du gaz aux États-Unis, on ne peut dire qu'il n'exerce aucun contrôle sur la ligne, à toutes fins pratiques.

D. Le seul contrôle que la Commission canadienne aurait sur la ligne aux États-Unis aurait trait au gaz qu'elle transporte, mais non à la pose de la ligne? —R. Je suppose qu'elle pourrait accorder ou refuser le permis de construire sur le tracé que l'on avait choisi.

D. Puis vous nous avez parlé hier de taux. Ne nous avez-vous pas dit alors que vous seriez autorisé à réaliser 7 p. 100 sur votre placement général au Canada?—R. Je pense avoir dit que c'était ce que je croyais être le cas en Alberta et aussi en Colombie-Britannique. On m'a dit par la suite que je me trompais et qu'apparemment le taux est de 5 p. 100 en Colombie-Britannique.

D. La situation n'est-elle pas plutôt que tout pourcentage établi en Alberta ne viserait que votre système de réseau et que l'on vous allouerait un certain bénéfice sur les opérations de cette entreprise locale en Alberta?—R. Je crois qu'il en serait ainsi et que l'on établirait également des taux pour les localités servies par la principale canalisation en Alberta.

D. En Colombie-Britannique, je ne vois pas de quelle manière vous seriez assujéti à des restrictions. Je constate que les taux de la *British Columbia*

Electric Company,—qui vendra le gaz si vous obtenez l'autorisation de construire une ligne,—peuvent être contrôlés, mais il n'y a pas d'autorité que je sache qui puisse régir les taux du distributeur de gaz?—R. Si telle autorité n'existe pas présentement, il s'en créera sûrement une avant longtemps. D'après mon expérience, lorsqu'on entre dans un État où il n'y a pas d'autorité (régulatrice) il ne faut pas s'imaginer un seul moment que cette situation durera.

D. Une autre question. Vous demandez une charte fédérale et cela signifie que la province ne peut intervenir à l'égard de vos tarifs. La compagnie du téléphone se trouve dans une telle situation privilégiée en Colombie-Britannique,—c'est une compagnie à charte fédérale et la *British Columbia Utilities Commission* n'a aucune juridiction sur ses tarifs.—R. Dans ce cas, le Parlement votera certainement une loi à cet effet, car tous les précédents indiquent qu'il tient à contrôler les tarifs.

D. Et vous savez que la loi fédérale sur les pipe-lines, adoptée il y a un an, donne à la Commission des transports le droit d'établir des taux et tarifs sur les oléoducs, mais vous laisse les mains libres,—car on ne voit pas la Commission fixer des taux pour une conduite à gaz?—R. C'est excellent, mais je ne crois pas que cela dure.

D. Pardon?—R. Je crains que cela ne durera pas.

D. C'est du moins ce qui se passe présentement?—R. A ce que l'on me dit.

D. Ainsi vous êtes libres d'imposer le taux que vous voulez pour le transport du gaz au Canada à l'heure actuelle?—R. Non, cela n'est pas vrai du tout. Nous serions insensés d'agir ainsi.

D. Vous pouvez exiger le plus haut prix que le client pourra payer. N'est-ce pas là le cas?—R. Non, je ne suis pas de cet avis. Bien des choses sont légales qui ne sont pas pratiques. Si nous demandions plus que notre dû, nous serions soumis à la régie dès l'ouverture du Parlement.

D. Pour le moment, vous avez toute liberté d'action; le gouvernement n'a pas le droit d'intervenir.—R. C'est vous qui le dites et ce doit être vrai, mais je n'en sais rien.

D. Alors, monsieur Dixon, la demande porte sur l'institution en corporation de l'*Alberta Natural Gas Company*. Cette compagnie sera-t-elle en réalité une filiale de la *Northwest Natural Gas Company?*—R. Oui; une de ces sociétés sera la filiale de l'autre; nous ne savons pas encore exactement laquelle.

D. La *Northwest Natural Gas Company* est une société incorporée dans l'État de Delaware?—R. Oui.

D. La *Northwest Natural Gas Company* est-elle une filiale de la *Venezuela Syndicate Incorporated*?—R. Non, monsieur.

D. La chose a été signalée dans...

M. SMITH: Moody's...

Le TÉMOIN: D'après la définition d'une fiiliale, celle-ci doit détenir au moins 10 p. 100 du capital-actions. La société *Venezuela Syndicate* ne possède pas ce pourcentage des actions.

M. GREEN: Quelle est sa participation?

Le PRÉSIDENT: Nous nous écartons du sujet.

Le TÉMOIN: Je ne saurais dire, je ne dispose pas de ce renseignement.

M. Green:

D. La *Venezuela Syndicate* est associée à la *Northwest Natural Gas Company?*—R. Cette société détient une partie des actions.

D. Qui soutient financièrement la *Venevuela Syndicate*?—R. Cette société compte 400 ou 500 actionnaires.

D. Quelle compagnie lui est associée sur le palier immédiatement supérieur?—R. Aucune,—mon associé en est le président et je suis un des administrateurs.

D. De la *Venezuela Syndicate*?—R. Oui, et nous l'administrons.

D. Que vient faire là-dedans la *Morgan Stanley & Co.*?—R. Elle n'a rien à voir dans la *Venezuela Syndicate.*

D. Comment exerce-t-elle le contrôle?—R. Elle ne prétend pas exercer de contrôle.

D. Comment y est-elle associée?—R. Elle nous a secondée en avançant des fonds et aussi en donnant de son temps comme membre du groupe qui s'applique à mener l'entreprise à bonne fin.

D. Si le pipe-line passe par les États-Unis, la section américaine sera-t-elle administrée par la *Northwest Natural Gas Company*?—R. Vous voulez dire la partie américaine?

D. Oui?—R. Assurément.

D. Par conséquent, si vous obtenez gain de cause, c'est-à-dire la charte, et ensuite le permis de construire une canalisation, il en résultera que l'*Alberta Natural Gas Company* n'exploitera que la ligne de Pincher Creek,—mais d'abord l'*Alberta Natural Gas Grid Limited*, autre compagnie associée, administrera le système de réseau en Alberta?—R. Oui.

M. GREEN: Un peu de silence, s'il vous plaît? *Alberta Natural...*

M. ROBINSON: Il a du gaz dans Simcoe-nord également.

M. *Green:*

D. L'*Alberta Natural Gas* administrera la ligne de Pincher Creek à Kingsgate et la petite section reliant la frontière à Vancouver et l'autre petite section à Trail, mais tout le reste sera administré par la *Northwest Gas Company?* —R. Oui, mais cette petite section à Vancouver est une bonne longueur de pipe-line.

D. C'est l'état de choses actuel. Cette compagnie sera-t-elle contrôlée aux États-Unis?—R. Je ne sais pas.

D. Allons, monsieur Dixon, vous savez sûrement cela?—R. J'ignore où nous recueillerons les capitaux à cette fin et les gens qui fourniront les gros montants seront ceux qui contrôleront l'affaire.

D. Qui aura le contrôle du capital-actions?—R. Nous le saurons quand les actions seront vendues. Nous espérons naturellement avoir le contrôle.

D. Je vous le demande parce que le sénateur Euler a posé la question suivante à M. Connolly au Sénat: "Où s'exercera le contrôle du capital-actions?" et sa réponse a été: "J'estime que ce contrôle se fera probablement aux États-Unis, monsieur."—R. Il exprimait son opinion personnelle et nous étions tous du même avis.

D. Rejetez-vous cette opinion maintenant?—R. Non, je ne la rejette pas.

M. CARROLL: Vous ne pouvez pas vous prononcer là-dessus parce que personne ne sera fixé tant que les actions ne seront pas vendues.

M. GREEN: Je crois que M. Dixon sait qui exercera le contrôle.

M. MURRAY: La compagnie n'est pas même formée.

M. SMITH: Les promoteurs s'enrrangent pour avoir le contrôle quelle que soit la façon dont on dispose du capital-actions.

M. Green:

D. Monsieur Dixon, qui est M. Cortelyou Ladd Simonson, de New-York? —R. C'est un des associés de *Morgan Stanley & Company.*

D. Il représente au conseil la maison *Morgan Stanley & Company*?—R. Oui, monsieur.

M. SMITH: Excusez-moi, mais je pense que M. Dixon qui a été debout toute la journée devrait être autorisé à s'asseoir pour continuer son témoignage.

Le TÉMOIN: Non, cela va bien, merci beaucoup. Vous êtes très aimable d'y avoir songé.

Le PRÉSIDENT: Peut-être pensez-vous plus facilement debout, mais vous êtes libre de vous asseoir, monsieur.

M. Green:

D. Monsieur Dixon, vous avez parlé de votre association avec *Panhandle Eastern?*—R. J'ai été associé avec cette entreprise.

D. Quel est son rôle en cette affaire?—R. De quelle affaire voulez-vous parler?

D. De ce projet dans l'Ouest.—R. Ces gens n'ont absolument rien à voir avec cette entreprise.

D. Ensuite, au sujet de la forme du bill, votre projet de loi vous accorde le pouvoir d'agir partout au Canada; en d'autres termes, il n'est pas limité à l'Alberta ni à la Colombie-Britannique, contrairement aux deux autres bills tendant à constituer en corporations des compagnies qui se proposent de transporter du gaz à la côte ouest. Comptez-vous transporter du gaz ou du pétrole de l'Alberta vers l'Est?—R. Pas maintenant. Je ne crois pas que nous formions de tels projets avant très longtemps, lorsque les réserves de l'Alberta augmenteront autant que je le prévois.

D. Y a-t-il quelque raison pour que vous disposiez de ce pouvoir supplémentaire, pour que votre activité ne soit pas limitée à l'Alberta et à la Colombie-Britannique?—R. Je ne savais pas que cela était contenu dans le bill. Je ne savais même pas que les bills étaient différents.

D. Seriez-vous disposé à faire remplacer dans le bill les mots: "à l'intérieur ou à l'extérieur du Canada" par "à l'intérieur de l'Alberta et de la Colombie-Britannique et à l'extérieur du Canada"?—R. Bien, cela ne changerait pas grand chose; d'autant plus que je répugne à causer une perte de temps.

D. Je vois. Vous ne vous en souciez pas beaucoup?—R. Précisément. Nous n'avons pas l'intention de desservir l'Est.

D. Avez-vous quelque objection à ce que l'on inscrive dans votre bill que le tracé de la grande ligne vers la côte du Pacifique doit être construit en territoire canadien?—R. Certainement.

D. Pourquoi ne voulez-vous pas y consentir?—R. Ce serait présomptueux de notre part que d'inclure une telle disposition. Nous avons fait des recherches poussées et je crois que la Commission des transports devrait en profiter; ce n'est pas à nous de lui dire où les lignes devraient être construites ni de dire à Vancouver s'il doit ou non payer pour son gaz un prix plus élevé qu'il le paierait autrement.

D. Je remarque que vous dites, à la page 6 de votre mémoire, que les requérants de l'institution en corporation sont disposés, si la Commission des transports les y autorise, à construire la première ligne décrite qui passe entièrement en territoire canadien jusqu'à Vancouver. Or le profane croira que vous

avez l'intention de demander à la Commission un permis de construire votre ligne uniquement au Canada, alors qu'en réalité votre intention est de ne le faire que si vous y êtes forcés par la Commission.—R. Je ne suis pas de cet avis. Je répète que l'objectif visé dans une entreprise de ce genre est multiple, mais que la principale raison est d'en retirer quelque bénéfice; quant à la ligne entièrement sise au Canada, si elle est d'obtention plus facile et si elle est praticable...

D. Si elle est quoi?—R. Et qu'il soit démontré qu'elle peut être construite et exploitée, la Commission des transports a certainement la compétence pour en décider. Elle a ses propres techniciens, elle peut faire une étude approfondie et elle ne donnerait jamais l'ordre de construire un pipe-line qui ne serait pas réalisable.

D. Alors, pour mettre les choses au point, ce paragraphe devrait se lire comme il suit:

> "Les requérants de l'institution en corporation sont disposés, sur autorisation de la Commission des transports, à construire sur le premier tracé décrit."

—R. Non, pas du tout. Cela est entièrement faux.

D. Alors que diriez-vous de cette modification-ci: "si la Commission des transports l'ordonne..."—R. Non, je crois que le bill est rédigé exactement comme il doit l'être.

D. Prendriez-vous devant le Comité l'engagement de construire, si votre société est autorisée, la route entièrement canadienne, celle qui emprunte le territoire canadien jusqu'à la côte ouest?—R. Non.

D. Monsieur Dixon, c'est là parler net et nous sommes heureux d'avoir cette déclaration, mais je vous demande si, au cours de vos entretiens avec le très honorable M. Howe, ministre du Commerce, c'est là l'attitude que vous avez prise?—R. Très exactement. Je n'ai rien dit à M. Howe que je ne vous aie déclaré.

D. M. Howe a adressé le 4 avril de cette année, au conseil municipal de Vancouver, une lettre où il disait:

> "On prétend que l'*Alberta Natural Gas Company*, si elle est constituée, se propose de construire un pipe-line en territoire américain, mais ce n'est pas ce que cette société m'a fait savoir. J'ai été avisé que la nouvelle compagnie projette de construire ses canalisations en territoire canadien seulement et qu'elle entend alimenter Vancouver avant de prolonger le pipe-line jusqu'aux États-Unis."

Maintenant, vous contestez les termes de la lettre de M. Howe?—R. Je lui ai dit précisément ce que je vous ai dit, que nous avions ces cinq routes, que nous construirions n'importe quelle ligne que nous serions autorisés à établir, que la Commission des transports nous avait informés que la permission de construire nous serait donnée. Si la Commission nous prescrit la route entièrement canadienne, nous nous conformerons à sa demande.

D. Avez-vous assuré M. Howe que vous construiriez une route intégralement canadienne?—R. Je voudrais bien que nous ayons pu lui donner l'assurance que nous pourrions construire un pipe-line quelconque.

D. Ainsi vous ne lui avez pas donné d'assurance semblable?—R. Eh bien, nous avons dit que nous construirions la route entièrement canadienne si la Commission des transports la choisissait. Sa déclaration est parfaitement exacte.

D. Si on vous l'ordonnait?—R. Oui.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Prudham.

M. Prudham:

D. Monsieur le président, j'aimerais poser à M. Dixon une ou deux questions. Je serai très bref. Je désire d'abord le remercier pour la déclaration qu'il a faite à la reprise de la séance, mais étant donné la réponse affirmative qu'il a faite tantôt à M. Green, à la question de savoir si vous proposeriez cinq routes au choix de la Commission des transports, ajoutant qu'il y en aurait peut-être davantage, j'aimerais l'entendre dire une autre fois qu'avant de se présenter devant la Commission des transports il fera du tracé Yellowhead une étude aussi poussée que pour les autres tracés—R. Nous le ferons certainement.

D. Merci.

Monsieur le président, étant donné la déclaration de M. Dixon, je ne tiens pas à réclamer d'autres témoins. Merci.

M. Ferguson:

D. Étant donné que vous contrôlerez, si je ne me trompe, le système de réseau collecteur de ce gaz, qui absorbera la majeure partie du gaz qui peut être vendu présentement, si vous vouliez ou si d'autres voulaient transporter du gaz à Winnipeg par exemple, faudrait-il que ces gens s'adressent à vous pour se ravitailler?—R. Nous aimerions certainement qu'il en soit ainsi; nous pourrions le faire à meilleur compte qu'ils ne le pourraient eux-mêmes.

D. Pourraient-ils s'adresser ailleurs? Leur serait-il économiquement possible de construire leur propre système de réseau à la lumière du contrat que vous détenez présentement? D'autres personnes désireuses d'alimenter en gaz Winnipeg, le Manitoba, la Saskatchewan, seraient-elles forcées, selon vous, de venir à vous du fait que si vous obtenez cette charte et le permis d'exploitation, vous contrôleriez la majeure partie du gaz actuellement disponible?—R. Non. Il y a du gaz en abondance dans l'Alberta.

D. Quel pourcentage du gaz disponible ferez-vous passer par votre système de réseau?—R. Vous entendez par gaz disponible le total des réserves?

D. Oui.—R. Durant les trente années, ce serait environ quinze divisé par soixante.

D. Vous voulez dire dans les trente prochaines années?—R. Oui.

D. Durant les cinq prochaines années, quel contrôle aurez-vous sur le total du gaz à vendre?—R. Nous contrôlerions—il est difficile de parler de gaz disponible autrement qu'en termes de réserves totales.

Il existe un grand bassin dans la partie méridionale de l'Alberta, le champ le plus rapproché de la Saskatchewan, qui serait le bassin naturel d'une ligne allant à Winnipeg pour commencer, ou plutôt une série de bassins, et nous n'avons pas signé de contrats de ce côté-là; c'est la zone contrôlée par McColl-Frontenac, Texaco et Union et nous n'avons pas de contrats avec eux. Il y a du gaz en abondance dans cette zone pour répondre aux besoins de Winnipeg.

D. Je veux être franc là-dessus.—R. Cela n'a rien à voir avec le système de réseau.

D. Votre compagnie serait-elle en mesure de contrôler pendant les cinq ou six prochaines années les sources d'approvisionnement de tout le gaz commercial?—R. Non, je ne crois pas. Quiconque voudrait construire en Alberta un pipe-line allant à Winnipeg trouverait un vaste approvisionnement de gaz qui n'est pas sous contrat.

D. Il existe encore beaucoup de gaz naturel?—R. Oui. Et la situation géographique des sources est excellente.

D. Pour fournir le Manitoba notamment?—R. Oui, pour servir le Manitoba.

D. Je crois que vous avez dit ce matin qu'on devrait obtenir avant vingt ans le remboursement de tout le capital placé dans cette opération, est-ce bien cela?—R. Je n'ai pas dit tout à fait cela; J'ai dit qu'il faut avoir devant soi une garantie de vingt ans avant d'entreprendre quoi que ce soit.

D. Avant que vous puissiez vous rembourser?—R. Il faut une garantie de vingt ans pour que l'entreprise soit profitable, sans compter le remboursement.

D. Vous avez dit également que la durée approximative du pipe-line et l'exploitation de la compagnie seraient de cent ans?—R. Ce serait une très longue échéance et nous en sommes encore très loin.

D. J'aimerais savoir, par intérêt personnel, car je me propose de placer plus d'argent dans le gaz, comment obtenir un remboursement de mon placement en vingt ans et être encore en bonne posture financière pendant quatre-vingts ans. Pourriez-vous me dire si vos actions ordinaires et privilégiées ainsi que votre émission d'obligations seront payables—vous devez avoir décidé si vous aurez des actionnaires américains et, le cas échéant, ils détiendront sûrement la majorité des actions et, en plusieurs cas analogues au Canada ils ont demandé que les dividendes soient payés en monnaie américaine. Or je connais la maison *Morgan Stanley Co.* Elle demande généralement que,—au fait, a-t-elle demandé si les dividendes seront payés en devises américaines pour les diverses émissions?—R. Non, ces gens n'ont pas posé de questions.

D. S'ils le faisaient, je suppose que vous répondriez affirmativement.—R. Je ne crois pas que nous ayons grand chose à dire, non plus que *Morgan Stanley and Co.*, sur ce sujet.

D. Pourquoi pas?—R. C'est la Commission de contrôle du change étranger qui nous dira ce qu'il faut faire à cet égard.

D. S'il vous faut payer vos dividendes en devises américaines ou non?—R. Précisément.

D. M. Green a demandé aujourd'hui s'il était vrai que notre gouvernement fédéral ne pourrait régir le prix que vous pourriez exiger à titre de société assurant le transport de cette marchandise, qu'il n'aurait aucun contrôle sur le bénéfice que vous pourriez faire, en tant que—?—R. Je ne sais pas.

D. M. Green, un éminent avocat, dit qu'il n'existe rien à cet effet dans les statuts du Canada. J'espère pour vous que cette situation reste inchangée, mais pour le bien des consommateurs j'espère qu'elle changera.—R. J'aimerais autant être soumis à des règlements. Je prends pour acquis que s'il n'y a pas de contrôle présentement il y en aura bientôt.

D. Mais le gouvernement fédéral contrôle présentement le maximum de six pour cent aux États-Unis?—R. Eh bien, c'était, il y a quelques années, six et demi pour cent, mais lorsque quelques compagnies sont devenues solidement établies et prospères, le profit est descendu à six pour cent et quelques-unes sont mêmes allées un peu plus bas, mais six pour cent est, à notre avis, le profit qu'on accorde généralement à une compagnie de gaz. Ce taux n'est pas prescrit par la loi. Il est ce que la Commission fédérale de l'énergie estime être un bénéfice convenable d'exploitation. Si les taux d'intérêt montent et que la monnaie est plus chère, je crois que la Commission autorisera cette majoration; si les taux d'intérêt baissent, je crois qu'elle abaissera ce taux à cinq et demi.

D. Selon vous, aucune loi fédérale ne détermine à l'heure actuelle le pourcentage maximum que l'on peut gagner. La loi fixe-t-elle un maximum?—R. Non, elle prescrit un pourcentage raisonnable.

D. Et pour ce qui est de notre pays, la loi ne contient pas le mot "raisonnable" ou quoi que ce soit ayant trait au bénéfice que vous pouvez réaliser sur

vos frais d'exploitation, n'est-ce pas?—R. Pour autant que je sache, non, mais les taux demandés aux consommateurs—

D. Nul ne peut contrôler les taux que vous recevez sur vos frais d'exploitation, votre dépréciation et vos frais d'immobilisation? Il s'agit ici d'un projet fédéral. Vous pouvez contrôler les taux dans une municipalité ou une province; les autorités provinciales ou municipales peuvent les régir, mais elles ne peuvent dicter à une société fédérale opérant d'une province à l'autre et vous savez à titre d'avocat, monsieur Connolly, que nul gouvernement provincial ne peut réglementer les taux d'une compagnie fédérale.

M. CONNOLLY: Elles peuvent le faire indirectement. Elles contrôlent les taux.

D. Elles peuvent contrôler les taux, quels taux?—R. Les taux au consommateur.

D. Oui, les taux de consommation, mais cela n'a rien à voir avec cette compagnie-ci qui ne vend pas aux consommateurs. J'imagine qu'il y aura quelque règlementation, mais voici où je veux en venir: supposons que le gouvernement fédéral lui permette (je ne crois pas que ce soit possible) de réaliser quatorze pour cent sur sa mise de fonds et ses frais d'exploitation,—simple supposition,— alors la compagnie d'utilité à Vancouver pourrait aisément déclarer à la ville de Vancouver qu'elle ne désire toucher que quatre pour cent de ses frais, voyez-vous; en réalité, pour le public canadien ce serait un prix inacceptable pour le produit, mais la compagnie d'utilité publique en Colombie-Britannique n'obtiendrait qu'un profit équitable de quatre pour cent.

M. ROBINSON: Est-ce une question ou une affirmation?

M. FERGUSON: Je ne vous demande pas de renseignements ni d'opinions. De tels renseignements ne seraient pas exacts. Le problème est très important, monsieur le président. On nous demande d'accorder une charte et j'apprends certainement beaucoup de choses au sujet de l'octroi des chartes fédérales; je ne veux pas voter affirmativement ou négativement sans comprendre. Si j'estime que le peuple canadien aura à consentir des sacrifices pécuniaires par défaut de législation, je ne voterai pas pour ce projet, mais si je suis convaincu que ce projet est profitable à la population, je voterai en faveur de la charte. Je n'ai pas l'intention de mettre fin au projet de constitution de la compagnie de ce monsieur ou d'approvisionnement en gaz de Vancouver ou du Canada.

Merci de vos réponses, monsieur Dixon.

M. Murray:

D. Au sujet du secteur de la Rivière-la-paix, que vous avez mentionné, il s'y trouve plusieurs puits de gaz de moindre importance?—R. Il existe un très bon puits, si je ne me trompe, et deux plus petits.

D. Il semble raisonnable que votre réseau se développe un jour de façon à transporter tout volume de gaz qui pourrait émaner de ce secteur?—R. Cela ne me parait guère probable vu l'abondance de gaz en Alberta.

D. Le gaz de Prince Albert irait loin pour trouver son marché à Prince Rupert?—R. Je crois que le marché est tout désigné en direction de Prince Rupert et qu'il se développe dans cette région. Le défilé est facilement accessible.

D. Quel est l'avenir du gaz dans les Territoires du Nord-ouest le long du fleuve Mackenzie?—R. Je crois qu'il trouverait son usage dans un avenir plus ou moins rapproché dans le développement des mines et du genre d'industrie qui utiliseront les ressources locales. Beaucoup plus tard, lorsque cette région deviendra présumablement un immense bassin à gaz, on pourra conduire le gaz

à presque n'importe quelle distance s'il y en a suffisamment. On fait bien venir du gaz du Mexique à New-York, mais il n'y a pas assez de gisements de gaz reconnus en Alberta pour de tels projets présentement; cependant, je crois qu'avec le temps on y parviendra et, à ce moment-là, le gaz de la Rivière-la-paix et celui du nord albertain pourront atteindre presque n'importe quel marché. Mais pour le moment je crois qu'il vaut mieux développer la partie du pays où le gaz sera consommé sur place.

D. Croyez-vous que le gaz de Rouleau puisse être utilisé par exemple à Dawson Creek, qui est présentement une zone très peuplée?—R. Oui, et les industries minières ou de pulpe pourraient y être exploitées s'il s'en trouvait.

D. On est à établir un nouveau moulin de pâte à bois à Edmonton. Cette industrie consommerait-elle beaucoup de gaz naturel?—R. Oui, beaucoup.

D. C'est une industrie évaluée à $14,000,000?—R. Le gaz est un des combustibles préférés des papeteries.

D. Savez-vous que l'on effectue du forage dans la région de Quesnel, le long du Fraser?—R. Oui, j'en ai entendu parler.

D. Qu'arriverait-il si l'on ouvrait un bassin à gaz là-bas?—R. Rien, s'il s'agissait d'un seul puits, mais un bassin de gaz changerait les choses énormément.

D. A l'allure dont les puits surgissent en divers endroits, la situation en général peut souvent changer du tout au tout?—R. C'est incontestable, car la situation change très fréquemment dans l'industrie du gaz.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Noseworthy.

M. Noseworthy:

D. Monsieur le président, j'aurais quelques questions à poser sur le même sujet. Je crois que M. Dixon a dit hier ou ce matin, que la construction d'un pipe-line n'a pas de répercussion appréciable sur le développement industriel.—R. L'établissement d'un pipe-line aide principalement au développement des industries déjà établies ou une localité où l'industrie fonctionne déjà, mais je n'ai jamais vu une compagnie de gaz s'installer à un endroit pour la simple raison qu'il y avait du gaz, sauf quand il était susceptible d'un usage économique.

D. Pouvez-vous nous dire, d'après les ressources naturelles dont nous disposons dans l'Ouest canadien: minéraux, bois d'œuvre, charbon, si un pipe-line passant en territoire canadien serait plus avantageux pour le Canada qu'une ligne passant aux États-Unis en tenant compte des ressources naturelles disponibles?—R. Tout dépend des circonstances. Si une ligne traverse une région où il n'y a pas de perspective immédiate de développement, le pays n'en retirerait aucun avantage. Mais si la ligne traverse une zone au développement possible, il y aurait avantage.

D. Connaissant assez bien les ressources naturelles de la Colombie-Britannique, voyez-vous quelque avantage à ce qu'un pipe-line traverse cette province?—R. Je ne puis voir quel effet cela pourrait produire en Colombie-Britannique ou, d'une façon appréciable, dans les localités intéressées là où passent les cinq lignes que nous avons examinées, car ce pipe-line passe à Trail et ses environs où le gaz serait immédiatement utilisable. D'autre part, il y a possibilité que le gaz ne suivra pas de sitôt le tracé de la vallée de l'Okanagan dans un pipe-line arrivant des États-Unis. Mais je ne vois pas très bien des industries s'installer le long du tracé de Trail en direction ouest. Il ne semble pas y avoir grand chose là-bas. Il n'y a que des petits villages et cette contrée est peu habitée, très montagneuse et assez dépouvue de bois propre à la construction jusqu'à la chaîne des Cascades.

D. Vous ne tenez compte, je suppose, que des localités déjà existantes?—R. Oui.

D. Tenez-vous compte de la possibilité d'un développement ultérieur consécutif au passage de votre conduite de gaz dans cette région?—R. Je ne vois pas de quelle façon le pipe-line aiderait au développement de cette région, à moins qu'on y établisse un moulin à papier; il me paraitrait plus raisonnable d'établir une telle entreprise à proximité de meilleurs moyens de transport, car cette contrée est pauvre en moyens de communication.

D. Il est un autre point que je voudrais étudier. On a fait remarquer dans une question précédente que vous aviez demandé le droit de construire un pipe-line à gaz ou un oléoduc; vous nous avez dit alors qu'il faudrait probablement un an pour transformer une conduite à gaz en oléoduc. Croyez-vous que votre compagnie ait jamais à le faire?—R. Oui, en temps de guerre seulement, comme mesure d'exception. On l'a fait dans le cas d'une ligne à laquelle je me trouvais intéressé, une ancienne canalisation reliant Corpus Christi à Houston; elle fut convertie en oléoduc durant la guerre et refaite en conduite à gaz après les hostilités. C'est le seul cas que je connaisse d'une ligne à gaz changée en pipe-line à pétrole, bien qu'il arrive assez fréquemment qu'un oléoduc soit transformé en ligne de gaz.

D. Vous ne songez pas à changer votre ligne à gaz en oléoduc pour fins commerciales?—R. Non, une ligne de cette importance, pour être rentable, exigerait un débit quotidien de 250,000 à 300,000 barils, ce qui, étant donné les stocks disponibles en Alberta, serait beaucoup trop considérable pour une telle entreprise.

D. Monsieur Dixon, certains d'entre nous ont été accusés de soutenir une firme monopolisatrice parce que nous avons manifesté quelque opposition à l'institution en corporation. Je crois que vous avez déjà reconnu l'impossibilité immédiate de construire plus qu'un pipe-line jusqu'à la côte.—R. Il s'agit du présent immédiat. J'ai déjà eu assez affaire aux lignes qui paraissaient être les seules praticables alors qu'il s'en trouve aujourd'hui toute une série, que je n'aime pas beaucoup prophétiser en la matière.

M. NOSEWORTHY: Ainsi vous ne tenez pas à dire dans combien d'années il sera nécessaire de construire une deuxième?—R. Dans le cas d'une ligne du Tennessee, beaucoup de gens soutenaient qu'elle ne devait pas être construite parce qu'on avait plus de gaz qu'on n'en pouvait consommer; cependant, six mois après que la ligne fut terminée, on en construisait une autre parallèlement; il est bien difficile de se prononcer là-dessus. Une raison, et je crois que c'est vraiment la principale, pour laquelle les deux lignes ne peuvent être construites est que l'Alberta ne le permettrait pas. Cette province estimerait que ce serait puiser chez elle trop de gaz présentement.

D. Pouvez-vous nous dire maintenant quel serait l'avantage pour le gouvernement de l'Alberta ou la Commission des transports d'instituer deux, trois, cinq ou six compagnies en corporations, alors qu'une seule suffirait?—R. J'estime que la concurrence est l'âme de l'entreprise libre. Je crois que tout le monde devrait pouvoir tenter sa chance.

D. Vous parlez de concurrence, de chance pour tous, mais dans quel domaine s'exercerait cette concurrence? Où exactement se trouve la concurrence?—R. La concurrence dans les idées d'abord. Ces autorités devraient se faire présenter plusieurs projets sur lesquels baser leur choix.

En outre, le gouvernement de l'Alberta contrôle le pétrole et le gaz, et je pense qu'il entend déterminer où et comment les choses se feront; s'il n'y a

qu'un choix de lieux, le débat se trouve limité à cela, et sa liberté d'action se trouve entravée dans une certaine mesure. Il en est de même de la Commission des transports.

D. Vous offrez à la Commission des transports le choix entre cinq routes?

M. McCULLOCH: Ou davantage?

Le TÉMOIN: J'ai promis de lui soumettre un tracé de plus.

M. Noseworthy:

D. Six tracés. Croyez-vous que ce soit un avantage pour eux de disposer, par la constitution en corporation d'autres compagnies, du choix de six autres routes?—R. Oui, je crois que ce serait avantageux.

D. Ainsi vous recommanderiez l'institution d'autant de compagnies de pipe-lines que possible pour la construction de canalisations?—R. C'est mon avis. Tant que les gens sont de bonne foi et qu'ils sont en mesure de placer des fonds dans une affaire, je crois qu'on devrait les encourager.

D. Une autre question. Quel avantage votre compagnie retirerait-elle d'une charte si elle n'obtient pas le permis; ou encore si cinq ou six compagnies savent qu'une seule d'entre elles obtiendra le permis, quel avantage obtiennent-elles?—R. Les sociétés perdantes auront déboursé en vain quelques centaines de mille dollars. Elles sont hors de la partie. C'est comme aux courses de chevaux—si on ne gagne pas on perd son droit d'entrée.

D. Vous avez déjà dépensé $320,000 pour vos relevés. Si vous êtes constitués en corporation mais n'obtenez pas de permis, la charte se trouvera sans valeur?—R. Je ne sache pas qu'elle soit sans valeur,—il peut y avoir d'autres moyens de l'utiliser, mais pour ma part je ne vois pas qu'elle ait beaucoup de valeur.

M. SMITH: Vous avez perdu votre première mise.

M. Noseworthy:

D. Est-ce que le fait de posséder une charte vous aiderait de quelque façon à recouvrer une partie de ces $320,000?—R. Non, pas que je sache.

D. Vous ne pouvez aucunement traiter avec d'autres compagnies ou disposer de la charte?—R. Je ne vois pas pourquoi une compagnie l'achèterait si elle en avait une elle-même. Je serais porté à croire que cette charte ne vaudrait absolument rien.

D. Certains d'entre nous se demandent pourquoi les compagnies consentent à risquer $320,000 pour obtenir une charte sans savoir si elles pourront s'en servir?

M. SMITH: C'est çà l'entreprise privée.

Le TÉMOIN: Comme je vous l'ai déjà dit, c'est comme parier sur un cheval.

M. Noseworthy:

D. Je remarque, monsieur Dixon, que non seulement vous êtes allé jusqu'à dépenser $320,000, mais vous avez signé des contrats avec des sociétés pétrolières pour qu'elles vous fournissent du pétrole?—R. Vous voulez dire du gaz.

D. Vous avez signé des contrats avec des compagnies pétrolières?—R. Oui, pour nous fournir du gaz.

M. SMITH: Si jamais le pipe-line est construit.

M. Noseworthy:

D. Il semblerait que vous ayez agi avec l'assurance d'obtenir un permis?—R. Il a fallu beaucoup discuter pour les amener à signer. Elles comprennent parfaitement la situation, naturellement.

D. Vous ne croyez pas que vos chances d'obtenir un permis soient meilleures que celles d'aucune autre compagnie?—R. Oui.

Le PRÉSIDENT: Il espère.

M. SMITH: Il n'y a pas d'atouts cachés dans ce jeu.

Le TÉMOIN: Tout est dans l'entreprise.

M. Noseworthy:

D. Vous n'avez pas reçu de garantie de l'extérieur?—R. Pas la moindre.

D. Vous avez énuméré les municipalités de Colombie-Britannique qui sont desservies par le pipe-line et toutes les localités mentionnées dans votre mémoire seront servies quel que soit celui des cinq tracés que vous adoptiez?—R. Oui, toutes les localités que j'ai mentionnées.

D. Tout celles qui ont été nommées?—R. Oui.

D. Cela ne change rien?—R. Les seuls autres centres que je n'ai pas mentionnés et qui seraient servis, sont Hope et Princeton. Ils seraient desservis par la route A.

D. Je ne sais pas si vous voudrez bien répondre à la question suivante mais, supposons un instant que vous ne soyez pas tenus de paraître devant la Commission des transports ou tout organisme gouvernemental en Alberta et que vous soyez entièrement libres de construire un pipe-line jusqu'au littoral par n'importe quelle route qui vous paraîtrait praticable, laquelle des cinq routes dans ce cas choisiriez-vous?

M. LAFONTAINE: Dans ce cas, il ne serait pas ici.

Le TÉMOIN: C'est là...

M. SMITH: une question épineuse.

Le TÉMOIN: Cela dépendrait de bien des circonstances.

M. Noseworthy:

D. Vous avez examiné la situation et vous connaissez les coûts comparatifs et ainsi de suite. Vous savez quelle route servira les marchés et vous devez savoir laquelle des cinq vous choisiriez si vous en aviez la faculté? Autrement dit, si vous étiez libres de construire où il vous plairait?—R. Une route coûtera plus cher qu'une autre. Il peut être plus avantageux de construire la route plus dispendieuse,—ce qui a été souvent le cas. Le principe général d'une utilité publique bien réglée c'est que plus on dépense plus les bénéfices sont élevés.

D. D'après ce que vous savez actuellement de ces routes, si vous construisiez un pipe-line de la façon que j'ai indiquée, laquelle des cinq choisiriez-vous? —R. C'est là une hypothèse tellement contraire aux faits; cette heureuse situation n'existe plus depuis nombre d'années.

D. Je puis vous dire que je n'attendais pas de réponse à cette question.—R. C'est là une hypothèse à laquelle je ne crois pas être tenu de répondre, car elle est contraire à tous les faits et à la réalité.

D. Autrement dit, vous n'êtes pas disposé à indiquer laquelle des cinq routes vous préférez?—R. Non, je ne veux certainement pas manifester de préférence.

D. Je constate dans votre mémoire que vous êtes disposé à servir les besoins du Canada et qu'il existe assez de gaz pour subvenir aux besoins de ce pays et de chacun des districts que vous entendez servir aux États-Unis. Calculez-vous là les besoins actuels du Canada ou tenez-vous compte des besoins futurs?—R. Les besoins futurs. Nous avons discuté et nous étudierons encore avec les compagnies et les autorités directement intéressées les besoins les plus approximatifs que possible de la consommation en gaz pendant, disons, les prochains quinze ou vingt ans et nous réserverons ce volume au Canada.

D. Je remarquer, à l'examen de la carte et des chiffres que vous nous avez donnés à propos des routes A et B, que la construction de la route A coûtera, $11,749 de plus au mille que la route B. Pouvez-vous nous expliquer cette différence? J'ai divisé nombre de milles par le coût dans chaque cas—R. Vous voulez parler du coût au mille?

D. Oui, j'ai simplement divisé le nombre de milles dans chaque cas par le coût total et je constate que la route A coûtera $11,749 de plus que la route B?—R. Elle est beaucoup plus coûteuse que la route B pas suite du terrain.

D. Cela tient à la nature du pays?—R. Oui.

D. Voudriez-vous maintenant nous dire au juste quels sont les désavantages de la route A à votre point de vue?—R. La difficulté de l'entretien est la principale objection. L'inconvénient majeur vient de ce qu'il sera extrêmement difficile de la tenir continuellement en état de fonctionnement. Toute ligne traversant une contrée souvent très neigeuse et peu accessible sera toujours difficile à réparer promptement si elle se brise. Elle est plus exposée à des ruptures que la route B.

D. La route A est plus exposée aux ruptures que la route B?—R. On peut logiquement s'y attendre car on traverse un pays de pentes où des éboulements peuvent se produire. Heureusement, la pire section du pipe-line se trouverait près d'une grande route entretenue à grands frais par la Colombie-Britannique,—je veux dire le long du défilé Allison.

D. Considéreriez-vous la différence du coût comme un désavantage?—R. Ce facteur n'est pas aussi onéreux que celui de l'entretien, car une ligne qui ne fonctionne pas continuellement et régulièrement tous les jours d'une année à l'autre cause bien des désagréments aux gens qu'elle alimente et encore plus à ceux qui l'administrent.

D. En d'autres termes, vous dites que la route B est à maints égards plus désirable que la route A?—R. Elle a des avantages, oui. Il est évident et apparent à tous qu'il est beaucoup plus facile d'entretenir un pipe-line traversant une plaine, où le climat est généralement doux et les chutes de neige assez faibles. La route A comporte cependant des avantages politiques.

D. Serais-je justifié de conclure que vous avez une préférence pour la route B?—R. Non, parce que la politique pourrait se substituer à l'ingénieur.

M. NOSEWORTHY: Merci, monsieur.

M. Byrne:

D. Monsieur Dixon, les localités telles que Natal, Michel, Fernie et autres, que vous avez mentionnées comme se trouvant sur la route du défilé du Nid-de-corbeau, sont des endroits où la principale industrie est l'extraction de la houille. Quelle a été, selon vous, la répercussion économique immédiate sur ces villes dont les marchés sont presque entièrement dans la zone qui doit être ravitaillée par le pipe-line?—R. Il se produit deux choses: l'une est l'effet économique de la vente du gaz dans ces municipalités.

D. Non, non, je veux parler des marchés.—R. Sur les marchés? Si vous pouvez vendre du gaz sur ces marchés, vous pouvez détruire l'industrie. Mais la plupart de ces agglomérations vendent leur charbon dans l'Est. Le grand marché du charbon s'oriente vers l'Est et non l'Ouest. Comme notre ligne va en direction opposée à la plupart de ces marchés, je ne crois pas qu'elle produise un effet tangible sur le marché de la houille.

D. Mais n'est-il pas vrai que dans presque toute la région à l'ouest des montagnes Rocheuses le charbon pourrait être expédié dans la région Pacifique nord-ouest aussi bien qu'à Trail?—R. Cette région en reçoit une partie et une forte proportion est utilisée comme combustible de chauffe. Mais en allant vers le nord-ouest, c'est au pétrole que nous ferions principalement concurrence.

D. Il n'y aurait pas de répercussions désastreuses?—R. Je ne le crois pas. Un trait curieux des villes charbonnières est que tous les mineurs veulent le gaz. Je suis allé dans des villes où les gens pouvaient avoir leur charbon gratuitement et lorsqu'on a installé le gaz tout le monde s'y est abonné.

M. SMITH: On ne peut pas les en blâmer, n'est-ce pas?

M. Byrne:

D. D'après vos renseignements, croyez-vous que la route de Yellowhead servirait économiquement Trail en Colombie-Britannique?—R. A mon avis, elle ne le pourrait pas.

D. Croyez-vous que la question des marchés soit présentement un facteur d'importance dans le développement de la région de la Rivière-la-paix?—R. Actuellement, comme on a découvert très peu de gaz les gens ne font pas de forage en vue de trouver du gaz, mais plutôt du pétrole comme ils le font partout ailleurs. Le gaz est simplement un sous-produit de la prospection. Presque toujours, lorsqu'on creuse un puits isolément c'est en vue de trouver du pétrole.

D. Croyez-vous que l'existence d'un marché assuré stimulerait la recherche du gaz et du pétrole dans la région de la Rivière-la-paix?—R. La présence d'un pipe-line dans cette région stimulerait cette recherche, mais il faut un très gros volume de gaz pour nourrir un pipe-line et la seule façon de trouver autant de gaz est de prospecter pour du pétrole.

D. Etant donné qu'on se propose de prendre avec ce pipe-line l'excédent de gaz de la partie méridionale de la province, croyez-vous que cela stimulerait la recherche du gaz dans la région de la Rivière-la-Paix?—R. Non, pas du tout.

LE PRÉSIDENT: Monsieur Carter, je crois.

M. CARTER: Je voudrais éclaircir un ou deux points, monsieur le président.

M. Carter:

D. Au bas de la page 1, sous le titre "Le Projet", on lit dans votre mémoire:

> "On projette de recueillir le gaz naturel dans toute la province de l'Alberta et, après avoir servi les consommateurs réels de cette province qui peuvent être atteints économiquement, compte tenu des besoins possibles de ces régions, de transporter le surplus de gaz qui pourrait être disponible à la côte du Pacifique pour servir d'abord le plus grand nombre de consommateurs de la Colombie-Britannique qui peuvent être atteints économiquement et, deuxièmement, avec le gaz qui restera disponible, de servir les consommateurs du nord-ouest pacifique des États-Unis ou le littoral du Pacifique."

Serait-ce interpréter correctement cette déclaration que de dire qu'elle donnera priorité aux marchés canadiens sur les marchés américains?—R. Voici ce que je puis vous répondre: il y aura priorité sur le marché canadien pour ses besoins potentiels et le reste de la capacité du pipe-line sera réservé aux besoins américains.

D. Ce que vous venez de dire ne signifie pas que vous avez l'intention de servir les marchés suivant l'ordre indiqué: l'Alberta en premier lieu ensuite la Colombie-Britannique en deuxième et enfin les États-Unis.—R. Quand vous avez un pipe-line avec suffisamment de gaz, il n'est pas question de savoir qui sera servi le premier. Tout le monde est servi. Mais lorsque l'approvisionnement devient rare par suite de quelque malheur ou rupture ou pour une autre raison, presque toujours on suspend le service de gaz à l'industrie. Je crois que nul n'y aurait d'objection. Il y a interruption pour permettre de continuer à servir les consommateurs domestiques. Mais pour autant que nous puissions le prévoir et dans une mesure aussi large qu'il le faudra, le marché canadien aura la priorité. Il faut qu'il en soit ainsi car, autrement, nous n'aurions jamais l'approbation de la Commission fédérale de l'énergie. Il y aurait deux marchés, le marché canadien et le marché américain.

D. Vous parlez de tenir compte des besoins possibles de ces régions. Cela suppose que vous avez pris des mesures pour répondre à l'expansion des besoins en Alberta et en Colombie-Britannique. Avez-vous des chiffres là-dessus, des pourcentages sur ce que sera, d'après vous, le rythme d'expansion?—R. Les chiffres que j'ai donnés ce matin sont établis pour cinq ans, c'est-à-dire que l'expansion prévue dépassera de beaucoup la consommation actuelle de gaz.

D. Je crois que vous avez indiqué, hier, une proportion selon laquelle approximativement un quart du gaz serait distribué au Canada et les trois quarts aux États-Unis?—R. Dans cinq ans, selon les indications actuelles, le pourcentage sera bien plus faible que cela, beaucoup plus faible. Mais nous songeons à réserver le gaz jusqu'à cette limite. C'était, dans les grandes lignes, notre projet.

D. En d'autres termes, lorsque votre ligne commencera à fonctionner, moins du quart du gaz transporté sera requis au Canada?—R. Il se peut que la proportion soit inférieure au quart, mais nous réserverons au moins cette quantité pour subvenir aux besoins canadiens. Ce devrait être suffisant pour autant que nous puissions prévoir l'avenir.

D. Autrement dit, vous ne croyez pas que les besoins du Canada se développeront au delà du quart de la capacité?—R. Non, je n'ai pas dit cela. Nous pouvons commencer à boucler la ligne et construire d'autres conduites et alors je crois que nous aurons tellement de gaz que nous pourrons en amener tout le volume que nous voudrons hors de l'Alberta.

D. Merci beaucoup.

M. RILEY: Je propose que nous levions la séance jusqu'à 8 heures 30 ce soir, monsieur le président.

Le PRÉSIDENT: Jusqu'à 8 heures et demie?

M. RILEY: Oui.

Le PRÉSIDENT: Le Comité est-il d'accord?

M. GREEN: Monsieur le président, je crois qu'il n'est pas juste de nous demander de siéger encore ce soir. Nous avons déjà tenu deux séances aujourd'hui

M. MCCULLOCH: C'est vous qui avez accaparé tout ce temps.

M. GREEN: Nous pouvons certainement siéger demain; aussi je ne vois pas pourquoi le Comité serait invité à se réunir trois fois en une journée.

Le PRÉSIDENT: Eh bien, c'est au Comité à décider. Une motion d'ajournement n'est pas sujette à débat.

M. LENNARD: Monsieur le président, si nous devons nous réunir ce soir, j'estime qu'on devrait s'arranger pour que M. Dixon n'ait pas à rester debout durant toute la séance.

Le PRÉSIDENT: La séance est suspendue jusqu'à 8 heures 30 ce soir. Ceux qui sont en faveur de la motion? La motion est adoptée.

A 5.55, le Comité suspend la séance jusqu'à 8 heures 30 du soir, jeudi 27 avril 1950.

REPRISE DE LA SÉANCE

Le comité reprend ses délibérations à 8h. 30 du soir.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous avons quorum.

M. A. F. Dixon est appelé.

Le PRÉSIDENT: Je crois que M. Higgins aimerait poursuivre l'enquête et la faire réellement progresser.

M. HIGGINS: Je ferai de mon mieux, monsieur le président.

Le PRÉSIDENT: Nous l'espérons!

M. HIGGINS: J'apporte avec moi l'air salin de l'Atlantique. En réalité, je n'ai pas beaucoup de questions à poser. Étant encore très jeune et ardent au travail, j'ai lu le mémoire présenté par la compagnie ainsi que les témoignages et c'est sur ces témoignages que je veux poser quelques questions.

M. Higgins:

D. A la page 2 de votre mémoire actuel, au deuxième paragraphe, vous dites:

> On estime que le total annuel des ventes de gaz sera d'environ 75,000,000,000 de pieds cubes, la moyenne quotidienne étant d'environ 205,000,000 de pieds cubes.

Maintenant, monsieur, si vous vous rappelez votre déposition devant le comité sénatorial, les chiffres qui furent alors donnés étaient différents; et le total annuel des ventes de gaz était établi approximativement à 156 millions de pieds cubes. Pourquoi cette différence?—R. Nous avons modifié les stations de compresseurs de la ligne selon de nouveaux plans et nous avons constaté qu'en procédant ainsi nous pouvions faire circuler une plus forte quantité de gaz dans notre conduite de 24 pouces.

D. Et comment êtes-vous arrivé à la moyenne quotidienne? Représente-t-elle votre marché?—R. C'était le marché établi pour chaque municipalité. Ce travail a été fait par les utilités publiques elles-mêmes en collaboration avec nos représentants; nous avons donc réuni ces données. Voilà la réponse.

D. C'est-à-dire que depuis octobre jusqu'à ce jour, ce rajustement a été effectué?—R. Oui.

D. Serait-on justifié de dire qu'il y aurait un autre rajustement dans quelques mois?—R. Non, pas pour la peine, car je ne crois pas que nous puissions expédier une plus forte quantité de gaz par cette ligne.

D. Voilà donc la capacité maximum du pipe-line?—R. En effet.

D. Maintenant les chiffres que vous avez cités au début portent sur l'approvisionnement assuré par trois sociétés. Cela m'embrouille un peu car, lors de votre déposition au comité du Sénat et dans votre mémoire, vous incluez l'*Imperial Oil of Canada*, la *Shell Oil of Canada* et la *California Standard Natural Gas Company*. Maintenant, vous retranchez complètement l'*Imperial Oil* et vous n'avez que deux compagnies pour vous fournir?—R. Nous négocions avec *Gulf* ainsi qu'avec un grand nombre de sociétés indépendantes. Dans le cas de l'*Imperial*, cette société voulait vendre tout le gaz qu'elle pouvait aux utilités publiques et aux distributeurs à Edmonton. Bien que notre contrat fût encore d'assez longue durée, il parut très avantageux en tous points qu'Edmonton achète ce gaz. Cette ville aurait ainsi tout le gaz voulu et elle n'aurait pas à en acheter de sitôt. L'*Imperial* y avait intérêt du fait qu'elle pourrait être payée immédiatement.

D. Juste pour ravitailler Edmonton?—R. Elle le vendit $2,300,000, je pense. Et elle demanda notre consentement que nous lui avons accordé volontiers.

D. Vous avez libéré l'*Imperial* de son contrat?—R. Nous avons dégagé l'*Imperial* de son contrat.

D. Donna-t-elle quelque chose en retour?—R. Absolument rien, sauf que j'ai dit que nous reviendrions lui demander un contrat dans la région de Leduc.

D. Négocie-t-elle encore avec vous sur ce point?—R. Nous négocions encore.

D. Quelles sont les autres compagnies qui opèrent dans ces deux marchés? N'avez-vous pas mentionné *Gulf*?—R. Le *Gulf* dans Pincher Creek.

D. Cette compagnie opère-t-elle à trente jours d'avis ou quelle est la situation?—R. La situation est qu'elle opère pratiquement disons de jour en jour. Nous sommes parfaitement convaincus qu'elle tiendra son contrat.

D. Les différentes compagnies ont-elles des contingents spéciaux?—R. Oui.

D. Quels contingents obtenez-vous des compagnies?—R. Notre contingent à la *Standard* et à la *Shell* est de 20 pour cent de la capacité de la ligne.

D. Et quant à la ligne que vous allez construire?—R. Vingt pour cent de sa capacité plus 10 millions de pieds et un montant additionnel de 10 millions en certaines conditions, ce qui donne pratiquement 20 pour cent de la capacité de la ligne plus 20 millions de pieds cubes.

D. Est-ce que les conditions dont vous parlez entrent en ligne de compte?—R. Pas beaucoup. C'est seulement la quantité de forage qu'elles accomplissent. Si elles ont le gaz disponible et peuvent livrer le contingent complet.

D. Mais vous n'avez rien à voir avec leur forage?—R. Non, excepté que la *Standard* est absolument obligée de forer 12 puits et de maintenir l'approvisionnement.

D. C'est là votre contrat avec elle?—R. Oui, et *Shell* s'est engagée à forer deux ou trois puits, je ne sais plus au juste.

D. Et la *California*?—R. Cette société est la *Standard of California*.

D. Avec *Gulf*, il y a eu simplement des entretiens?—R. Eh bien, nous avons...

D. Des contrats?—R. Non, nous en avons simplement parlé.

D. Tout votre gaz doit venir de ces trois compagnies?—R. Non. Nous nous attendons d'en avoir ailleurs. Nous espérons en obtenir des établissements pétroliers de Leduc et des autres bassins si de pareilles installations sont construites.

D. La Commission de conservation de l'Alberta a-t-elle fait connaître sa décision?—R. Elle a parfaitement droit de nous dire où nous procurer du gaz et combien il nous sera attribué de différentes sources.

D. Vous ne pouvez décider de la quantité dont vous pourrez disposer. Elle est déterminée par la commission n'est-ce pas?—R. Oui, c'est exact.

D. Vous parlez de certaines compagnies. Une firme, que je vois mentionnée en page 4 de votre mémoire, est la *Royal Trust Company*. Je suppose que cette compagnie avancera les fonds?—R. Non, pas cela; elle s'occupera...

D. Des hypothèques?—R. Elle servira de fiduciaire et de tout ce qui s'y rapporte.

D. Et *Lloyd's Register of Shipping*, de Montréal. Que vient faire cette société là-dedans?—R. Elle inspectera les travaux de construction.

D. Elle inspectera la ligne?—R. Elle l'espère et nous pareillement.

D. C'est du nouveau pour moi. Maintenant, en page 4, je ne suis pas très sûr que vous ayez donné à M. Green les explications au sujet des $350,000 qui ont été avancés.

Le PRÉSIDENT: Est-ce que tous les membres peuvent entendre?

Une VOIX: Pas un mot.

Le PRÉSIDENT: Veuillez donc parler plus haut. Cela devient presque le ton d'une conversation.

M. Higgins:

D. Vous avez répondu à M. Green aujourd'hui au sujet de la page 4, alors qu'il vous a interrogé sur ces $350,000, que ce montant avait été réuni par un groupe. J'ai eu l'impression, bien que je n'en sois pas sûr, que c'était vous surtout qui aviez fait ce financement?—R. Non, ce n'est pas exact du tout; j'ai placé une somme assez faible dans cette entreprise, mais je lui ai consacré tout mon temps.

D. Vous êtes en quelque sorte le promoteur?—R. Je puis dire que je suis le principal promoteur; ce terme est exact.

D. Êtes-vous disposé à nous dire qui est associé avec vous dans ce groupe? —R. Oui.

D. Eh bien, qui sont-ils?—R. Je crois que les noms figurent dans notre mémoire et dans le bill.

D. Vous voulez dire les gens qui sont mentionnés dans le bill?—R. Oui.

D. Ainsi ce sont eux qui ont avancé les $350,000?—R. Ils en ont fourni une partie.

D. Est-ce que des gens autres que ceux mentionnés dans le bill ont fourni de l'argent?—R. Oui.

D. Pouvez-vous me dire qui sont ces gens qui figurent dans le bill?— R. Certainement.

D. Alors, parlez et prenez votre temps.—R. Il y a la maison *Dominick & Dominick.*

D. Qui sont ces gens?—R. C'est une société new-yorkaise. Ensuite, il y a *Langley & Company.*

D. Vous voulez dire les courtiers de placements?—R. Et il y a le *Venezuelan Syndicate.*

D. Une autre firme de placements?—R. Non, c'est une société pétrolière de très peu d'importance; puis il y a M. Charles Leonard et ses associés.

Incidemment, au sujet de ces firmes, ce n'est jamais la compagnie, sauf dans le cas du *Venezuelan Syndicate,* qui avance l'argent. Ce sont des membres de ces firmes.

D. Langley par exemple?—R. Oui, Langley, personnellement.

D. Vous voulez dire Langley lui-même?—R. Oui.

D. Sont-ils de gros actionnaires?—R. Oui.

D. Dans le bill même, vous mentionnez un certain M. McMillan. Est-il personnellement intéressé à cette affaire?—R. Oui.

D. Est-il associé à *International Nickel*?—R. A qui?

D. *International Nickel*?—R. Il est associé à un grand nombre d'entreprises; je crois qu'il est intéressé à celle-là.

D. Et M. Austin Cottrell Taylor; est-ce le monsieur qui fait partie du conseil d'administration de la Banque du Canada?—R. Je n'ai pas bien compris.

D. Est-ce que M. Austin Cottrell Taylor est le monsieur qui fait partie du conseil d'administration de la Banque du Canada?—R. Je ne le sais pas. Il s'intéresse à beaucoup d'entreprises industrielles de la Colombie-Britannique.

D. A votre connaissance, fait-il partie d'autres compagnies pétrolières?—R. Je crois qu'il possède des actions dans plusieurs de ces compagnies mais je ne pense pas qu'il s'intéresse activement à aucune d'entre elles.

D. Maintenant, je crois que vous avez parlé de paraître devant la Commission des transports au sujet de ces routes. Vous n'avez pas encore fait le relevé de la route du défilé Yellowhead?—R. Non.

D. Mais vous avez l'intention d'étudier ce tracé avant de vous présenter devant la Commission des transports?—R. Oui.

D. Combien de temps vous faudra-t-il pour cela?—R. Trois mois.

D. Messieurs, j'entends la cloche d'appel au vote. Je crois qu'il serait sage et opportun de suspendre nos travaux jusqu'après la prise du vote à la Chambre; M. Higgins reprendra ensuite son interrogatoire.

—(Le Comité lève la séance pour la prise du vote aux Communes.)

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous allons inviter M. Higgins à poursuivre l'interrogatoire.

M. Higgins:

D. Je crois, monsieur Dixon, que lors de l'interruption vous me parliez du personnel de la compagnie, n'est-ce pas?—R. Oui.

D. Je crois que nous avions épuisé ce sujet?—R. Je le crois.

D. Eh bien, il y a encore ceci: je me souviens que, cet après-midi, M. Green vous a posé une question au sujet de ce qui se produirait en ce qui concerne la Commission fédérale américaine de l'énergie ainsi que les règlements se rapportant à l'usage de ce gaz, et vous avez répondu, je crois, que c'était là une chose qui restait à déterminer; que vouliez-vous dire au juste?—R. J'oublie ce qu'était la question exactement.

D. Je le répète, monsieur, que je n'ai pas ici la question textuelle, mais pour autant que je me souvienne il vous a demandé si le fait que la Commission contrôle des pipe-lines aux États-Unis la Commission fédérale de l'énergie ne pourrait exiger le ravitaillement des consommateurs américains avant ceux du Canada, et vous avez dit, si je me souviens bien, que c'était là quelque chose qu'il faudrait décider.—R. Eh bien, monsieur, vous posez la question mais je ne puis me rappeler exactement ce que c'était.

D. Vous rappelez-vous ce qu'était la question, monsieur Green?

Le TÉMOIN: Je crois que je pourrais répondre à votre question si vous me l'adressiez directement.

M. Higgins:

D. Alors, voici ma question: Est-ce que la Commission fédérale de l'énergie a le pouvoir de décider qui doit être servi le premier?—R. Cela dépendra de l'accord conclus dès le début; elle ferait respecter cet accord.

D. Un accord entre qui?—R. Les parties intéressées; par exemple la compagnie distributrice à Vancouver et la compagnie du pipe-line.

D. Je vois.—R. Elle verrait à l'exécution de l'accord.

D. Alors je déduis de votre réponse qu'elle n'insisterait pas nécessairement pour que les clients américains fussent servis les premiers; est-ce bien ce que vous vouliez dire?—R. Je ne crois pas qu'elle ait l'autorité d'agir ainsi.

D. Non, mais sur ce point particulier, M. Connolly a dit dans sa déposition qu'il était incapable de discuter en connaissance de cause l'effet que la loi américaine produirait sur votre projet; êtes-vous en mesure de nous parler de la loi américaine et sur l'effet qu'elle aura sur ce contrat?—R. Non.

D. Je vous demande cela parce que je tiens, ainsi que je l'ai dit hier, à faire venir un expert sur la loi américaine qui nous donnera les explications voulues, si aucun des messieurs ici présents ne peut le faire.

Le PRÉSIDENT: Il n'est certainement pas avocat et c'est une perte de temps que de lui demander cela.

M. HIGGINS: J'en suis convaincu. M. Connolly a dit qu'il ne peut éclaircir ce point et il apparaît bien que le témoin actuel ne le peut pas non plus, mais je tiens encore à faire venir ici un expert sur la loi américaine pour nous l'expliquer.

M. SMITH: Certainement.

M. Higgins:

D. Autre sujet: M. Green vous a interrogé cet après-midi au sujet du gaz en douane, comme M. Connolly l'a appelé hier, et vous lui avez répondu que c'était plus ou moins une question de difficultés juridiques et que vous n'étiez pas en mesure de discuter les difficultés purement légales ou les problèmes techniques concernant ce gaz en douane?—R. Absolument pas.

D. Pour notre information, voulez-vous nous dire comment vous procédez? —R. On retire une certaine quantité de gaz à un endroit en garantissant qu'elle sera retournée à un autre endroit. Ce gaz est la propriété de celui qui l'a acheté avant d'être introduit dans la canalisation et la compagnie du pipe-line agit simplement comme transporteur, non comme propriétaire du gaz.

D. Pour mettre les choses un peu plus au clair, cette ligne (c'est tout ce qui nous intéresse au sujet du gaz en douane), s'occupe de transport; vous vendriez tant de milliards ou de millions de pieds cubes, n'est-ce pas? C'est bien ce que vous voulez dire?—R. Non.

D. Veuillez donc alors me dire exactement ce que vous entendez?—R. Le gaz en douane serait acheté par la compagnie qui en fait l'acquisition à Trail ou à Vancouver. A l'endroit où ce gaz sortirait du Canada, la compagnie américaine ferait simplement le transport, le gaz ne serait pas sa propriété et elle l'acheminerait à destination.

D. En d'autres termes, ce produit est traité de la même façon qu'un récipient, une boîte ou autre chose.—R. Oui, exactement.

D. C'est le principe auquel vous songiez en parlant de gaz en douane?—R. Oui.

D. Je vois. J'ignore tout de la question et c'est pourquoi je me renseigne. Néanmoins, le transport des marchandises en douane est un principe bien connu. Nous avons ici beaucoup de gaz qui n'est pas en douane, comme vous le pensez bien, monsieur Dixon.—R. C'est vous qui le dîtes.

D. Cet après-midi également vous avez dit qu'en traversant la frontière aux États-Unis il vous faudrait demander un permis à la Commission fédérale de l'énergie et vous avez alors précisé que vous demanderiez à construire une ligne déterminée; dois-je comprendre que vous demanderiez à la Commission fédérale de l'énergie l'autorisation de construire une ligne que vous avez projetée? —R. Exactement; il faut présenter des plans tout préparés lorsque nous adressons une demande.

D. Pourquoi n'êtes-vous pas prêt à faire la même chose ici?—R. On pourrait faire la même chose ici; on a déjà employé ce procédé auprès de la Commission fédérale de l'énergie.

D. Je comprends. Pourquoi ne le faites-vous pas ici au Canada?—R. Ce serait une façon de s'y prendre. Cela éviterait beaucoup de controverses que de présenter ainsi sa demande au lieu d'offrir un choix de tracés.

D. Y a-t-il d'autres raisons? Vous avez dit vous-même qu'on a le choix entre cinq routes ici présentement?—R. Que voulez-vous dire? Je ne comprends pas.

D. Vous avez choisi vous-même le tracé que vous aimeriez soumettre?—R. Non.

D. Vous n'avez que celui qui passe par les États-Unis, n'est-ce pas?—R. Oui.

D. Pourquoi n'en auriez-vous pas une pour notre pays?—R. Nous en avons cinq ou six pour le Canada.

D. Je veux dire que vous avez certainement choisi une route aux États-Unis et vous devez en avoir une que vous préférez ici.—R. Je crois que nous avons déjà débattu tout cela.

D. Le témoin refuse de répondre.—R. Il nous faut présenter un tracé précis aux États-Unis.

D. Vous voulez dire que la Commission de l'énergie là-bas vous oblige à définir une ligne, n'est-ce pas?—R. Non, nous adressons une demande pour une certaine route; si le tracé est rejeté parce que la commission ne l'aime pas, nous lui en soumettons un autre.

D. Il faut adresser une demande à la fois, leur règlement l'exige?—R. Non, mais c'est la coutume et j'ai vu comment les choses se passent.

D. Je vois.—R. Il y a un cas, à ma connaissance, où l'on a demandé l'autorisation de construire deux lignes.

D. Aucune disposition ne vous oblige à fournir à cette commission quatre ou cinq lignes différentes afin qu'elle fasse son choix?—R. Il n'y a pas de dispositions en ce sens, mais je crois que cela pourrait se faire.

D. Alors pourquoi le faites-vous?—R. Pour donner à la Commission des transports l'occasion de décider ce qu'elle entend faire de notre projet. Chaque route présente de nombreux avantages.

D. Eh bien, monsieur Dixon, pourquoi ne suivez-vous pas la même procédure qu'aux États-Unis et ne demandez-vous d'autorisation que pour une route à la fois?—R. Parce que nous n'avons pas pensé que cela fût nécessaire, que notre façon de procéder était la meilleure.

D. Mais je vous ai demandé pourquoi?—R. Nous avons répondu à cela.

Le PRÉSIDENT: Je crois que nous pouvons nous dispenser de ces vaines répétitions.

M. Higgins:

D. Vous nous avez dit aujourd'hui que vous ne connaissiez pas de cas où les pipe-lines avaient influé sur le développement d'un pays; je crois que c'est la déclaration que j'ai notée ici?—R. Je n'ai pas dit cela; j'ai dit que, pour autant que je sache, les pipe-lines n'ont rien à voir avec le développement d'un pays.

D. Et vous êtes encore de cet avis?—R. Oui.

M. Murray:

D. Ce que l'on vient de dire ne vise pas les lignes elles-mêmes, monsieur le président, mais plutôt les terminus.—R. Nous parlons du territoire, du développement de la contrée par où passe le pipe-line et j'ai dit que l'hypothèse émise tout à l'heure n'était pas exacte. Je ne connais pas de cas où elle s'applique sauf celui d'un pipe-line installé dans un pays non encore industrialisé.

D. Est-il possible que l'une ou l'autre des cinq lignes proposées développe le pays par où elles passent?—R. Elles faciliteraient l'expansion des industries qu'elles desserviraient. Je crois que cette ligne contribuerait sérieusement au développement du pays aux environs de Trail.

D. Quelle ligne, à votre avis, contribuerait davantage au développement de la contrée qu'elle traverse? Je parle des plans que vous avez déposés ici—R. Je ne sais pas.

D. Je vois. Ce point n'a pas réellement retenu votre attention?—R. Non, c'est le terminus et la quantité de gaz que l'on peut vendre qui comptent pour nous,—ce qui profite au plus grand nombre! C'est là ce qui rend l'affaire plus rentable; voilà le facteur déterminant.

D. Vous mentionnez ici la question des besoins possibles des zones qui peuvent être atteintes économiquement. Dois-je comprendre qu'en adoptant la proportion d'un millier de personnes par mille de distance vous auriez une base économique suffisante d'exploitation?—R. Ce n'est pas à tout prendre le nombre de personnes qui importe; c'est plutôt la difficulté de conduire du gaz à une certaine distance s'il n'y a pas une industrie au bout de la ligne.

D. Ainsi cette proportion d'un millier de personnes par mille de distance n'a aucune valeur particulière?—R. Cette mesure n'offre pas assez de précision.

D. Le problème est bien différent de celui que présente l'approvisionnement de l'électricité?—R. Oui, en effet.

D. Il vous faut non seulement ce nombre de clients mais aussi la pratique d'une industrie?—R. Dans certains cas.

D. Aujourd'hui M. Green vous a communiqué certains témoignages rendus à l'enquête sur la demande de *Westcoast Transmission Company, Limited,* en Alberta, et il vous a demandé votre opinion sur un article de journal qui commentait le coût par mille pieds cubes. Je veux élucider cette question. Vous lui avez dit que les chiffres cités par lui à cette occasion étaient fantastiques. Il dit alors que, d'après cet article, le coût total à Vancouver serait de 29·2 cents par mille pieds cubes et, aux États-Unis, de 35·6 cents par mille pieds cubes? —R. C'est tout à fait erroné.

D. Je tiens à ce qu'il n'y ait pas d'erreur là-dessus. J'ai ici le compte rendu ou ce qui passe pour être le compte rendu et les chiffres cités par le journal

semblent plus ou moins exacts. Je vais lire la question et la réponse prises dans ce dossier. Je crois que le témoin interrogé s'appelait Poor. Il était questionné par un M. Whittaker après un interrogatoire direct par M. McDonald et la question posée par ce dernier était la suivante:

Je n'ai qu'une question à poser et elle découle du contre-interrogatoire. Comme M. Nolan l'a indiqué, monsieur Poor, le prix total exigé à Bellingham par exemple, ou ailleurs dans l'État de Washington, était de 35·6 cents plus le prix du gaz?—R. C'est bien cela.

D. Quel est le prix sur les marchés canadiens, à Vancouver par exemple? R. A Vancouver, le prix serait de 23·3 cents plus un tarif de cueillette d'environ 5·9, soit 29·2 cents.

Le TÉMOIN: C'était là le coût du transport du gaz.

D. Non, il dit qu'à Vancouver le prix sera de 23·3 cents plus un droit théorique de cueillette de 5·9 cents ou de 29·2 cents au total.—R. Mais cela ne comprend pas le coût du gaz au bassin. Ce témoignage est erroné.

D. Très bien. Je voulais seulement faire observer que M. Green, qui a lu ce texte en toute objectivité, a fait reposer là-dessus son interrogatoire.—R. J'ajouterai qu'à la fin de cette audition, il a été demontré que le prix réel du gaz, si je ne me trompe, est aux États-Unis d'un peu plus de 44 cents et d'environ 39 cents à Vancouver.

D. Qui est ce M. Poor, est-ce un ingénieur?—R. Il est ingénieur.

M. APPLEWHAITE: M. Higgins a basé ses questions sur des citations. Voudrait-il indiquer pour le compte rendu la source de ces citations?

M. HIGGINS: Elles ont été extraites d'un exemple transcrit d'un compte-rendu intitulé

> Province de l'Alberta—Commission de conservation du pétrole et du gaz naturel—relativement à la loi dite *Gas Resources Preservation Act* —Et relativement à la demande de la *Westcoast Transmission Company Limited* et la *Westcoast Transmission Company Limited* (instituée en Alberta) d'un permis autorisant l'achat et la vente du gaz naturel dans la province de l'Alberta pour transmission à des points situés dans la province de Colombie-Britannique et dans les États de Washington et Orégon aux États-Unis d'Amérique.
>
> SESSION: 16 février 1950.
> Tome 16

M. GOODE: Par qui ce livret est-il publié?

M. HIGGINS: Ce n'est pas indiqué.

M. GOODE: N'est-ce pas indiqué au bas de la page?

M. HIGGINS: Oui, il y a ceci: *"Compliments of Westcoast Transmission Company, Limited.*

M. GOODE: Je voulais seulement que ce titre figure au compte rendu.

M. HIGGINS: Si le compte rendu est inexact...

M. GOODE: Je ne révoque pas en doute votre bonne foi, monsieur Higgins.

M. APPLEWHAITE: Je ne vous ai demandé ce renseignement que parce qu'on a laissé entendre qu'une partie des dépositions présentées n'était pas exacte.

M. HIGGINS: La transcription paraît exacte.

Le TÉMOIN: Cet ouvrage ne comprend pas tous les témoignages.

M. HIGGINS: Eh bien, si la *Westcoast Transmission Company Limited* a agi de propos délibéré...

M. ROBINSON: La première question posée était-elle véritablement une question? Ont-ils dit que c'était là le coût?

M. HIGGINS: Il y a toute une série de questions et de réponses, apparemment une copie du procès-verbal des dépositions entendues.

M. ROBINSON: Était-ce une question hypothétique que vous aviez adressée au témoin?

M. HIGGINS: Non, c'est un contre-interrogatoire, apparemment un nouvel interrogatoire par M. McDonald qui était, je crois, l'avocat de la compagnie.

M. ROBINSON: Voudriez-vous relire cette première question?

M. HIGGINS: Oui.

D. Je n'ai qu'une question à poser et elle découle du contre-interrogatoire. Comme M. Nolan l'a indiqué, monsieur Poor, le prix, le prix total exigé à Bellingham par exemple, dans l'État de Washington, était de 35·6 cents plus le prix du gaz?—R. C'est bien cela.

Cela semble être une transcription exacte.

LE TÉMOIN: Je vous ai mal compris. Vous n'avez pas dit: "plus le prix du gaz dans tous ces cas."

M. Higgins:

D. M. Nolan était votre avocat, n'est-ce pas?—R. Oui.

D. Ce furent les question de M. Nolan qui ont amené ce contre-interrogatoire?—R. Oui.

D. La deuxième question était: "Quel est le prix sur les marchés canadiens, à Vancouver par exemple," et la réponse fut: "A Vancouver, le prix serait 23·3 cents plus un tarif de cueillette d'environ 5·9 cents, soit 29·2 cents."—R. Alors il faut ajouter le prix du gaz.

D. Eh bien, quel est le prix du gaz?—R. Nous le payons environ dix cents et ils estiment le prix à cinq cents.

D. Je vois. Vous croyez qu'ils ont tort de toute façon?

LE PRÉSIDENT: Messieurs, nous n'examinons pas—

M. HIGGINS: Je voulais simplement mettre la situation au clair.

LE PRÉSIDENT: Poursuivons.

M. Higgins:

D. Dans votre déposition devant le comité du Sénat, vous avez dit ceci: "Je suppose que les autorités canadiennes exigeront un accord par lequel la Colombie-Britannique recevra sûrement du gaz en quantités suffisantes." Je vous prierais d'expliquer ce que vous entendiez par là?—R. Ce que j'ai toujours affirmé, c'est-à-dire qu'en vertu d'un arrangement la Coolmbie-Britannique recevra tout le gaz dont elle a besoin.

D. Quelles sont les autorités canadiennes dont vous faites mention?—R. Je ne sais pas.

D. A quelles autorités canadiennes songiez-vous lorsque vous avez fait cette déclaration?—R. Je songeais à la Commission des transports.

D. La Commission des transports n'aurait rien à voir là-dedans?—R. Je n'en sais rien,—il doit exister certainement des autorités—

D. Quand vous avez fait cette déclaration, à quelle autorité pensiez-vous? —R. A la Commission des transports.

D. Elle n'a d'autorité que sur le tracé?—R. Je croyais qu'elle en avait beaucoup plus que cela.

D. Vous nous dites maintenant que l'autorité visée par vous était la Commission des transports?—R. Oui, la Commission des transports; j'avais peut-être tort.

D. N'était-ce pas au Parlement que vous songiez?—R. Non.

D. Vous voulez dire qu'il n'a pas autorité en la matière?—R. Non, mais il ne serait certainement pas l'autorité chargée de régler une si petite question de détail.

D. Une petite question de détail—mais c'est toute la question—la question d'assurer un approvisionnement de gaz suffisant à la Colombie-Britannique, le ravitaillement en gaz de la Colombie-Britannique. Il n'y aurait aucune difficulté si la Colombie-Britannique se comptait satisfaite à cet égard. Voilà pourquoi je vous ai interrogé sur ce point. Vous le savez vous-même?—R. Quelle est votre question?

D. Je vous demande quelles sont les autorités à qui il faudra démontrer que la Colombie-Britannique obtiendra la quantité de gaz requise?—R. Je croyais que la Commission des transports était revêtue de l'autorité nécessaire en cette matière.

D. Vous dites que l'autorité à laquelle vous songiez était la Commission des transports?—R. Oui.

D. Auriez-vous l'obligeance de me dire ce que vous savez de la Commission des transports?—R. J'ai lu le contenu de la loi mais je dois reconnaître que je l'ai oubliée.

D. Vous ne savez pas quelles sont ses attributions?—R. En général, elle a charge des transports.

M. CARROLL: N'est-ce pas là une question de statut?

M. CONNOLLY: C'est une question juridique.

M. HIGGINS: Oui, mais aussi M. Dixon sait bien que la Commission des transports n'avait pas juridiction en cette matière.

M. CONNOLLY: J'estime que M. Dixon peut avoir quelque raison de croire que la Commission des transports aurait certainement son mot à dire en cette affaire.

M. HIGGINS: Quant à la quantité de gaz entrant en Colombie-Britannique?

M. CONNOLLY: Oui, bien que la loi dite "Fluids and Electricity Act" s'applique ici, j'imagine que la population albertaine aurait aussi beaucoup à dire là-dessus. Il y aura des contrats, des ententes et ainsi de suite. Pourquoi s'en prendre à M. Dixon sur un point comme celui-là? Il n'est pas avocat; d'ailleurs il fera ce qu'on lui demandera de faire.

M. HIGGINS: Mais il doit savoir à quelles autorités il fait allusion? M. Dixon est trop versé en cette matière pour ne pas savoir de qui il voulait parler.

M. CONNOLLY: M. Dixon a dit que la Commission des transports était cette autorité.

M. GOODE: Monsieur Dixon, vous avez mentionné un chiffre comme dédommagement payable par la Colombie-Britannique et la ville de Vancouver et je me demande si vous pourriez nous éclairer davantage sur ce sujet...

M. MAYBANK: Parlez plus haut, s'il vous plait.

M. Goode:

D. Je demande le privilège de faire cette déclaration moi-même sans l'aide de mon entourage.

Vous avez mentionné le chiffre de 1 million de dollars par année qu'il en coûterait à Vancouver sur le prix du gaz, que l'on adopte le tracé américain ou le tracé entièrement canadien. Est-ce là un chiffre approximatif?—R. Ai-je mentionné 1 million? J'ai dit que le chiffre varierait de $700,000 à $1,200,000, mais que la somme était très difficile à calculer.

M. MURRAY: En plus?

Le TÉMOIN: Oui.

M. Goode:

D. Est-ce que cela est établi pour vingt ans ou pour la durée de l'entreprise?—R. Pour toute la durée de l'entreprise.

D. Au même montant ou à un montant susceptible d'augmenter ou diminuer?—R. Je crois que le chiffre sera passablement constant.

D. J'aimerais obtenir quelques éclaircissements quant à l'embauchage advenant que le choix tombe sur la route entièrement canadienne et que l'on commence la construction. Puis-je vous demander combien d'hommes seront employés à l'érection de cette ligne? Vous avez dit, je crois, que les travaux dureraient trois ans. Combien d'hommes, croyez-vous- seront employés à la route entièrement canadienne,—en chiffres ronds, si vous le voulez?—R. Je ne saurais vous répondre avec précision, mais je crois que pour toute la route on devrait employer environ 1,200 hommes.

D. Si l'on construisait la route seulement à partir de Pincher Creek,—depuis l'extrémité du système de réseau à Kingsgate,—combien d'hommes seraient employés?—R. Environ la moitié et pour moins de temps.

D. Maintenant, pour ce qui est de l'entretien, monsieur Dixon, combien d'hommes par mille,—je sais que cette question peut être mal présentée, vu que je connais si peu les pipes-lines,—mais en moyenne combien d'hommes seraient employés en permanence pour l'entretien de chaque mille de pipe-line?—R. Je crois que l'on peut dire environ un homme par deux milles.

D. Environ un homme par deux milles. J'ai pris la peine, avant de venir ici, de téléphoner à Victoria. Je voulais vérifier votre déclaration au sujet de l'acier lorsqu'il a été question de la *Dominion Bridge*. Je me souvenais que la *West Coast Transmission Company* avait mentionné que son acier serait fabriqué aux États-Unis. Or la *Dominion Bridge* de Vancouver se trouve dans ma circonscription et je voudrais être renseigné sur les perspectives d'embauche. Je veux que cela soit inscrit au dossier. Sa liste de paie mensuelle est maintenant de $100,000 par mois et cette firme estime que, si elle obtenais ce contrat, 250 hommes auraient du travail pour un an et la liste de paie augmenterait de cinquante pour cent.

M. SMITH: Est-ce là une question?

Le PRÉSIDENT: Eh bien, d'autres ont fait des déclarations.

M. MURRAY: J'aimerais que M. Goode précise sa dernière déclaration au sujet du nombre d'hommes qui trouveraient de l'emploi.

M. GOODE: Ai-je votre permission de répondre, monsieur le président?

Le PRÉSIDENT: Je pense que vous avez fait cette déclaration et qu'on la trouvera au dossier. Je ne vois pas qu'il soit nécessaire de la répéter. M. Herridge a la parole.

M. Herridge:

D. Ce matin, j'ai posé à M. Dixon une question. La ville de Nelson a une population d'environ 10,000 âmes. J'ai demandé si elle serait servie par cette ligne et je crois qu'il a répondu affirmativement. Mais en écoutant M. Dixon passer en revue les diverses villes et municipalités qui seraient servies le long de cette ligne, je ne l'ai pas entendu prononcer le nom de Nelson et je remarque que cette dernière n'est pas indiquée comme ville à desservir présentée au Comité.—R. La ville de Nelson n'est pas éloignée de Trail et nous comptons certainement la servir, mais indirectement. Il y a là une erreur. Nous ne l'avons pas notée sur notre liste parce qu'à la suite d'entretiens avec la *British Columbia Electric Company*, nous avons compris que cette firme entendait servir cette ville et se faire distributrice pour toutes ces villes. Elle y songe. C'est par erreur que ce nom n'a pas été inscrit. Nous comptons servir Nelson.

D. Alors vous m'assurez que la ville de Nelson recevra le service de ce pipe-line?—R. Oui.

D. Merci. Maintenant, est-ce que le Pacifique Canadien ou la *Consolidated Mining and Smelting Company, Limited*, ont laissé voir qu'ils entendaient placer des fonds dans votre société?—R. Non, elles n'ont pas laissé voir qu'elles avaient cette intention.

D. Merci.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Harkness?

M. HIGGINS: Monsieur le président, j'ai quelque chose à dire sur une question de privilège: il a semblé planer quelque doute au sujet de la transcription. Laissez-moi vous dire que l'extrait que j'ai lu était présenté par gracieuseté de la compagnie d'énergie. C'était une transcription fidèle d'une publication officielle. Bien qu'il n'y ait pas de note explicative on m'assure que ce texte vient de sources responsables et que la rédaction que j'ai lue est la même que celle du texte officiel.

M. APPLEWAITE: Monsieur le président, j'aimerais que M. Higgins et les membres du Comité comprennent bien qu'en contestant l'exactitude des affirmations du témoin, je n'ai pas voulu laisser entendre que M. Higgins avait produit autre chose qu'une fidèle transcription.

M. HIGGINS: Mais on l'a laissé entendre quand on m'a demandé de donner la source de ces renseignements.

M. CARROLL: Je veux savoir, monsieur le président, si on a l'intention de verser cette déposition au dossier? S'il en est ainsi, je m'oppose à toute procédure. Ce débat ne peut être accepté à titre de témoignage devant le Comité.

M. HIGGINS: J ne demande pas d'insérer ces remarques. J'ai simplement soulevé la question afin de sauvegarder ma propre réputation en cette affaire.

Le PRÉSIDENT: Je crois que vous vous êtes justifié et si vous ne tenez pas particulièrement à faire inscrire ces détails au compte rendu, nous pouvons les omettre. Maintenant, M. Harkness a la parole.

M. Harkness:

D. Monsieur Dixon, je crois que vous avez dit à plusieurs reprises que la construction d'un pipe-line n'est pas une cause de développement et je crois que vous entendez par là augmentation de la population ou progrès industriel. Êtes-vous au courant des progrès accomplis dans la province de l'Alberta au cours des 30 dernières années?—R. Oui.

D. Diriez vous qu'une part de ce progrès est due à la construction d'un pipe-line de gaz naturel dans cette province?—R. Il n'y a pas de grandes lignes de transmission du gaz naturel en Alberta.

D. En bien, monsieur Dixon, vous savez qu'il y a une ligne de transmission depuis la partie méridionale de la province jusqu'à Calgary, à laquelle se relie une autre ligne venant de la vallée Turner, et il y a une ligne de transmission depuis le bassin de gaz situé à l'est d'Edmonton et desservant Edmonton et s'étendant jusqu'à Red Deer; bien que ces pipe-lines ne soient pas extrêmement longs, ils atteignent néanmoins un total de plusieurs centaines de milles et je vous demande si vous croyez que la construction de ces pipe-lines a contribué au progrès matériel constaté en Alberta?—R. Oui, mais je ne vois pas qu'il y ait eu développement le long des lignes du champ Kinsella jusqu'à Edmonton par suite de cette installation et je ne sache pas qu'il y ait eu développement de la région qui longe la ligne menant à Calgary du fait de la pose de cette ligne, je veux dire le long de cette ligne. C'est précisément ce que j'ai affirmé.

D. Avez-vous jamais entendu parler de la ville de Lethbridge?—R. Oui.

D. Admettriez-vous qu'un fort développement industriel s'y est produit par suite du gaz venant de...—R. La pose d'une ligne de transmission n'est pas la cause de ce progrès; à Lethbridge, c'est dû à l'esprit d'entreprise des gens qui ont utilisé le gaz.

D. Mon opinion, monsieur Dixon, est que le progrès constaté en Alberta doit être attribué dans une très large mesure à la construction des lignes de gaz qui s'y trouvent.—R. Ces pipe-lines ont certainement aidé au développement de Calgary et Edmonton.

D. Et Lethbridge?—R. Lethbridg aussi.

D. Et Medicine Hat?—R. Mais toutes ces villes, à l'exception d'Edmonton, se procurent le gaz dans leur voisinage immédiat.

D. Mais il n'y a certainement pas eu de gaz tout près de Calgary jusqu'à une date relativement récente. Notre gaz venait de la zone méridionale à l'est de Lethbridge.—R. En très petit volume.

D. Jusqu'à ce qu'on amenât le gaz de la vallée Turner. En tout cas, le point que je voulais souligner est qu'à mon avis du moins, et peut-être aussi au vôtre, d'après ce que vous venez de dire, une bonne part des progrès réalisés en Alberta tient au fait que le gaz était disponible.—R. Eh bien, on peut envisager la situation sous cet angle: une bonne part du développement de l'Alberta doit être attribuée au pétrole et au gaz.

D. Mais le gaz était en usage là-bas longtemps avant que le pétrole y fût exploité en quantité et j'estime qu'il y a eu réellement progrès. Je parle de progrès industriel surtout et d'accroissement de la population.—R. Dans ce cas particulier, il est très difficile de préciser car d'autres combustibles à bon marché se vendaient dans la région et nous ne savons pas quelle part du progrès est due au gaz. A l'exception de la fabrique d'ammoniaque, je ne connais pas d'usine là-bas qui doive directement son existence au gaz.

D. Admettriez-vous que les conditions en Alberta et en Saskatchewan sont à peu près semblables, sauf qu'en Alberta nous avons eu le gaz et qu'en Saskatchewan il n'y en a pas?—R. Je n'aime pas faire de comparaisons entre deux provinces canadiennes.

D. Néanmoins, le fait est...

M. MURRAY: Et que dites-vous du C.C.F.?

M. HARKNESS: Nous avons réalisé beaucoup plus de progrès matériel en Alberta qu'en Saskatchewan et je crois que le gaz en est la cause.

M. BYRNE: Je crois que nous sommes réunis ici pour recueillir des renseignements du témoin. J'ai entendu à plusieurs reprises le député qui a présentement la parole exprimer son opinion sur les pipe-lines depuis quatre ou cinq mois à la Chambre des communes et je dois dire que son opinion ne m'intéresse pas le moins du monde, mais je tiens à connaître l'avis du témoin.

M. HARKNESS: Le témoin a fait une certaine déclaration et je crois avoir parfaitement le droit de l'interroger sur cette déclaration.

Le PRÉSIDENT: Je dois insister cependant pour que le débat porte plus directement sur le bill sans passer par tant de détours.

M. HARKNESS: Sa déclaration est importante et appelle quelques questions et commentaires.

M. Harkness:

D. Si nous envisageons la question sous un autre angle, diriez-vous que la construction d'un pipe-line à gaz, dans une région où le pétrole ou le gaz n'ont pas été exploités ou bien peu, où aucun puits n'a été foré, augmenterait les initiatives de prospection?—R. Je connais plusieurs longues lignes reliant le Texas à Los Angeles. Une de ces lignes existe depuis longtemps. Je connais la ligne *Panhandle*, la *Northern Natural* qui rejoint Minneapolis et d'autres encore. Elles partent des bassins de gaz et, pour autant que je sache, les territoires en bordure de ces lignes n'ont jamais été développés à cause d'elles.

D. Je crois que vous contournez un peu la question?

Le PRÉSIDENT: Au contraire, il a été très bien. Il a répondu à vos questions beaucoup trop longuement et vous en a donné beaucoup trop pour votre argent.

M. Harkness:

D. Je vais vous poser la question de façon plus précise. Si la ligne de gaz traversait la partie septentrionale de l'Alberta et la Colombie-Britannique, où il existe présentement une certaine exploitation de pétrole et de gaz, croyez-vous que la présence du pipe-line attirerait d'autres entreprises de forage?—R. S'il y avait un pipe-line à gaz là-bas, sa présence encouragerait sûrement le forage en quête de gaz.

D. C'est tout ce que je veux savoir. C'est très bien. Maintenant, dans votre témoignage d'hier ou de ce matin, j'oublie lequel, vous avez dit que vous projetiez de livrer 11 milliards de pieds cubes à la Colombie-Britannique contre 62 milliards aux États-Unis?—R. Je ne crois pas que ce soit tout à fait exact.

D. Alors qu'est-ce?—R. C'était 11,500,000,000, si le groupe consolidé prenait la moindre évaluation, mais s'il prenait la plus forte estimation, ce serait 2 millions de plus.

D. Mais en prenant l'évaluation la plus faible, approximativement,—on n'en est pas à quelques centaines de mille près,—mais en chiffre approximatif, ce serait 11 milliards contre 62 milliards? Or, je crois qu'il a déjà été établi dans votre déclaration que si les consommateurs américains doivent avoir leur part de ce gaz, il faudra signer une espèce de traité?—R. Je n'ai jamais employé le mot traité.

(Comme la cloche d'appel au vote sonne):

M. SMITH: Je propose que nous levions la séance jusqu'au rappel par le président.

M. MAYBANK: Je suggère que nous revenions ici après le vote et que nous siégions au besoin toute la nuit pour disposer de cette affaire.

Le PRÉSIDENT: Le Comité est-il consentant?

M. MURRAY: Je crois que nous devrions aborder l'étude du bill. Nous avons entendu tous les témoignages en faveur ou à l'encontre de ce bill et j'estime que nous devrions en commencer l'examen.

Le PRÉSIDENT: Si tel est votre désir, nous lèverons la séance jusqu'après la prise du vote?

M. MURRAY: Je propose que nous nous occupions de ce projet de loi aussitôt après le vote.

M. MAYBANK: Il est entendu que nous revenons ici après le vote?

Le PRÉSIDENT: Certainement, c'est la procédure ordinaire.

M. MAYBANK: Et nous serons prêt à siéger toute la nuit pour en finir.

(Le Comité suspend la séance pour le vote à la Chambre.)

Le PRÉSIDENT: Reprenons, messieurs.

M. MAYBANK: Je désire présenter une motion, monsieur le président.

M. HARKNESS: Lorsque le Comité s'est levé...

Le PRÉSIDENT: M. Maybank a la parole.

M. MYBANK: J'allais présenter une motion.

M. HARKNESS: J'avais la parole et je voudrais terminer mon interrogatoire de M. Dixon.

M. MAYBANK: Qui a la parole, monsieur le président, M. Harkness ou moi?

Le PRÉSIDENT: M. Harkness, je crois, est en droit de terminer son interrogatoire; dès qu'il aura fini, je vous céderai la parole.

M. Harkness:

D. Monsieur Dixon, lorsque nous avons suspendu la séance j'étais sur le point de vous interroger au sujet des 11 milliards de pieds cubes que vous estimez pouvoir fournir à la Colombie-Britannique comparativement aux 62 milliards livrés aux États-Unis et vous avez répondu, je crois, que vous ne saviez pas s'il faudrait ou non un traité pour assigner ce montant; en tout cas, vous avez dit, si je ne me trompe, qu'il faudrait sinon un traité du moins un accord de quelque sorte; n'est-ce pas le cas?—R. Est-ce là l'exposé d'un fait ou une question?

D. Je vous demande si tel est le cas, si c'est là votre témoignage?—R. Je ne crois pas que ce soit exactement ce que j'ai dit.

D. Eh bien, comment arriverait-on à faire le partage entre les deux régions si ce n'est au moyen d'un traité ou d'un accord?—R. Je ne vois pas comment on y arriverait sans un accord. Je n'ai pas dit "traité".

D. Je vous ai demandé si cela ne se ferait pas par un traité ou un accord et vous avez répondu que vous ne le saviez pas mais que ce serait ou cela ou un accord de quelque sorte.—R. Je reconnais qu'il doit y avoir entente préalable en vertu de laquelle la Colombie-Britannique obtiendra une certaine quantité de gaz calculée de façon à répondre à ses besoins actuels et futurs, et le reste de la capacité de la ligne sera partagé entre les consommateurs aux États-Unis.

D. Eh bien, supposons qu'il y ait accroissement dans la demande de gaz en Colombie-Britannique, ne faudrait-il pas quelque stipulation dans cet accord pour parer à l'accroissement de la demande; et n'avez-vous pas laissé entendre au Comité que la proportion serait de 6 à 1?—R. Je n'ai pas dit qu'elle serait de 6 à 1; j'ai dit que nous nous attendions que la proportion serait d'environ 25 et 75 pour 100.

M. MURRAY: Vous avez dit que le Canada aurait la préférence.

Le TÉMOIN: Ce pays aura la priorité dans la mesure où nous pourrons évaluer ses besoins. Actuellement, je doute que quiconque puisse évaluer exactement quels seront ces besoins.

M. Harkness:

D. Lorsque vous avez témoigné au sujet de la population rurale de la Colombie-Britannique, vous avez dit que la section allant vers le sud à partir de Munroe,—et cela comprendrait Seattle, Tacoma, Portland et le reste,—serait un pipe-line de 20 pouces; cette grande zone méridionale constituerait votre principal marché, n'est-il pas vrai?—R. Oui.

D. A Seattle, Tacoma, Portland et ainsi de suite?—R. C'est le plus grand marché, ou presque, mais si vous ajoutez Seattle et Portland, c'est le grand marché.

D. Oui, puis vous dites que la ligne dirigée vers la nord jusqu'à Vancouver aurait un tuyau de 22 pouces. Pourquoi vous faut-il un plus grand diamètre de ligne vers le nord jusqu'à Vancouver que vers le sud jusqu'à Seattle et Portland, où se trouve votre plus grand marché?—R. C'est afin d'assurer la pression voulue pour fournir Vancouver et autres localités.

D. Il me semble que si vous n'envisagez que l'envoi de 25 p. 100 du gaz dans le nord vous n'avez pas besoin d'un plus gros pipe-line vers le nord que vers le sud où vous expédierez 75 p. 100?—R. Ce problème a été résolu par des ingénieurs très compétents et il s'agit d'assurer des pressions passablement fortes sur la route de Vancouver afin de pouvoir fournir le gaz aux localités de de l'intérieur.

D. C'est là l'explication du choix d'un pipe-line à plus fort diamètre au Canada, le besoin de pressions plus fortes?—R. Il nous faut une forte pression en traversant la frontière internationale pour alimenter la ligne de Vancouver qui remonte la vallée du Fraser.

D. Abordons un autre sujet. Si je ne me trompe, vous avez dit que vous serviriez 37,000 consommateurs en Colombie-Britannique. Je suppose que vous vouliez dire 32,000.—R. Non, une population de 32,000 en dehors de Vancouver; il y aurait là une population de 32,000. J'ai dû faire erreur; on me dit que Nelson seul a une population de 30,000 âmes et ce chiffre n'est pas inclus.

D. En d'autres termes, vous calculez que vous servirez 32,000 clients à l'intérieur de la Colombie-Britannique?—R. Oui, aux endroits autres que Vancouver qui seront servis par cette ligne.

D. Et cela ne comprend pas la ville de Nelson?—R. Non, cela ne comprend pas Nelson.

D. Avez-vous idée du nombre de consommateurs que vous comptez desservir dans toute la Colombie-Britannique, y compris la ville de Vancouver?—R. Vous voulez dire que nous pourrions avoir besoin d'un plus gros pipe-line?

D. Non, je veux parler du nombre de consommateurs que vous aurez probablement à servir sur cette ligne.—R. Des statistiques très détaillées nous ont été présentées là-dessus ainsi que sur l'accroissement progressif de la clientèle.

D. Voici la raison pour laquelle je vous ai posé cette question, monsieur Dixon: lorsqu'il parut devant la Commission d'étude du gaz naturel et du pétrole en Alberta, le président de *Canadian Western Gas Company* a exposé des faits qui me paraissent fort intéressants. Je viens de Calgary, la ville de Calgary, et je m'intéresse beaucoup au gaz dans l'intérêt de ma ville.

Dans sa déposition, il a cité des chiffres montrant que le nombre des débouchés dont jouissait ce réseau, qui comprend Lethbridge et les municipalités entre

Calgary et Lethbridge, étaient en 1949 de 38,000 et le total du gaz qu'ils fournissaient à ces 38,000 clients sur une population totale à vrai dire de 143,700,—telle était la population globale de ces villes et villages,—la quantité de gaz qu'ils fournissaient à ces 143,700 habitants formait un total d'un peu plus de 20,742,000,000. Or cette consommation est à peu près le double de celle que vous prévoyez pour la Colombie-Britannique; autrement dit, actuellement, la ville de Calgary, le sud de Lethbridge et les petites localités intermédiaires utilisent deux fois plus de gaz qu'on n'en affectera à la Colombie-Britannique. —R. Oui, le gaz à Calgary est meilleur marché, à l'exception d'Edmonton, que dans toute autre ville du continent nord-américain, c'est-à-dire de toute ville de quelque importance. Ces chiffres comprennent les commandes industrielles et la production de l'énergie électrique. La consommation par compteur du service domestique à Calgary est extrêmement élevée à cause du prix modique du gaz et du climat rigoureux.

D. Personnellement, il va de soi que je ne partage pas votre avis quant au climat rigoureux.—R. C'est pourquoi chaque client consomme pour l'usage domestique plusieurs fois plus de gaz à Calgary qu'à Vancouver. En outre, il y a là-bas une usine qui extrait de l'ammoniaque du gaz naturel, ce qui entraîne, je crois, une consommation quotidienne de dix à douze millions. Conséquemment, les chiffres de Calgary ne peuvent être comparés exactement ou même du tout, sur la base de la population, avec la consommation de Vancouver. Les chiffres que nous vous avons donnés au sujet de Vancouver ne viennent pas de nous; ils représentent les prévisions de la *British Columbia Electric Company* pour une période quinquennale.

D. Eh bien, en calculant les chiffres de la consommation réelle en Alberta, ne croyez-vous pas que cette quantité de onze millions qui comprend quelque trois millions et demi pour Trail...—R. Non, vous faites erreur, le chiffre n'est pas onze millions mais onze millions et demi.

D. Onze millions et demi?—R. Il y a aussi la possibilité qu'on y ajoute deux milliards et un tiers.

D. Mais en tablant sur les chiffres que vous avez donnés, si vous enlevez les trois milliards et demi qui vont être consommés à Trail, il ne vous reste que huit millions pour le reste de la province, surtout Vancouver et sans tenir compte de la consommation commerciale. A Calgary, le total de la consommation commerciale,—vous avez vous-même cité le chiffre de dix millions et une fraction,—le chiffre donné par M. Browning est de 345 milliards, moins que la moitié de ce que consomme l'usine de nitrogène d'après-vous.—R. J'ai dit dix à douze millions par jour.

D. Ah oui, ce sont des chiffres annuels qu'on mentionne ici.—R. Est-ce dix millions de M.P.C.? Je crois qu'il y a quelque malentendu.

D. Des M.P.C.?—R. Oui, ce doit être quatre milliards par année que vous voulez dire. Je crois que les M.P.C. nous font confondre milliards et millions.

D. En tout cas, croyez-vous au moins probable que le chiffre de la consommation pour Vancouver en particulier soit bien inférieur à ce que serait la consommation réelle?—R. J'hésiterais à contredire les ingénieurs de la *British Columbia Electric.* Ils devraient connaître leur travail là-bas et je crois que cette consommation correspond très bien avec celle d'autres localités du sud, à des endroits tels que San Francisco.

D. Eh bien, laissons de côté cet aspect de la question. Il a été question d'un oléoduc de l'Alberta à la côte du Pacifique. Serait-il moins coûteux de construire un pipe-line de pétrole le long d'un tracé déjà suivi par une ligne de gaz en cas de besoin au lieu d'emprunter un tracé entièrement nouveau?

—R. Eh bien, cela dépend. Ordinairement, ce serait préférable pour fins d'exploitation et pour plusieurs autres raisons. Alors que la ligne à gaz monte et descend les collines, il se peut que l'on veuille installer l'oléoduc en terrain nivelé. Avec une ligne à gaz, le niveau n'a pas beaucoup d'importance, mais lorsqu'il s'agit d'une conduite pétrolière chaque fois que la canalisation monte il faut pomper le pétrole vers le haut et l'on ne peut utiliser qu'une quantité limitée de cette énergie pour le faire descendre, car il faut freiner la descente du pétrole dans le pipe-line pour parer aux brisures. Dans certains cas, ce serait l'idéal, mais pas toujours.

D. De l'Alberta à la côte ouest tout pipe-line doit suivre une pente ascendante?—R. Oui, mais il y a une limite.

D. Je suppose que vous éviteriez à une ligne à gaz, autant que possible, les montées et les descentes?—R. Cela importe très peu.

D. En tout cas, si les deux lignes étaient côte à côte, le coût de construction de la ligne pétrolière serait moins élevé, pourvu que celle-ci fût placée le long de la ligne à gaz?—R. Oui, si le terrain est propice.

D. En général, ce serait un avantage pour la construction subséquente d'un oléoduc si celui-ci pouvait suivre le tracé d'une ligne à gaz déjà établie?—R. En général, c'est exact, avec les réserves que j'ai indiquées.

D. Et bien, au sujet du système de collecte, vous dites en page 2 du mémoire que votre société serait étroitement associée à l'*Alberta Natural Gas Company*. Vous nous avez dit que le coût du système de réseau serait de $26,667,000. Je crois que c'est le même chiffre que vous avez indiqué dans un exposé présenté devant la Commission de conservation du gaz naturel en Alberta?—R. Ce n'est pas exactement le même montant. Nous avons étudié notre affaire et réduit ce chiffre. Le dernier prévaudra.

D. Et bien, le chiffre que vous aviez soumis à la Commission du gaz de l'Alberta était de l'ordre de 26 millions de dollars, n'est-ce pas?—R. Je ne m'en souviens plus, mais ce chiffre a été remanié et l'on a calculé des lignes de diamètres différents; je crois que nous avons un meilleur projet cette fois.

D. Vous ne vous rappelez si le chiffre que vous avez soumis à la Commission du gaz en Alberta était de 26 millions de dollars?—R. Je ne puis m'en souvenir, mais, si je me rappelle bien, c'était un peu plus que cela.

D. Si j'ai bonne souvenance c'était légèrement au-dessus de 26 millions de dollars. Je n'ai pas le compte rendu avec moi mais je l'ai lu. Vous avez alors déclaré que vous estimiez le prix de l'acier à $140 la tonne. Vous nous avez dit aujourd'hui, ou hier, que le coût de l'acier serait de $185 la tonne. Comment se fait-il que le coût présenté ici et celui soumis aux intéressés du gaz en Alberta soient approximativement les mêmes,—26 millions de dollars,—alors que le prix de l'acier varie de $140 à $185 la tonne?—R. C'est que le projet est différent, le plan est différent, les quantités d'acier ne sont plus les mêmes. De toute façon, le prix de l'acier a beaucoup augmenté ainsi que les taux de transport.

D. Ce que je veux savoir c'est la raison pour laquelle les deux montants sont semblables alors qu'il existe une telle différence dans le coût de l'acier?—R. Si les deux chiffres sont les mêmes c'est purement accidentel, car ils se rapportent à deux constructions différentes. Le plan de la ligne a été entièrement changé depuis que nous avons présenté notre mémoire en Alberta.

D. Quelques-uns des autres frais de la ligne ont été réduits dans l'évaluation subséquente. L'acier a renchéri, mais d'autres frais ont baissé?—R. Je répète que l'on ne saurait faire de comparaisons entre ces deux séries de chiffres.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Harkness, je vous prierais de limiter davantage vos remarques au bill en question. Je ne crois pas que le prix de l'acier et les autres détails de ce genre se rapportent à la tâche qui a été assignée au Comité. Vous pourriez épargner beaucoup de temps à tous les intéressés si vous aviez l'obligeance de vous en tenir au bill,—sinon je serai obligé de déclarer que vous enfreignez le règlement.

M. HARKNESS: Plusieurs témoignages ont été rendus relativement au coût de ces diverses lignes, ce que coûtera le système de réseau et ainsi de suite. Je m'apprêtais à discuter du coût de ce système et il est bien évident que l'acier est un article important dans ce cas.

M. APPLEWHAITE: Est-ce que le réseau est inclus dans la charte que ce bill doit accorder?

M. Harkness:

D. Pour ce qui est du système de réseau, avez-vous eu des entretiens avec les deux compagnies de gaz opérant en Alberta,—celle qui dessert Calgary et celle qui alimente Edmonton,—afin de savoir si elles seraient disposées à recevoir le gaz de votre réseau si vous le construisiez, ou avez-vous lieu de croire qu'elles préféreraient obtenir leur gaz par d'autres moyens?—R. Depuis deux ans nous avons beaucoup discuté cette question ensemble.

D. Quel a été l'effet de vos entretiens? Est-ce que ces deux compagnies de gaz sont favorables à votre projet ou préfèrent-elles recevoir leur gaz d'une autre façon?—R. Selon toute apparence, pour le moment, elles préfèrent acheter leur gaz de quelque autre façon.

D. D'une autre façon. Ce fait influera-t-il sensiblement sur votre décision d'établir le réseau?—R. Non.

M. APPLEWHAITE: Je ne voudrais pas invoquer trop fréquemment le règlement, mais à la page 2 du mémoire il est dit qu'une société albertaine est constituée en corporation aux fins d'exploiter un réseau de gaz naturel. Si la compagnie présentement à l'étude n'est pas constituée en vue d'administrer un sytème de réseau, tenons-nous en au débat sur le bill.

M. HARKNESS: Monsieur le président, je rappelerai que M. Dixon a rendu témoignage au sujet du système de réseau; cela fait partie intégrale du projet. L'*Alberta Natural Gas Grid Company* est une filiale de la compagnie qui sollicite une charte présentement et, en conséquence, mes questions sont justifiées.

Le PRÉSIDENT: Je crois que vous devriez vous en tenir aux éléments essentiels du bill. J'estime avec M. Applewhaite, et je pense que la plupart des membres sont de mon avis, que vous devriez faire porter vos remarques sur le bill et ses principales dispositions. Il y a beaucoup de répétitions en ce moment.

M. HARKNESS: Je n'ai qu'une autre question sur ce sujet: si les compagnies de gaz qui fonctionnent présentement en Alberta ne sont pas disposées à traiter avec vous au sujet de leur gaz comme vous l'admettez, croyez-vous avoir quelque chance d'obtenir du gouvernement de l'Alberta un permis pour construire ce système de réseau?

Le TÉMOIN: Oui.

M. HARKNESS: Très bien, mais il me semble que c'est très incertain.

Le PRÉSIDENT: M. Maybank demande la parole pour un moment.

M. MAYBANK: Monsieur le président, je propose qu'à la prochaine séance du Comité nous commencions l'étude du bill, clause par clause,—et voilà toute ma motion.

Je veux dire qu'à l'issue de la présente séance nous n'entendrons plus de témoins. Je n'ai pas l'intention d'ouvrir un débat à ce sujet,—j'ai l'impression que peut-être d'autres voudront en discuter. A mon avis, nous avons eu pendant assez longtemps une magistrale présentation de banalités.

M. McIVOR: Je seconde la motion.

M. SMITH: Je désire parler sur cette motion, monsieur le président, et j'y suis opposé. Parmi les bonnes raisons que j'ai de m'y opposer, il y a que l'exécuteur en chef du gouvernement est descendu parmi nous afin d'exercer une pression sur nous.

M. MURRAY: Je crois que cette pression devrait être retirée,—elle est très vilaine.

QUELQUES VOIX: Retirez, retirez!

M. MAYBANK: Monsieur le président, comme cette remarque s'adressait à moi, je suis celui qui aurait dû en demander le retrait,—si c'était réellement nécessaire. Merci, monsieur Murray, d'avoir pris ma défense,—mais qu'on me permette de dire que peu me chaut qu'il la retire ou non. Tous ces propos vulgaires et stupides,—pour employer l'une de ses expressions,—glissent sur moi comme l'eau sur le dos d'un canard. Je n'y porte pas attention, j'en connais la source.

M. MURRAY: Il ne s'agit pas de personnalités ou encore de savoir si les sentiments de l'honorable membre ont été blessés ou non. C'est porter atteinte à la dignité du Parlement que d'introduire dans un débat de ce genre l'allégation qu'un homme est un exécuteur. Aller dans une ruelle de Hong-Kong...

M. FERGUSON: Que signifie cette expression d'exécuteur? (Hatchetman)

LE PRÉSIDENT: Silence. M. Smith a la parole.

M. SMITH: J'essayais de discuter la motion, mais apparemment les caribous n'ont pas encore perdu leurs cornes et il leur fallait s'introduire dans une lutte qui ne les regardait pas.

J'en viens simplement à ceci: j'ai passé ici toute la journée à attendre l'occasion de poser quelques questions. Le Comité se souvient que j'ai longuement contre-interrogé le témoin hier, mais il reconnaîttra que je n'ai aucunement gaspillé le temps du Comité.

QUELQUES VOIX: Oh, oh,...

M. MAYBANK: Poursuivez.

LE PRÉSIDENT: A l'ordre.

M. SMITH: Il y a apparemment des divergences d'opinion là-dessus et je remarque que le désaccord s'exprime de la part du même monsieur qui a essayé tantôt d'exercer une pression, comme il a voulu le faire à deux ou trois reprises au cours de nos séances.

Je répondrai à votre question, si vous le voulez. Aussi je propose que nous suivions le cours normal du débat et je tiens à poser quelques questions. Si je ne le fais pas,—il est maintenant près de 11 heures et demain matin...

M. MAYBANK: Nous ne sommes pas tenus de clore la séance à 11 heures.

M. SMITH: Peut-être pas vous, mais moi je le suis. Je suis un homme âgé et vous êtes encore assez jeune pour bien manier la hache. Je reste convaincu qu'on épargnerait ainsi le temps du Comité.

M. MAYBANK: Après tout le repos que vous avez eu aujourd'hui, vous devriez pouvoir tenir encore longtemps.

Le PRÉSIDENT: Silence!

M. SMITH: Voici mon point de vue: je crois que si lo'n me permettait d'étudier ces diverses notes,—tout ce que j'ai pu faire a été de prendre note au fur et à mesure des remarques des témoins,—je suis sûr que, pour ma part, si j'avais l'occasion ce soir de passer en revue toutes mes notes, je pourrais accomplir en très peu de temps, non pas ce que je dois faire mais ce que j'ai l'intention de faire, demain matin.

M. MAYBANK: Non, allez-y ce soir. Quinze minutes devraient vous suffire.

M. SMITH: Oui, c'est ce que j'ai l'intention de faire. Voilà ce que je réclame, une occasion; mais vous me traitez si rudement que vous ne me laissez pas la chance de dormir et j'en ai besoin. Ma beauté, entre autres choses, l'exige.

Le PRÉSIDENT: A l'ordre!

M. SMITH: Je suis opposé à la motion.

M. MAYBANK: Certainement que vous y êtes opposé!

M. SMITH: J'entends des sons qui viennent de quelque part, des sons désagréables, des sons qui ne forment ni mots ni phrases. Je ne sais pas ce qu'ils signifient. Je propose que nous suivions le cours normal et s'il est prouvé que j'ai dit des choses erronées, cela me fournira l'occasion d'abréger mon interrogatoire demain, alors vous pourrez m'interpeller et me dire que j'ai trop parlé; d'ailleurs je vous autorise pleinement à me le dire dès ce soir. Il se peut que je ne puisse vous donner une autorisation dont vous jouissez déjà; mais je vous approuverais de m'interrompre si j'ai été prolixe dans l'examen du témoin.

Le PRÉSIDENT: M. Pearkes désire parler sur une question de règlement.

M. PEARKES: J'ai posé une question à un autre témoin hier et l'on m'a renvoyé au présent témoin aujourd'hui. J'aimerais pouvoir poser cette question.

M. MAYBANK: Nous n'ajournons pas.

M. PEARKES: Je répète que je voudrais pouvoir adresser cette question au témoin. Que ce soit aujourd'hui ou demain, peu importe; mais je voudrais avoir cette occasion.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Green?

M. GREEN: Hier, M. Connolly était à témoigner et je me suis levé pour l'interroger lorsque mon ami, M. Murray, présenta une motion demandant que nous entendions M. Dixon au lieu de M. Connolly. Cette motion fut adoptée, M. Connolly fit place à M. Dixon.

J'affirme que pour cette raison, la motion de M. Maybank se trouve maintenant absolument irrégulière et ne devrait pas être présentée. Le but de cette motion est simplement de couper court à tout débat demain.

M. MAYBANK: Non, pas du tout.

M. SMITH: C'est la clôture du débat.

M. GREEN: Oui, c'est bien à cela qu'elle aboutit: demain on ne pourra plus appeler de témoins et il faudra procéder à l'étude des clauses du bill. Si telle

est sa proposition, j'estime que c'est une étrange motion de la part d'un adjoint parlementaire qui a patronné lui-même ce bill privé. Quoi qu'il en soit, il a assumé cette responsabilité et les faits sont là.

J'ai demandé à M. Dixon de me procurer certains chiffres, mais j'imagine que cela sera retranché. Je vous assure qu'étant donné la motion qui a été mise aux voix et votée hier, cette motion-ci est absolument irrégulière.

Le PRÉSIDENT: Monsieur McIvor?

M. McIVOR: Monsieur le président, nous n'ajournons pas, mais en écoutant le débat et les réponses des témoins j'en suis venu à la conclusion que j'avais obtenu les renseignements que je désirais. Je ne vois aucun avantage à multiplier questions et réponses. Le témoin a dit qu'il est parfaitement disposé à accepter un tracé entièrement canadien si la Commission des transports en décide ainsi. Le Canada aura satisfaction; nos besoins seront satisfaits en premier lieu. Cela me convient. Voilà pourquoi je seconde cette motion.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Riley?

M. RILEY: Monsieur le président, je ne vois pas pourquoi les membres du Comité ne peuvent poser ce soir leurs questions. Je ne vois pas d'empêchement à ce que le Comité siège passé 11 heures...

M. MAYBANK: Non, non, siégeons toute la nuit.

M. RILEY: ...avec le consentement des membres du Comité. Je suis sûr que M. Dixon lui-même, qui a été soumis à rude épreuve, n'apprécierait pas la perspective d'avoir à recommencer demain.

M. Dixon a été interrogé sur des choses qui n'avaient aucun rapport avec l'institution en corporation d'une compagnie. Ses interrogateurs sont entrés dans des détails qui ne touchaient aucunement l'octroi d'une concession par le Parlement et je crois qu'on lui a tout demandé sauf "Qui a créé le monde?" Il reste bien peu de choses à demander et je crois que cela peut se faire ce soir.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Herridge?

M. HERRIDGE: A l'appui de l'argument avancé par M. Green, je dois dire, en toute justice pour M. Green et quelques autres, que lorsque la déposition de M. Connolly a été interrompue à un certain point, une question fut posée et l'interrogateur fut informé que M. Connolly serait rappelé et qu'il aurait une autre occasion de poser sa question. Je crois que si vous examinez le compte rendu vous pourrez contrôler ce que vous avez dit alors.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Lennard?

M. LENNARD: Au sujet de cette motion, j'appuie le député de Calgary-est et je puis dire qu'assis paisiblement ici hier j'ai entendu maintes fois demander au député de Calgary-est de bien vouloir adresser une question précise à M. Dixon; en conséquence, il a réservé sa question.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Goode?

M. GOODE: Monsieur le président, il s'agit peut-être ici d'un cas qui appelle une solution de compromis. Cherchons-là! Je ne crois pas que M. Maybank s'en offusque. C'est sa motion, non la mienne; mais pourquoi ne prolongeons-nous pas l'interrogatoire de 11 heures à 1 heure demain avec l'entente qu'à ce moment-là, de commun accord,—c'est-à-dire à 1 heure demain,—nous passerons à l'étude du bill. Cela donnerait satisfaction à tout le monde.

M. MAYBANK: Monsieur le président, je crois que cette remarque s'adresse à moi, et je suis d'avis que l'on pourrait poser des questions de 11 heures à 1 heure cette nuit ou jusqu'à 5 heures du matin, si on le désire. Ceux qui ont abusé de

l'heure comme l'honorable député de Calgary-est ont assez bien démontré ce qui se passe ici et nous ferions peut-être bien de décider si cette minorité mène entièrement le Comité ou non. Je suis d'avis que l'on continue l'interrogatoire.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Harkness?

M. HARKNESS: Je voudrais savoir ce que M. Maybank entend par là? Je n'ai interrogé le témoin que dans l'espoir d'obtenir des informations. Que veut dire M. Maybank? Je pense que M. Maybank veut laisser entendre que j'ai délibérément gaspillé le temps du Comité. Je déclare que c'est absolument faux et je le prie de préciser sa pensée. Si ce n'est pas cela qu'il veut dire alors qu'il s'explique.

M. MAYBANK: Je ne veux pas qu'il y ait malentendu quant au sens de mes paroles et pour éviter toute difficulté à cet égard, j'ai voulu dire qu'il gaspillait le temps du Comité; il dit que j'ai laissé entendre; je serai plus clair, je l'affirme.

M. HARKNESS: Je dis que c'est absolument faux.

M. MAYBANK: Vous dites que c'est absolument faux; très bien alors. Les deux déclarations sont enregistrées. C'est réglé. Maintenant, le député de Calgary-est et d'autres ont démontré, démontré et encore une fois démontré qu'ils ne traitaient pas des questions concernant l'institution en corporation d'une compagnie. A maintes reprises et du commencement à la fin, 95 pour 100 des questions n'effleuraient même pas la question de savoir s'il fallait donner naissance à une nouvelle compagnie. Tel est le problème que le Comité doit résoudre.

M. SMITH: Monsieur le président, j'invoque le règlement: de quelle motion parle-t-il maintenant?

M. MAYBANK: Je réponds à la question posée tout à l'heure à savoir s'il était possible d'arriver à un compromis et je pense que nous le pouvons si cela peut se faire en deux heures; c'est-à-dire une heure pour les dépositions et une heure pour le bill, entre 11 heures et 1 heure; et si cela ne suffit pas, prenons plus de temps cette nuit; alors si ces messieurs désirent poser d'autres questions ils auront encore ce délai.

M. MURRAY: Monsieur le président, quelle est la motion présentée à la Chambre?

Le PRÉSIDENT: La résolution est présentement débattue, monsieur Murray.

M. MURRAY: Je voudrais qu'on la lise de nouveau.

Le PRÉSIDENT: Désirez-vous parler sur la motion?

M. ROONEY: Monsieur le président, je crois qu'on ne nous demande pas souvent de siéger très tard. Il s'agit ici d'une question que nous voulons voir réglée une fois pour toutes et s'il y a ici des messieurs qui veulent absolument interroger les témoins, pourquoi ne pas les laisser exprimer leurs opinions, même si cela prend toute la nuit, afin que la question soit tranchée une fois pour toutes. J'appuie la motion de M. Maybank.

QUELQUES VOIX: Au vote.

M. HODGSON: Monsieur le président, il y en a beaucoup ici qui sont arrivés comme moi à 8 heures ce matin et qui ne sont pas sortis de l'édifice depuis. M. Rooney, qui arrive ici à onze heures et demie ou midi, trouve normal de suggérer que nous passions la nuit à siéger; s'il était ici depuis 8 heures ce matin, il serait content de terminer sa journée à onze heures.

Le PRÉSIDENT: Êtes-vous prêts pour le vote?

M. ADAMSON: Sur quoi vote-t-on?

Le PRÉSIDENT: Êtes-vous en faveur de la motion de M. Maybank

M. HIGGINS: Auparavant, monsieur le président, puis-je vous faire cette proposition; je vous ferai remarquer qu'on a adressé nombre de questions à M. Connolly et à M. Dixon, et ces derniers ont déclaré franchement qu'ils ne pouvaient répondre. M. Connolly a dit qu'il ne connaissait pas la loi américaine et vous-même, monsieur le président, avez dit que M. Dixon n'avait pas compétence pour répondre. Si ce projet est influencé par la loi américaine, et je soutiens qu'il l'est, nous devrions le savoir. Je ne vois pas comment nous pouvons faire l'accord sur cette motion si l'on ne nous donne pas l'occasion d'obtenir cette information.

M. ADAMSON: Prenant la parole sur cette motion, monsieur le président...

Le PRÉSIDENT: Oui, monsieur Adamson.

M. ADAMSON: Je n'ai pas encore pris la parole et je suis ici depuis 11 heures ce matin. Il est deux ou trois questions qui, suivant MM. Dixon et Connolly, sont très importantes. L'une d'elles est le problème des marchés et l'on en a très peu parlé. J'aimerais certainement avoir une réponse à cette question des marchés, même si nous ne finissons pas avant 11 heures. Je crois qu'un des aspects les plus importants du bill est le pourcentage du marché pour le gaz de l'Alberta et j'aimerais certainement poser ces questions. Je pourrais y revenir demain si l'on n'a pas le temps maintenant, car je crois qu'il vous faut réunir l'unanimité des voix pour siéger après 11 heures.

M. GOODE: Au sujet de la motion, monsieur le président, si nous siégons de 11 heures à 1 heure dans la matinée, je propose que nous employions la première heure, de onze heures à midi, aux questions et à midi nous aborderons l'étude du bill. Je propose cela comme amendement.

Le PRÉSIDENT: Êtes-vous prêts à voter sur l'amendement?

M. MAYBANK: Puis-je parler sur l'amendement?

Le PRÉSIDENT: Oui.

M. MAYBANK: Je ne sais pas si les autres membres le comprendront mais ceux à qui j'ai parlé n'y manqueront pas, je pense, du moins jusqu'à un certain point, s'il s'agit d'une heure pour les questions demain. Quant à moi, en dépit de la vigueur de mes remarques de tantôt, lorsque j'ai écarté tout compromis, —c'est du moins ce que j'ai laissé entendre,—en dépit de cela mes amis sont, je crois, aussi désireux que moi d'accepter ce partage de notre temps. Je remarque que plus d'un de mes amis hochent la tête. Si tel est le cas, puisque je suis prêt à accepter l'amendement, peut-être le député (M. Goode) et le Comité voudront-ils que j'ajoute ce dispositif à ma motion; celle-ci stipulerait que demain la première heure soit réservée à l'audition des témoignages après quoi nous étudierons le bill lui-même. Je crois que c'est ainsi que se lit l'amendement. Cela vous est-il acceptable?

M. GOODE: Oui.

M. MAYBANK: Très bien.

Le PRÉSIDENT: Je crois que c'est une solution acceptable de tous, car j'ai déclaré lorsque M. Connolly a suspendu sa déposition pour céder la place à M. Dixon qu'il lui serait réservé une brève période par la suite et je suppose que cela peut se faire brièvement demain matin. Êtes-vous prêts pour le vote?

M. SMITH: La motion propose-t-elle d'entendre les témoignages jusqu'à 1 heure?

Le PRÉSIDENT: Elle propose d'entendre les dépositions de onze heures à midi et ensuite d'étudier le bill.

M. SMITH: Si c'est de 11 heures à 1 heure nous serons tous en faveur.

M. CARTER: Une question: si l'heure est prise par l'interrogatoire de M. Dixon, est-ce que M. Connolly se trouvera exclu?

M. MAYBANK: Une heure de témoignages.

Le PRÉSIDENT: Une heure devrait suffire aux dépositions. Tous ceux qui sont en faveur de l'amendement...

M. MAYBANK: La motion, n'est-ce pas?

Le PRÉSIDENT: Oui, la motion elle-même; l'amendement est retiré.

M. GREEN: Sur quoi votons-nous?

Le PRÉSIDENT: L'amendement est retiré et l'on vote sur la motion qui a été modifiée par M. Maybank de façon à inclure l'amendement présenté par M. Goode.

Tous ceux qui sont en faveur de la motion?

(Par vote à mains levées, 32 pour et 11 contre).

Le PRÉSIDENT: Je déclare la motion adoptée.

M. GREEN: Pouvons-nous avoir un vote inscrit?

Le PRÉSIDENT: Croyez-vous que cela vous serve à quelque chose?

M. GREEN: S'il vous plaît.

Le PRÉSIDENT: Durant la prise du vote inscrit, pour la régularité des procédures, je demanderai à tous ceux qui sont en faveur de répondre "oui" et aux opposants de dire "non" à l'appel de leurs noms.

(M. McCulloch occupe le fauteuil.)

Le vote est pris.

Le SECRÉTAIRE: Oui, 31; non, 12.

Le VICE-PRÉSIDENT: Je déclare la motion adoptée. Le Comité s'ajourne pour se réunir le lendemain, 28 avril 1950, à onze heures du matin.

SESSION 1950

CHAMBRE DES COMMUNES

COMITÉ PERMANENT

DES

CHEMINS DE FER, CANAUX ET LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule n° 4

BILL N° 7—LOI CONSTITUANT EN CORPORATION
L'ALBERTA NATURAL GAS COMPANY

SÉANCE DU VENDREDI 28 AVRIL 1950

TÉMOINS:

M. John J. Connolly, K.C., Agent parlementaire;

M. A. F. Dixon, Président de l'*Alberta Natural Gas Company*.

OTTAWA
EDMOND CLOUTIER, C.M.G., O.A., D.S.P.
IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI
CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE
1950

PROCÈS-VERBAUX

Le VENDREDI 28 avril 1950.

Le Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques se réunit à 11 heures, sous la présidence de M. H. B. McCulloch, vice-président.

Présents: MM. Adamson, Applewhaite, Bertrand, Bonnier, Bourget, Byrne, Carroll, Carter, Darroch, Decore, Dewar, Ferguson, Garland, Goode, Green, Harkness, Herridge, Higgins, Hodgson, James, Jones, Jutras, Lafontaine, Lennard, Maybank, McCulloch, McGregor, McIvor, Mott, Murray (*Cariboo*), Nixon, Pearkes, Prudham, Richard (*St-Maurice-Laflèche*), Riley, Robinson, Rooney, Shaw, Smith (*Calgary-West*), Stuart (*Charlotte*), Ward, Whiteside, Wylie.

Aussi présents: M. John J. Connolly, K.C., Agent parlementaire, représentant les pétitionnaires et M. A. F. Dixon, Président de l'*Alberta Natural Gas Company*.

Le Comité reprend l'étude du Bill nº 7, intitulé: "Loi constituant en corporation l'*Alberta Natural Gas Company*".

L'interrogatoire de M. Dixon se poursuit et M. Connolly est rappelé.

Le préambule et les articles un à cinq inclusivement sont étudiés séparément et adoptés.

Au sujet de l'article 6, M. Green a présenté la motion suivante:

Que ledit article soit amendé en ajoutant, à la suite du mot "parlement" à la 24e ligne de la page 2 du bill, les mots suivants: "et sous réserve de pouvoir exporter du gaz ou du pétrole aux États-Unis en quantité n'excédant pas celle requise par les consommateurs au Canada".

Sur la proposition de M. Maybank, à 1 heure de l'après-midi, la séance est suspendue jusqu'à 3 heures et demie.

REPRISE DE LA SÉANCE

La séance est reprise à 3 heures et demie de l'après-midi, sous la présidence de M. McCulloch, vice-président.

Présents: MM. Adamson, Applewhaite, Byrne, Carroll, Carter, Darroch, Decore, Dewar, Douglas, Ferguson, Garland, Gibson (*Comox-Albertni*), Goode, Gourd (*Chapleau*), Green, Harkness, Herridge, Hodgson, Jones, Jutras, Lafontaine, Lennard, Maybank, McCulloch, McGregor, McIvor, Mott, Murray (*Cariboo*), Nixon, Pearkes, Prudham, Richard (*St-Maurice-Laflèche*), Riley, Robinson, Rooney, Smith (*Calgary-Ouest*), Stuart (*Charlotte*), Ward, Whiteside, Wylie.

Aussi présents: Les mêmes que pour la séance du matin.

Le Comité reprend le débat, article par article, du Bill nº 7, intitulé: "Loi constituant en corporation l'*Alberta Natural Gas Company*."

Article 6.

Après débat sur cet article, le Comité rejette par un vote négatif comme il suit l'amendement de l'article 6 proposé par M. Green:

Pour: MM. Adamson, Ferguson, Green, Harkness, Herridge, Hodgson, Jones, Lennard, McGregor, Pearkes, Smith (*Calgary-Ouest*), Wylie-12.

Contre: MM. Applewhaite, Byrne, Carroll, Carter, Darroch, Douglas, Garland, Gibson (*Comox-Alberni*), Goode, Gourd (*Chapleau*), Jutras, Lafontaine, Maybank, McCulloch, McIvor, Mott, Murray (*Cariboo*), Nixon, Prudham, Riley, Robinson, Rooney, Stuart (*Charlotte*), Ward, Whiteside—25.

M. Green propose ensuite:

Que l'alinéa *a*) de l'article 6 du projet de loi soit modifié par l'insertion, après les mots "hydrocrabures gazeux ou liquides", à la ligne 34, le texte suivant: "à condition que la conduite principale ou les conduites principales pour la transmission ou le transport du pétrole ou du gaz soient entièrement situées au Canada."

La proposition d'amendement de M. Green, mise aux voix, est rejetée par le vote suivant:

Pour: MM. Ferguson, Green, Harkness, Herridge, Hodgson, Jones, Lennard, McGregor, Wylie—9.

Contre: MM. Applewhaite, Byrne, Carroll, Carter, Darroch, Decore, Garland, Gibson (*Comox-Alberni*), Goode, Jutras, Lafontaine, Maybank, McCulloch, McIvor, Mott, Murray (*Cariboo*), Nixon, Prudham, Riley, Robinson, Rooney, Stuart (*Charlotte*), Ward, Whiteside—24.

M. Herridge présente ensuite la motion ci-dessus:

L'alinéa *a*) de l'article 6 du Bill 7 serait amendé par l'insertion, après les mots " à l'intérieur", à la ligne 25, des mots suivants: "des provinces de l'Alberta et de la Colombie-Britannique".

La proposition d'amendement sus-mentionnée de M. Herridge, mise aux voix, est rejetée par le vote suivant:

Pour: MM. Adamson, Ferguson, Green, Harkness, Herridge, Hodgson, Jones, Lennard, McGregor, Pearkes, Smith (*Calgary-Ouest*)—11.

Contre: MM. Applewhaite, Byrne, Carroll, Carter, Darroch, Garland, Gibson (*Comox-Alberni*), Goode, Jutras, Lafontaine, Maybank, McCulloch, Mott, Murray (*Cariboo*), Nixon, Prudham, Riley, Robinson, Rooney, Stuart (*Charlotte*), Ward, Whiteside, Wylie—23.

Les articles 6 à 10 inclusivement sont adoptés séparément, sans amendement.

Le titre est également adopté; ordre est donné de déposer le Bill à la Chambre sans amendement.

A 6 h. 15 du soir, la séance est suspendue jusqu'à 8 h. 15 du soir.

Le secrétaire du Comité,
ANTOINE CHASSÉ.

RAPPORT À LA CHAMBRE

VENDREDI 28 avril 1950.

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

TROISIÈME RAPPORT

Après avoir étudié le Bill nº 7, intitulé: "Loi constituant en corporation l'*Alberta Natural Gas Company*", le Comité est convenu d'en faire rapport sans amendement.

Le tout respectueusement soumis.

Le vice-président,
H. B. McCULLOCH.

TÉMOIGNAGES

CHAMBRE DES COMMUNES,

VENDREDI 28 avril 1950.

Le Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques se réunit à 11 heures du matin sous la présidence de M. H. B. McCulloch, vice-président.

Le VICE-PRÉSIDENT: Il est maintenant 11 heures. Je déclare ouverte la séance puisque nous sommes en nombre. Je crois que M. Dixon aimerait répondre à quelques-unes des questions de M. Green, qui est maintenant parmi nous.

M. A. F. Dixon est appelé:

Le TÉMOIN: Monsieur le président, je voudrais en premier lieu faire une brève déclaration. M. Goode m'a demandé si j'avais autre chose à dire au sujet de l'usine atomique de Hanford. Tout ce que je puis dire, c'est que nous avons travaillé à Washington et à Hanford, et que nous avons pris l'engagement de ne rien dire.

M. Goode:

D. Me permettez-vous de vous poser une autre question: est-ce pour des raisons de sécurité que vous ne pouvez faire d'autres déclarations?—R. Oui. Nous avons pris un engagement. Lorsque nous pénétrons dans cet établissement, on nous fait signer un document comme quoi nous ne parlerons pas. Je crois que M. Green m'a demandé des chiffres.

M. Green:

D. C'est exact, au sujet des distances en milles.—R. Oui. J'ai les parcours en milles de tous les tracés au Canada et aux États-Unis. La route A au Canada, 626 milles et aux États-Unis 385 milles.

D. Avec Pincher Creek comme point de départ?—R. Toutes les lignes au Canada partent de Pincher-Creek.

D. Vous dites 626 milles au Canada?—R. Oui, 626 milles au Canada et 385 milles aux États-Unis. La route B au Canada, 210 milles et, aux États-Unis, 720 milles. La route C au Canada...

D. 210 milles au Canada et 720 milles aux États-Unis?—R. C'est exact. Et la route C, au Canada 506 milles et aux États-Unis, 507 milles. La route D, au Canada 526 milles et aux États-Unis...

D. 526 milles?—R. Oui. Et aux États-Unis, 489 milles. La route E, au Canada 436 milles et aux États-Unis, 584 milles.

D. Je vous remercie beaucoup.

M. Smith:

D. Monsieur le président, pour plus de clarté, quel que soit celui qui construit ou exploite un pipe-line, un système de réservoir sera nécessaire?—R. Assurément.

D. En d'autres termes, sachant ce que nous faisons avec les réserves, nous ne pouvons pas tout simplement dire que nous nous servirons de ce champ. En premier lieu, on ne saurait financer une telle entreprise sans posséder d'immenses réserves au Canada. Nul ne saurait le faire.—R. Non seulement cela, mais il vous faut puiser le gaz à l'endroit désigné par le gouvernement de l'Alberta.

D. Je sais. Mais il vous faut réunir des fonds avant de pouvoir construire un pipe-line. Pour financer un pipe-line, le principal facteur à considérer est le montant des réserves sur lesquelles on peut compter pendant un certain nombre d'années. Voilà l'un des éléments essentiels au financement d'une telle entreprise?—R. Certainement.

D. Ainsi, quelque soit celui qui construit le pipe-line, il faudra établir un système de réservoirs?—R. Un ou deux champs suffiraient pour ce pipe-line qui ne requiert pas un système de réseau élaboré.

D. En d'autres termes: si vous adoptiez le grand bassin, mettons celui de Pincher-Creek, vous soulèveriez alors une forte opposition dans le sud de l'Alberta, n'est-ce pas?—R. Non pas si vous n'adoptiez que celui de Pincher-Creek.

D. Oui. Vous dites qu'il y a un ou deux champs et que Pincher-Creek est maintenant l'un d'eux?—R. Vous ne pourriez exploiter un pipe-line à Pincher-Creek, non que ce champ ne recèle pas de réserves suffisantes à cette fin, mais son gaz est d'une composition qui n'est pas appropriée.

D. Vous voulez dire qu'en Alberta, il y a deux sortes de gaz, l'un humide et l'autre sec ou doux?—R. L'un provient d'un champ de distillation.

Oui, et l'autre est sec.

D. Pincher-Creek est un champ de distillation?—R. Oui.

D. Mais Jumping-Pond l'est aussi, à un degré moindre, n'est-ce pas?—R. C'est exact.

D. Les deux sont sulfureux?—R. Oui.

D. Par conséquent, en se servant d'un gaz provenant d'un champ de distillation, il faut faire deux choses: extraire le soufre et laver le gaz?—R. C'est cela.

D. Et en procédant à ce lavage, cela veut dire que vous débarrassez le gaz du soufre, de sorte que l'odeur d'œufs pourris, le H^2S disparaît?—R. Oui.

D. L'odeur d'œufs pourris disparaît. Est-ce que l'enlèvement du produit de distillation s'effectue par l'intermédiaire d'une usine d'absorption?—R. D'habitude, c'est ce que l'on fait à présent.

D. Voilà la méthode ordinaire; y a-t-il autre chose?—R. Non, mais on avait jadis recours à des méthodes plus primitives.

D. En d'autres termes, la compagnie Imperial Oil construit une grande usine d'absorption dans le champ Leduc?—R. Mais ce champ est différent.

D. J'arrive à cela; il s'agit d'un champ à l'état brut?—R. Oui.

D. Pincher-Creek n'est pas un champ à l'état brut, c'est un champ de produits distillés, c'est-à-dire qu'il s'agit d'un gaz humide sans liquide à l'état libre?—R. Non, il contient du liquide à l'état libre.

D. Ou qui contient relativement peu de liquide à l'état libre?—R. Oui.

D. Après l'extraction, le gaz doit passer dans un séparateur Smith,—je réussirai bien de quelque façon à introduire mon nom dans cette histoire, à le

faire connaître,—donc vous l'amenez dans un séparateur Smith.—R. Ou dans d'autres séparateurs.

M. HIGGINS: Ceux-ci ne donneraient pas d'aussi bons résultats cependant.

M. Smith:

D. Apparemment, je ne décrocherai pas le premier prix, mais j'aimerais du moins essayer à me classer parmi les premiers ou, du moins, à faire bonne figure. Donc vous mettez le liquide dans un séparateur à chicanes dont les déflecteurs, vu l'expansion rapide du gaz, chassent le liquide. C'est bien le procédé n'est-ce pas?—R. Oui.

D. Et alors le résidu de gaz, contenant un peu de liquide en solution, est apporté à l'usine d'absorption où le reste du liquide est éliminé?—R. C'est exact.

D. Tous ces procédés doivent donc être effectués avant que le gaz du champ de distillation ne soit rendu dans le pipe-line pour fins de consommation domestique?—R. Mais dans ce cas, il faut également une usine d'extraction du soufre.

D. De même qu'une usine de lavage pour retirer le soufre du gaz?—R. Oui.

D. Le soufre est maintenant devenu, je suppose, une valeur pour l'usine?—R. C'est discutable.

D. Mais le soufre se vend bien, n'est-ce pas?—R. Fort possible, mais il n'existe que deux endroits où l'on a pu l'extraire avec succès pour des fins commerciales. Je crois qu'à Pincher-Creek cette exploitation est possible sur une base rentable.

D. Où peut-on vendre ce soufre?—R. A Trail.

D. Vous voulez dire à l'usine de Trail?—R. Oui.

D. Mais est-ce que la Royalite ne vend pas le soufre de l'usine de lavage de Turner Valley?—R. Non.

D. Alors qu'est-ce qu'on en fait?—R. On le brûle.

D. Vous voulez dire que vous brûler le soufre?—R. On en extrait le H^2S qui, mélangé avec de l'air, est brûlé.

D. J'ai vu des amoncellements de soufre çà et là autour de l'usine. Ce n'est pas du H^2S?—R. Je ne sais pas quel usage on en fait.

D. Ma foi, ça n'a pas beaucoup d'importance, j'en ai vu des monceaux un peu partout autour de l'usine. Voici ce que voudrais établir bien nettement: si l'on tentait de puiser le gaz de l'Alberta autrement qu'au moyen d'un système de réseau, lequel aurait pour résultat de centraliser tout le gaz, il y aurait beaucoup d'opposition de la part de la ville de Calgary et du système de distribution du sud?—R. Je vous prie de le croire.

M. GOODE: Voilà un sujet qui nous touche de très près. On parle tellement ici que l'on a peine à comprendre M. Smith; Nous aimerions bien entendre ses questions.

M. Smith:

D. Je tâcherai d'élever ma voix; si elle devient rauque, ne m'en blâmez pas. Blâmez ceux qui croient que je devrais crier comme un taureau, si je puis ainsi m'exprimer.

Voici un problème, monsieur Dixon: le *Southern Alberta Canadian Western* ou système Calgary ainsi que nous l'appellerons aujourd'hui pour abréger est actuellement dans une position telle que l'an prochain, s'il veut satisfaire une demande maximum, il devra sacrifier certains clients, dès l'an prochain, 1951?—

R. Si l'hiver devra être rigoureux, et que la demande fût considérable, ces gens devront commencer par cesser d'alimenter les usines. Mais on m'a dit que si le prochain hiver était aussi rigoureux que le dernier, il faudrait servir 15 millions de gallons de plus aux jours de consommation maximum.

D. Oui. Et cette quantité serait sans doute soustraite aux consommateurs actuels de l'industrie?—R. Si cette compagnie ne peut obtenir un supplément de gaz.

D. Et son champ le plus rapproché serait celui de Jumping Pond, situé à une vingtaine de milles à l'ouest?—R. Non, 40 milles.

D. La partie de Jumping Pond connue des pêcheurs est située à environ 20 milles?—R. C'est exact, le gaz découvert par la société Shell serait a une quarantaine de milles. C'est la source d'approvisionnement la plus rapprochée.

D. En quantité suffisante?—R. Oui.

D. Et en l'absence d'un système de réseau, il faudrait que quelqu'un y construise un pipe-line?—R. En effet.

D. Ce n'est pas un champ très considérable, n'est-ce pas?—R. Au contraire.

D. Comparativement à Pincher-Creek?—R. Il est à peu près de moitié plus petit, mettons.

D. Environ la moitié?—R. C'est encore beaucoup.

D. Oui, mais je veux dire en comparaison de Pincher-Creek; il serait d'environ 50 p. 100 plus petit?—R. La proportion est peut-être plus élevée.

D. Combien de puits a-t-on creusés dans ce champ?—R. Cinq.

D. Vous dites cinq; et quel en a été le rendement? Quelle distance sépare les puits?—R. Environ six milles, je crois, mais je parle de mémoire seulement.

D. Et avez-vous une idée de la largeur?—R. Environ un mille.

D. En d'autres termes, ce champ est situé dans la région montagneuse où la roche et le sable qui retiennent l'huile ou le gaz se trouvent dans une étroite région?—R. Oui.

D. C'est le domaine de l'anticlinal, si je puis dire; il est situé à une quarantaine de milles à l'ouest de Calgary, mais à quelle distance approximative de Turner Valley?—R. Une soixantaine de milles.

D. Une soixantaine de milles au nord-ouest de la dernière extension au nord de Turner Valley; est-ce à peu près cela?—R. Oui.

D. Bon, laissons là le sujet des systèmes de réservoirs. Vous dites qu'il existe une société constituée en corporation là-bas dans le but d'ériger un système de réserves. On l'appelle Interfield?—R. Oui, cela commence par Interfield, mais j'oublie le reste du titre.

D. Il s'agit bien de l'entreprise de M. Ray Milner, n'est-ce pas? Du moins son nom est intimement lié à ce projet?—R. Disons que c'est sa compagnie.

D. C'est ce que je voulais dire, tout comme je dirais votre compagnie dans le cas de la société présentement à l'étude. Mais sans doute reçoit-elle un peu d'aide. Toutefois, laissons cela de côté. Peu importe qui construit le pipeline, vous être d'avis qu'un système de réseau ou, autrement dit, la constitution d'une réserve commune, est nécessaire. Je vous demanderai maintenant si, advenant une forte utilisation du gaz d'un champ de distillation, comme Pincher-Creek par exemple, et si, à supposer que nous obtenions des usines d'absorption des quantités supérieures à la demande du moment,—je songe en ce moment à une journée de chaleur ou à quelque facteur semblable,—utiliserez-vous des champs d'emmagasinement, c'est-à-dire des champs où vous pouvez conserver le gaz doux pour usage ultérieur? Prenez Kinsella par exemple, ne pourriez-vous pas vous

en servir?—R. Non, je crois que ce serait très maladroit. Je puis parler avec connaissance de cause de l'emmagasinement du gaz. Je sais que le champ El Paso a une capacité d'emmagasinement de 64 milliards de pieds cubes. Nous y avons effectué les travaux de génie, qui ne sont pas encore terminés. Ce champ a deux fois la capacité d'aucun champ américain. L'emmagasinement du gaz n'est pas aussi simple et facile qu'on le croit. Et il est prévu que si vous devez emmagasiner du gaz, il faut majorer le prix de 4 cents.

Or le champ de Kinsella est immense; il couvre un territoire fort étendu et ne convient nullement à l'emmagasinement, Ce serait comme si vous versiez le gaz dans un trou sans fond d'où il est impossible de le récupérer.

D. Si le champ est aussi vaste que vous le dites, je suis d'accord avec vous. —R. Le champ Kinsella couvre des centaines de milles carrés de sable à gaz, et répandre du gaz dans ce champ dans l'espoir de le récupérer plus tard est pure folie.

D. En effet.—R. Voilà un champ qui s'étend aux quatre points cardinaux et nul n'en connaît les bornes. C'est quelque chose de formidable.

D. Prenons alors le cas d'un champ où l'on pratique l'emmagasinement. Vous connaissez le champ Bow Island?—R. Oui.

D. Et vous savez que le Bow Island était épuisé au moment où le puits n° 4 a été installé à Turner Valley? Vous savez cela?—R. C'était quelque temps auparavant.

D. Au moment où le n° 4 fut érigé, il y avait pénurie de gaz; nous n'en avions pas pour la peine à Calgary, et vous savez que depuis lors les mêmes compagnies de gaz ont emmagasiné du gaz de Turner-Valley à Bow-Island, à une distance d'au moins 100 milles ou à peu près, et vous savez que l'entreprise a été fructueuse?—R. Fort bien, mais il s'agit d'un petit champ.

D. C'est donc ce à quoi vous songiez lorsque vous avez dit qu'il serait avantageux de trouver un petit champ dans l'État de Washington pour fins d'emmagasinement?—R. Oui.

D. En d'autres termes, afin de pouvoir satisfaire la demande aux environs de ce champ?—R. Le pipe-line d'El Paso reçoit quelque 400 millions de gallons par jour des usines d'essence, comme celle que l'on est à construire à Leduc, et par conséquent ces gens ne dépendent d'aucun marché en fait de gaz; ils dépendent de la production d'huile.

D. Oui.—R. Il en serait de même dans le cas du champ de distillation, où vous obtenez une quantité continue de gaz, que vous puissiez l'emmagasiner ou non; par conséquent, vous ne pouvez l'employer que dans la mesure de vos besoins minimums, à moins que vous ne l'emmagasiniez.

D. Oui, parfaitement.—R. Et si vous pouvez éviter de l'emmagasiner c'est encore mieux.

D. Oh! oui.—R. Sauf en matière de sécurité. Par exemple, si vous pouviez conserver le gaz ou tout autre carburant dans un pipe-line qui peut être fermé en été et rouvert tout grand en hiver, vous auriez un système idéal.

D. Je suis d'accord avec vous, mais je veux dire qu'un champ de gaz doux n'a rien en soi qui rende impossible l'emmagasinement du gaz d'un champ de distillation, après qu'on a levé ce gaz et fait disparaître le produit de la distillation.—R. Non.

D. Rien ne vous en empêche?—R. J'en conviens.

D. Vous en convenez?—R. Bien, je l'ai précisément fait moi-même.

D. Sans doute, c'est ce que l'on fait actuellement à Bow-Island. On emmagasine le produit des champs de gaz doux après séchage. Je passe maintenant à un autre point. Avez-vous une copie de la carte que vous avez déposée en conformité de l'alinéa 7 de votre demande adressée au bureau de Calgary?—R. Non.

D. Peut-être que je fais erreur quant au numéro. Mais vous avez bien un plan ou une copie du plan visé par l'alinéa 4 de votre demande. Il s'agit du troisième alinéa qui explique que la *Northwest Natural Gas Company* projette d'acheter le gaz dans la province de l'Alberta et de le transporter par pipe-line à travers le Pas du Nid-au-corbeau jusqu'à Trail, Vancouver, Tocoma, Seattle, Spokane et les villes intermédiaires? Avez-vous une copie du plan qui a été déposé à cette époque?—R. Je ne crois pas qu'un plan accompagnait la demande.

D. Mais voici votre demande, datée du mois d'août et qui a été soumise au bureau de là-bas et je cherche à savoir si en conformité de l'alinéa 4, vous avez déposé un plan?—R. Non, je ne le crois pas.

D. Bien, vous n'avez pas ce plan; je croyais que peut-être vous l'aviez. Nous avons déjà discuté de la ligne de démarcation entre le nord et le sud de l'Alberta, et je pense que nous ne parlions peut-être pas de la même chose. Si je me rappelle bien, vous avez déclaré hier que vous considériez comme le nord de l'Alberta la partie qui se trouve à 50 milles au nord d'Edmonton. Mais nous, de la province, nous pensons qu'Edmonton est dans la partie septentrionale; nous disons d'ordinaire que Red-Deer sépare les régions sud et nord de l'Alberta.

D. Les nouvelles découvertes de gaz ont presque toutes été faites à des endroits comme Edmonton, Leduc, plus au nord, dont quelques-unes à Hanna? —R. Je ne saisis pas, vous dites les nouvelles découvertes?

D. Oui. Je veux dire Leduc, ensuite Redwater et tous les autres endroits sis au nord de ma région en Alberta, au nord de Red-Deer.—R. Cela dépend à combien d'années en arrière vous vous reportez. La découverte...

D. Prenons les trois dernières années.—R. Non, je crois qu'il y a eu plus de découvertes dans le sud que dans le nord.

D. Au sud de Red-Deer?—R. Oui.

D. En d'autres termes, vous songez à Pincher-Creek?—R. Oui. Il y a plus que trois ans que Pincher-Creek a été découvert.

D. Y a-t-il plus que trois ans qu'on a découvert Jumping-Pot?—R. Ce bassin a été découvert il y a cinq ans.

D. Et Pincher-Creek?—R. Non, monsieur.

D. A combien d'années remontez-vous? Jusqu'à l'époque du forage du puits Waimar dans la région de Pincher-Creek?—R. Le premir puits important y a révélé la présence de grandes quantités de gaz.

D. Il y a combien d'années?—R. Trois ans, n'est-ce pas? Ma foi, au moins deux ans et demie, pour ce champ.

D. Croyez-vous à leur prétention d'une pression de quatre mille livres au pouce carré à cet endroit?—R. Je l'ai constaté.

D. Que voulez-vous dire?—R. J'ai vu les manomètres.

D. De fait, ne leur faut-il pas des instruments spéciaux pour mesurer la pression?—R. Pour les trois fortes pressions, oui, mais pas plus gros que pour les autres puits de même profondeur.

D. Bien, quatre mille livres, ça commence à compter.—R. La pression est beaucoup plus élevé que quatre mille livres.

D. Vous faites les calculs d'après la loi de Mariotte pour déterminer la pression du gaz et autres produits similaires. Cette loi est toujours en honneur,

n'est-ce pas?—R. Oui, la loi de Mariotte détermine le rapport entre la pression et le volume.

D. C'est là un des moyens dont vous disposez pour estimer le volume qui se trouve à un endroit donné? Je veux maintenant aborder... je veux donner l'assurance à mon bon ami M. Maybank que j'ai préparé quelques notes, afin de procéder plus rapidement aujourd'hui avec mon interrogatoire.

M. MAYBANK: Il n'y a rien comme un peu de préparation.

M. SMITH: C'est la seule façon pour moi de me retrouver.

M. Smith:

D. Vous avez parlé d'une canalisation allant de la Rivière-la-Paix à Prince-Rupert, en vue de grandes découvertes possibles dans la région de la Rivière-la-Paix. Dans combien d'années, pensez-vous que nous aurons une conduite de gaz entre Rivière-la-Paix et Prince-Rupert?—R. Nul ne le sait au juste.

D. Verrons-nous cela de notre vivant, vous et moi?—R. Je le crois.

D. Vous êtes beaucoup plus jeune que moi, et c'est peut-être la raison de votre espoir. C'est probablement pour cette raison, n'est-ce pas?—R. Il ne faut jurer de rien.

D. Que va-t-on faire à ce sujet?—R. Si on y trouve du gaz?

D. Oui.—R. Ainsi que je l'ai déjà dit, je pense qu'on va créer des marchés vers l'ouest jusqu'à Prince-Rupert.

D. Le long du pipe-line?—R. Non, il leur faut d'abord un marché, une grosse industrie.

D. Prenons les régions de Rivière-la-Paix et de Prince-Rupert, le développement que vous escomptez se fera le long de cette canalisation, n'est-ce pas?—R. Non, le seul développement dont j'aie entendu parler pour cette région est la construction incertaine d'une usine d'aluminium. Ces gens voudront recevoir leur gaz à Prince-George. J'entends celui le long de la côte; non, pas Prince-George, mais Prince-Rupert.

D. Nous n'en parlerons plus. Vous voulez dire seulement que si une usine est installée, il sera peut-être possible d'établir un pipe-line de gaz entre la région de la Rivière-la-Paix et Prince-Rupert.—R. Si l'on fait la découverte de gaz.

D. S'il se trouve des industries, alors la canalisation sera justifiée,—si la clientèle nécessaire est assurée, vous pourrez alors fournir du gaz?—R. J'aimerais lancer l'entreprise moi-même.

D. Que dites-vous?—R. Si ces deux éventualités se réalisaient j'aimerais lancer la construction de cette ligne.

D. Et si la compagnie d'aluminium ne construisait pas une grande usine à cet endroit, vous ne seriez pas disposé à lancer l'affaire, n'est-ce pas?—R. Non.

D. Juste un mot ou deux sur la question de l'uniformité des prix; je veux être sûr de bien comprendre. A votre avis, et aussi, je pense, de l'avis de la Commission de l'énergie des États-Unis, il vaut mieux adopter un prix uniforme aux consommateurs de gaz le long de ce pipe-line, quel que soit l'endroit où ils sont établis?—R. En général, oui. Il peut y avoir quelques exceptions, mais dans l'ensemble c'est exact. Ce serait notre principe directeur.

D. Vous trouvez que c'est un bon principe d'affaires?—R. C'est un excellent principe.

D. En d'autres mots, vous ne tenez pas compte de la distance de transport?—R. Bien, vous ne pouvez pas poser le problème ainsi. Le prix ne dépend pas de

la distance à parcourir. Le marché éloigné a sa part du coût de toute l'entreprise. Les clients plus rapprochés ne pourraient être desservis sans l'existence d'une clientèle plus éloignée. Le même principe s'applique en plusieurs autres cas. On peut différer d'opinion là-dessus, tout comme les tarifs de chemins de fer ne semblent pas toujours reposer sur le facteur distance.

D. Les tarifs du téléphone, ceux du transport des voyageurs,—non pas du transport des marchandises, j'ai failli aller trop loin,—tous ces tarifs s'accroissent en proportion de la distance parcourue par la marchandise ou les personnes transportées.—R. Vous généralisez un peu trop. Ce n'est pas le cas des tarifs de transport des marchandises, et seulement dans une certaine mesure pour les tarifs de téléphone.

D. Au Canada? Placez un appel avec Winnipeg, et ensuite Vancouver. Vancouver serait peut-être la bonne place où appeler; j'imagine que vous y avez des amis. Quand viendra le temps de payer, vous constaterez la différence.—R. Le tarif n'est pas proportionné à la distance en tout cas.

D. Sur quoi est-il basé?—R. J'aimerais bien le savoir.

D. J'aimerais bien le savoir également. Du moins, j'aimerais bien savoir sur quoi sont basés les tarifs du transport des marchandises. Depuis quarante ans je cherche à le découvrir, mais sans succès. En tout cas, vous êtes d'avis que le consommateur de Portland, Oregon, devrait payer les mêmes tarifs pour le gaz que l'usager de Kingsgate, en Colombie-Britannique?—R. Spokane, cela fait deux grandes villes, et c'est en réalité plus près de Kingsgate.

D. Très bien. Voici ce à quoi je veux en venir: vous prétendez qu'il n'y a pas d'avantage à demeurer ou à faire affaires près de la source d'approvisionnement?—R. Si vous habitez très près de Calgary ou Edmonton par exemple, c'est autre chose, mais quand vous vous trouvez à une grande distance et qu'il faut construire un grand pipe-line pour desservir maints endroits, je suis d'avis que chaque consommateur devrait assumer sa part du coût de l'ensemble de l'entreprise.

D. J'arrive à ce point. Vous avez dit qu'il y a peu de perspectives de développement le long d'une canalisation qui traversait des terrains déserts?—R. Vous avez bien dit.

D. Et j'imagine qu'il continuera d'en être ainsi si les consommateurs de gaz, ou les industries qui en consomment, paient le même prix, qu'ils soient à des milliers de milles de la source d'approvisionnement ou à seulement cinquante milles. Voilà toute la situation en résumé, n'est-ce pas?—R. Vraiment, c'est forcer l'hypothèse.

D. Bien, allons jusqu'à Jasper-Park. C'est à deux cents milles environ?—R. Deux cent quarante milles.

D. Très bien, et je prétends que mon exposé de tantôt répond parfaitement à votre déclaration d'il y a un moment. Je vais vous citer un autre exemple. Prenons la ville de Medicine-Hat, en Alberta. Vous connaissez bien l'endroit: c'est là qu'eut lieu la première découverte de gaz, et cette ville fut la première à consommer du gaz dans la province. De plus, vous avez déclaré que le gaz était un combustible utilisable dans la fabrication de la céramique. Ai-je raison de prétendre que la céramique est la fabrication de produits d'argile.—R. Oui, tout ce qui provient de l'argile.

D. Les produits de l'argile, tels que la brique? Parlons maintenant des industries que l'abondance de gaz peut attirer. A Medicine-Hat, comme vous le savez, nous avons des fabriques de poterie qui font partie de l'industrie céramique; ces fabriques sont assez importantes pour une région comme la nôtre. La

Medicine Hat Potteries en est une. Cependant, l'argile qu'on y utilise vient de la Saskatchewan; je vous cite donc l'exemple d'une industrie qui, bien qu'elle doive importer sa matière première d'une autre province, s'établit à Medicine-Hat, près de ses sources d'approvisionnement en gaz.—R. Ainsi que je l'ai déjà dit l'industrie céramique est l'une de celles qui sont attirées par la présence du gaz.

D. Et la verrerie, alors?—R. L'industrie du verre est un peu de la même catégorie, mais pas tout à fait autant.

D. Prenons le cas de la société *Ogilvie Flour Mills*, qui s'est établie à Medicine-Hat précisément à cause de l'abondance de gaz, vous le savez, n'est-ce pas? Chaque maison de Medicine-Hat a sa conduite de gaz dans sa cour, comme on l'a déjà dit.—R. Cela explique parfaitement ce que j'ai voulu dire.

D. Mais l'industrie est venue aux sources du gaz et elle a même importé sa matière première, l'argile, d'une autre province. Allez-vous prétendre que la présence du gaz n'y est pour rien?—R. Non, j'ai déclaré dans mon témoignage que le gaz attirait certaines industries, de la même façon que le charbon à bas prix peut attirer une industrie.

D. Sans doute, mais le combustible ne doit pas figurer seulement comme un pourcentage du coût de fabrication d'un produit. Le gaz doit entrer en ligne de compte partout où il y a des industries, parce qu'elles ont été attirées par le gaz.—R. Mais en une bien faible mesure.

D. Je vous ai cependant donné quelques exemples. Les serres en sont un autre.—R. A ce qu'on m'a dit, la ville de Medicine-Hat a offert pendant un certain temps le gaz gratuitement aux industries qui s'y établissaient.

D. Je crois qu'on exigeait un cent les mille pieds cubes; je ne crois pas que ce fut complètement gratuit. Je me souviens du temps où on laissait allumées pendant tout le jour les lumières de rues, parce qu'on prétendait que ça coûtait meilleur marché que de les éteindre. Cela ne fait pas de doute; j'ai constaté la chose pendant de nombreuses années. Laissons de côté la question de l'industrie, car je vois que nous approchons du terme, mais, naturellement, notre vice-président ne s'en aperçoit pas. Passons au facteur population: j'imagine que, comme les autres, vous avez étudié le facteur démographique par rapport à ces marchés?—R. Oui.

D. Je veux revenir sur un point, et c'est la seule fois où je me permettrai de me reporter à une question qui a été soulevée par quelqu'un d'autre. Combien de clients comptez-vous prendre à Vancouver?—R. Je n'ai pas les chiffres ici. Nous avons pris les statistiques de la *British Columbia Electric Company*.

D. Savez-vous combien de clients cette compagnie a actuellement?—R. Je ne m'en rappelle pas.

D. Il y a des usines qui fabriquent le gaz à Vancouver, celui qu'on y utilise actuellement; une fois de plus qu'on me permette de faire un peu de réclame pour l'Alberta: le gaz manufacturé n'a pas une teneur en kilowatt-heures comparable à celle du gaz naturel dont nous parlons ici.—R. Seulement la moitié.

D. Seulement la moitié, oui, et nous avons discuté la question du charbon. Pour comparer le gaz naturel à un autre combustible, il faut se baser sur le contenu en kilowatt-heures du combustible, c'est-à-dire le B.T.U.?—R. Non, il y a d'autres termes de comparaison, le gaz naturel ayant, dans bien des cas, d'autres avantages en sus de sa valeur en kilowatt-heures.

D. Je veux dire sous le rapport des facilités de transport, de la propreté et ainsi de suite.—R. Et vous pouvez contrôler la chaleur et autres éléments.

D. Mais j'entends la création de la chaleur, dans le sens de son utilisation comme chauffage. La comparaison dont je veux parler se traduit en kilowatt-

heures, relativement au bois, au bran de scie ou à tout autre combustible?—R. Oui.

D. Je reviens à la question de savoir si vous ne pouvez pas me donner une idée du nombre de clients que vous espérez avoir en Colombie-Britannique, ou à Vancouver et la banlieue, car je suis surpris du chiffre si peu élevé de 11 milliards et demi, en comptant le minimum de trois milliards à Trail. Vous vous proposez de vendre à Vancouver et la banlieue moins de gaz qu'il ne s'en consomme aujourd'hui dans les foyers de la seule ville de Calgary. Vous rendez-vous compte de cela?—R. Oui.

D. Ne croyez-vous pas que la *British Columbia Electric Company* ferait bien de se mettre à vendre du gaz pour faire un succès de votre entreprise?—R. Nous escomptons qu'elle le fera et nous prévoyons une consommation maximum bien plus élevée. Nous avons pris les chiffres soumis par la *British Columbia Electric Company.*

D. Est-ce le chiffre à la fin de la période de cinq ans? C'est-à-dire que vous faites ces calculs par période de cinq ans, n'est-ce pas?—R. Oui.

D. Le nombre de clients que vous escomptez correspond au nombre actuel de clients en Colombie-Britannique?—R. Non, ce chiffre tient compte des nouveaux clients lorsque le gaz naturel sera servi à Vancouver.

D. Vous ne vous êtes guère préoccupé de cette région, cette vaste région de Vancouver, où la population, je crois, atteignait le demi-million au recensement d'il y a un mois. Prétendez-vous qu'on y consommera moins de gaz que dans la petite ville de Calgary d'où je viens?—R. Il se fait une grosse consommation de gaz par une journée froide à Calgary, car les maisons sont chauffées au gaz.

D. Nous avons un point de saturation.—R. Un point de saturation et un climat froid.

D. Je puis vous dire qu'il a fait froid l'hiver dernier. J'étais chez moi pendant six semaines, et tout le temps, la température est restée au-dessous de zéro. Ensuite, je suis allé à Vancouver où j'ai été retenu pendant deux semaines à cause du froid et des quantités de neige qui empêchaient les trains de marcher.

M. MURRAY: Il y avait une pénurie de combustible, là-bas.

M. Smith:

D. La villégiature verdoyante du Canada! Je n'ai pu me rendre sur l'île de Vancouver comme on me l'avait proposé, parce qu'une tempête soufflait si fort qu'elle nous repoussait vers le continent. Impossible de débarquer. Il me semble donc que vous considérez de trop petites quantités.—R. C'est trop peu pour la consommation à venir en effet.

D. Quelle répartition proposez-vous entre l'utilisation ménagère et industrielle, quel pourcentage?—R. Cela dépend des endroits. Nous nous fondions sur la répartition établie par la compagnie locale.

D. Est-ce que vous l'avez?—R. Nous l'avons, mais pas ici.

D. En d'autres termes, vous vous attendez à ce que la demande industrielle soit plus forte que celle de la consommation domestique, si je vous comprends bien?—R. A certains endroits. Je ne pense pas que ce soit ainsi à Vancouver. Là, il s'agit surtout de consommation domestique.

D. Et bien, je vous laisse le soin de décider, parce que je ne veux pas prendre les quelques instants dont nous disposons ce matin, grâce au gouvernement; je termine donc en vous posant une simple question: En ce qui concerne le gaz en Alberta, en possédez-vous des sources?—R. Non, monsieur.

D. N'avez-vous pas effectué le forage d'un puits pour obtenir du pétrole ou du gaz dans la région d'où vous et vos associés ont l'intention de tirer votre gaz?—R. Non, ce n'est pas cela. Certains de nos associés l'ont fait.

D. Qui donc?—R. Messieurs Arthur Newburn, Moyer, Smith, Carr, Spencer, Howard, Fawn et Eric Harvey.

D. Harvey est votre associé?—R. Je dirais qu'il a travaillé avec nous.

D. Ah oui. C'est l'un de ceux qui ont avancé des fonds pour les travaux préliminaires,—cela n'a pas d'importance, ne répondez pas. Il a de quoi pouvoir le faire, je puis vous le dire.—R. Il en a les moyens, en effet.

D. Mais votre position, et je ne le dis pas pour vous dénigrer, est purement celle d'un promoteur. Je n'emploie pas ce terme au sens péjoratif. C'est votre profession, n'est-ce pas?—R. C'est mon métier, je m'occupe à construire des pipe-lines de gaz.

D. Comme vous cherchez à aménager une conduite de gaz, vous êtes, par rapport à celle dont il est question, un promoteur, ce terme n'est pas injurieux, il explique simplement votre position.—R. C'est, en effet, mon occupation personnelle.

D. Merci beaucoup.

M. Adamson:

D. Monsieur le président, je voulais, depuis quelque temps déjà, vous poser deux ou trois questions assez brèves au sujet des marchés. M. Dixon nous a dit que la consommation totale des États-Unis est évaluée à 63½ milliards de pieds cubes par an, (je suppose que c'est la mesure qui sert à vos propres évaluations) tandis qu'au Canada, cette consommation atteindra chaque année environ 11·5 milliards de pieds cubes, si l'on tient compte de la consommation inférieure prévue pour Trail. Pourriez-vous évaluer la consommation à Spokane, Seattle, Portland et Vancouver?—R. Spokane: 3·7 milliards, Seattle: 14 milliards.

D. C'est 14 millions ou milliards à Seattle?—R. Milliards. A Portland, la consommation sera de 23 milliards.

D. Et à Vancouver?—R. Environ 8 milliards.

D. Environ 8 milliards à Vancouver. Pourriez-vous nous dire (la question se rapporte à l'autre route, celle qui relie Trail à Aldergrove), si vous êtes en mesure d'estimer les quantités de gaz que vous pourriez vendre dans la région? —R. Ce sera presque rien.

D. Presque rien. Ces chiffres ont été publiés, ils n'ont rien de secret. L'usine d'énergie atomique, ajoutée à Trail, utiliserait plus de gaz que Vancouver, soit environ 8 milliards de pieds cubes pour l'usine en question. Je ne vous demande pas de répondre oui ou non, mais on arrive à ce montant par une interprétation des chiffres, qui n'ont, comme je viens de le dire rien de confidentiel, puisqu'ils ont été publiés. La route "B" est la seule qui desservira l'usine atomique. Je constate que toutes les autres la laissent de côté, alors que toutes les routes desservent Spokane et les autres villes plus importantes. La seule différence entre ces routes est le service de l'usine atomique, qui constitue un marché considérable, à Hanford?—R. Parfaitement.

D. C'est bien cela? Je vois donc qu'à part une plus grande facilité de construction, l'avantage principal découlerait de l'usine atomique de Hanford? —R. En effet.

D. Voilà le renseignement que je désirais obtenir; je ne vous demande pas de nous dire quelle est votre estimation, car je sais que vous ne devez pas en

parler; mais d'après le témoignage, il est évident qu'il s'agit là d'un marché très étendu.

Et maintenant, monsieur Dixon, une question concernant les transformàteurs. Ceux-ci représentent quelle proportion du coût total?—R. Les transformateurs?

D. Ce serait plutôt les compresseurs?—R. Je ne puis vous donner de réponse immédiate. Sur la route "A", le coût des transformateurs se chiffre à 14 millions en chiffres ronds. Je veux dire les "compresseurs". La construction coûtera soixante-quatre millions.

M. Smith:

D. Cela tient-il compte de la hausse des prix de l'acier?—R. La hausse y est comprise. Pour la route "B", les compresseurs coûteront quelque 12 millions de dollars et le coût des autres constructions d'environ 50 millions.

M. Adamson:

D. Je suppose que ces compresseurs seront fabriqués par la *Canadian Ingersoll Rand?*—R. Nous avons négocié avec Cooper, Bessemer et Vickers. Vickers est en train de négocier au sujet du droit de construire des compresseurs Cooper-Bessemer.

D. Ils seraient de fabrication canadienne?—R. Oui.

D. Une dernière question: Vous vous feriez inscrire à la *Securities Exchange Commission.*—R. Naturellement.

D. Il est évident que vous vous ferez inscrire à cette Commission et que, pour les quantités de gaz dirigées vers les États-Unis, vous devrez suivre les directives de la *Federal Power Commission?*—R. Oui.

D. Et cet organisme a le pouvoir d'interdire l'exportation du gaz s'il le juge nécessaire, dans une situation exceptionnelle? Je ne dis pas qu'il recourrait à ce moyen, mais il en a le pouvoir?—R. Je ne crois pas qu'il ait ce pouvoir. Il faut un décret du Président pour l'exportation ou l'importation, c'est là un contrôle qui échappe à la *Federal Power Commission.* Les exportations et les importations se font par décret présidentiel, mais je crois que les formalités sont faites par la Commission. Je ne suis pas très au courant de ces formalités. J'ai travaillé à un pipe-line qui allait au Mexique et je me souviens qu'on a obtenu un décret présidentiel.

D. Mais, c'est en réalité un fonctionnaire ministériel qui rend la décision; je me rappelle, en effet, que la *Federal Power Commission* avait défendu, il y a deux ans, aux trains de charbon de passer au Canada, et il ne s'agissait que d'un ordre donné par un colonel quelconque à Washington; il avait décrété que les trains de charbon n'entreraient pas au Canada, et je veux dire que cela pourrait arriver également au sujet de la réexportation du gaz.—R. Il n'y a jamais eu de cas où un train de charbon sortant du Canada ait été arrêté et empêché d'y rentrer.

M. MAYBANK: Un wagon de charbon du Pacifique-Canadien, par exemple.

Le TÉMOIN: Quant au produit lui-même, avez-vous jamais rencontré le cas où celui-ci, en provenance du Canada, aurait été empêché, d'une manière ou d'une autre, d'y rentrer?

M. Smith:

D. Ces wagons, qui étaient des wagons canadiens, se sont vu refuser la permission de rentrer à l'époque; mais je voulais simplement poser à M. Dixon

une question au sujet des pouvoirs de la *Federal Power Commission.* J'imagine que cette Commission pourrait arrêter l'exportation du gaz, sans tenir compte du pays d'où il provient.—R. En pareil cas, le Canada pourrait bien fermer la canalisation à l'autre extrémité, de sorte que personne n'aurait de gaz.

D. Je sais qu'il s'agit simplement d'une hypothèse, mais elle peut fort bien se réaliser. Je n'ai plus de questions à poser.

M. Herridge:

D. Une simple question, monsieur Dixon, au sujet de l'approvisionnement en gaz. Je vous ai demandé si votre société était disposée à en vendre à la ville de Nelson et vous m'avez répondu que oui, mais je n'ai pas entendu la réponse.—R. Je vous ai répondu par l'affirmative.

D. On m'a dit plus tard que M. Dixon avait répondu "oui", et que sa société avait un contrat avec la *British Columbia Electric.*—R. Il ne s'agissait que d'entretiens.

D. Votre société serait-elle disposée à conclure un contrat avec la municipalité de Nelson si cette dernière en exprimait le désir?—R. Certainement.

M. Pearkes:

Je ne suis ni avocat ni expert en matière de gaz, mais à titre de consommateur éventuel, qui souffre d'une pénurie de gaz, je vous demanderais de me donner quelques renseignements au sujet de la pression qui sera maintenue dans votre pipe-line à un degré qui pourrait causer de l'inquiétude aux consommateurs? Serez-vous en mesure de maintenir une pression uniforme tout le long de votre système?—R. La pression commence à sept cent cinquante livres au pouce carré à la sortie du compresseur et elle baisse peu à peu en allant vers l'extrémité de la conduite. La pression prévue est de cent livres aux portes de la ville. Les consommateurs ne veulent pas de pression plus forte. C'est la plus haute que la ville accepterait. On obtient ensuite une pression de quelques onces dans la maison même.

D. Plus la canalisation est étendue, moins il y a de pression?—R. Cela dépend de la distance où se trouve le poste compresseur. La pression baisse entre les compresseurs pour remonter ensuite.

D. La pression sera-t-elle la même à Trail, Portland et Vancouver?—R. Elle sera la même aux portes de la ville. C'est prévu dans les calculs. Les pressions sont réglées à cette fin.

D. Et peu importe le nombre de compresseurs ou de systèmes de distribution?—R. Non, les compresseurs seront adaptés de façon appropriée.

D. La température n'a-t-elle aucune influence là-dessus? Pourrez-vous toujours maintenir la pression, qu'il fasse froid ou chaud?

Le VICE-PRÉSIDENT: Il est midi.

M. Jones:

D. Hier, vous avez mentionné que vous ne seriez pas disposé à desservir la vallée d'Okanagan par l'une de vos conduites. Supposons que les consommateurs de la région forment une compagnie, leur vendriez-vous le gaz en gros? Seriez-vous prêts à collaborer avec eux?—R. Mais oui.

D. Vous déclarez donc ne pas être disposé à construire un pipe-line dans la vallée d'Okanagan, mais vous vendriez du gaz en quantité?—R. Certainement.

D. A condition qu'il s'agisse d'un tracé entièrement canadien. Agiriez-vous autrement si le tracé n'était pas entièrement canadien?—R. Il faudrait que la ligne vienne d'une autre direction, mais il me semble que la chose serait possible qu'en suivant un tracé entièrement canadien.

D. Est-ce que vous encourageriez une pareille entreprise si on vous la proposait?—R. Certainement.

M. HIGGINS: Monsieur le président, je n'ai plus qu'une question à poser. Je m'expliquerai de façon qu'il n'y ait pas de malentendu. Hier soir, j'interrogeai M. Dixon au sujet de la *Federal Power Commission* ou de tout autre organisme préposé au ravitaillement du côté américain. A ce moment-là je n'avais pas sous les yeux le texte du témoignage. A la suite de la question posée par M. Green, et étant donné que j'en ai la transcription devant moi ce matin, je désirerais vous lire la partie concernant plus particulièrement le point en discussion et je demanderais à nouveau l'avis de M. Dixon à ce sujet.

M. GOODE: J'invoque le règlement. Nous avons décidé hier soir, après mise aux voix, que nous cesserions d'entendre les témoignages à midi.

Le VICE-PRÉSIDENT: Je ne lui ai accordé qu'une minute, monsieur Goode.

M. HIGGINS: Ce point est tellement important, je veux dire la question du ravitaillement. Je ne lirai que le texte même du témoignage transcrit. Voilà la question.

Quelques VOIX: Silence!

M. HIGGINS: Voici les questions de M. Green et vos réponses:

> D. Aucun membre du Comité ne s'oppose à la construction d'une grande ligne canadienne dont le surplus serait transporté aux États-Unis?—R. Il faudra plus que cela.
>
> D. Qu'est-ce que vous entendez par là?—R. Il faudra un accord garantissant le service aux États-Unis.
>
> D. Le service aux États-Unis?—R. Oui, un arrangement de tout repos.
>
> D. Faudra-t-il un accord à l'effet que les États-Unis devront être servis avant le Canada?

C'est là où je voulais en venir.

R. Je n'en sais rien; c'est là un problème qu'il faudra résoudre Plus loin, le texte dit encore:

> D. Vous n'avez pas saisi ma question. On vous a posé une question semblable au comité du Sénat: "serait-il possible que cette ligne passât en territoire américain, sans servir les localités américaines avant que les centres canadiens aient été servis?" et vous avez répondu: "Non, cela serait absolument impossible".

M. Higgins:

D. Que répondriez-vous maintenant? M. Green a soumis votre témoignage au Sénat et c'est la réponse qu'il vous a lue.—R. On ne peut conduire le gaz par la route "B", le ramener au Canada, et vous avoir une nouvelle conduite partant de ce point faisant double emploi avec les deux autres.

D. La seule question que je vous pose à ce sujet est celle-ci: La situation telle qu'elle est signifie-t-elle que si ces conduites passent surtout par les États-Unis, ce pays aura le premier choix lorsqu'il s'agira de déterminer la destination du gaz; est-ce bien cela?—R. Non.

D. Ceci en contradiction flagrante avec ce que vous avez déclaré?—R. Pas du tout.

D. Veuillez donc nous expliquer pourquoi?—R. Parce qu'il y aurait une entente selon laquelle les besoins canadiens seraient satisfaits. Ce que j'essayais d'expliquer, c'est qu'il vous faudrait conclure une entente en vertu de laquelle les besoins des États-Unis seraient assurés à même la quantité de gaz qui resterait après satisfaction des besoins canadiens.

D. Ne serait-ce pas plutôt qu'il faudrait satisfaire les besoins américains en premier lieu, car c'est bien ce que vous avez dit?—R. Ce n'est pas ce que j'ai dit.

D. Puis-je relire l'extrait en question?

Des VOIX: Non, non. Silence!

M. Higgins:

D. Seulement sur cette question. Je vais m'asseoir, inutile de vous fâcher.

M. MAYBANK: Asseyez-vous de bonne grâce.

M. HODGSON: Je propose que nous procédions à l'audition des témoignages pour une autre demi-heure.

Le VICE-PRÉSIDENT: Maintenant, disposons du bill.

M. MAYBANK: Si je comprends bien, les témoignages portent sur le préambule.

Le VICE-PRÉSIDENT: Le préambule est-il adopté?

Adopté.

Le VICE-PRÉSIDENT: Article 1er. Silence, s'il vous plaît. Y a-t-il des questions au sujet de l'article 1er?

M. SMITH: Une question au sujet de la procédure, si vous le permettez. On nous a prié de cesser de poser des questions à midi.

M. LAFONTAINE: C'est ce que nous avions convenu de faire hier soir.

M. SMITH: Nous est-il également défendu de poser des questions à quiconque se trouve ici au sujet des divers articles?

Le VICE-PRÉSIDENT: Je crois que vous avez droit de poser des questions relativement aux articles.

M. ROBINSON: Je n'ai pas compris ce que vous avez dit, monsieur le Président.

Le VICE-PRÉSIDENT: Vous avez le droit de poser des questions au sujet des articles.

Article 1er.

M. SMITH: J'ai une question à poser concernant l'article 1er: les personnes mentionnées dans le bill contribuent-elles aux dépenses préliminaires de l'entreprise?

M. LAFONTAINE: On a répondu à cette question hier.

M. CONNOLLY: Toutes contribuent, monsieur Smith.

Le VICE-PRÉSIDENT: L'article 1er est-il adopté?

Adopté.

M. FERGUSON: J'aimerais poser une question. M. Austin Taylor fait-il partie du Conseil d'administration de la *British Columbia Electric Company?*

Des VOIX: Non.

M. FERGUSON: M. MacMillan fait-il partie du conseil de cette société?

Des VOIX: Non.

M. FERGUSON: Combien de témoins et de présidents y a-t-il dans ce Comité?

Le VICE-PRÉSIDENT: Nous en sommes à l'article 2.

M. SMITH: Une simple question sur cet article. Il se lit comme suit:

> Les personnes nommées au premier article de la présente loi sont les premiers administrateurs de la Compagnie.

Combien d'autres administrateurs votre société compte-t-elle nommer en plus de ceux-ci?

M. CONNOLLY: Aucun autre monsieur Smith.

M. SMITH: Vous avez donc des administrateurs permanents, ceux mentionnés ici. Vous ne pouvez pas changer cela, n'est-ce pas? Vous le savez, vous êtes avocat.

M. CONNOLLY: Vous avez parfaitement raison.

M. SMITH: Ainsi, dorénavant et jusqu'à ce qu'une nouvelle loi soit adoptée par le Parlement, ces messieurs, vivants ou morts, sont les administrateurs permanents de cette compagnie.

M. CONNOLLY: Non, monsieur Smith, les administrateurs seront élus annuellement au cours de l'assemblée des actionnaires.

M. SMITH: Alors, la réponse que vous me donniez il y a un instant était erronée, si je ne m'abuse.

M. CONNOLLY: Non, ces administrateurs seront les premiers de la compagnie et leur mandat durera jusqu'à leur mutation.

M. SMITH: Alors le projet de loi contient sans doute une disposition à cet effet.

M. CONNOLLY: Évidemment.

M. SMITH: Où est cette disposition?

M. CONNOLLY: Vous pourriez peut-être dire, monsieur, que le statut général sur les compagnies, contenu dans la partie III de la Loi des compagnies, renferme une disposition à cet effet.

Le VICE-PRÉSIDENT: L'article 2 est-il adopté?

M. GREEN: A-t-on l'intention de faire en sorte que ces pétitionnaires soient les administrateurs réguliers de la compagnie ou bien y aura-t-il des changements?

M. CONNOLLY: Pour autant que je sache, monsieur Green, ces gens seront les premiers administrateurs de la compagnie. Quant à la durée de leur mandat, cela dépendra des réunions des actionnaires qui auront lieu chaque année.

M. GREEN: On n'a pas l'intention d'apporter aucun changement dans un avenir prochain.

Le VICE-PRÉSIDENT: L'article 2 est-il adopté?

Adopté.

Nous en sommes maintenant à l'article 3.

M. ADAMSON: J'aimerais poser une question au sujet de l'article 3. La *Securities Exchange Commission* aura sans doute son mot à dire sur la formation de la Société en ce qui a trait au genre de capital-actions. J'ai l'impression que vous vous confinez à une seule catégorie d'actions à concurrence de 12½

millions valeur au pair. Cela vous empêche-t-il ou non d'émettre des valeurs de priorité telles que des obligations?

M. CONNELLY: Non.

M. ADAMSON: Vous pouvez émettre des obligations en plus de ce montant et aussi des unités d'obligations avec boni d'actions ordinaires?

M. CONNOLLY: Des obligations et des débentures peuvent être émises de la même manière que toute valeur hypothécaire pour financer une entreprise. Elles équivaudraient à des créances garanties.

M. GREEN: Quels sont vos projets relatifs à l'émission de valeurs? Quel montant songez-vous à mettre sur le marché prochainement?

M. CONNOLLY: Pour répondre convenablement, monsieur Green, voici quelques détails: pour la route "A" de 54 à 55 millions en actions privilégiées, sous forme de créances garanties, seraient émises, probablement des obligations hypothécaires et le solde requis serait prélevé de la vente d'actions ordinaires, soit quelque 12 millions de dollars.

M. GREEN: Votre projet est donc de mettre toutes les actions ordinaires sur le marché à l'avenir?

M. CONNOLLY: Non, je ne crois pas. Je ne pense pas qu'il y ait de plan défini quant à la façon de procéder.

M. GREEN: Vous projetez une émission de 55 millions de dollars en obligations?

M. CONNOLLY: Jusqu'à concurrence de 55 millions en obligations et de 12 millions en actions. Maintenant, quant à la date de leur émission, de leur mise sur le marché, cela dépendra des événements.

M. GREEN: Vous ne projetez pas d'émettre des actions privilégiées?

M. CONNOLLY: Il n'y a rien de défini à cet effet présentement.

M. GREEN: Ne vous reservez-vous pas ce pouvoir dans le projet de loi?

M. CONNOLLY: Le projet de loi ne le mentionne pas spécifiquement, mais si vous vous reportez à un article ultérieur vous constaterez qu'en vertu d'une disposition de la Loi des compagnies, applicable dans notre cas, des actions privilégiées peuvent être émises au besoin.

M. GREEN: Quel pourcentage des actions de la compagnie appartiendront à ses associés?

M. CONNOLLY: L'intention des promoteurs de cette société est de vendre des actions ordinaires à la fois aux États-Unis et au Canada. Permettez-moi de vous dire tout d'abord qu'en ce qui concerne les pourcentages je ne crois pas qu'il existe de plan défini à ce sujet.

M. GREEN: Quel montant sera au nom des personnes associées au financement?

M. CONNELLY: M. Dixon dit qu'il est impossible de le dire avec certitude. On ne se propose pas de refuser au public de devenir des acheteurs éventuels d'actions ordinaires ou d'obligations.

M. GREEN: Vous ne pouvez pas nous dire comment vous vous proposez de disposer de ces actions ordinaires, c'est-à-dire quelle proportion sera retenue par les associés de la compagnie?

M. CONNOLLY: Évidemment, j'imagine que tout acheteur d'actions ordinaires sera associé à l'entreprise. Vous voulez dire les gens qui y sont déjà? Il n'y a eu aucune décision de prise à ce sujet.

M. FERGUSON: 55 millions de dollars en obligations seront émises et les actions ordinaires formeront un total de 12 millions.

M. CONNOLLY: Oui.

M. FERGUSON: Ce qui revient à environ 67 millions?

M. CONNOLLY: Oui.

M. FERGUSON: C'est le montant que vous croyez avoir besoin pour ce projet?

M. CONNOLLY: Oui, pour le pipe-line au Canada.

M. FERGUSON: Émettez-vous une autre sorte de titres aux États-Unis pour le secteur américain du pipe-line?

M. CONNOLLY: Non, je crois que les titres émis aux États-Unis seront les mêmes qu'au Canada. Évidemment, il faut dire que la Commission de contrôle du change étranger peut avoir beaucoup à dire au sujet du plan de financement, de même que la *Securities Exchange Commission* et toutes les autorités soumises aux *Blue Sky laws* (lois contre les exploiteurs financiers).

M. FERGUSON: La *Securities Exchange Commission* voudra savoir combien d'actions les propriétaires auront reçues? Pourrons-nous disposer de cette information?

M. CONNOLLY: Aucune n'a encore été émise.

M. FERGUSON: La *Securities Exchange Commission* vous posera la question et vous obligera à répondre ou vous ne vendrez aucune action.

M. CONNOLLY: Il leur sera émis le montant qu'ils achèteront.

M. FERGUSON: On leur remettra également des parts de fondateurs?

M. CONNOLLY: On me dit qu'il n'y aura pas d'actions de fondateurs.

M. FERGUSON: On financera le reste de l'entreprise avec des titres vendus aux États-Unis?

M. CONNOLLY: Oui, pour la partie des travaux qui seront exécutés aux États-Unis.

M. FERGUSON: Il y aura probablement quatre catégories de titres?

M. CONNOLLY: On n'a pas encore établi combien de catégories de titres il y aura, mais je puis dire qu'il y aura des actions ordinaires et des obligations.

M. FERGUSON: Avez-vous une idée du nombre d'obligations et d'actions qui seront vendues aux États-Unis?

M. CONNOLLY: Je le répète, cela dépend du tracé qui sera choisi. Je parle présentement de la route canadienne, c'est-à-dire la route A; de 20 à 22 millions de dollars devront provenir de sources américaines.

M. FERGUSON: Si des valeurs étaient mises sur le marché, les intéressés ne les vendraient pas toutes. Il doit sûrement y avoir un plan de finance d'établi à l'heure actuelle pour l'émission de toutes les actions destinées à financer chaque route?

M. CONNOLLY: J'ai appris qu'il n'y a pas de plan défini de financement. Le temps et les circonstances changent, et il y a beaucoup à faire avant de pouvoir en arrêter un.

M. FERGUSON: Mais nous accordons cette constitution, pour une exploitation exclusivement canadienne. Y aura-t-il une autre compagnie aux États-Unis qui éventuellement dirigera cette compagnie?

M. CONNOLLY: La *Northwest Natural Gas Company* sera la société qui fera l'exploitation aux États-Unis. Soit que la Northwest devienne une filiale de l'*Alberta Natural Gas* ou inversement mais il n'est pas encore décidé quel sera le meilleur arrangement à cet égard.

M. CARROLL: Nul ne peut exercer une régie de la compagnie s'il ne possède la majorité des actions ordinaires.

M. FERGUSON: La *Securities Exchange Commission* s'assurera de l'identité de ceux qui régissent la compagnie, et quelles en seront les filiales, avant d'autoriser la vente d'une seule action.

M. CONNOLLY: C'est tout à fait juste, monsieur.

M. FERGUSON: Cet organisme voudra savoir qui a la haute main sur les privilèges aux États-Unis; nous devrions savoir qui a la haute main sur cette compagnie et qui possède le privilège.

M. RILEY: De quelle compagnie parlez-vous?

M. FERGUSON: Je parle de toutes les compagnies.

M. RILEY: La compagnie n'est pas encore constituée, vous devriez le savoir.

M. FERGUSON: On nous demande d'accorder l'institution en corporation d'une société ayant un certain conseil d'administration, mais ce conseil n'aura pas grand pouvoir s'il est soumis à l'influence d'une corporation américaine, pas plus que tout autre conseil d'administration d'une filiale de cette compagnie. Le Canada est votre pays et c'est votre héritage. Ce que j'essaie de trouver, c'est l'identité de celui ou ceux qui auront la haute main sur cette corporation.

M. CARROLL: Vous ne pourrez pas le savoir avant que les actions ordinaires soient vendues.

M. FERGUSON: Mais la Securities Exchange Commission saura qui a la haute main sur cette compagnie et quelles valeurs seront mises en vente; et je suppose que les promoteurs du projet savent, à l'heure actuelle, ce qu'ils vont faire.

M. CONNOLLY: Ce n'est pas exact, monsieur, ils ne le savent pas.

M. FERGUSON: Ces gens s'organisent pour mettre une compagnie sous leur dépendance et ils décideront laquelle des deux sociétés sera assujétie à l'autre; et voilà que nous leur donnons une charte pour agir comme bon leur semble. Cela ne fait aucun doute, messieurs.

M. SMITH: J'aimerais bien savoir,—à moins que vous ne veuillez pas me le dire, ce dont je ne me formaliserai pas,—dans quelles mains les promoteurs ont, en fin de compte, l'intention de mettre la direction de l'entreprise? Je veux bien admettre avec M. Croll que les actionnaires en décideront, mais nous ne sommes pas tous ici, tant que nous sommes, assez naïfs pour ignorer que certaines compagnies en régissent d'autres au moyen des actions qu'elles possèdent. Alors, où a-t-on l'intention (et je n'emploie pas d'expression plus forte), où a-t-on l'intention de faire reposer l'influence dominante? Dans une compagnie du Delaware?

M. CONNOLLY: La *Northwest*?

M. SMITH: Une compagnie constituée en corporation dans l'État du Delaware. Aura-t-elle la main mise sur l'autre, ou vice-versa? Il y a plusieurs façons de se débarrasser de ses actions que par le paiement au comptant. On peut échanger des actions contre des services, on peut les émettre en échange de propriétés ou

autre chose de ce genre. Où M. Dixon croit-il que reposera, en fin de compte, la direction de la compagnie?

M. CONNOLLY: Eh bien, monsieur Smith, je ne veux pas me mêler de répondre à la question que vous posez à M. Dixon.

M. SMITH: Excusez-moi.

M. CONNOLLY: Peut-être M. Dixon voudra-t-il maintenant nous expliquer dans quelles mains se trouvera la direction de la compagnie. Comme l'a dit M. Carroll, l'influence prépondérante écherra à celui qui détiendra la majeure partie des actions. Si c'est la *Nortwest* qui possède la majorité; c'est elle qui exercera la régie; mais comme je l'ai dit et comme M. Dixon vient de le dire, on a l'intention de vendre les valeurs de la société sur les marchés américain et canadien. Et il y a tout lieu de supposer qu'on ne pourra pas obtenir au Canada tous les capitaux nécessaires à ce projet.

M. SMITH: Je crois que vous avez raison sur ce point.

M. CONNOLLY: Des capitaux américains seront donc certainement engagés dans l'affaire. Cela dépendra des fonds canadiens disponibles. Puis-je vous assurer, monsieur, qu'à l'heure actuelle, personne n'a l'intention d'aiguiller un paquet d'actions dans une direction déterminée?

M. SMITH: Je vous demanderais ceci: prenons un exemple concret, qui répond au fonctionnement normal des compagnies. En vendant vos titres de premier rang, que ce soit des obligations ou des actions privilégiées, avez-vous l'intention d'y ajouter une prime sous forme d'actions ordinaires? En d'autres termes, supposons que votre principal bailleur de fonds, la *Morgan Stanley & Co.*, accepte de fournir ce montant. Il est évident que cette maison ne versera pas la majeure partie des fonds nécessaires sans assumer la régie de l'exploitation. Cela peut se produire de plusieurs façons. En accordant à *Morgan Stanley & Co.* une prime sous forme d'actions ordinaires où cette maison peut acheter une tranche d'actions ordinaires. J'emploie le nom de Morgan et Stanley uniquement parce que cette société est mentionnée dans la demande. Je voudrais savoir où les promoteurs, qui sont ici présents, pensent que reposera en fin de compte, la direction de la compagnie?

M. DIXON: Je sais, et je puis vous l'affirmer, que la dernière chose que désire la banque est d'assumer la direction d'une entreprise.

M. SMITH: Quelle proportion des valeurs donne droit à la régie dans une compagnie de cette importance, 30 p. 100?

M. DIXON: Cette proportion peut ne rien signifier dans une société en particulier. Comme vous le savez, il y a une compagnie de gaz importante qui est absolument régie par quelqu'un qui n'a aucun intérêt financier dans l'entreprise.

M. SMITH: Il y a, en effet, certains moyens d'y arriver.

M. DIXON: C'est un cas exceptionnel. Dans une compagnie où s'est engagée une lutte en vue d'obtenir la prépondérance, une proportion de 50 p. 100 des titres ne suffirait pas à assurer la maîtrise de la société.

M. SMITH: Très rarement, en effet.

M. DIXON: Et, bien que je m'attende à ne posséder qu'un petit nombre d'actions, j'espère garder la direction de la compagnie.

M. GOODE: Au fond, je suis persuadé que la véritable régie financière de cette compagnie se fera aux États-Unis. Je n'ai aucun doute là-dessus. Mais vos opérations de financement diffèrent-elles des autres? D'où viendront les

fonds destinés à la *Westcoast Transmission Company?* Des États-Unis également?

M. DIXON: Quant à la *Westcoast*, je n'en sais rien, je n'en ai pas la moindre idée.

M. GOODE: Pourriez-vous répondre à cette question, monsieur Connolly?

M. SMITH: Je puis y répondre si vous acceptez ma réponse.

M. HIGGINS: Je crois qu'en conformité de la pratique établie dans une grande entreprise de ce genre, avant de commencer son exploitation, vous devez avoir pris des engagements déterminés avec les gens qui achèteront les valeurs de la compagnie. C'est la procédure habituelle. Avez-vous déjà reçu des engagements considérables de gens qui prendront des actions de la compagnie?

M. DIXON: Non, personne n'a pris de tels engagements.

M. HIGGINS: Personne, d'aucune façon?

M. DIXON: Exception faite des banquiers qui se sont déclarés prêts à garantir les émissions.

M. HIGGIN: Quel sera le montant garanti par les banquiers?

M. DIXON: La totalité.

M. HIGGINS: La banque garantira toute l'émission?

M. DIXON: Parfaitement.

M. FERGUSON: Vous avez déjà dit que les banquiers avaient accepté de s'occuper du financement tout entier.

M. DIXON: Il s'agit de garantie et non d'achat des valeurs pour eux-mêmes.

M. FERGUSON: Les banquiers pour eux-mêmes ou pour leurs clients. Ce groupe de courtiers au Canada et aux États-Unis...

M. DIXON: Ils conviennent d'acheter les actions et s'efforcent de les vendre avant de les avoir en main.

M. FERGUSON: Évidemment, ils peuvent les avoir déjà vendues à leurs clients, mais ils n'entreront pas en négociations ni ne garantiront rien,—surtout les courtiers nommés sur cette liste,—à moins qu'ils se soient renseignés sur la catégorie des actions qui constitueront l'émission. Avez-vous eu des entretiens avec les banquiers en question, qui auraient pu lui faire connaître les catégories d'actions éventuellement émises, ainsi que le montant des valeurs qu'émettra la compagnie américaine?

M. DIXON: Nous avons discuté la question, en effet.

M. FERGUSON: Avez-vous arrêté des chiffres?

M. DIXON: Je puis vous indiquer les pourcentages.

M. FERGUSON: Quels sont les pourcentages des titres de premier rang?

M. DIXON: Des obligations? J'ai déjà fait une déposition à ce sujet.

M. FERGUSON: Non, il s'agissait du Canada, pour autant que je m'en souvienne. Et la compagnie américaine?

M. DIXON: Ce sera la même chose d'après nos projets.

M. FERGUSON: Quel est le montant approximatif des titres de premier rang, émis pour le compte de la compagnie américaine?

M. DIXON: Environ 75 p. 100 en obligations.

M. FERGUSON: D'une valeur d'environ 75 millions de dollars?

M. DIXON: Soixante-quinze pour cent du montant total qui sera engagé. Nous espérons pouvoir vendre des obligations hypothécaires.

M. FERGUSON: Avez-vous une idée de la valeur de ces obligations hypothécaires?

M. DIXON: L'unité sera de $1,000.

M. FERGUSON: Soixante-quinze millions, c'est bien cela?

M. DIXON: Vous couvrez trop de terrain. Il y a tant de choses qui ne sont pas encore déterminées, en ce qui concerne la part d'intérêts qu'une compagnie aura dans l'autre.

M. FERGUSON: Cela ne vous inquiète pas. Vous allez émettre 55 millions et 12 millions pour la construction de la section canadienne du pipe-line?

M. DIXON: Cela dépendra de la longueur de la conduite à aménager.

M. FERGUSON: Prenons la route "B" par exemple. Combien de titres seront-ils émis pour la route "B" au aCnada?

M. DIXON: Je ne saurais le dire. Il est impossible de le déterminer à l'heure actuelle. Cela dépendra du marché financier.

M. FERGUSON: Messieurs, je suis d'avis que nous accordons là une charte bien qu'il n'y ait pas de capital déterminé. La route que suivra le pipe-line n'est pas précisée. Est-ce exact? Je demande au témoin si c'est exact. Nous donnons carte blanche sous forme d'une charte, un chèque en blanc, sans qu'il y ait de plan quant aux espèces de titres à vendre ou à la structure de cette compagnie. Quelle est la composition du capital de la compagnie qui demande une constitution?

M. ROONEY: Ne croyez-vous pas que M. Dixon ait déjà répondu à cette question? Je dirai que oui.

Le VICE-PRÉSIDENT: Un peu de silence, messieurs.

M. FERGUSON: M. Dixon, les obligations seront-elles émises en fonction de la route que prendra le pipe-line?

M. DIXON: Un an s'écoulera certainement avant de pouvoir émettre des titres sur cette base.

M. FERGUSON: Émettre? Quel est votre projet?

M. DIXON: Je n'ai pas ce plan; il nous est impossible de savoir, à ce stade, la façon la plus avantageuse de prélever cent millions de dollars pour trois compagnies. Nous ne pouvons prévoir un avenir aussi lointain.

M. FERGUSON: Je suis certain que, si j'instituais une compagnie, j'aurais tant de titres de premier et de deuxième rang que j'utiliserais au financement de mon projet. Je connaîtrais le montant de titres qu'il me faudrait retirer de la caisse, car celle-ci contiendrait un certain nombre d'actions et un certain nombre d'obligations. La compagnie doit avoir un plan d'organisation de ses titres.

M. DIXON: Vous faites erreur. Nous n'avons aucun plan de ce genre.

M. CONNOLLY: Ceci vous aidera peut-être à comprendre: le projet actuel comporte trois sections. La première s'occupera de la construction du système de réseau et la seconde sera chargée de l'aménagement de la conduite principale, dont une partie passe par le Canada et l'autre par les États-Unis. Cette compagnie demande un capital-actions de 1,250,000 actions d'une valeur au pair de $10 chacune.

M. FERGUSON: Êtes-vous d'avis qu'un million et quart d'actions suffiront pour ces travaux?

M. CONNOLLY: Oui.

M. FERGUSON: Cela ne vous donnera que 12 millions de dollars environ.

M. CONNOLLY: Peut-être, si vous me permettez de terminer.

M. CARROLL: Je suis d'avis que nous ne devons pas confondre les actions ordinaires de la compagnie avec les obligations, les actions privilégiées avec les certificats d'obligations.

M. ROONEY: Puis-je poser une question?

M. CONNOLLY: Permettez-moi de poursuivre: Les souscripteurs ont pris l'engagement formel de procurer les fonds nécessaires. Ils les trouveront en négociant des actions ordinaires ou en vendant des obligations ou des certificats d'obligation selon le cas. Si l'on décide d'aménager la route "A", les fonds requis pour cette route s'élèveront aux environs de 66 millions. Ces fonds s'obtiendront par la vente de valeurs au public, non seulement aux États-Unis, mais au Canada; je crois, en effet, à la suite de ce que nous avons exposé hier à l'aide de lettres émanant de divers courtiers et banquiers du Canada, que le public canadien aura amplement l'occasion de participer à ce genre de placement, fort avantageux du reste. Ils vendront pour 54 ou 55 millions en obligations ou en certificats d'obligations, tandis que les actions rapporteront 13 autres millions de dollars. D'autre part, ainsi que nous l'a dit M. Dixon, les plans ne sont pas encore arrêtés et il me semble, d'après ses déclarations, qu'ils ne peuvent l'être à l'heure actuelle. Mais nous avons là le projet dans ses grandes lignes. Je n'aimerais pas que le Comité ait l'impression,—je crois, d'ailleurs, qu'aucun membre du Comité n'a cette impression,—que nous essayons de nous dérober en parlant ainsi. Nous tâchons de vous donner tous les renseignements que nous possédons actuellement au sujet des projets tels qu'ils sont. Je crois maintenant avoir tout dit sur cette question.

M. HERRIDGE: Monsieur Connolly, j'aimerais élucider un point qui m'est venu à l'esprit. M. Ferguson vous a demandé le montant d'actions ordinaires ou autres titres devant être vendus pour la construction du tracé A et il me semble que vous aviez placé le total à environ 66 millions de dollars. Dans le projet, on dit toutefois que le coût s'élèvera à 79 millions de dollars.

M. CONNOLLY: Oui, mais voilà la différence: Une partie de la route "A" devra être construite aux États-Unis. Je parle en ce moment de la route A. Une bonne partie de la conduite sera construite aux États-Unis, et je ne parle que de la partie qui sera aménagée au Canada.

M. ROONEY: Il est probable que votre émission d'obligations portant certificat se montera à 54 millions ou 55 millions de dollars. Et je pense que vous vous efforcerez de maintenir ces obligations à un taux aussi bas que possible parce qu'elles couvriront une hypothèque sur le matériel tout entier et cela constitue des charges fixes qu'il faut prévoit chaque année...je veux dire les intérêts.

M. CONNOLLY: C'est bien cela.

M. ROONEY: D'autre part, vous tâcherez de vendre autant d'actions ordinaires que possible, car cela ne représente pas de charges fixes. C'est ainsi que s'organisent, à mon avis, toutes les compagnies importantes. J'ai quelque expérience en ces matières et M. Dixon m'est connu depuis une vingtaine d'années. Pour moi, ce n'est que la procédure habituelle.

M. SMITH: Je vous répondrai que je suis d'avis entièrement opposé en ce qui concerne votre première assertion, celle qui se rapporte aux actions ordinaires. Si vous aviez raison, pourquoi une entreprise coûtant 70 millions émettrait-elle

pour 12 millions seulement d'actions ordinaires? Voilà la réponse à l'exposé que vous venez de faire.

M. ROONEY: D'après les explications de M. Connolly, je crois comprendre qu'aux États-Unis, pour combler l'écart des frais d'immobilisation, il y aurait une organisation différente du financement.

M. FERGUSON: Pouvez-vous dire, monsieur Connolly, si les obligations qui seront émises pourront être converties en actions ordinaires?

M. CONNOLLY: Les obligations... non; je ne crois pas qu'elles soient convertibles.

M. FERGUSON: Il n'y aurait pas d'option?

M. CONNOLLY: Non, pas pour les obligations.

M. SMITH: Examinez le cas de l'Imperial Oil... vous apprendrez peut-être du nouveau sous ce rapport.

M. FERGUSON: C'est là où je veux en venir. Il est facile de dire que des titres vont être mis en ventes, mais je ne crois pas pour un instant qu'un promoteur instruit et intelligent comme M. Dixon va livrer une tranche de titres si ceux-ci ne sont pas convertibles. Dans le présent cas, il se peut que la valeur au pair soit de $100, mais que l'action fasse un bond de $100 à $300. N'avez-vous pas dit vous-même que c'est un placement très alléchant?

M. CONNOLLY: Ordinairement, oui.

M. FERGUSON: Je ne crois pas qu'aucun membre de ce Comité dédaignerait un placement alléchant s'il y a certitude absolue que les obligations peuvent être converties en actions ordinaires, et qu'elles peuvent monter à $300. Je parle en toute sincérité, et je dois dire que j'aimerais participer à cette affaire.

M. MURRAY: Revenez au fait!

M. GREEN: Monsieur le président, j'imagine que le financement des trois compagnies se fera en même temps. Je veux dire un plan coordonné qui engloberait la *Northwest Natural Gas Company*, qui aura la direction de tous les pipe-lines, l'*Alberta Natural Gas Company*, qui exploitera la partie canadienne du pipe-line allant vers l'ouest à partir de Pincher-Creek et l'*Alberta Natural Gas Grid Company*, qui dirigera le système du réseau de l'Alberta. Il n'y a en réalité qu'un plan d'ensemble?

M. CONNOLLY: Il faut l'envisager comme un tout.

M. GREEN: Je vois, et la maison *Morgan Stanley and Company* de New-York, s'occupe du financement.

M. CONNOLLY: Ils sont à la tête du groupe des banquiers.

M. GREEN: Ce sont réellement les gens qui procurent les finances.

M. CONNOLLY: Ils ont garanti le financement de l'entreprise.

M. GREEN: Toute l'entreprise? J'entends un plan coordonné, c'est bien cela, n'est-ce pas,

M. CONNOLLY: C'est exact.

M. GREEN: M. Dixon me disait hier que M. Cortelyou Ladd Simonson de New-York, est le représentant de la maison *Morgan Stanley and Company* au conseil d'administration de l'*Alberta Natural Gas Company*. Cela ne fait pas de doute?

M. CONNOLLY: C'est bien cela.

M. GREEN: Y a-t-il une autre maison de finance qui soit représentée au conseil d'administration de l'*Alberta Natural Gas Company?*

M. CONNOLLY: Non, pas en cette qualité. Les administrateurs peuvent avoir des attaches avec une maison de finance, mais ils ne sont pas au Conseil pour les représenter.

M. GREEN: Le seul qui soit du conseil d'administration au titre de représentant d'une maison de finance est M. Simonson.

M. CONNOLLY: Oui.

M. GREEN: Et il est le représentant de *Morgan Stanley and Company?*

M. CONNOLLY: C'est un associé de *Morgan Stanley and Company.*

M. GREEN: Il ne fait pas de doute que la maison *Morgan Stanley and Company* aura la haute main sur votre société?

M. CONNOLLY: Non, ce n'est pas exact. Ainsi que l'a dit M. Dixon, ils n'ambitionnent pas de diriger la société; ce sont les soumissionnaires de l'entreprise.

M. GREEN: Puisqu'ils ont pris l'engagement de recueillir les fonds, il semble évident qu'ils sont bien placés pour dominer la société à leur gré?

M. CONNOLLY: Non, je ne le crois pas, monsieur Green. Je ne crois pas que vous puissiez faire cette déduction de ce qui a été dit.

M. GREEN: Et à propos des deux autres sociétés, la maison Morgan est-elle représentée à leurs conseils d'administration?

M. CONNOLLY: Cette maison n'a pas de représentant au conseil d'administration de l'*Alberta Natural Gas Grid.*

M. GREEN: Et la *Northwest Natural Gas*?

M. CONNOLLY: M. Simonson est du conseil d'administration de la *Northwest.*

M. GREEN: M. Simonson fait aussi partie de la *Northwest Natural Gas?*

M. CONNOLLY: De même que d'autres financiers.

M. GREEN: Y a-t-il d'autres Canadiens au conseil de la *Northwest Natural Gas*?

M. CONNOLLY: Sans doute.

M. GREEN: Qui sont-ils?

M. CONNOLLY: MM. Eric L. Harvey, de Calgary; H. R. MacMillan, de Vancouver; Austin C. Taylor, de Vancouver; et William A. G. Kelly, de Toronto.

M. GREEN: Lors de votre témoignage devant le Sénat, on vous a posé cette question-ci: "Où s'exercera le contrôle des valeurs?" Et vous avez répondu: "Je pense que ce contrôle s'exercera probablement aux États-Unis, monsieur." Désirez-vous modifier cette réponse aujourd'hui?

M. CONNOLLY: Monsieur Green, voici: Il n'y a pas de doute que les choses ont bien changé depuis, mais je pense que le contrôle des valeurs se trouvera là où celles-ci auront été vendues; je le repète, les Canadiens auront toutes les chances d'en acheter. Or s'ils achètent...

M. GREEN: Prétendez-vous aujourd'hui que le contrôle des valeurs s'exercera au Canada?

M. CONNOLLY: Je ne puis dire si tôt que ce sera à un endroit particulier.

Des VOIX: Adopté.

Le VICE-PRÉSIDENT: Article 4: siège social et autres bureaux.

M. GREEN: Cet article prévoit l'établissement au Canada ou à l'étranger d'autres bureaux et agences qu'elle jugera nécessaires. Où seront situés ces autres bureaux et agences?

M. CONNOLLY: A l'heure actuelle, monsieur Green, il n'est pas question d'établir d'autres bureaux ailleurs.

M. GREEN: Vous n'avez aucun projet d'établissement de bureaux et d'agences ailleurs qu'à Edmonton?

M. CONNOLLY: Aucun, monsieur.

Adopté.

M. SMITH: Vous ne vous attendez pas que j'approuve l'établissement du siège social à Edmonton plutôt qu'à Calgary.

Le VICE-PRÉSIDENT: Article 5: application de la loi générale sur les pipe-lines.

Adopté.

Article 6: Pouvoirs de la Compagnie.

M. CARROLL: On lit au sous-alinéa *c*)

> "exercer, accessoirement et incidemment aux fins et objets énoncés dans la présente loi, les pouvoirs suivants, à moins que ces pouvoirs ou l'un d'entre eux ne soient expressément exclus par la présente loi, savoir: les pouvoirs énoncés aux alinéas *a*) à *bb*), inclusivement, du premier paragraphe de l'article quatorze de la *Loi des compagnies, 1934*".

Cet article prévoit que ces pouvoirs accessoires pourront être exercés par la Compagnie, bien qu'elle soit instituée sous forme de charte.

M. GREEN: Cet article 6 est celui qui confère ou expose à la Compagnie ses divers pouvoirs. Avec l'appui de M. Smith, je propose l'amendement suivant:

> Après le mot parlement, et sous réserve qu'elle pourra exporter aux États-Unis la seule quantité de gaz ou de pétrole en excédant des besoins des consommateurs canadiens.

Ainsi, avec cet amendement, le premier alinéa de l'article 6 se lira comme suit:

> Sous réserve des dispositions de toute loi générale concernant les pipe-lines pour le transport du gaz ou du pétrole ou de quelque produit ou sous-produit liquide ou gazeux du gaz ou du pétrole, qui est adoptée par le Parlement, et sous réserve qu'elle pourra exporter aux États-Unis la seule quantité de gaz et de pétrole en excédant des besoins des consommateurs canadiens, la Compagnie peut...

et l'article poursuivra l'énoncé plus détaillé des divers pouvoirs.

Je prétends qu'un amendement de ce genre est nécessaire à la protection des consommateurs canadiens. En fin de compte, il s'agit de gaz canadien et aussi de pétrole canadien. N'oublions pas que ce projet de loi autorise non seulement le transport du gaz, mais aussi celui du pétrole, et c'est mon opinion qu'à la longue le pouvoir de transporter du pétrole peut prendre plus d'importance que celui de transporter du gaz. Quoi qu'il en soit, on est à accorder ces deux pouvoirs. De plus, les témoins conviennent que le gros de la production de gaz sera acheminé vers les États-Unis. Ils ne font pas de mystère à ce sujet. Ils déclarent qu'environ 20 p. 100 seulement seront consommés au Canada. Sous tous rapports un amendement s'impose.

En Colombie-Britannique, nous avons toujours eu à faire face à la concurrence de Washington et de l'Oregon, et il en sera toujours ainsi parce que nos produits sont à peu près les mêmes que les leurs. Notre principale industrie est l'industrie forestière, tout comme chez nos voisins; nous avons bien aussi les mines et les pêcheries. Par ailleurs, notre population est bien inférieure à celle de ces deux États voisins, et les produits de leur agriculture mûrissent plus tôt dans des terres situées plus au sud que les nôtres. Leur marché domestique est dix ou quinze fois plus nombreux que le nôtre et nous sommes toujours à désavantage.

M. MURRAY: Notre industrie forestière est-elle dans une situation aussi désavantageuse?

M. GREEN: Leur production est plus forte que la nôtre.

M. MURRAY: Nous avons pénétré dans leur marché, le marché américain.

M. GREEN: Si vous surveilliez davantage les intérêts de Rivière-la-Paix et de Caribou, la Colombie-Britannique s'en porterait beaucoup mieux.

M. MURRAY: Je puis vous dire que cent vingt scieries de ma circonscription comptent sur le marché américain. Vous fermeriez ces marchés et les nôtres et vous jeteriez sur le pavé les ouvriers de nos scieries.

M. FERGUSON: Ce pauvre vieux Caribou!

M. MURRAY: Je puis ajouter que nous avons à transporter le bois au chemin de fer sur une distance de cent vingt milles.

Le VICE-PRÉSIDENT: Ne pourrions-nous pas réserver cet article 6 et aborder l'étude de l'article suivant, pour y revenir plus tard.

M. GREEN: Je préfère que nous en finissions maintenant.

Le VICE-PRÉSIDENT: Très bien.

M. GREEN: Pour toutes ces raisons et aussi parce que je crois que le Parlement canadien devrait servir les intérêts du Canada d'abord plutôt que de favoriser en premier lieu les États-Unis, quand nos ressources naturelles sont en jeu... pour toutes ces raisons et d'autres encore, je demande au Comité d'adopter cet amendement.

M. MAYBANK: Je désire simplement attirer votre attention sur l'heure. J'ai quelque chose à dire sur le sujet, mais pas maintenant. Le moment de lever la séance approche et, au sujet de la reprise, cet après-midi, je propose que nous nous réunissions plus tôt, disons à 3 heures et demie.

M. CARROLL: Quant à moi, il m'est impossible d'appuyer la proposition. Je ne connais pas grand chose des pouvoirs des divers organismes devant lesquels cette Compagnie doit comparaître avant d'obtenir le droit de donner suite à ce projet de loi. Je crois qu'il serait à propos de connaître l'avis de nos légistes sur les pouvoirs du Parlement avant de se prononcer sur l'amendement de M. Green.

M. MAYBANK: Je propose la levée de la séance.

Le VICE-PRÉSIDENT: Le Comité est saisi d'une proposition de suspendre la séance pour la reprendre à 3 h. 30.

Les membres qui sont en faveur, levez la main?

Contre?

La proposition est adoptée. Le Comité reprendra sa séance à 3 h. 30.

M. SMITH: Je suis opposé à cette motion.

Le Comité suspend sa séance pour la reprendre à 3 h. 30 de l'après-midi.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

Le VICE-PRÉSIDENT: Messieurs, nous sommes en nombre.

M. MOTT: Monsieur le président, j'aimerais parler un peu de l'amendement de la motion présentée par le député de Vancouver-Quadra. Pour ce qui est de cet amendement, je dirai que je ne vois pas la nécessité de s'engager dans un long débat en marge de certaines observations. Étant originaire de la Colombie-Britannique, je puis exposer le point de vue ouvrier. Nous avons quelque dix mille personnes à l'emploi de l'industrie forestière, et pour revenir aux observations que l'honorable député a faites aujourd'hui relativement au bois qui est exporté aux États-Unis et à l'attitude de ce pays à l'égard de nos exportations de bois, je pense...

M. GREEN: Je voudrais donner une explication sur un fait personnel, monsieur le président. Je n'ai pas parlé des exportations de bois d'œuvre aux États-Unis.

M. MOTT: A propos des États-Unis, vous avez mentionné le bois d'œuvre.

Le VICE-PRÉSIDENT: M. Green déclare ne pas avoir mentionné le bois d'œuvre.

M. MOTT: Je soutiens qu'il y a fait allusion; on le verra dans le compte rendu; on y trouvera également ces autres observations sur notre continuelle infériorité par rapport aux États-Unis. Je crois que nous ne devrions pas manifester pareille étroitesse d'esprit à l'endroit d'une autre nation, ou des vues aussi mesquines dans le débat actuel. Pour nous, de la Colombie-Britannique et, en particulier, du littoral du Pacifique, qui dépendons dans une grande mesure des États-Unis pour notre commerce, il ne semble pas opportun d'appuyer un tel amendement devant ce Comité et de recourir à des arguments de ce genre.

Depuis des années et des années, nous sommes tributaires des États-Unis. J'ai moi-même travaillé dans une raffinerie de l'*Imperial Oil* dans l'Est, et je sais que nous avons à compter avec nos voisins du Sud. De plus, nous leur devons l'automobile mue par l'essence, que nous conduisons aujourd'hui. Je ne crois pas que l'honorable député ait été bien inspiré, pour défendre son amendement devant ce Comité, d'invoquer des arguments de ce genre.

On demande qu'il ne sorte pas de pétrole du Canada tant que les besoins canadiens n'auront pas été satisfaits. Nous savons bien que l'autre projet de loi adopté par la Chambre ne mentionne que deux provinces du Canada, deux provinces seulement. J'insiste sur ce point: veut-on interdire l'exportation du gaz canadien tant qu'on n'aura pas pourvu aux besoins du Canada?

Faudra-t-il donc attendre que Winnipeg, London et Toronto nous disent qu'elles ont besoin de ce gaz et qu'il ne pourra pas en être exporté tant que nous n'aurons pas approvisionné en gaz de l'Alberta ces villes et ces provinces. Monsieur le président, je crois que l'amendement est foncièrement ridicule et je n'entends pas lui donner mon appui. Je crois que ces faits devaient être exposés, car ils ont déjà été invoqués à l'égard des bills de sociétés pétrolières.

Hier, je crois, le même député n'a-t-il pas parlé de transporter le gaz par le défilé de Yellowhead, et le pétrole via Kamloops et retour via Kelowna, puis de

diriger la canalisation par monts et par vaux jusqu'à Trail, soit une distance d'un millier de milles. Les experts ne nous ont-ils pas dit en ces derniers jours que c'était à peu près impossible... Peut-être pas impossible, mais sûrement une opération non rentable. Nous avons assez entendu ce genre de langage, et je pense que nous devons manifester notre désapprobation et la consigner au compte rendu. Je saisis cette occasion de le faire et c'est pour cette raison que je me prononce contre l'amendement. Les consommateurs du littoral ont-ils été consultés sur le tarif du gaz? Je trouve que ce bill est aussi libre d'entraves que l'autre, et je pense que c'est à la Commission de décider du tracé que suivra le pipe-line.

Les promoteurs nous proposent cinq tracés et ils vont nous en présenter un sixième. Allons-nous introduire un amendement de ce genre? M. Green pourra, s'il le veut, dire à la population de la côte que je suis responsable de ce qu'ils paient un million de plus pour leur gaz. Je le souhaite réellement, car depuis le début de nos délibérations nous n'avons lu que ses déclarations dans les journaux.

M. GREEN: Continuez!

M. MOTT: Je regrette d'entendre M. Green faire cette remarque qui sera consignée au compte rendu. C'est pourquoi, au moment de la mise aux voix, je voterai contre l'amendement, et à cause de cela précisément.

M. APPLEWHAITE: Je désire uniquement parler sur le projet d'amendement. Je crois que cet amendement n'a d'autre objet que de protéger les consommateurs canadiens contre l'exportation aux États-Unis de gaz qui devrait rester à la disposition du marché domestique. C'est déjà fait. Je vais maintenant donner lecture au Comité de quelques articles, courts mais pertinents, de la *Loi de l'exportation de l'électricité et de fluides*, chapitre 54 des Statuts revisés du Canada, 1927:

Le paragraphe (1) de l'article 5 est ainsi conçu:

> 5. Personne ne doit exporter de force ni de fluide sans un permis ni ne doit en exporter au delà de la quantité autorisée par son permis ou autrement que dans les conditions prescrites dans ce permis.

Je lis maintenant le paragraphe (1) de l'article 6:

> 6. Sauf les règlements rendus à ce sujet par le gouverneur en son conseil, ce dernier peut accorder des permis assujétis aux conditions qu'il juge utiles, pour l'exportation de force ou de fluide, dans les cas où existe légitimement le droit d'exporter.

Je passe maintenant à l'article 7, paragraphe (1) et (2):

> 7. Ce permis peut porter que la quantité de force ou de fluide à exporter doit être limitée à l'excédent de production après que le titulaire du permis a fourni de la force ou du fluide pour distribution aux consommateurs pour leur usage en Canada, dans la mesure spécifiée par le permis, aux prix et conformément aux conditions, règles et règlements prescrits par le gouverneur en son conseil.
>
> (2) Ce permis est révocable à volonté par le gouverneur en son conseil si le porteur du permis refuse ou néglige de se conformer à quelqu'une des conditions imposées relativement à la force ou au fluide qu'il doit fournir et distribuer en Canada.

C'est la fin des citations. Je prétends que le présent amendement est absolument inutile et sans effet pratique, parce que la loi générale y pourvoit

etièrement. Je prétends de plus,—encore que je ne sois pas un spécialiste,—que c'est un principe mauvais et un usage pire encore que de vouloir rédiger de nouveau la loi générale dans ce qu'on appelle un bill privé. Je crois aussi que nous devrions nous assurer si cette procédure est régulière ou non.

M. HERRIDGE: Monsieur le président, je veux dire quelques mots à l'appui de l'amendement de M. Green, que j'approuve de tout cœur. Je l'approuve pour des raisons que j'exposerai plus tard. Je puis toutefois dire dès maintenant que je me fonde sur une question de principe, précisément le principe autour duquel a tourné tout le débat à la Chambre; je veux parler de la volonté manifestée par certains députés de sauvegarder les intérêts du peuple canadien qui désire exploiter ses propres ressources naturelles. Nous n'avons pas la conviction aujourd'hui que les intérêts du Canada sont respectés en cette affaire. Il est de notre devoir de protéger ces intérêts. Je suis bien sûr que les membres du Comité, s'ils se souviennent du débat qui s'est déroulé à la Chambre des communes et se rappellent les remarques du très hon. C. D. Howe, et s'ils ont porté attention aux dépositions faites devant ce Comité, en viendront à la conclusion que nous n'avons en aucune façon la garantie que les besoins du consommateur canadien seront satisfaits et que les intérêts canadiens sont sauvegardés

Pour corroborer cet avancé, je vais citer un extrait du journal des Débats du 15 mars, volume 90, nº 21. Ce jour-là, le député de Yorkton, M. A. C. Stewart...

M. MAYBANK: A quelle page?

M. HERRIDGE: Page 822. Ça me fait plaisir de constater comme M. Maybank aime l'exactitude.

M. MAYBANK: Je croyais que vous vouliez indiquer la page, mais que vous aviez fait un oubli.

M. HERRIDGE: Ce jour-là, donc, M. A. C. Stewart, de Yorkton, a posé la question suivante:

> M. A. C. STEWART (*Yorkton*): J'ai quelques questions à poser au ministre du Commerce. Le gouvernement de la Saskatchewan a-t-il fait des démarches auprès du ministère du Commerce aux fins de protéger la Saskatchewan en ce qui a trait à l'exportation du pétrole et du gaz naturel de l'Alberta? Quelle est la politique du ministère en ce qui regarde la délivrance de permis pour l'aménagement de pipe-lines de l'Alberta vers les États-Unis?

Et en réponse, le très hon. C. D. Howe (ministre du Commerce) a déclaré ce qui suit:

> En réponse à la première question, je dirai que la province de la Saskatchewan n'a fait, à ma connaissance, aucune démarche à ce point de vue. En réponse à la deuxième question, je rappelle que j'ai traité le sujet au cours de la dernière session du Parlement, et j'ai fait remarquer que la *Loi de l'exportation de l'électricité et des fluides* a été conçue à cette fin. L'exportation d'électricité et de gaz n'est permise que si le ministre du Commerce atteste qu'il a été pourvu aux besoins actuels et prévisibles du Canada. On a fréquemment répété au cours du débat qu'on exportera du gaz naturel aux États-Unis, au moyen du pipe-line, sans passer par Vancouver. J'ai déclaré à la dernière session que nous ne le permettrions pas. A la suite d'entretiens avec la direction de la société, je sais qu'elle ne se propose pas d'en exporter.

Cette déclaration précise que le ministre n'a pas l'intention de permettre l'exportation de gaz aux États-Unis avant son passage à Vancouver. Le député de Fraser Valley n'était pas sûr alors d'avoir bien saisi le sens de la déclaration et, le vendre 17 mars, il a posé une question qu'on trouvera à la page 876 du journal des Débats; M. G. A. Cruickshank, le député de Fraser Valley, a posé la question suivante:

> Je voudrais poser une question au ministre du Commerce. Je n'étais pas présent hier à l'appel de l'ordre du jour, mais je constate que le ministre a dit, ainsi qu'en fait foi la page 822 du hansard:
>
> > On a fréquemment répété au cours du débat qu'on exportera du gaz naturel aux États-Unis, au moyen du pipe-line, sans passer par Vancouver. J'ai déclaré à la dernière session que nous ne le permettrions pas. A la suite d'entretiens avec la direction de la société, je sais qu'elle ne se propose pas d'en exporter. Doit-on conclure de là qu'on ne délivrera aucun permis à l'exportation si ce n'est pour un tracé entièrement canadien?

Le très hon. C. D. Howe (ministre du Commerce) a répondu ce qui suit:

> Plusieurs députés ont communiqué des renseignements obtenus des principaux requérants. J'en ai fait autant. Je ne comprends rien à la peur irréfléchie que manifestent certains députés à la pensée que ces messieurs pourraient comparaître devant un comité de la Chambre et expliquer précisément leurs intentions.

Ce à quoi M. Cruickshank a répliqué:

> Dois-je comprendre que le ministre ne répondra pas à ma question?

Monsieur le président, la lecture attentive de la réponse de M. Howe à M. Cruickshank révèle que dans l'esprit de bien des personnes intéressées il y avait au moins un doute. Je me reporte surtout à la seconde réponse, car la première était très catégorique: aucune exportation ne sera autorisée tant que le pipe-line ne passera pas par Vancouver. Sa deuxième réponse à la page suivante laisse évidemment subsister un doute. C'est d'abord pour cette raison, monsieur le Président, que je vais appuyer l'amendement.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Herridge, avez-vous suivi l'exposé que vient de nous faire M. Applewaite.

M. HERRIDGE: Oui, j'ai écouté attentivement et j'arrive à ce point, monsieur le président. Par conséquent, quiconque, a écouté attentivement les dépositions de ces messieurs,—et je dois leur rendre le témoignage qu'ils ont fait preuve de patience et de franchise dans leurs réponses à nos innombrables questions,—quiconque, dis-je, les a écoutés attentivement se rendra compte que le souci des besoins futurs du marché canadien n'est pas le but primordial de leur projet.

A cet égard, on nous a cité des chiffres précis,—je crois que c'est M. Harkness qui a soulevé ce point lorsque nous traitions de la situation à Vancouver, dont la population d'un demi-million recevait moins de gaz que la ville de Calgary. Est-ce bien cela?

M. SMITH: Oui, moins que la moitié de la consommation domestique de Calgary à l'heure actuelle.

M. HERRIDGE: Bon, dans la ville de Vancouver, dont la population est d'un demi-million, les ménages disposent à l'heure actuelle d'un approvisionnement

moindre que dans la ville de Calgary. N'y a-t-il pas là, monsieur le président, raison de se demander si les intérêts canadiens ont été bien sauvegardés. De plus, j'ai moi-même posé une question relativement à la lettre lue par M. Dixon, je pense, laquelle se rapporte au prix de la tuyauterie au Canada. Ce sujet m'intéresse vivement.

Le VICE-PRÉSIDENT: M. Dixon a répondu à cette question.

M. HERRIDGE: Je sais qu'on y a répondu, monsieur le président, mais j'ai demandé le prix exigé pour 400 milles de tuyaux, prix qui sert de base aux calculs estimatifs des dirigeants de la Compagnie; et j'ai voulu savoir si l'estimation vise le tracé qui entrerait aux États-Unis à Kingsgate; non seulement les membres du Comité, mais bien des gens de l'extérieur croient qu'il en sera ainsi. Pour ces raisons, monsieur le président, je crois que nous avons raison de nous inquiéter du respect des intérêts canadiens. Et puis, M. Green a fait lecture au Comité d'une lettre que le très honorable M. C. D. Howe a adressée au secrétaire du Conseil de la ville de Vancouver. Si j'ai bien saisi la teneur de la lettre,—nous n'avons pas encore le texte du compte rendu et, vu l'abondance des dépositions, il n'est pas facile de se rappeler de tous les détails,—mais si ma mémoire ne me fait pas défaut (M. Green vient justement de me passer la lettre), le très honorable M. C. D. Howe a écrit ce qui suit au secrétaire de la ville de Vancouver (je me borne à lire le deuxième alinéa de la lettre):

> On prétend que l'*Alberta Natural Gas Company*, si elle est constituée, se propose de construire un pipe-line en territoire américain, mais ce n'est pas ce que cette société m'a fait savoir. J'ai été avisé que la nouvelle compagnie projette de construire ses canalisations en territoire canadien seulement et qu'elle entend alimenter Vancouver avant de prolonger le pipe-line jusqu'aux États-Unis.

Un autre argument à ce sujet, monsieur le président, vise la réponse de M. Dixon quand on lui a fait voir cette lettre. Si je me souviens, il a répondu que c'était bien exact... si on leur ordonnait d'agir ainsi. Je crois que ce sont là précisément ses propres paroles. Cela veut dire si la compagnie en reçoit l'ordre, nous n'avons donc aucune garantie, indépendamment de la déclaration de M. Howe dans sa lettre au secrétaire du Conseil de la ville de Vancouver et des dépositions faites devant notre Comité, que ces intérêts canadiens vont être protégés.

Je veux dire un mot, monsieur le président, de l'exposé de M. Applewaite, qui a tiré du recueil des lois un plaidoyer clair et logique. En guise de réponse, je vais tout simplement citer le cas de la population des districts de Fort-William et Port-Arthur.

M. MAYBANK: Ce n'est pas tout à fait la même chose; vous vous engagez sur un terrain dangereux.

M. HERRIDGE: Ce sur quoi je veux insister ici, c'est que la loi a été impuissante à protéger ces gens, cela ne fait pas de doute. Bien des gens, y compris plusieurs députés provinciaux, étaient convaincus d'avoir pris toutes les mesures nécessaires pour sauvegarder les intérêts de la population en matière d'exportation de gaz, mais cette loi ne leur a guère apporté de secours à cette époque. C'est pourquoi, monsieur le président, nous avons des doutes sur la façon dont la présente loi protège nos intérêts. C'est aussi pourquoi j'insisterais auprès des membres de ce Comité qui viennent de Colombie-Britannique, afin qu'ils déterminent si les dispositions de la loi, dans sa forme actuelle, constituent la pro-

tection des intérêts canadiens qu'il désirent voir accorder. J'ajouterais que ceux d'entre nous qui ont discuté la question, qu'ils soient originaires de Colombie-Britannique ou d'Alberta, ont essayé d'exposer clairement notre situation au Comité, afin de démontrer notre point de vue au sujet de la protection des droits que possède le Canada sur une ressource nationale de cette importance. Je puis vous assurer, monsieur le président, que nous exprimons, sans aucun doute, l'opinion de la grande majorité de la population de la Colombie-Britannique. Il ne peut y avoir de doute à ce sujet.

M. McIvor: Monsieur le président, j'aimerais rectifier une erreur de l'honorable député: le pétrole n'est pas dirigé vers le lac Supérieur, mais sur Sarnia via le lac Supérieur.

M. Maybank: Monsieur le président, je crois que si vous lisez l'amendement, vous verrez qu'il nous laisse exactement au point où nous en étions. Je sauterai un mot ou deux, que vous pourrez reconstituer mentalement: "peut exporter-le gaz pour une quantité... dépassant la quantité requise par"... j'ajouterai là simplement les mots "la population canadienne". Ce n'est pas une citation exacte, mais elle vous donnera une idée de l'ensemble; je n'ai d'ailleurs pas réellement violé ce texte. Si vous le prenez tel qu'il est, comment pouvez-vous déterminer les besoins et désigner ceux auxquels il incombe de les définir? De la même manière sans doute que pour la Loi de l'exportation de l'électricité et des fluides. Celle-ci contient cette disposition, peut-être pas textuellement, mais de façon qu'elle constitue la base de cette loi. Certains diront qu'ils obtiendront ce pouvoir de la Commission des Transports. L'amendement ne le dit pas. Il pourrait s'agir du producteur, ou du gouvernement de l'Alberta. Qui le déterminera? On dira peut-être que le consommateur tranchera la question, qu'il faudra lui demander d'indiquer ses besoins. L'amendement proposé est à peu près aussi efficace qu'un trou dans une citerne. Il ne protègerait personne si vous l'y insériez. Il ne constituerait pas une protection parce que, l'amendement une fois voté, la loi n'obligerait à l'observer, dans la mesure où elle serait applicable, que la seule personne artificielle en cause ici. Il n'engagerait aucunement d'autres sociétés artificielles déjà existantes, celles-ci ne pouvant être tenues d'observer des dispositions ne figurant pas dans la loi dont elles relèvent. Si ce texte devait avoir un effet cœrcitif, et je doute qu'il en ait un, il dépendrait en définitive du bon vouloir de quelque personne comme c'est le cas dans la loi actuelle. Si bien que si vous y ajoutiez cet amendement, vous n'y ajouteriez rien; si, d'autre part, l'insertion ne figurant pas dans le texte, vous l'ajoutiez en lui conférant un effet, il y a lieu de tenir compte de l'existence de six ou sept autres personnes artificielles au Canada qui disposent exactement des mêmes pouvoirs que dans le présent cas et dont aucune ne serait tenue par l'une ou l'autre mesure de prudence que vous proposez d'insérer dans le présent bill; vous n'aurez donc aucunement protégé la population canadienne en amendant ce bill privé. Si vous considérez les autres sociétés privées que vous avez constituées en corporations comme étant d'une essence différente de la personne artificielle en cause et que ce soit là votre motif de faire confiance à ces sociétés sans modifier les lois qui les constituent, alors que vous ne pouvez vous fier à la personne morale en cause, vous serez en quelque sorte justifié de lui imposer des restrictions particulières; mais, je crois qu'on n'est guère en droit d'affirmer qu'une personne artificielle établie comme telle est plus digne de confiance qu'une autre. Toutes se présentent devant nous pour demander d'être constituées en corporations, en vue de faire des affaires dont elles entendent tirer un bénéfice

raisonnable; et toutes seront poussées par des motifs semblables à ceux qu'ont la plupart des gens dans les mêmes circonstances. A ce propos, il se peut que certaines autres compagnies qui ont été constituées, sans que ne leur soit imposée aucune restriction de ce genre, vous inspirent une confiance particulière; vous n'avez néanmoins aucune garantie que ces compagnies resteront toujours ce qu'elles sont aujourd'hui. Tout ce que vous obtiendrez serait de donner un peu plus de valeur à leurs chartes, de façon à pouvoir les vendre un peu plus avantageusement; mais vous n'aurez pas protégé la population canadienne au point de vue de la consommation du gaz. C'est comme si vous vous efforciez d'arrêter l'eau qui coule d'un réceptacle quelconque par une demi-douzaine de tuyaux en en bouchant un seul; il est évident que l'eau continuera à sortir par tous les autres. C'est un geste absolument oiseux. Il n'aurait aucune signification tant que les autres pipe-lines continueraient à fonctionner; d'autre part, les membres du Comité se souviendront qu'aucune condition de ce genre n'a été imposée aux autres personnes artificielles au moment de leur constitution. Je sais qu'un grand nombre de nos honorables députés qui sont ici diront que les compagnies en question ont pris des engagements en présentant leur demande; mais, comme chacun le sait, ces engagements n'ont aucune valeur. Les engagements de personnes qui peuvent être remplacées complètement d'un jour à l'autre sont, en effet, oiseux. Une compagnie peut à un moment donné, constituer une personne artificielle comprenant cinquante personnes. Un engagement verbal pris par des personnes avant même que la compagnie ne soit fondée n'a aucune validité. Ceux qui l'ont pris peuvent en effet, disparaître en un rien de temps et être remplacés par cinquante autres. Ce procédé n'a aucune valeur réelle et je suppose que l'honorable député ici présent ne voudra affirmer le contraire.

M. GREEN: Eh bien, je l'affirme!

M. MAYBANK: A mon avis, nous perdons notre temps et nous nous dupons nous-même en essayant de modifier une loi de cette façon.

M. FERGUSON: Monsieur le président, nos actes et ceux de tout comité qui désire voter ou accorder une charte ne devraient pas constituer un précédent pour toutes les chartes à concéder dans l'avenir. Il faut, et j'espère qu'il en sera toujours ainsi, pouvoir tirer profit de l'expérience, de ses échecs et de ses erreurs passés.

M. MAYBANK: Il faudrait alors tuer les enfants à leur naissance.

M. FERGUSON: Pas nécessairement, nous tâchons tous de mieux faire quand il s'agit de nos enfants.

Je vois que notre bon ami de la Colombie-Britannique s'efforce de mener ce Comité le long d'un sentier fleuri si l'on peut dire, quand il parle de la générosité qu'auraient eue de tous temps nos bons amis du sud envers les entreprises et les acheteurs canadiens. Qu'on me permette de lui rappeler, lorsqu'il parle de l'automobile que les Américains ont apportée aux Canadiens, que les Américains sont arrivés ici au début de l'affaire et ont acheté la Société Buick qu'avait établie la maison McLaughlin à Oshawa. Ils l'ont achetée parce qu'elle représentait une valeur. Et la célèbre *Standard Oil*, pour laquelle vous travaillez, l'*Imperial* Oil: ces gens venus à Petrolia, où l'on avait découvert du pétrole et ils ont acheté l'entreprise. Vous, les représentants du peuple canadien réunis en comité, tâchez de vous rappeler les erreurs de vos pères et lorsque, à l'avenir, vous siégerez en Comité n'oubliez pas d'examiner avec plus de soin qu'autrefois les demandes de constitution en corporation. Si vous considérez le côté sérieux

de la question, quand vous votez, pensez que nous ne devons pas abandonner à tout jamais notre droit d'aînesse. Si l'honorable représentant de Vancouver-Quadra cherche réellement à protéger le peuple canadien par son amendement, il nous incombe à tous, en tant que représentatns du peuple canadien, de nous recueillir pour décider, après mûre réflexion, si la modification s'impose ou non au point de vue de la protection des biens de ceux qui nous ont délégués ici pour protéger ces biens.

Le VICE-PRÉSIDENT: Êtes-vous prêts pour le vote?

M. STUART: J'aimerais faire quelques remarques. Je n'ai pas encore pris la parole dans ce comité. J'approuve les remarques de M. Mott; en ce qui concerne celles de M. Ferguson, je dirai que notre ami Sydney Converse n'a pas exprimé le même point de vue que vous voudriez nous voir accepter aujourd'hui, lorsqu'il était à Washington. Si, pendant la guerre, de 1940 à 1946, nos amis des États-Unis avaient adopté la même attitude que vous nous demandez de prendre aujourd'hui, le Canada serait maintenant un pays très pauvre. Chaque goutte de pétrole, chaque particule de gaz qui arrivait dans notre pays provenait du sud, des États-Unis. Je me souviens très bien qu'en 1945, à Boston, les gens grelottaient dans leurs maisons en manteaux de fourrure parce qu'ils manquaient de combustible; cela ne nous est jamais arrivé chez nous pendant la guerre; et dans les Maritimes, s'il n'y avait pas eu les gens du sud, nous aurions dû plier bagages depuis longtemps.

J'ai entendu les mêmes voix qui s'opposent ici en ce moment à la constitution en corporation, réclamer et prêcher l'autonomie politique; il me semble qu'il y a ici deux ou trois représentants de l'Alberta qui font de même aujourd'hui. Je crois que la population de l'Alberta devrait avoir quelque chose à dire au sujet des ressources naturelles de leur province; car, sans les débouchés qu'offrent les États-Unis, il serait tout à fait impossible de livrer du gaz à la côte ouest. Le marché américain est indispensable pour acheminer le gaz en Colombie-Britannique à un prix raisonnable. J'ai écouté tous ces arguments patriotiques et j'aimerais vous dire que les gens de chez nous sont plus généreux envers ceux des États-Unis.

Je n'hésite pas à voter contre l'amendement, parce que j'ai la conviction que les Américains seront, à l'avenir, pour nous, d'aussi bons amis que par le passé.

M. GOODE: Je désire parler sur le projet d'amendement, monsieur le Président. Je suis venu au Comité sans idées préconçues. Comme je l'ai déjà dit, je voulais d'abord entendre le plaidoyer de ces messieurs qui s'intéressent à l'affaire, afin de me former une opinion. Bien qu'une certaine promesse ait été faite à M. Green au moment où la *Westcoast Transmission Company* a été constituée en corporation, je trouve que cet engagement, s'il a été pris par écrit, ne vaut pas le papier sur lequel il est couché. Il me faut donc maintenant juger par moi-même ce qui se passe dans ce Comité et prendre ma propre décision. Si j'examine le projet de loi concernant la *Westcoast Transmission Company*, je remarque que le texte est exactement conforme à celui du bill que nous avons devant les yeux, mot pour mot. A ce moment-là, M. Green n'a pas proposé d'amendement à cette charte, et je ne porterai pas préjudice à la société actuellement demanderesse parce qu'il a omis de proposer une modification dans le cas d'une charte déjà concédée. Il faut être juste. Tout ce que nous avons à faire est de décider si la compagnie en présence doit être constituée en corporation ou non. Je voterai contre l'amendement, pour la seule raison que je ne trouve

pas que M. Green ait agi d'une façon équitable dans le présent cas et je fonde mon opinion sur ce fait.

Le VICE-PRÉSIDENT: Êtes-vous prêts à voter?

M. SMITH: Je vous promets d'être bref. J'aimerais toutefois commenter l'un des arguments avancés par mon ami Ralph Maybank et j'ai également un mot à dire à Wes Suart, ici présent concernant l'allusion qu'il a faite au cours du débat à certains représentants de l'Alberta. M. Maybank prétend que l'amendement est sans valeur. Il me semble curieux qu'un avocat de sa compétence mette tant de ferveur à combattre un amendement qui, d'après lui, est dépourvu de sens. D'autre part, pour ce qui est de l'ensemble des autres compagnies, qu'il déclare être nombreuses et qui seraient organisées de la même façon, il n'y en a qu'une, à mon sens, et c'est la *Westcoast Transmission Company*.

M. MAYBANK: Les compagnies pétrolières sont à peu près dans le même cas, n'est-ce pas?

M. SMITH: Je parle ici du gaz.

M. MAYBANK: C'est une compagnie pétrolière.

M. SMITH: Elle combine les deux.

M. MAYBANK: Les autres aussi.

M. SMITH: Mais les autres ne s'occupent pas du gaz. Et bien nous, qui avons manifesté notre opposition, nous n'avions qu'un motif, et c'est qu'a la Chambre des communes, et ici aussi, on proposait d'accorder la constitution immédiatement si une autorité responsable nous donnait l'assurance qu'il s'agissait d'un pipe-line entièrement canadien. Nous l'avons déclaré publiquement et j'ai demandé à tout le monde à la Chambre l'autorisation de faire cette déclaration. Nous avons été plus loin et offert notre appui à un amendement à la loi principlae, que j'ai offert de seconder si nécessaire, et qui prévoyait qu'en ce qui concerne les pipe-lines de gaz entre l'Alberta et Vancouver, nous devrions voter un amendement qui les mette tous sur un pied d'égalité. Personne n'a bronché en réponse à cette proposition cependant fort équitable.

Enfin, revenant à mon bon ami et compagnon de voyage de jadis,—je dirais que comme joueur de poker, il y a mieux,—mais il s'agit ici de ses remarques et de celles de nos bons amis Américains; il a employé l'expression "arguments patriotiques". C'était peut-être une expression employée à bon escient. Mais, comme je m'occupe de gaz, c'est à dire du même produit qui nous intéresse ici, je lui rappellerai que l'ouest de l'Ontario s'est vu couper son gaz, il n'y a pas si longtemps de cela, par cette même *Texas Panhandle Eastern Company*, à laquelle mon ami M. Dixon a déjà été associé. Si vous lisez les journaux, vous aurez remarqué qu'au cours des dix derniers jours des représentants de notre ministère fédéral des Affaires extérieures se sont rendus à Washington pour implorer les États-Unis, par l'intermédiaire de cette commission de l'Énergie, de nous céder soixante-quinze millions de pieds sous la rivière entre Détroit et Sarnia.

M. FERGUSON: Et voilà!

M. SMITH: Il s'agit du produit qui nous occupe, le gaz. Notre gouvernement, —je crois que notre représentant devant la Commission de Washington est M. Matthews,—à l'heure actuelle fait officiellement des démarches aux États-Unis; le gouvernement fédéral y est à titre officiel, pour supplier cette compagnie de nous donner du gaz en Ontario. Et vous allez accepter le point de vue de M. Maybank sur cette loi? Je veux bien admettre que c'est là une façon bien

pièrre d'arriver à une solution. J'ai déclaré ceci à la Chambre des communes: si vous ne nous accordez pas la protection statutaire voulue, quelqu'un prendra-t-il un engagement envers nous? Mais il s'agissait seulement d'un pis-aller pour le cas où nous ne pourrions pas nous procurer ce que nous voulions par voie statutaire.

M. APPLEWHAITE: Nous l'avons sous forme de statut.

M. SMITH: Vous faites allusion à la Loi de l'exportation de l'électricité et des fluides. Je sais tout cela et voilà ce que cela signifie: un particulier obtient le droit de fermer le robinet à son gré, tout comme la Commission de l'Énergie des États-Unis ferme le robinet d'un pipe-line déjà aménagé. Comme je viens de le dire il y a un moment, je ne veux pas poursuivre cette discussion, mais je veux poser deux simples questions, peut-être trois, au sujet de certains termes employés dans la loi elle-même. Voulez-vous que je le fasse tout de suite ou dois-je attendre jusqu'à ce que l'amendement soit rejeté,—parce que je ne doute pas qu'il le sera. Ce qui s'est passé ici ces derniers jours nous le fait prévoir.

M. MAYBANK: J'aimerais être de votre avis, c'est tout.

M. SMITH: Quand nous sommes sortis d'ici aujourd'hui, cet honorable député a dit quelque chose; il m'a dit que nous avions besoin tous les deux de boire un coup. J'étais de son avis. Notre entente se borne à cette constatation. L'alinéa *a*) de l'article 6 commence comme ceci:

> "La compagnie peut, au Canada ou à l'étranger, construire, acheter, louer ou autrement acquérir et détenir...,"

J'aimerais savoir de M. Connolly pourquoi nous légiférons au sujet de choses qui se trouvent à l'étranger et au sujet desquelles nous n'avons aucune juridiction?

Le texte continue et déclare que la compagnie a le droit d'acheter du gaz de sociétés internationales. Cela me rend curieux.

J'aimerais savoir de quelle façon le Parlement canadien pourrait exercer le droit d'autoriser une compagnie à entreprendre quelque chose, en dehors du territoire canadien. Je ne parle pas du droit qu'ont les compagnies internationales de pêcher en deçà de trois milles de la côte ou de quelque autre droit, mais il est ici question de gaz. Pourquoi ces dispositions visant l'étranger?

Peut-être devrais-je poser toutes les questions à la fois, et vous pourrez y répondre en bloc.

Le pouvoir en question s'étend également aux pipe-lines à l'extérieur du Canada et aux autres transactions de la compagnie à l'étranger sur lesquels nous n'avons aucune autorité pour autant que je sache. Nous avons, cependant, parmi nous une autorité qui voudra sans doute exposer ses vues à ce sujet.

Puis le bill aborde le sujet des avions: la Société désire louer à bail, vendre ou entretenir des aéronefs et des aérodromes devant servir à l'entreprise, ainsi que les aménagements nécessaires au service de ces aéronefs et aérodromes. A ce propos, je demanderai à M. Connolly s'il a étudié la question des droits des sociétés de transport aérien et s'il trouve appropriées les dispositions du bill dans leur forme actuelle? Est-il bien certain que cet article ne vient pas en conflit avec la politique du gouvernement en matière d'étatisation du transport aérien au Canada?

Je ne prétends pas du tout que vous contreveniez cette politique; je demande seulement si vous avez examiné la question et n'entrevoyez pas de difficultés? Peut-être voudrez-vous amender vous-même votre projet de loi, ne serait-ce que légèrement?

La question suivante que j'ai à poser a trait au passage que voici:

"Posséder, louer, mettre en service et entretenir des réseaux de communication téléphonique, télétypique et télégraphique entre stations et, sous réserve de la *Loi sur la radio, 1938,* ainsi que de toute autre loi concernant la radio, posséder, louer, mettre en service et entretenir des aménagements de communication radiophonique entre stations;".

La raison qui me porte à relever ces deux ou trois dernières lignes, c'est que je connais des sociétés de l'Alberta qui cherchent à établir des communications radiophoniques entre leur siège social, disons à Calgary, et les divers appareils portatifs qui accompagnent les équipes de sondage. Celles-ci peuvent être au travail à une forte distance des commodités; la radio est nécessaire en cas d'urgence: accident, incendie et ainsi de suite. Je me demande tout simplement si vous êtes convaincu, si vos recherches vous en ont donné l'assurance que votre bill dans ces trois cas particuliers est conforme à la loi actuelle? Je puis peut-être ajouter que j'approuve l'amendement de M. Green.

M. HODGSON: J'ai plusieurs questions à poser.

Le VICE-PRÉSIDENT: M. Connolly pourrait peut-être répondre aux questions déjà posées.

M. CONNOLLY: Quant à l'insertion des mots "à l'étranger", je dois dire tout d'abord qu'au moment où ce bill et les autres bills ont été rédigés pour la première fois, tous étaient d'accord d'insérer cette disposition. Il y a une disposition dans la *Loi sur les pipe-lines,* à l'article 9, qui stipule qu'une compagnie exploitant un pipe-line à partir d'un endroit sur le territoire canadien jusqu'à une localité sur la frontière internationale peut exercer, au delà de cette frontière, dans la mesure permise par les lois de l'autre pays, des pouvoirs qui lui sont conférés au Canada.

C'est une des raisons de l'insertion de ces mots.

M. SMITH: Cela sans valeur devant un tribunal.

M. CONNOLLY: C'est la loi, monsieur Smith,—à l'article 9, et nous devons l'interpréter textuellement.

M. SMITH: Je vous concède que ma remarque est superflue.

M. CONNOLLY: Deuxième point, la compagnie n'aurait pas besoin d'une constitution fédérale si elle devait opérer dans une seule province; mais le gouvernement fédéral intervient quand on traverse une frontière provinciale ou internationale. Je crois que c'est là la raison d'être de cet article.

M. SMITH: Parlez-vous bien du sujet que j'ai soulevé? Je sais bien que ce que vous dites est exact, mais prétendez-vous que c'est une raison suffisante pour accorder ces droits?

M. MAYBANK: Pas des droits.

M. SMITH: Conférer le pouvoir de faire certaines choses, alors.

M. CONNOLLY: Oui, je le crois.

M. MAYBANK: C'est afin que leur société corresponde davantage à une personne réelle.

M. CONNOLLY: L'exploitation ne sera pas confinée dans une seule province...

M. SMITH: Oui, mais ces provinces sont dans les limites du Canada.

M. CONNOLLY: C'est pour cette raison précisément que ces mots sont nécessaires.

M. SMITH: Ça ne peut pas être pour cette raison.

M. MAYBANK: Je puis peut-être avancer une autre raison et c'est que le député de Calgary...

Des VOIX: Parlez plus fort.

M. MAYBANK: Je me permets de supposer qu'une autre raison, c'est que le député de Calgary et d'autres ont confirmé l'exactitude de cette rédaction en accordant les mêmes pouvoirs dans d'autres cas.

M. SMITH: Réglons donc ce point une fois pour toutes,—il n'y a qu'un autre...

M. MAYBANK: Ces mots "au Canada ou à l'extérieur" se trouvent dans tous les bills qu'on a adoptés, sauf une exception,—un bill que j'ai parrainé. C'est la seule exception.

M. SMITH: Je suis heureux de voir que vous vous éveillez à la réalité,—j'ai été un peu lent moi-même à le faire, mais ces mots ont-ils du sens?

M. CONNOLLY: Si l'on me permet de passer aux autres points...

M. SMITH: Vous n'avez pas fini avec le premier?

M. CONNOLLY: Je crois que oui.

M. SMITH: Très bien, si vous pensez avoir fait de votre mieux.

M. CONNOLLY: Je crois que j'ai dit ce que diraient les juristes du gouvernement. Le second point que vous avez soulevé...

M. SMITH: Ce serait présomptueux de la part du gouvernement canadien de légiférer sur des conditions qui prévalent aux États-Unis.

M. CONNOLLY: Vous vous êtes informé des pouvoirs relatifs à l'utilisation d'avions. Cette disposition a été insérée pour le motif que la surveillance et l'entretien du pipe-line peuvent être nécessaires, et il faudrait alors recourir à l'avion.

M. SMITH: Je le reconnais.

M. CONNOLLY: On a pensé que les pouvoirs de la Compagnie devaient comporter le droit fondamental à se servir de l'aviation, droit concédé dans d'autres bills, et pour les mêmes raisons.

Les mêmes motifs militent en faveur de l'utilisation de communications radiophoniques entre des points qui en seraient autrement privés. Vous noterez que les pouvoirs demandés pour l'emploi de ces moyens sont catégoriquement assujétis aux dispositions de la *Loi sur la radio, 1938*. Avant d'agir, la Compagnie doit se procurer un permis, en conformité des règlements et dispositions de cette loi.

M. SMITH: Votre réponse aux deux premiers points revient à dire que vous demandez ces pouvoirs parce que d'autres les ont obtenus.

M. CONNOLLY: Non, nous croyons qu'il y a de bonnes et valides raisons de les demander dans notre cas. Que d'autres l'aient fait auparavant, cela confirme tout simplement nos vues.

M. SMITH: Hors du Canada, avez-vous demandé ces pouvoirs?

M. CONNOLLY: Certainement.

M. MAYBANK: Beaucoup de chartes ont été accordées de cette façon.

M. CONNOLLY: C'est la coutume.

M. GREEN: Monsieur Connolly, votre société ne s'étendra pas hors du Canada?

M. CONNOLLY: C'est une conduite ininterrompue. Le pipe-line au delà du Canada sera naturellement...

Des voix: Silence!

M. CONNOLLY: ...exploité par la *Northwest Gas Company.*

M. HODGSON: Vous conviendrez, je crois, que c'est la première fois qu'il m'est donné de parler sur le sujet. Je voulais bien le faire plus tôt, mais chaque fois quelqu'un d'autre prenait la parole.

M. SMITH: Vous êtes assez important pour savoir vous imposer.

M. HODGSON: A mon avis, M. Dixon et d'autres personnes ont démontré au Comité qu'il ne sera aménagé qu'un seul pipe-line. Je crois que ce fait est établi hors de tout doute,—bien que cette charte soit la seconde. Je me demande donc si les deux compagnies n'agissent pas de concert, ou si l'autre compagnie ne s'est pas engagée dans une certaine mesure à adopter le tracé canadien.

Or il me semble que le tracé logique ou le plus économique soit celui qui passe par les États-Unis. Une économie de 15 millions de dollars n'est pas une bagatelle. C'est la différence du coût de l'un et de l'autre projet. Il pourrait bien y avoir une combinaison entre les deux compagnies pour éliminer la concurrence .

La preuve est faite qu'un seul pipe-line est nécessaire ou va être aménagé. Si l'on concède une charte aux deux sociétés, on ne peut plus prétendre qu'il y aura concurrence, du moins pour l'achat du gaz. Il s'ensuit aussi qu'il n'y aura pas de concurrence pour la vente sur le marché,—et c'est cela seul qui pourra mettre fin à tout monopole,—cela ou quelque loi que nous pourrions adopter avant la sanction de ce bill.

C'est ensuite, à mon sens, à la Commission des transports ou au ministre du Commerce,—quel que soit celui qui en détient le pouvoir, d'accorder ou de refuser cette charte et de déterminer par où le pipe-line passera.

J'estime que M. Smith vous a démontré que ce va-et-vient du gaz dans les pipe-lines soulève le même problème que tout autre combustible, et ce privilège a été refusé dans le passé. Je trouve que M. Green a tout à fait raison, qu'il voit juste. Avant d'aliéner notre patrimoine, il nous faudrait savoir quelles quantités de charbon sont à la disposition du consommateur canadien. Ce ne serait que juste. Je ne crois pas qu'une seule compagnie régulière des États-Unis s'y opposerait,—dans mes relations avec ces gens, je les ai toujours trouvés conciliants sous ce rapport.

Je crois que nous devrions examiner cette question en toute équité, tant à leur point de vue qu'au nôtre et dans l'intérêt des industries et du peuple canadiens. On a déclaré qu'il ne resterait qu'une certaine quantité de gaz pour Vancouver. Nous ne savons pas quel sera dans l'avenir le développement de la zone qui longera le pipe-line, ou des villes et villages qu'il desservira. Notre pays aura peut-être besoin de quantités beaucoup plus fortes de gaz qu'aucun de nous ne le prévoit actuellement. Pour toutes ces raisons, je suis d'avis que l'amendement de M. Green devrait être examiné sérieusement.

Des voix: Le vote.

M. BYRNE: Je n'hésite pas à me déclarer opposé à cet amendement pour les raisons que voici. En premier lieu, la *Loi de l'exportation de l'électricité et des fluides* le rend inutile; deuxièmement, la *West Coast Transmission Company* qui a demandé et obtenu une charte en vue de fournir du gaz n'a pas été astreint à une telle disposition; troisièmement, si vous créez un précédent semblable, toute compagnie munie d'une charte lui permettant de faire le commerce de gaz et de l'huile ou de tout autre produit d'exportation sera exposée à se voir un jour

imposer un amendement de ce genre par l'intervention de quelque personne mue par des motifs politiques ou autres. Je crains que le Comité ne crée un précédent qui pourrait être invoqué à l'infini à l'égard des innombrables projets de loi qui sont soumis à la Chambre des communes. En quatrième lieu, c'est que dans ses lettres au maire ou au secrétaire de la ville de Vancouver, le très honorable C. D. Howe a laissé entendre qu'en sa qualité de ministre du Commerce il ne permettra pas l'exportation de gaz tant qu'on n'aura pas pourvu aux besoins du consommateur canadien. Je crois, pour ma part, que chaque député, chaque résident du Canada devrait avoir assez confiance en ses représentants élus pour penser qu'ils ont plus à cœur les intérêts du Canada que ceux d'administrateurs qui ne sont responsables qu'envers les actionnaires de leur compagnie.

Au surplus, toute déclaration d'une compagnie à l'effet qu'elle va suivre tel tracé ou toute autre déclaration, à moins qu'elle ne soit inscrite dans un contrat, un contrat dûment signé, n'aurait pas autant de force que l'engagement d'un haut dignitaire du gouvernement. C'est le gouverneur en conseil qui déterminera en fin de compte si on a pourvu aux besoins du Canada, et aux termes de cette loi, ce ne sera certainement pas M. Applewhaite. Il se conformera aux directives du ministre du Commerce; c'est pourquoi, je crois qu'il est parfaitement inutile d'amender ce bill.

Le VICE-PRÉSIDENT: Ceux qui sont en faveur de l'amendement?

M. ADAMSON: Monsieur le président, j'ai eu quelque expérience du problème de l'exportation de l'énergie électrique excédentaire exportée à l'origine comme mesure d'urgence. Il y avait une entente voulant qu'en cas de besoin cette énergie électrique soit rendue au Canada. Il est arrivé ceci que les industries du nord de l'État de New-York dépendaient à un tel point de cette énergie que, quand il devint nécessaire pour la province d'Ontario de rapatrier son électricité, la chose était impossible sans causer une perturbation profonde de ces industries privées de leur approvisionnement en énergie motrice. Après avoir grandement souffert d'une pénurie d'énergie électrique, la seule solution possible fut l'aménagement de nouvelles centrales ailleurs qu'au Niagara.

Il me semble que nous avons à envisager la même situation. La consommation prévue de cinq millions de pieds cubes pour Vancouver est moins de la moitié de celle de Seattle et moins du tiers de celle de Portland. C'est peut-être, de l'avis de la Compagnie, une estimation raisonnable, mais la population de Vancouver dépasse le demi-million et je ne sache pas que l'une ou l'autre de ces villes soit aussi populeuse que Vancouver.

M. MURRAY: Venons-en aux faits. Quelle peut-être la population dans la région de Puget Sound? Trois millions?

Le VICE-PRÉSIDENT: Je préférerais que vous reveniez à la question de l'amendement.

M. ADAMSON: Je parle précisément de l'amendement, monsieur le président.

Le VICE-PRÉSIDENT: Je ne le vois pas très bien, monsieur Adamson.

M. ADAMSON: Il me semble que le premier devoir de ce Comité de la Chambre est de veiller à ce qu'on pourvoit d'abord aux besoins du Canada. Je n'ai donc aucune objection à cet amendement.

Le VICE-PRÉSIDENT: Voyons, messieurs, un peu de silence.

M. ADAMSON: Bref, j'appuie de tout cœur l'amendement, particulièrement après ce dont nous avons été les témoins à Windsor et à Sarnia, où l'approvisionnement de gaz naturel a été restreint et définitivement coupé d'ordre de la

Commission fédérale de l'Énergie. Je trouve que nous nous mettons la corde au cou dans cette affaire, à moins que nous ne prenions des mesures élémentaires de précaution en ce qui a trait à l'approvisionnement des industries canadiennes d'abord.

M. PEARKES: Je demanderais quel avantage il y aurait d'appliquer cet amendement, en supposant que le tracé B soit adopté pour l'aménagement du pipe-line.

Le VICE-PRÉSIDENT: Mais l'amendement n'en fait pas mention.

M. PEARKES: Je demande s'il est avantageux ou non d'appliquer cet amendement et j'ajoute ceci: A supposer que le tracé B soit aménagé et que la demande à Trail s'accroisse dans une telle mesure qu'il ne vienne pas suffisamment de gaz par le pipe-line pour pourvoir aux besoins de cette ville et de Spokane, sera-t-il possible de couper le gaz à Spokane pour le diriger vers Trail?

M. GOODE: J'invoque le règlement, monsieur le président pour affirmer qu'à mon avis, la question relève de la Commission des transports et ne peut être raisonnablement tranchée par notre Comité. La Commission des Transports décidera en temps opportun la meilleure façon de régler le problème.

Le VICE-PRÉSIDENT: Prenons-nous le vote?

M. PEARKES: Permettez-moi, monsieur le président, d'affirmer que ma question est parfaitement conforme au règlement. Je ne puis me prononcer sur cet amendement avant d'avoir obtenu une réponse à ma question.

M. MAYBANK: Monsieur le président, cette question est régulière, mais c'est l'honorable député lui-même qui doit y trouver la réponse. La façon dont il doit voter dépend de son propre jugement et non pas de la décision des promoteurs du bill.

M. PEARKES: Pouvez-vous me dire si le gaz sera coupé en cours de route ou non? Moi, je n'en sais rien.

M. MAYBANK: Il me semble que l'honorable député devrait consulter son voisin de droite à ce sujet. Peut-être pourra-t-il lui répondre, mais je ne crois pas que les promoteurs du bill soient tenus d'y répondre.

M. WYLIE: Monsieur le président, c'est la première fois, je crois, que j'exprime mon avis sur cette question. Mais comme je viens de Medicine Hat, où nous avons eu les premières quantités de gaz de la province d'Alberta, je crois devoir faire quelques observations à ce propos.

Je ne connais pas l'amendement, mais lorsque je suis entré, M. Maybank parlait d'irrigation, de l'irrigation au moyen des pipe-lines. Et bien, monsieur le président, on ne saurait faire de comparaison entre un système d'irrigation et des conduites de gaz. Si l'honorable membre était originaire de l'Alberta, il serait excusable. Mais comme il vient du Manitoba, où il n'y a ni système d'irrigation ni pipe-lines de gaz, je suis obligé de contester ses paroles.

Il disait que s'il utilisait un système d'irrigation et qu'il ne voulût pas d'eau, il couperait le courant. Mais l'irrigation n'est pas une affaire aussi simple. Les honorables députés qui sont originaires de régions où est établi un système d'irrigation se souviendront qu'au printemps il faut signer un contrat prévoyant le paiement d'une somme forfaitaire pour un nombre déterminé d'acres de terre arable. Pour ce qui est du gaz, nous n'avons aucun pipe-line dans la ville de Medicine Hat. Le gaz n'y est pas canalisé. A Medicine Hat, nous forons nos puits dans le sous-sol de la ville. Parfois, il nous faut creuser à une profondeur

de 1,000, 11,000 ou 12,000 pieds, mais nous y puisons notre gaz naturel. Il est vrai que si nous ne payons pas la redevance, la ville peut couper notre gaz.

Ce matin, j'avais l'intention de poser une question à M. Dixon, mais mes bons amis, ici, m'en ont empêché. Je désirais savoir si Medicine Hat était branché sur le système de réseau. De toutes façons, nous avons nos champs de gaz naturel à Medicine Hat, et l'on comprendra que l'expansion de notre ville exige une extension de nos champs de gaz.

Au lieu de grouper tous nos puits dans la ville même, comme c'est le cas aujourd'hui, nous avons foré, cette année, deux nouveaux puits à 12 milles de la ville. La Commission de conservation des ressources de l'Alberta (*Alberta Conservation Board*) a pour principe de veiller à ce que la pression de notre gaz soit maintenue. Cette précaution est nécessaire pour assurer notre approvisionnement en gaz naturel et je ne puis que louer la Commission de conservation pour le travail qu'elle a accompli non seulement au profit de l'Alberta, mais, à l'égard du pipe-line qui fait aujourd'hui l'objet du débat, pour le plus grand avantage de la Colombie-Britannique et aussi peut-être des États-Unis.

Je ne sais pas si je me conforme au règlement, mais pendant que j'ai la parole je dirai ceci: Sans le gaz naturel, Medicine Hat ne serait pas aujourd'hui la ville qu'elle est devenue. Vous pouvez, monsieur le président, écouter M. Maybank. C'est votre droit. Mais les déclarations de M. Maybank me laissent indifférent.

Le VICE-PRÉSIDENT: Nous parlons sur l'amendement, M. Wylie, et il me semble que vous vous en êtes sensiblement écarté.

M. WYLIE: Je ne connais pas l'amendement. Quand je suis entré, la proposition d'amendement avait été présentée et M. Maybank parlait d'irrigation. Et si M. Maybank a le droit de parler d'irrigation, j'ai également le droit d'en parler. Mais si j'enfreins les règlements je veux bien me rasseoir.

Le VICE-PRÉSIDENT: Je crois que vous enfreignez le règlement.

M. WYLIE: Mais lorsqu'on compare un pipe-line à gaz à l'irrigation dans les termes employés par M. Maybank, il me semble que j'ai le droit de faire part à M. Maybank de mes connaissances à ce sujet. Il serait bon que M. Maybank...

Le VICE-PRÉSIDENT: Cela n'a aucun rapport avec l'amendement, aucun rapport.

M. WYLIE: Il serait bon que M. Maybank vive en Alberta; il viendrait à apprendre quelque chose au sujet de l'irrigation.

Le VICE-PRÉSIDENT: Au vote? Ceux qui sont en faveur, dites oui. Dans le cas contraire dites non.

Le SECRÉTAIRE: 12 voix pour; 25 voix contre.

Le VICE-PRÉSIDENT: L'amendement est rejeté.

M. HERRIDGE: Monsieur le président, lors du débat sur l'article 6, sur l'amendement qui vient d'être rejeté par un vote enregistré, M. Goode a affirmé que ce bill était identique au bill précédent, tout au moins en ce qui concernait l'article en cause. Je regrette de dire, monsieur le président, que M. Goode n'avait apparemment pas lu le bill avec beaucoup d'attention; c'est de ce sujet que je veux parler. Voici, monsieur le président, l'article 6 du bill n° 9, intitulé "Loi constituant en corporation la *Prairie Transmission Lines Limited.*

6. Sous réserve des dispositions de toute loi générale adoptée par le Parlement et concernant les pipe-lines pour la transmission et le transport

du gaz et du pétrole ou de quelque produit ou sous-produit liquide du gaz et du pétrole, la Compagnie peut:

a) à l'intérieur des provinces d'Alberta et de Colombie-Britannique ou à l'extérieur du Canada, construire, acheter, ou louer,..."

Eh bien, monsieur le président, en ce qui concerne les remarques de M. Goode, je vous lirai des extraits de la loi correspondante à laquelle il a été fait allusion; c'est le Bill D-8 du Sénat intitulé: Loi constituant en corporation la *West Coast Transmission Co. Ltd;* je lis le même article:

6. Subordonnément aux dispositions de toute loi générale concernant les pipe-lines pour la transmission et le transport du gaz et du pétrole ou de quelque produit ou sous-produit liquide du gaz et du pétrole, qui est adoptée par le Parlement, la Compagnie peut:

a) Dans les limites des provinces d'Alberta et de Colombie-Britannique, ou à l'extérieur du Canada, construire, acheter, louer..."

Maintenant, monsieur le président, nous avons discuté cet après-midi une Loi constituant en corporation l'*Alberta Natural Gas Company* (Bill 7), et l'article 6 de ce bill est rédigé comme suit:

6. Sous réserve des dispositions de toute loi générale concernant les pipe-lines pour le transport du gaz ou du pétrole ou de quelque produit ou sous-produit liquide ou gazeux du gaz ou du pétrole, qui est adoptée par le Parlement, la Compagnie peut:

a) à l'intérieur ou à l'extérieur du Canada, construire, acheter, louer, ou autrement acquérir, et détenir,..."

et ainsi de suite.

Je suis certain, monsieur le président, que M. Goode admettra l'inexactitude de sa déclaration.

M. SMITH: M. Goode a déclaré que le libellé des deux bills était exactement le même.

Le VICE-PRÉSIDENT: Ce n'est qu'une bagatelle.

M. HERRIDGE: C'est afin de rendre ce bill analogue en tous points de son texte au bill précédent que je désire voir modifier l'alinéa *a*) de l'article 6 du bill nº 7 par l'insertion après les mots "à l'intérieur", à la 25e ligne, la définition suivante:

des provinces d'Alberta et de Colombie-Britannique.

L'insertion de ces mots, monsieur le président rendra ce bill identique à ceux qui ont été adoptés l'année dernière. Je présente donc une motion en ce sens.

M. GREEN: En ce qui concerne l'amendement qu'on vient de proposer, monsieur le président, vous vous souviendrez qu'hier, lorsque j'interrogeai M. Dixon, je lui demandai...

Le VICE-PRÉSIDENT: Un moment, monsieur Green, je vous prie. Je vais lire l'amendement:

que l'alinéa *a*) de l'article 6 du Bill nº 7 soit modifié de façon à insérer après les mots "à l'intérieur", à la 25e ligne, les mots suivants: "des provinces d'Alberta et de Colombie-Britannique".

M. SMITH: Je pense qu'ils accepteront cet amendement.

M. CONNOLLY: Monsieur le président, M. Dixon attire mon attention sur l'éventualité que la compagnie veuille transporter du gaz en Saskatchewan. Supposons que la compagnie veuille fournir du gaz au Manitoba...

M. GREEN: Je pense, monsieur le président, que cet argument est sans valeur, car le groupe en question possède actuellement une société qui recueille le gaz en Alberta et qui est connu sous le nom de *Alberta Natural Gas Grid Limited*, ou un nom de cette consonnance; il demande la constitution en corporation de cette société, aux fins d'acheminer du gaz vers l'ouest aussi loin que va leur pipeline au Canada, et jusqu'au bout de la ligne aux États-Unis il se propose d'établir une autre société comme sous le nom de *Northwest Natural Gas Company*. J'ai donc demandé à M. Dixon si son entreprise visait à étendre son activité vers l'Est à partir de l'Alberta, et il m'a répondu que, pour le moment du moins, son groupe ne se proposait aucunement de le faire. Et je trouve que, pour cette seule raison, l'amendement devrait être adopté. Nous venons d'entendre beaucoup de gens qui discutent ce bill privé et affirment qu'on ne devrait pas les désavantager, mais voici un cas où il s'agit d'un avantage très net, qui leur permet d'exploiter un pipe-line de gaz n'importe où au Canada. On ne les limite pas à la construction d'un seul pipe-line menant à la côte du Pacifique, bien qu'ils prétendent que cette conduite est précisément tout ce qu'il veulent. Si c'est bien leur intention, qu'ils acceptent l'amendement et qu'ils limitent leur exploitation à l'Alberta et à la Colombie-Britannique. Si, plus tard, ils désirent construire une conduite vers les marchés de l'Est, qu'ils demandent au Parlement de modifier leur charte de façon à pouvoir exercer ce droit. Il n'y a aucune raison, pour autant que nous le sachions, pour qu'ils aient des privilèges plus étendus que les autres compagnies qui espéraient construire un pipe-line vers la côte ouest.

M. RILEY: Parlant sur l'amendement proposé par M. Herridge, je vois que celui-ci préconise l'imposition de restrictions aux exportations de gaz de cette compagnie jusqu'à ce que les besoins des consommateurs canadiens soient remplis. Il désire apparemment permettre aux Canadiens qu'intéresserait le pipeline de gaz ou qui voudraient consommer du gaz en provenance des puits de l'Alberta, d'obtenir ce gaz, pour leur propre consommation, avant qu'il ne puisse être exporté vers le sud, au-delà de la frontière. M. Herridge demande dans son amendement qu'il soit interdit à la compagnie de faire affaires ailleurs qu'en Alberta et en Colombie-Britannique. Un autre point s'offre ici à nos délibérations, et c'est que les deux compagnies devront comparaître devant la Commission des transports, qui est en définitive l'organisme qui leur donnera l'autorisation de réaliser leur projet, je veux dire le pipe-line de gaz. Ces deux compagnies se présenteront devant la Commission des transports et, si l'amendement est adopté, elles seront désavantagées par rapport aux autres sociétés qui présentent des requêtes dans le même but. En toute équité, je suis d'avis que les deux sociétés qui demandent au Parlement canadien de les constituer en corporation devraient être traitées sur un pied d'égalité, et être munies de pouvoirs identiques quand elles se présenteront devant la Commission des transports.

M. SMITH: Bravo! Bravo! nous sommes tous d'accord sur ce point.

M. RILEY: Donc, si ces compagnies désirent que leurs pouvoirs soient étendus ultérieurement, toutes deux seront sur un pied d'égalité et auront le droit de demander au Parlement d'amplifier leurs privilèges de façon à pouvoir étendre leur champ d'action à d'autres provinces que l'Alberta et la Colombie-Britannique.

M. MAYBANK: Monsieur le président, je voudrais dire un mot au sujet du bill auquel j'ai fait allusion cet après-midi, quand M. Smith avait la parole; nous.

avons alors échangé quelques propos, au cours desquels je lui ai dit qu'il existait un bill qui ne demandait que l'autorisation de construire au Canada; il m'a répondu quelque chose à ce sujet. Le Comité se souviendra de l'incident, je pense. Dans le cas dont il est question, j'ai éprouvé quelque surprise de ce que la personne de Winnipeg qui m'avait demandé de présenter le bill concernant sa compagnie, l'eût rédigé de la façon que j'ai décrite. Sa compagnie désirait obtenir seulement l'autorisation de construire au Canada et je lui ai répondu: "Ce n'est pas mon affaire, et cela m'est égal; mais pourquoi vous limitez-vous comme cela? Tous les autres semblent réclamer des pouvoirs plus étendus." Et l'on m'a répondu: "Nous sommes convaincus que nous n'avons pas besoin d'aller plus loin que Winnipeg; si plus tard, nous désirons obtenir quelque chose en plus, je veux dire que si nous faisons de bonnes affaires et que nous désirions étendre notre activité, nous verrons."

Je suppose que les demandeurs présenteront un amendement; c'est souvent ainsi qu'agissent ceux qui demandent une charte. Ils nous disent: donnez-nous telle ou telle charte; mettez-nous dans une position qui se rapproche jusqu'à tel point ou s'écarte jusqu'à tel degré de la personne naturelle; et si la demande d'autorisation ne présente rien de répréhensible ou de choquant, je proposerais d'accorder au requérant les pouvoirs qu'il désire obtenir, à moins qu'il n'y ait une bonne raison pour ne pas le faire; c'est pourquoi j'insisterais pour que le bill ne soit pas amendé du tout à moins d'y découvrir un élément vraiment nocif. Je demande donc que le bill ne soit pas amendé et qu'il ne le soit surtout pas sous ce rapport.

Le VICE-PRÉSIDENT: Êtes-vous prêts pour le vote?

Que tous ceux qui sont en faveur veuillent bien le signifier en répondant par l'affirmative quand j'appellerai leur nom. Que ceux qui sont contre répondent "non".

11 voix en faveur de l'amendement; 23 contre.

La motion est rejetée.

L'article est-il adopté?

M. GREEN: En ce qui concerne l'alinéa *a*) de cet article 6, j'ai ici un autre amendement. Je propose donc de modifier l'article en question avec l'appui de M. Harkness de la façon suivante: ...que l'alinéa *a*) de l'article 6 du bill 7 soit amendé en insérant, à la suite des mots "hydrocarbures gazeux ou liquides", à la 34e ligne, le texte suivant:

> "pourvu que la ou les conduites principales utilisées pour la transmission ou le transport du pétrole ou du gaz soient situées entièrement à l'intérieur du Canada" de façon à ce que l'alinéa *a*) se lise en entier comme suit:
>
> "à l'intérieur ou à l'extérieur du Canada, construire, acheter, louer ou autrement acquérir, et détenir, développer, mettre en service, entretenir, contrôler, louer, hypothéquer, mortgager, grever de privilèges, vendre, transporter ou autrement aliéner et faire valoir tout et tous pipe-lines interprovinciaux et/ou internationaux, ainsi que tous ouvrages s'y rapportant, pour recueillir, traiter, transmettre, transporter, emmagasiner et livrer du gaz naturel et artificiel, ainsi que d'autres hydrocarbures gazeux ou liquides, pourvu que la ou les conduites principales utilisées pour la transmission ou le transport du pétrole ou du gaz soient situées entièrement à l'intérieur du Canada;"

et puis le texte de l'alinéa reprend ce qui suit:

"acheter ou autrement acquérir, traiter, transmettre, transporter, vendre et distribuer du gaz naturel et artificiel et d'autes hydrocarbures gazeux ou liquides, ou en disposer autrement; posséder, louer, vendre, mettre en service et entretenir des aéronefs et des aérodromes pour les fins de son entreprise, ainsi que les aménagements nécessaires au service de ces aéronefs et aérodromes; posséder, louer, mettre en service et entretenir des réseaux de communication téléphonique, télétypique et télégraphique entre stations et, sous réserve de la *Loi sur la radio, 1938,* ainsi que de toute autre loi concernant la radio, posséder, louer, mettre en service et entretenir des aménagements de communication radiophonique entre stations;"

Si l'amendement est voté, cela signifiera que le pipe-line principal de la Compagnie vers la côte ouest passera en territoire canadien.

M. BYRNE: De toutes façons elle y passera; la Commission des transports tranchera la question.

M. GREEN: Cela signifierait que la conduite principale passerait par le Canada jusqu'à la côte. Il serait naturellement loisible d'aménager des embranchements qui pénétreraient aux États-Unis, mais il sera de rigueur que la ligne principale soit établie uniquement au Canada. La compagnie a fait savoir qu'elle allait soumettre quatre différentes routes à la Commission des transports. Si l'amendement est adopté, elle ne pourra soumettre que deux routes, les deux seules qui passent entièrement en territoire canadien. L'une de ces routes serait le trajet "A", qui va de Pincher Creek à Vancouver, et dont tout le parcours se trouve sur le sol canadien; l'autre voie d'acheminement passerait par Yellowhead et c'est cette dernière que la Compagnie affirme vouloir étudier. Celle-ci serait libre d'utiliser l'une ou l'autre de ces routes; les seules voies d'acheminement qu'il importe de comparer sont celles qui passent respectivement par Yellowhead et le Pas du Nid-de-Corbeau. C'est la seule comparaison qu'il importe de faire. Mais si la conduite passe par le Canada, même en utilisant le tracé du Pas du Nid-de-Corbeau, il en résultera, d'après les chiffres que nous a fournis M. Dixon ce matin, qu'un pipe-line de six cent vingt six milles de longueur devra être posé au Canada de Pincher Creek à Vancouver alors que celui passant aux États-Unis serait seulement trois cent quatre-vingt-cinq milles de long; d'autre part, si l'on suit la route principale des États-Unis, on n'aura que deux cent dix milles de pipe-line au Canada contre sept cent vingt aux États-Unis. Ce qui fait une différence de quatre cent seize milles au Canada.

Maintenant, au chapitre des dépenses, ces gens affirment qu'ils dépenseront de 40 à 45 millions de dollars de plus au Canada si le tracé entièrement canadien de Crow's Nest à Vancouver est adopté au lieu de la route principale qui passerait par les États-Unis. Il y a donc lieu de considérer la différence sensible dans le montant qu'on dépenserait au Canada avant de procéder à l'aménagement du pipe-line.

Il y a également un supplément de frais d'entretien. D'une part, il y a l'entretien de six cent vingt-six milles de route au Canada et, d'autre part seulement deux cent dix milles de route; si la ligne est entièrement canadienne, on évitera toutes les difficultés de contrôle. Les besoins de la population canadienne seront satisfaits et le surplus seulement s'acheminera vers les États-Unis par les conduites latérales.

Aucun traité n'est alors nécessaire pour protéger les consommateurs canadiens. Je n'ai pas l'intention de pousser plus loin mon exposé. Vous connaissez tous la situation. Je suis donc d'avis qu'un amendement de ce genre prévoyant que la branche principale doit passer sur le sol canadien,—et cela a trait au pétrole autant qu'au gaz,—je ne crois pas qu'une disposition de ce genre insérée dans le bill servirait l'intérêt du Canada.

M. APPLEWHAITE: Si le Comité désire faire en sorte qu'un pipe-line transportant du gaz de l'Alberta à la côte du Pacifique passera par les États-Unis, il n'a qu'à adopter le présent amendement.

J'aimerais exposer au Comité la conséquence inévitable qu'aurait l'adoption de l'amendement à l'heure actuelle. Je désire établir clairement que je n'accuse pas les promoteurs de l'amendement d'entretenir cette idée. Je veux bien admettre qu'ils n'y songent pas. Si le bill est adopté avec cet amendement, celui-ci nous mettra aussitôt en présence (car la Société *Prairie Transmission Lines* est encore bien vivante) deux compagnies ayant le droit d'aménager un pipe-line d'Alberta à la côte du Pacifique. Cela nous donnera une seule compagnie qui aura le droit de construire au Canada et uniquement au Canada; alors que l'autre dont j'ai en main le bill devenu loi,—qui aura la possibilité de construire en territoire canadien ou à l'étranger. En supposant qu'un pipe-line puisse être construit hors du Canada à un coût très réduit, d'après les données que nous avons devant nous, cela s'appliquerait aux trajets B. C et D que nous avons également devant nous, et que cet amendement rendrait toutes illégales. Nous sommes ensuite dans l'heureuse position d'avoir deux concurrents d'un côté et les vendeurs de l'autre. Le marché est à Seattle, à Vancouver et à Portland. Nous admettons qu'il faut desservir Seattle et Portland pour permettre la mise en œuvre du projet. Quand elles feront affaires avec ces gens-là, les compagnies seront-elles sur un pied d'égalité ou l'une d'elles devra-elle dire: Étant donné les restrictions que nous impose le Parlement canadien, votre gaz vous coûtera 2 p. 100, 3 p. 100 ou même 5 ou 7 p. 100 de plus que si vous l'achetiez de nos concurrents auxquels le Parlement canadien n'a pas imposé de restrictions.

Nous faisons face à une situation que certains d'entre nous ont vu venir depuis longtemps. Nous en sommes au point où notre Parlement donne à une compagnie un monopole, ou du moins un privilège qui correspond à un monopole, parce qu'il détruit la concurrence.

Il m'est indifférent que ce soit la *West Coast Transmission* ou l'*Alberta Natural Gas* qui aménage le pipe-line, ou n'importe quelle autre société dont j'ignore l'existence. Mais je n'ai nullement l'intention de me croiser les bras et de dire, comme d'autres: "Bon, pour la forme, nous permettrons à deux ou trois demandeurs d'aménager un pipe-line mais nous dirons à l'un d'eux: on ne vous impose presque aucune restriction et vous pouvez passer par où vous voulez", alors que nous laisserons entendre à l'autre: "C'est bien, nous vous accordons votre charte, mais elle comporte un certain nombre de restrictions bien déterminées au sujet de l'endroit où vous pourrez l'exploiter".

Ne vous y trompez pas: tout le monde désire voir construire un pipe-line. Néanmoins, personne ne désire que le prix du gaz fourni à Vancouver et Trail soit beaucoup plus élevé que de raison, parce que nous nous serions laissé pousser à prendre certaine mesure cet après-midi. Je ne vous retiendrai pas davantage; je n'ai pas l'intention de participer au débat sur les tracés, car cette question relève de la Commission des transports.

M. HARKNESS: Je crois que M. Applewhaite a une conception tout à fait erronée de la situation de l'autre compagnie dont il a fait mention. Ainsi que

l'ont déjà mentionné ici M. Green et d'autres, cette compagnie s'est engagée à construire cette conduite au Canada lorsqu'elle s'est présentée devant le Comité.

M. APPLEWHAITE: Mais le Comité n'a pas inséré cette disposition dans la Loi.

M. HARKNESS: Tel a été l'engagement. La loi une fois rédigée, la compagnie a indiqué par son attitude qu'elle a l'intention de faire passer tout le pipe-line dns les limites du Canada et elle a déposé une autre demande dans ce sens.

M. ROBERTSON: Çà, alors...

M. HARKNESS: L'autre demande, déposée à la Commission de conservation du gaz naturel, qui a été mentionnée plusieurs fois déjà, est à l'étude depuis quelques mois.

M. ROBINSON: Et la demande déposée à la Commission des transports?

M. MAYBANK: Je ne répondrais pas à cette question.

M. HARKNESS: Elle est morte et enterrée. En tout cas, le fait est qu'avant de déposer une demande à la Commission des transports, la compagnie doit en être autorisée par la Commission de conservation de l'Alberta.

M. ROBINSON: En réalité, deux demandes sont, en ce moment, déposées à la Commission des transports.

M. MAYBANK: Oui, mais pourquoi l'a-t-on fait?

M. HARKNESS: Je l'ignore.

M. MAYBANK: Ah, ah.

M. HARKNESS: Ce que je dis c'est que la compagnie en question devait, après où avant le dépôt de sa demande à la Commission des transports, obtenir une autorisation de la Commission de l'Alberta.

M. ROBINSON: Ce n'est pas cela.

M. HARKNESS: Moniseur le président, c'est moi qui ai la parole en ce moment.

M. ROBINSON: Voudriez-vous faire le silence pour une mise au point, monsieur le Président.

M. HARKNESS: J'ai la...

Le VICE-PRÉSIDENT: C'est une mise au point réglementaire.

M. ROBINSON: M. Harkness dit qu'avant de présenter une demande à la Commission des transports, la *West Coast Transmission Company* est en train de faire des démarches auprès d'une certaine autorité de l'Alberta. Et je dis qu'il serait plus juste d'affirmer que ces demandes ont été déposées à la Commission des transports depuis très longtemps déjà et que le dépôt a eu probablement lieu avant qu'on ait approché les autorités de l'Alberta.

M. GOODE: Une autre mise au point? M. Harkness a déclaré que la demande présentée à la Commission des transports était lettre morte. Devons-nous comprendre qu'il parle au nom de la Compagnie sur ce point?

M. MAYBANK: Au nom de qui parlez-vous?

M. HARKNESS: Je ne parle pas au nom de la Compagnie.

M. MAYBANK: Sur quoi basez-vous votre déclaration?

M. HARKNESS: Monsieur le président, il serait peut-être bon de donner l'historique de l'affaire afin d'éclaicir ce point pour M. Robinson et d'autres. L'autre

compagnie a déposé sa demande auprès de la Commission des transports peu de temps après avoir obtenu une charte lui permettant d'aménager un pipe-line traversant le nord de l'Alberta jusqu'en Colombie-Britannique. La Commission des transports a refusé d'étudier la requête avant d'obtenir un permis de la Commission de l'Alberta; il a donc fallu s'adresser à celle-ci, ce qu'elle est en train de faire à l'heure actuelle.

Le VICE-PRÉSIDENT: Monsieur Harkness, veuillez donc vous en tenir à l'amendement?

M. HARKNESS: Je ne fais que répondre à la question posée et expliquer la situation. Je parle sur l'amendement.

Le VICE-PRÉSIDENT: Pourriez-vous ne pas vous en écarter?

M. HARKNESS: Je réponds également aux déclarations de M. Applewhaite. La demande se rapporte à l'aménagement d'une conduite passant par le Pas du Nid-de-Corbeau, ce qui démontre d'une façon concluante les intentions de la Compagnie, ainsi que le caractère erroné de la déclaration de M. Applewhaite au sujet des buts présumés de cette société.

A mon sens, l'amendement de M. Green nous ramène au cœur même du problème, qui a été débattu à la Chambre depuis plusieurs mois. Il s'agit du choix des routes à suivre, de décider si l'on aménagera une route entièrement canadienne, point qui préoccupe principalement ceux qui ont discuté la question.

Plusieurs députés qui ont pris part au débat,—je dirais presque tous,—se sont déclarés en faveur d'une route entièrement canadienne et ont voulu prendre des mesures pour s'assurer que le tracé canadien serait suivi. Un grand nombre ont également déclaré qu'ils voulaient faire adopter ce bill en deuxième lecture à la Chambre afin de le confier à notre Comité pour recueillir les précisions voulues. Nous devions entendre des témoignages visant à établir si la route devait être entièrement canadienne ou non. Ainsi que M. Green l'a précisé, les témoignages que nous avons pu recueillir n'indiquent aucune ferme intention de la part de la Compagnie de construire tout le pipe-line au Canada. En fait, les dépositions obtenues laisseraient plutôt croire que si la Compagnie en obtient l'autorisation, elle aménagera probablement une route américaine.

C'est pourquoi je suis d'avis que tout membre de ce Comité, s'il veut s'assurer que la conduite aménagée sera entièrement canadienne, devrait voter en faveur de l'amendement.

M. BYRNE: Monsieur le Président, je suppose que les raisons de mon opposition au présent amendement sont de même nature que celles qui ont motivé mes objections au premier amendement. Je veux dire les besoins du Canada et de la population canadienne.

L'orateur qui m'a précédé a laissé entendre que la *West Coast Transmission Company*, détentrice d'une charte, a donné l'assurance au Comité qu'elle ne construirait rien d'autre qu'une conduite entièrement canadienne. Il se fondait uniquement sur la déclaration que cette société a faite au Comité, qui ne figure pas au procès-verbal et n'a pas été incluse dans le bill.

M. HARKNESS: Mon argument était...

M. BYRNE: Depuis lors, la *West Coast Transmission Company* a fait une demande à la Commission des Transports pour construire au Canada. En voici le texte: " La *West Coast Transmission Company* demande par la présente, en vertu des articles 11 et 12 et d'autres articles pertinents de la Loi sur les pipe-

lines, qu'une ordonnance soit rendue lui permettant de construire un pipe-line destiné au transport du gaz à partir d'un endroit indiqué aux environs d'Edmonton, en Alberta jusqu'à un autre point aux environs de Kingsgate, en Colombie-Britannique, et comprenant un embranchement allant d'un point aux environs de la ville de Kingsgate, en Colombie-Britannique, jusqu'à un point voisin de la ville de Trail, en Colombie-Britannique. Une carte indiquant l'emplacement approximatif figure en annexe.

Fait à Ottawa le 11 mai 1949", soit un bon mois après cette prétendue promesse au Comité.

Je viens de la région dont il s'agit, et je la connais assez bien pour affirmer que les requérants n'ont pas l'intention de s'arrêter à Kingsgate, une petite localité frontalière qui ne compte que le bureau des douanes et de l'immigration. Les demandeurs n'ont pas l'intention de construire seulement un embranchement jusqu'à Trail. D'après cette demande, ils songent à suivre la ligne jaune,—le tracé C.

M. SMITH: Il y a déjà longtemps qu'elle a été retirée.

M. BYRNE: Si au moins cet amendement permettait à la Compagnie de suivre au besoin la ligne noire...

M. FERGUSON: Quelle ligne noire!

M. BYRNE: La ligne bleue. Si vous suivez la ligne droite et étroite, vous vous retrouverez.

Comme je le disais, suivre la ligne foncée en partant de Kingsgate, vous touchez Spokane, et allez jusqu'au bas en décrivant une espèce de fer à cheval...

Un DÉPUTÉ: Un fer à cheval?

M. BYRNE: C'est un pays tellement accidenté qu'il faut se résoudre à pratiquer péniblement un chemin jusqu'aux États-Unis.

Alors, la seule localité de quelque importance qui serait délaissée est la ville de Creston, à huit ou neuf milles de Kingsgate, je crois. Un petit embranchement vers Creston pourrait facilement être aménagé pour ne priver personne de cette région d'un approvisionnement en gaz naturel.

Je ne puis arriver à croire à la sincérité de mes honorables amis, quand ils veulent par cet amendement forcer la Compagnie à ne tenir compte que de ce tracé, le tracé A. Je ne puis croire que les auteurs de cet amendement sont sincères et qu'ils cherchent à servir les meilleurs intérêts du peuple canadien. Autrement, ils ne tenteraient pas d'écarter toute possibilité de traverser la frontière et de revenir, en vue d'acheminer le gaz vers la côte du Pacifique de la manière la plus économique possible.

Je répète que j'aurais peut-être dû me limiter à mes premières objections, mais les points qui ont été soulevés appelaient certainement la mise au point que je viens de faire.

M. FERGUSON: Monsieur le président, le tracé le plus économique n'est pas toujours le meilleur...

Le VICE-PRÉSIDENT: Il ne s'agit pas de tracés.

M. FERGUSON: Pardon?

Le VICE-PRÉSIDENT: Il n'est pas question de tracés.

M. GREEN: Monsieur le président, est-ce là votre décision?

Le VICE-PRÉSIDENT: Vous demandez que le tracé soit entièrement en territoire canadien...

M. GREEN: Il n'est pas régulier de parler du tracé?

M. FERGUSON: Monsieur le président, je disais que le tracé le plus économique n'est pas toujours le meilleur, et vous m'avez rappelé au règlement.

Le VICE-PRÉSIDENT: Oui. Le tracé le plus économique n'est pas...

M. FERGUSON: Si vous saisissez bien la seconde partie de ma phrase, je ne crois pas que...

M. GREEN: Tout le débat porte sur l'amendement.

Le VICE-PRÉSIDENT: Il s'agit de savoir si le tracé sera au Canada ou à l'extérieur.

M. GREEN: Je désire invoquer le règlement?

Le VICE-PRÉSIDENT: Asseyez-vous.

M. GREEN: Vous ne pouvez pas me faire reprendre mon siège quand je me lève pour invoquer le règlement.

Le VICE-PRÉSIDENT: Oui, je le puis.

M. GREEN: Ah non, vous ne le pouvez pas.

Le VICE-PRÉSIDENT: Vous n'avez pas dit que vous invoquiez le règlement... du moins pas au début.

M. GREEN: L'amendement que j'ai proposé traite précisément de ce point. Il demande que le principal pipe-line pour la transmission et le transport du pétrole et du gaz soit aménagé entièrement en territoire canadien. Tout le débat jusqu'ici a porté sur les routes et il doit nécessairement en être ainsi puisque c'est le sujet du débat.

Je prétends donc qu'au moment de rappeler au règlement le député de Simcoe...

Le VICE-PRÉSIDENT: Il parlait de taux moins élevés.

M. GREEN: Le député a droit de parler sur les tracés et la question du coût respectif de l'aménagement de ces routes entre en ligne de compte.

M. FERGUSON: Je crois que l'on doit aussi tenir compte du fait que si l'on adoptait un tracé exclusivement canadien, nous ne serions pas exposés à l'intervention des autorités fédérales des États-Unis.

Un DÉPUTÉ: Cela s'est-il déjà produit?

M. FERGUSON: Oui, c'est déjà arrivé. La dépense supplémentaire peut être compensée par la certitude que nous n'aurons pas à subir dans l'avenir l'intervention des autorités fédérales américaines quant à la façon de disposer du gaz en Colombie-Britannique et à Vancouver. C'est pour ce motif que le député de Vancouver-Quadra a présenté cet amendement et c'est pourquoi je l'appuie et je préconise son adoption. Je dis donc que le coût n'est pas le seul facteur et que probablement il sera plus avantageux en définitive pour les Canadiens que le pipe-line soit entièrement situé en territoire canadien.

Nous avons demandé que la Compagnie prenne l'engagement devant la Chambre des communes et notre Comité d'approvisionner les consommateurs canadiens en tout temps avant ceux des États-Unis, c'est-à-dire que le Canada soit assuré du nécessaire. Et cependant, il y a quelques minutes à peine, le parrain de ce bill s'est abstenu de nous donner cette garantie et il a dit: "Ah non, je ne la donnerai pas."

Après plusieurs jours de séances de ce Comité, voici le résultat: le représentant actuel de la Compagnie, M. Dixon, ne veut absolument rien concéder, mais cherche à obtenir une charte pour entreprendre ce qu'il songeait à accomplir

dès le début avec ses amis, c'est-à-dire acheter tout le gaz possible au Canada pour le vendre sur le marché le plus considérable au prix le plus élevé. Et cet avancé ne sera sûrement pas démenti par M. Dixon; à sa place, je ne le nierais pas, car c'est la vérité. Nous sommes ici pour veiller aux intérêts du peuple et le représenter au Parlement, qui a le pouvoir de retarder la constitution de cette société tant qu'on n'aura pas pourvu aux besoins du consommateur canadien. Ce n'est pas du chauvinisme, c'est le bon sens même.

Si l'on accorde une charte, la Commission des transports ne pourrait-elle pas prétendre n'avoir plus qu'à remplir des formalités puisque la Chambre a approuvé la constitution de la société. Les membres du Parlement, au premier chef, ont la plus lourde responsabilité, puisqu'ils ont imprimé le premier mouvement au bill, qui fera boule de neige, allant toujours plus vite et amassant des débris.

On nous demande de mettre ce bill en marche, mais je dis qu'à moins que la population que nous représentonts ne reçoive le maximum de protection, nous ne devons pas le faire. Tel est le pouvoir du Parlement, et ce pouvoir ne nous a pas été conféré pour que nous agissions comme de simples machines à enregistrer, et pour que nous nous déchargions de nos responsabilités sur cinq hommes, sur une commission ou le ministre du Commerce.

Les lettres du très honorable C. D. Howe ont été portées aujourd'hui à notre connaissance; les déclarations du ministre sont directment l'opposé de celles faites par les protagonistes du bill. Je dis que nous, au nombre de deux cents membres du Parlement, nous ne devrions pas nous en remettre à un homme qui doit sa nomination à la politique à qui nous donnerions l'initiative tout en conservant pour nous la responsabilité du résultat. On nous appelle des obstructionnistes simplement parce que nous cherchons en toute bonne foi à corriger un état de choses.

Le VICE-PRÉSIDENT: Vous êtes certainement en dehors de la question.

M. GOODE: Monsieur le président, en ce qui regarde la dépense, M. Green a mentionné que le coût du pipe-line en territoire canadien serait de 48 millions supérieur à celui du tracé en territoire américain.

M. GREEN: Non, non, je n'ai jamais dit cela. J'ai dit qu'en optant pour un tracé entièrement canadien, il serait dépensé en Colombie-Britannique 45 millions de plus qu'aux États-Unis.

M. GOODE: Vous voulez dire dépensé au Canada.

M. GREEN: C'est exact.

M. GOODE: Alors, voyons qui va dépenser cet argent au Canada. Je ferai remarquer que ce témoignage a été rendu et n'a pas été réfuté; j'ai avancé, sous forme de question, le fait que la population du sud continental de la Colombie-Britannique devra payer 20 millions de dollars pendant les prochains vingt ans, soit pendant la durée du pipe-line.

M. HERRIDGE: Monsieur le président, je veux tout simplement dire que j'appuie cet amendement pour les mêmes motifs qui m'ont amené à donner mon appui au premier amendement de M. Green, exigeant que ce pipe-line soit construit au Canada avant de pénétrer aux États-Unis. Je comprends facilement que M. Robinson soit un peu embrouillé.

M. ROBINSON: Quand vous réussirez à me convaincre qu'il n'y a pas, devant la Commission des transports, deux demandes de la part des promoteurs de la *West Coast Transmission*, alors je reconnaîtrai que je fais erreur.

M. SMITH: Je suis prêt à parier tout mon avoir qu'il n'y en a pas deux.

M. ROBINSON: Je veux dire deux demandes qui ont été déposées et sur lesquelles on se prononcera une fois qu'on en aura disposé en Alberta.

Un DÉPUTÉ: Vous êtes prêt à parier tout ce que vous possédez?

M. SMITH: J'ai dit tout l'argent que j'avais.

M. HERRIDGE: Ces observations ne sont plus d'actualité, monsieur le président. Les compagnies constituées sont certaines de construire un pipe-line entièrement en territoire canadien. On a proposé un amendement sur la foi des déclarations de ces messieurs. Or M. Dixon, durant son témoignage devant ce Comité, a déclaré que la compagnie proposait de soumettre à la Commission des transports cinq projets de tracés. Plus tard, en réponse à un député de l'Alberta, il a dit qu'il s'était informé de la possibilité d'un sixième tracé, par le défilé de Yellowhead, et c'est ainsi qu'est née l'idée d'un sixième tracé.

M. SMITH: Et c'est dans le nord de l'Alberta.

M. HERRIDGE: Oui. Alors, monsieur le président, il me semble que le débat tourne autour du choix d'un tracé. Il a déclaré ne vouloir exprimer aucune préférence pour l'un ou l'autre de ces tracés. Il se dit prêt à aménager le tracé qu'on lui indiquera. La question de la route que suivra le pipe-line a été longuement débattue à la Chambre, de même que devant ce Comité, et, par cet amendement, nous recommandons que le Parlement indique dans la loi ses directives à la compagnie quant au tracé à suivre; je suis convaincu que M. Dixon, une fois qu'il connaîtra la volonté du Parlement, construira le pipe-line sur un tracé entièrement canadien.

Le VICE-PRÉSIDENT: Le vote doit porter sur l'amendement. Il est proposé par M. Green que l'alinéa *a*) de l'article 6 du bill 7 soit amendé par l'addition, après les mots "hydrocarbures gazeux ou liquides", à la trente-quatrième ligne, des mots suivants: "à condition que le pipe-line principal ou les pipe-lines principaux pour la transmission et le transport de pétrole ou de gaz soient aménagés entièrement en territoire canadien".

Le vote sera enregistré.

Le SECRÉTAIRE: Ont voté pour, 9; contre, 24.

Le VICE-PRÉSIDENT: L'amendement est rejeté.

L'article 6 est-il adopté?

M. GREEN: J'ai une question à poser au sujet de l'article 6. Je demanderais à M. Connolly s'il est bien nécessaire d'insérer dans cet article le pouvoir de posséder des biens immobiliers et personnels, parce qu'à l'article 7, à l'alinéa *b*), de la *Loi sur les pipe-lines*, il semble y avoir exactement la même disposition. Pourquoi la mention de ce pouvoir est-elle répétée dans ce bill? Il n'y a pas d'autre exemple de répétition dans le cas des autres pouvoirs conférés par la loi principale.

M. CONNOLLY: Question d'usage, monsieur Green. Ce dispositif est inséré dans le bill comme dans les autres bills du même genre; de fait, il se trouve aussi dans la *Loi des Compagnies*. Après consultation avec les intéressés, il a été jugé préférable de l'inclure dans le bill, comme il l'est dans les autres lois, par souci d'uniformité.

M. GREEN: Quels pouvoirs supplémentaires cela confère-t-il à la Compagnie?

M. CONNOLLY: Il apporte plus de clarté.

M. GREEN: J'entends en plus des pouvoirs conférés par la *Loi sur les pipe-lines?*

M. CONNOLLY: Ce dispositif établit nettement le pouvoir de la Compagnie de posséder des biens immobiliers et personnels. Je crois que c'est un article utile.

M. GREEN: Croyez-vous qu'il soit d'une plus grande portée que l'article correspondant de la *Loi sur les pipe-lines?*

M. CONNOLLY: Possible, mais c'est devenu l'usage parmi les avocats de préférer qu'il en soit ainsi, et je le préfère également.

Le VICE-PRÉSIDENT: Adopté.

Article 7:

M. GREEN: Veuillez donc nous expliquer cet article?

M. CONNOLLY: L'article 7, monsieur?

M. GREEN: Oui.

M. CONNOLLY: Avec plaisir. Les dispositions générales de la *Loi des compagnies* qui s'appliquent à une société constituée par la concession d'une charte sont généralement énoncées à la Partie III de la *Loi des compagnies.* Cette partie vise surtout les sociétés susceptibles d'être constituées par une loi particulière du Parlement. Le titre III confère, en certains cas, des pouvoirs qu'une société commerciale possède; mais non en d'autres cas. Certaines de ces dispositions sont quelque peu rigides, et pour cette raison, on a estimé qu'en ce qui concerne les articles 7, 8, 9 et 10 du bill, certains pouvoirs conférés par la Partie I devraient s'appliquer à cette Compagnie; certaines parties du titre I conviennent mieux à une compagnie du genre de celle-ci, tandis que les articles correspondants du titre III ne conviennent réellement pas.

Le PRÉSIDENT: Adopté.

Article 8.

M. HARKNESS: Au sujet de l'article 8, pourquoi les articles qui y sont mentionnés sont-ils retranchés dans le cas de la compagnie?

M. CONNOLLY: L'article 158 porte sur les actions privilégiées. L'article 158 se trouve dans la Partie III de la *Loi des compagnies;* il traite des actions privilégiées. On a jugé que l'article 59, qui se trouve dans la Partie I, et partiellement dans l'article 9 de ce bill, conférait à la Compagnie des pouvoirs plus appropriés. Sous ce rapport, cette Compagnie s'apparente plutôt à une société commerciale.

M. HARKNESS: Tout à fait; est-ce que ces dispositions se trouvent dans toutes les autres lois de compagnies?

M. CONNOLLY: Oui. En effet, ce bill renferme moins de dispositions que d'autres, mais en général tous les bills ont été rédigés de la même manière.

M. GREEN: Seriez-vous assez bon de nous donner une brève explication de chacun des points traités à l'article 8?

M. CONNOLLY: Oui, avec plaisir. En premier lieu, l'article 158 traite des actions privilégiées.

M. GREEN: De quelle manière?

M. CONNOLLY: L'article définit comment les directeurs peuvent constituer des actions privilégiées et comment les détenteurs de ces actions peuvent obtenir des droits de vote dans certains cas. Parfois, certains pouvoirs doivent être

obtenus par l'entremise du gouverneur en conseil. Les dispositions de l'article 59 sont plus élaborées que celles que renferme l'article 158. L'article 59 porte sur le même sujet que l'article 158.

M. GREEN: Ils traitent de...

M. CONNOLLY: Du même sujet mais pas exactement de la même manière.

M. GREEN: Et les deux autres?

M. CONNOLLY: L'article 163 de la partie III est très court; il prescrit qu'au moins 10 p. 100 des actions privilégiées d'une compagnie deviendront rachetables chaque année. Ce sont les actions rachetables. On me dit que cet article fait partie de la loi depuis de longues années et qu'il est plutôt désuet du point de vue de la pratique actuelle. On l'a éliminé du présent bill, et je crois que c'est très sage d'avoir agi ainsi. Cette disposition n'est ni utile ni pratique. L'article 180 traite également des actions privilégiées, et il est remplacé par les dispositions de l'article 59 qui est mentionné dans l'article précédent du bill.

M. GREEN: En ce qui concerne ces actions privilégiées, faut-il croire que votre compagnie aura des pouvoirs plus étendus qu'elle n'en aurait si elle était constituée aux termes de la loi ordinaire sur les compagnies?

M. CONNOLLY: Non, mais l'article en question aura pour effet de rendre applicables à cette compagnie, aux termes des dispositions de la Partie I de la Loi des compagnies, les dispositions qui s'appliquent d'ordinaire aux compagnies commerciales, pour ce qui est des actions privilégiées.

M. GREEN: Alors les dispositions que vous omettez sont plus restrictives que celles que vous conservez?

M. CONNOLLY: Je ne crois pas qu'il convienne de parler ici de restrictions. Au point de vue procédure—vous voyez que la première partie de la *Loi des compagnies* a été considérablement revisée et que la partie III contient d'autres pouvoirs—le but de toute l'affaire est de rendre la loi plus maniable, voilà tout.

M. GREEN: Et les deux autres?

M. CONNOLLY: Oui, je crois que l'article suivant porte le numéro 180; non, 190. L'article 190, dans la Partie III, prescrit que la compagnie ne se servira d'aucune partie de ses fonds pour acheter des actions dans une autre compagnie à moins qu'un tel achat ne soit spécifiquement autorisé par une loi spéciale. Dans les autres compagnies, la coutume est de procéder ainsi lorsque l'entreprise prospère et va de l'avant.

M. GREEN: Ah! c'est donc l'article qui vous permet de placer des capitaux dans vos compagnies associées.

M. CONNOLLY: Ah! non, il ne s'agit que du pouvoir de placer des capitaux dans les autres compagnies en général.

L'article 9 est-il adopté?

Adopté.

L'article 10?

M. GREEN: Au sujet de l'article 10, monsieur le président—c'est-à-dire l'article qui autorise la compagnie à payer une commission en considération de souscriptions non seulement à des actions mais aussi à des obligations, débentures, fonds-obligations et autres valeurs. Avez-vous prévu certains arrangements à ce sujet? Cet article vous autorise à...

M. CONNOLLY: ...payer des commissions.

M. GREEN: Quels arrangements avez-vous prévus? Cet article vous accorde des pouvoirs très étendus?

M. CONNOLLY: Vous dites des pouvoirs très étendus, mais ces pouvoirs sont limités à 10 p. 100, c'est-à-dire la restriction applicable aux compagnies fédérales constituées par lettres patentes. Les autorités du *State Department* ne vous accorderont pas de charte à moins que vous ne soyez soumis à une restriction de ce genre. Je pourrais ajouter que l'article 16 de la Partie I de la Loi des compagnies impose la même restriction. Dans la pratique...

M. GREEN: Non, je vous demandais si vous aviez pris des engagements?

M. CONNOLLY: Pour payer des commissions?

M. GREEN: Oui?

M. CONNOLLY: Non.

M. GREEN: Est-on en voie d'en négocier?

M. CONNOLLY: Il n'y a pas de négociations en cours.

M. GOODE: Est-ce que chaque loi renferme cette même disposition?

M. CONNOLLY: Oui.

Le VICE-PRÉSIDENT: Cet article est-il adopté?

Adopté.

Le titre est-il adopté?

Adopté.

Vais-je rapporter ce projet de loi?

Adopté.

M. GREEN: Non, sur division.

M. MAYBANK: Monsieur le président, M. Benidickson est le parrain de l'autre bill qui ressemble beaucoup à celui que nous étudions depuis deux ou trois jours. Je me rends compte qu'il y a eu beaucoup de désaccord parmi nous, mais je suppose que c'est bien naturel dans les circonstances.

Cependant, j'estime que tous devraient s'entendre pour accorder au moins un traitement égal à cette autre compagnie, les deux bills étant identiques. J'affirme donc que le Comité agirait équitablement en rapportant immédiatement cet autre bill dont M. Benidickson est le parrain.

La compagnie en question fait concurrence à celle dont nous nous occupons présentement, ainsi qu'à d'autres. Il me semble, messieurs, que mon idée est raisonnable.

Comme je l'ai dit, leur situation est à peu près identique. Ils auront des plans, des projets différents, mais les pouvoirs qu'ils sollicitent du Parlement sont exactement les mêmes. Il me semble que l'on devrait annoncer une nouvelle réjouissante à ces messieurs qui ont siégé tout le long de ce débat, en leur disant que leur bill sera également rapporté.

M. GREEN: Monsieur le président, il ne s'agit pas ici de plaire aux gens. Nous sommes ici réunis en comité pour étudier les demandes de constitution en corporation. Le fait de concéder des chartes peut fort bien procurer aux requérants de très grands avantages financiers. Notre mission consiste ici à juger chaque cas au mérite. Je ne crois pas que notre Comité puisse trouver une seule excuse valable de ne s'être pas renseigné au sujet des *Prairie Transmission Lines*.

M. MAYBANK: Je croyais simplement que vous comprendriez que les deux sociétés sont dans la même position.

M. GREEN: Nous avons tout fait pour nous renseigner sur l'*Alberta Natural Gas Company*. Nous en avons été empêchés par la motion que M. Maybank a présentée hier soir, à l'effet de clore le débat aujourd'hui même à midi. M. Maybank et les membres qui l'ont appuyé auront à répondre de cela, mais il n'est pas question d'accorder une charte à ces gens sans les interroger et venir à les connaître. Je crois que ce serait déroger à notre devoir et, pour ma part, je ne consens pas à acquiescer à leur demande sans y voir clair.

M. MAYBANK: Je ne veux pas insister au point que quelqu'un ait le sentiment de manquer à son devoir, mais je croyais que nous aurions pu nous dispenser de siéger ce soir. Dans les circonstances, je suppose que nous pouvons siéger ce soir, et demain, et probablement arriver à une solution.

M. GREEN: C'est demain samedi.

M. MAYBANK: Oui, demain fera l'affaire.

M. GREEN: Nous ne pouvons pas siéger demain.

M. MAYBANK: Oui, nous le pouvons.

M. GREEN: Pas en vertu des règlements de la Chambre.

M. MAYBANK: Oui, et en fait, à 11 heures ce soir j'ai l'intention de proposer que nous siégions à 10 heures demain. Il n'est que juste, je crois, que nous nous efforcions d'approfondir le problème et de donner aux membres de l'opposition une chance véritable de parler à leur goût. Personnellement, je ne crois pas que j'aurais dérogé à mon devoir en accordant une charte à ces gens, mais je ne voudrais pas provoquer ce sentiment chez d'autres; je propose donc qu'une fois la séance levée nous reprenions nos travaux à 8 heures ce soir.

M. CONNOLLY: Ce n'est peut-être pas la coutume ici d'offrir des remerciements, mais qu'on me permette, au nom de M. Dixon, de vous remercier, monsieur le président, ainsi que les autres membres du Comité, pour la courtoisie et la patience que vous nous avez manifestées au cours de ces trois derniers jours plutôt difficiles.

M. MCIVOR: J'ai beaucoup écouté les débats et je dois dire que j'ai admiré l'intelligence persévérante de l'opposition. Elle a mis en lumière un grand nombre de faits et l'on ne peut que les admirer. Mais n'oubliez pas non plus que le témoin à ma gauche a résisté à tous les assauts, et il a manifesté moins d'agitation que moi-même.

Le VICE-PRÉSIDENT: La séance est levée jusqu'à 8 h. 15 ce soir.

SESSION DE 1950

CHAMBRE DES COMMUNES

COMITÉ PERMANENT

DES

Chemins de Fer, Canaux et Lignes télégraphiques

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule n° 5

BILL n° 9

Loi constituant en corporation *Prairie Transmission Lines Limited*

SÉANCE DU VENDREDI 28 AVRIL 1950

TÉMOINS:

M. J. G. Edison, de Toronto, agent parlementaire;

M. W. C. Gilman, ingénieur conseil de *Prairie Transmission Lines Limited*

OTTAWA
EDMOND CLOUTIER, C.M.G., O.A., D.S.P.
IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI
CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE
1950

PROCÈS-VERBAL

VENDREDI 28 avril 1950

Le Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques se réunit à 8 h. 15 du soir, sous la présidence de M. H. B. McCulloch, vice-président.

Présents: MM. Adamson, Applewhaite, Byrne, Carroll, Carter, Darroch, Decore, Douglas, Ferguson, Garland, Goode, Gourd *(Chapleau)*, Green, Harkness, Herridge, Higgins, Hodgson, Jones, Jutras, Lafontaine, Lennard, Maybank, McCulloch, McGregor, McIvor, Mott, Murray *(Cariboo)*, Nixon, Pearkes, Prudham, Riley, Robinson, Rooney, Shaw, Smith *(Calgary-ouest)*, Ward, Whiteside, Wylie.—38.

Aussi présents: M. J. G. Edison, de Toronto, agent parlementaire; M. W. C. Gilman, ingénieur conseil de *Prairie Transmission Lines Limited.*

Le Comité étudie article par article le bill nº 9, intitulé Loi constituant en corporation *Prairie Transmission Lines Limited.*

M. Edison et M. Gilman sont interrogés.

Le préambule et les articles 1 à 5 sont adoptés séparément, sans amendement.

Article 6:

M. Green propose:

Que l'article 6 soit amendé en y insérant après le mot "pétrole", à la ligne dix-huit, les mots suivants: "et sous la réserve de n'exporter aux États-Unis que la quantité de gas et de pétrole excédant celle requise par les consommateurs canadiens".

La proposition mise aux voix, ledit amendement proposé par M. Green est rejeté par le vote enregistré comme il suit:

Pour: MM. Ferguson, Green, Harkness, Herridge, Higgins, Jones, McGregor, Wylie.—8.

Contre: MM. Applewhaite, Byrne, Carroll, Carter, Douglas, Gibson *(Comox-Alberni)*, Goode, Lafontaine, Maybank, McCulloch, McIvor, Mott, Murray *(Cariboo)*, Prudham, Riley, Robinson, Rooney, Stuart *(Charlotte)*, Whiteside.—19.

M. Green propose ensuite:

Que l'article 6 soit amendée en y insérant après le mot "pétrole", à la ligne trente-six, les mots suivants "à condition que le ou les pipe-lines principaux pour la transmission ou le transport du pétrole ou du gas soient aménagés entièrement en territoire canadien."

La proposition mise aux voix, ledit amendement de M. Green est rejeté par le vote suivant:

Pour: MM. Green, Harkness, Herridge, Higgins, Jones, McGregor, Wylie.—7.

Contre: MM. Applewhaite, Byrne, Carroll, Carter, Douglas, Gibson (*Comox-Alberni*), Goode, Lafontaine, Maybank, McCulloch, McIvor, Mott, Murray (*Cariboo*), Prudham, Riley, Robinson, Rooney, Stuart (*Charlotte*), Whiteside.—19.

Les articles 6 à 11 inclusivement ainsi que le titre sont adoptés séparément et il est ordonné de rapporter le bill à la Chambre sans amendement.

Sur proposition de M. Carroll:

Il est résolu: que, pour fins d'imposition, chaque action du capital-actions sans valeur nominale soit censée valoir trois dollars ($3) et que le Comité en fasse la recommandation à la Chambre.

A 10 h. 15 du soir, sur proposition de M. Maybank, le Comité s'ajourne pour se réunir de nouveau à la discrétion du président.

Le secrétaire du Comité,
ANTOINE CHASSÉ

RAPPORT À LA CHAMBRE

VENDREDI 28 avril 1950

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

QUATRIÈME RAPPORT

Votre Comité a étudié le bill n° 9, intitulé Loi constituant en corporation *Prairie Transmission Lines Limited,* et a convenu de le rapporter sans amendement.

L'article 3 dudit bill n° 9 prévoit que le capital-actions de la Compagnie sera composé de cinq millions d'actions "sans valeur nominale".

L'article 93 (3) du Règlement indique les frais à percevoir sur la valeur déclarée du capital-actions, mais il ne renferme aucune disposition au sujet du capital-actions de la Compagnie comportant cinq millions d'actions "sans valeur nominale".

Votre Comité recommande qu'aux fins de l'imposition les actions du capital-actions mentionné dans le bill n° 9, soient censées valoir $3 chacune.

Le tout respectueusement soumis.

Le vice-président,
H. B. McCulloch.

TÉMOIGNAGES

CHAMBRE DES COMMUNES
Le 28 avril 1950.

Le Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques se réunit aujourd'hui à 8 h. 15 du soir, sous la présidence de M. H. B. McCulloch, vice-président.

SÉANCE DU SOIR

Le VICE-PRÉSIDENT: Messieurs, nous sommes en nombre. Nous abordons maintenant l'étude du bill n° 9, intitulé Loi constituant en corporation la *Prairie Transmission Lines, Limited.* Le premier point à étudier est le préambule. Est-il adopté?

M. GREEN: Monsieur le président, je crois que nous devrions d'abord entendre une déclaration.

Le VICE-PRÉSIDENT: Oui, il y aura une déclaration après l'adoption du préambule.

M. GREEN: Non. Dans le cas de l'autre bill, nous avons d'abord entendu la déclaration.

Le VICE-PRÉSIDENT: C'est pourtant la façon de procéder qu'on m'a indiquée.

M. HIGGINS: Je crois que nous devrions commencer par la déclaration, monsieur le président.

M. MAYBANK: La déposition relative au préambule a été faite. Le préambule est-il adopté? Nous pourrons ensuite procéder.

Le VICE-PRÉSIDENT: Oui. Le préambule est-il adopté?

M. ROBINSON: En l'absence inévitable du parrain de ce bill, j'aimerais vous présenter, ainsi qu'au Comité, M. J. G. Edison, avocat du requérant, qui est prêt à faire une déclaration sur le bill lui-même.

J'ai écouté les observations de M. Maybank avant la levée de la séance à 6 heures, de même que celles de M. Green; j'ai l'impression que ces observations ont été bien accueillies. En d'autres termes, je crois que nous voulons tous avancer dans l'étude de ce bill. D'autre part, je suis d'avis que le Comité a droit à des explications sur l'objectif que vise ce projet de société.

J'ai eu l'occasion de causer avec M. Edison et son employeur et je puis vous assurer que tous deux sont prêts à donner toutes les explications qui s'imposeront. Mais, comme M. Maybank l'a fait remarquer, je crois que cette demande ressemble beaucoup—sinon complètement—à celle que nous avons étudiée si longuement au cours de la semaine dernière; et pour cette raison, j'espère que les séances seront beaucoup plus courtes. Je vous présente donc M. J. G. Edison et je lui cède la parole.

M. EDISON: Monsieur le président, messieurs, je représente les requérants d'une institution en corporation de la *Prairie Transmission Lines, Limited,* et, sans abuser de votre temps, j'aimerais vous faire un peu l'historique de cette entreprise; je serais également heureux de répondre à toutes questions relatives à ce projet que nous espérons mener à bonne fin si la compagnie obtient une charte.

Comme vous le savez, des découvertes sensationnelles ont été faites en Alberta au cours des trois dernières années en matière de pétrole et de gaz. Il y a 18 mois environ, un groupe de résidents d'Alberta décidèrent, lorsque l'exportation du gas devint une question litigieuse dans la province, de chercher s'il ne serait pas possible de fonder une société canadienne, dont les propriétaires seraient des Canadiens, afin que le Canada puisse tirer profit de ce grand développement en Alberta. Un syndicat composé surtout de résidents de l'Alberta, d'un résident de Winnipeg, d'un autre de Toronto, a été organisé et les services de M. W. C. Gilman ont été retenus provisoirement en vue de produire un rapport technique indiquant si l'installation d'un pipe-line dirigé vers l'ouest à partir de l'Alberta était un projet réalisable. Je dois dire que M. Gilman est directeur de la *W. C. Gilman and Company* de New-York.

Par suite du rapport préliminaire de M. Gilman, une compagnie albertaine fut constitutée en société sous le nom de *Prairie Pipe Lines, Limited* et les services de M. John O. Galloway, géologue de Calgary, furent retenus; ce dernier doit conseiller la compagnie sur toute question afférente à l'approvisionnement de gaz, étant spécialiste en la matière. C'est un géologue d'Alberta.

De plus, on s'est assuré les services de la maison *P. MacDonald Biddison*, de Tulsa (Oklahoma), afin d'obtenir les données nécessaires en matière de coûts de construction et des conseils sur les problèmes que suscite en général la construction d'un pipe-line. Ensuite, on a demandé à la compagnie de M. Gilman de poursuivre son exploration technique du projet tout entier. On a entamé des pourparlers au nom des pétitionnaires avec des maisons de placement au Canada et aux États-Unis et je suis autorisé à déclarer qu'au Canada la *Dominion Securities Corporation* dirigera un syndicat, si notre compagnie obtient la licence nécessaire, pour la vente des titres de la compagnie au Canada, tandis qu'aux États-Unis les firmes *Kidder, Peabody and Company* et *White Weld and Company* de New-York entreprendront le financement que comporte la partie américaine du projet, c'est-à-dire la vente de titres de la compagnie américaine qui seront obligatoirement vendus aux États-Unis.

Les compagnies *Kidder, Peabody* et *White Weld,* vous ne le savez peut-être pas, ont en réalité financé plus d'entreprises de pipe-lines aux États-Unis que tout autre groupe de compagnies du monde financier de New-York.

Je sais que l'on a beaucoup discuté, ces derniers jours, d'un projet américain et d'un projet canadien ainsi que d'un pipe-line canadien; et je dirai, au nom des pétitionnaires de la compagnie, que leur but est de conserver au Canada le droit de propriété de la compagnie. De vastes projets d'exploitation de ressources naturelles de ce genre ont déjà nécessité l'importation de forts capitaux étrangers mais je crois que le Canada est maintenant arrivé au point où les compagnies canadiennes qui sont bien appuyées et bien financées peuvent conserver la haute main sur leurs actions au Canada. Par conséquent, les enquêtes techniques ont été poursuivies et l'on a demandé à M. Gilman et aux autres ingénieurs de continuer leurs études et enquêtes devant former la substance d'une demande d'autorisation, à la Commission des Transports, de construire un pipe-line jusqu'au littoral ouest en suivant l'une des nombreuses routes que M. Gilman se fera un plaisir de vous décrire dans un moment.

La compagnie albertaine, la *Prairie Pipe Lines Limited,* possédera un système de réseau collecteur dans cette province, moyennant autorisation, et la compagnie dont nous recherchons l'institution en corporation construira le pipe-line en direction ouest à partir de l'Alberta.

Je ne crois pas pouvoir vous en dire beaucoup plus long; ce grand projet vous a été longuement expliqué au cours des trois derniers jours. M. Dixon a comparé ce projet à un concours hippique lors d'une récente déposition. Je vous parle ici aujourd'hui au nom des pétitionnaires de cette compagnie qui sont des Canadiens, et je vous demande figurativement de favoriser un cheval canadien dans cette course.

Si vous me le permettez, je vous présenterai M. W. C. Gilman, ingénieur-conseil de cette compagnie; mais auparavant, et s'il le veut bien, je vous dirai que M. Gilman est né au Canada, dans les cantons de l'est du Québec; qu'il a fréquenté l'université McGill de 1912 à 1914; qu'après le déclanchement de la première guerre mondiale il s'est enrôlé dans l'Armée canadienne et qu'il a servi pendant cinq ans dans notre armée aussi bien que dans l'Armée britannique. À son retour, il est allé terminer ses études au *Massachusetts Institute of Technology;* après cela, il s'est rendu à New-York pour y travailler comme ingénieur et où il dirige maintenant une entreprise très considérable qui porte son nom dans cette ville.

Je suis maintenant à la disposition du Comité et si vous voulez me poser des questions avant d'entendre M. Gilman, je suis à vos ordres. Peut-être préféreriez-vous entendre M. Gilman tout de suite, puisqu'il est ici présent.

Nous avons préparé à votre intention une carte en relief des provinces d'Alberta et de Colombie-Britannique ainsi que du territoire adjacent de l'État de Washington. Il s'agit d'une carte à trois dimensions, mais l'échelle adoptée est telle qu'il faut l'examiner d'assez près. Certains membres du Comité l'ont déjà vue, mais il serait peut-être bon que d'autres l'examinent avant que M. Gilman prenne la parole.

M. ROBINSON: J'ai eu l'occasion d'examiner cette carte et je l'ai trouvé très intéressante. Je suis sûr que chacun voudra consulter cette carte en relief le plus tôt possible. Si vous pouviez le faire maintenant, je crois que cela nous avancerait beaucoup.

M. EDISON: Peut-être pourrions-nous étendre la carte sur la table de manière que les membres puissent la regarder des deux côtés de la table. Je suis cependant à la disposition du Comité à cet égard.

M. GREEN: Monsieur le président, peut-être pourrions-nous consacrer quelques instants à l'examen de la carte?

Le VICE-PRÉSIDENT: Placez-là au centre de la table de manière que chacun puisse bien l'examiner.

Le VICE-PRÉSIDENT: Silence, messieurs.

Le TÉMOIN: Messieurs, permettez-moi de vous présenter M. Gilman.

M. GREEN: Monsieur le président, comment allons-nous procéder? Allons-nous interroger M. Edison en premier ou M. Gilman?

Le VICE-PRÉSIDENT: Je suis d'avis que nous interrogions M. Gilman d'abord.

M. MAYBANK: Monsieur le président, j'aimerais faire une suggestion. Interroger un témoin qui se présente à nous à titre de conseiller juridique des principaux intéressés n'est pas, à mon avis, la bonne façon d'obtenir des renseignements. Il vous donnera toujours des renseignements qui ordinairement lui ont été transmis par quelqu'un qui l'accompagne; et, à moins qu'il n'ait quelque chose de particulier à nous dire, je crois que nous devrions interroger le principal intéressé lorsqu'il se présentera. Par ailleurs, les témoins convoqués n'ont pas été assermentés, et je proposerais que l'on pose les questions et

le témoin le mieux qualifié y répondra. A mon avis, monsieur le président, les questions ne devraient pas être adressées à l'un ou l'autre de ces messieurs; elles devraient être simplement énoncées et celui qui pourra y répondre le mieux y répondra.

M. GREEN: En ce qui concerne l'autre compagnie, l'*Alberta Natural Gas Company*, la situation était celle-ci: M. Dixon en était le président; il était au courant de toutes les dispositions financières et autres et il nous a fourni les renseignements désirés. Je me demandais tout simplement si M. Edison est au courant de tous les arrangements financiers et si M. Gilman n'agit qu'à titre d'ingénieur.

M. MAYBANK: Je proposerais simplement que vous posiez vos questions et qu'on laisse au plus qualifié des témoins le soin de répondre. Ne croyez-vous pas que ce serait la meilleure façon de procéder?

M. GREEN: En effet.

M. W.C. Gilman, ingénieur-conseil de la Prairie Transmission Lines, Limited, est appelé:

Le TÉMOIN: Monsieur le président, messieurs, nous avons déjà construit quatre pipe-lines et nous avons fait des études détaillées des tracés proposés pour le transport du gaz naturel de l'Alberta aux marchés de la côte du Pacifique. Nous avons parcouru tout le territoire. Nous avons étudié les marchés et le terrain, ainsi que la topographie locale; nous avons établi des estimés du coût de deux routes possibles. L'une d'elles pourrait s'appeler la route entièrement canadienne et l'autre la route américaine. La route canadienne traverse le Pas du Nid-de-Corbeau à un endroit appelé Yahk; de là elle va vers l'ouest jusqu'à Trail, et ensuite elle longe à peu près le côté nord de la frontière internationale jusqu'à Princeton et Hope, et continue jusqu'à Vancouver. De là, une ligne secondaire s'étend vers le sud et pénètre aux États-Unis jusqu'à Bellingham, Seattle, Tacoma, Portland et ainsi de suite. Le long de cette route canadienne, il y aura une autre ligne secondaire desservant Spokane (Washington); et une autre s'étendrait de là jusqu'à la vallée de l'Okanagan et à Yakima, les installations Hanford, de même que Walla Walla et Pendleton. L'autre route commence aussi dans le voisinage de Pincher-Creek ou MacLeod, en Alberta et se dirige vers le Sud par le Pas du Nid-de-Corbeau et traverse la frontière internationale à Kingsgate; elle continue ensuite jusqu'à Spokane, traverse la plaine septentrionale de Washington jusqu'à Wenachee et franchit les montagnes des Cascades de Steven's Pass à un point dans l'État de Washington d'où une ligne secondaire se dirige vers le nord jusqu'à Vancouver, et une autre au sud jusqu'à Seattle, Tacoma, Olympia et Portland; et le long de cette ligne, c'est-à-dire la route américaine, il y a un embranchement près de Spokane qui se rend jusqu'à Steven's Valley, et dessert Trail, la Colombie-Britannique et le territoire avoisinant.

Comme je l'ai dit, nous avons fait un estimé du coût de ces conduits, mais je dois dire que nous n'avons pas encore fait une étude détaillée de la route de traversant le défilé de Yellowhead. J'ai passé par là par chemin de fer et j'ai une idée générale du terrain. Lors de nos enquêtes passées, nous avons conclu que ce tracé coûterait très cher et serait très difficile d'entretien; c'est pourquoi nous nous sommes contentés d'étudier les tracés que nous croyions alors de réalisation plus facile; nous nous sommes donc mis à l'œuvre pour calculer le

coût probable de ces tracés. J'allais dire que nous sommes prêts, et que nous continuerons à étudier d'autres routes. Dès que la température le permettra, nous enverrons des techniciens sur la route de Yellowhead pour qu'ils entreprennent une étude plus approfondie du terrain et établissent un estimé du coût de ce tracé. Incidemment, nous devons comparaître devant la Commission de l'Alberta le 9 octobre prochain et, par conséquent, nous avons tout le temps voulu ce printemps et cet été pour accomplir cette tâche.

Notre estimé du coût de la construction du pipe-line comprend le système collecteur sur le tracé canadien que je viens de décrire et ce coût se chiffrerait à environ $90,000,000. Notre estimé du coût de la route américaine serait de $66,400,000.

Nous avons évalué les besoins possibles en gaz des diverses régions que nous nous attendons de servir. Nous n'avons pas l'intention d'établir des contingentements pour le gaz. Notre système sera établi de façon à pouvoir vendre autant de gaz que nos clients pourront désirer; et nos prévisions sont établies sur un avenir assez éloigné. Nos estimés sont fondés sur ce fait, c'est-à-dire sur le nombre possible de ventes dans cette région en particulier, que ce soit Vancouver ou Seattle ou tout autre endroit. D'après nos prévisions, la quantité de gaz que nous vendrons en cinq ans sera d'environ 68 milliards de pieds cubes. Par jour, la livraison serait d'environ 249,000,000 de pieds cubes. Nous prévoyons qu'une fois le pipe-line en exploitation depuis une période de temps raisonnable, l'exploitation sera de 75 p. 100 du maximum de capacité. Notre étude des marchés, quant aux ventes possibles du gaz, a été entreprise après les entretiens que nous avons eus avec les compagnies d'utilité publique de la région, et des études indépendantes faites par nos ingénieurs. Les compagnies d'utilité publique les plus considérables sont la *Portland Gas Company* desservant Portland et ses environs, la *Seattle Gas Company*, à Seattle, la *Spokane Gas Company*, à Spokane, et la *B.C. Electric Company*, pour Vancouver et la vallée du fleuve Fraser.

Maintenant, monsieur le président, je serais heureux de répondre aux questions. J'ai tâché d'esquisser le projet dans ses grandes lignes, de vous indiquer nos routes, nos estimés de frais et de ventes, et je suis maintenant prêt à répondre à toute question que vous voudrez bien me poser.

M. GOODE: Monsieur le président, pourrais-je demander son nom au Témoin?

LE TÉMOIN: William C. Gilman.

M. Goode:

D. Monsieur Gilman, êtes-vous, d'une façon quelconque, associé à la *West Coast Transmission Company Limited*, ou à l'*Alberta Natural Gas Company?*—R. Non, monsieur.

D: Avez-vous participé de quelque façon à la préparation de leur demande? —R. Non, monsieur.

D. Maintenant, en ce qui concerne la route entièrement canadienne que vous avez mentionnée et dont le coût serait, d'après vous, pour autant que je me rappelle, de $90,000,000 environ, vous rendez-vous compte qu'il sera très difficile d'aménager un pipe-line le long de la vallée de Hope-River?—R. Ce sera en effet, un travail de construction très difficile, comme je l'ai déjà indiqué. D'après nos évaluations, cette route coûtera environ $24,000,000 de plus que

l'autre, mais nous sommes d'avis, à l'heure actuelle, qu'on pourra l'aménager et nous allons continuer à étudier la question et procéder à de nouvelles investigations pour le confirmer.

D. Je reprendrai le sujet dans un moment, mais avant de donner notre adhésion à votre demande de constitution en corporation, il nous faut être sûrs de fonder notre opinion, au sujet de la possibilité d'aménagement de cette route, sur une base solide. Êtes-vous bien convaincu vous-même que la conduite peut être aménagée là-bas en remontant la vallée de Hope-River?—R. Non, nous allons continuer à étudier la question cet été.

D. Que pensez-vous des possibilités d'aménager un pipe-line dans cette région?—R. Je ne saurais me prononcer sur les difficultés du projet, car il s'agit d'un travail de construction quelque peu onéreux. Nous allons y envoyer nos ingénieurs à pied cet été, pour qu'ils fassent un levé de tout le territoire. Nous l'avons traversé, mais non à pied; c'est ce que nous allons faire cet été.

D. Comment arrivez-vous à cette dépense de $90,000,000 pour la route entièrement canadienne?—R. En estimant le coût d'aménagement d'un mille de parcours. On prend le taux par mille de distance, établi en tenant compte des procédés spéciaux qu'implique une construction en terrain difficile; c'est sur cette base qu'on calcule un estimé bien pesé du coût de l'ensemble.

D. Et vous savez que l'aménagement du pipe-line dans le bassin de la rivière Hope, soit de Hope à Princeton, sera très difficile et très coûteux? Vous savez sans aucun doute que l'aménagement de la grande route entre ces deux localités a coûté $12,000,000 et que c'était un travail extrêmement ardu?—R. En effet.

D. Je voudrais développer cette idée. Vous dites donc que la route canadienne coûtera 90 millions de dollars ou plus, tandis que la route américaine exigerait 66 millions, comme vous l'avez indiqué. Si l'on aménage le pipe-line entièrement canadien, quel serait le total en dollars des frais qu'il faudrait ajouter, chaque année, au prix du gaz dans la région méridionale de la Colombie-Britannique continentale?—R. Je dirais que la majoration serait peut-être de 15 à 25 p. 100 par rapport au tarif de la route sud, qui est plus facile à aménager et dont l'entretien et l'exploitation coûteraient moins cher et seraient plus simples.

D. Nous avons ici un chiffre provenant d'une autre source, qui indique un montant variant entre $750,000 et 1¼ mililon par an. Trouvez-vous cette évaluation équitable?—R. Oui, j'ai déjà entendu parler de ce chiffre. Je dirais qu'il est exact.

D. J'ai encore d'autres chiffres. Un pipe-line aménagé uniquement au Canada serait utilisable pendant au moins vingt ans. Je sais qu'il s'agit de plus que cela, et, dans un autre cas, j'ai fondé mon interrogatoire sur un autre chiffre.—R. Ce chiffre est le strict minimum.

D. Serait-il exact de dire que la dépense subie par la région continentale du sud de la Colombie-Britannique pendant vingt ans atteindrait au moins 20 millions, si la ligne était construite entièrement au Canada?—R. A tout considérer, oui.

D. Vous acceptez ce chiffre?—R. Oui.

M. Smith:

D. N'ayant pas étudié la route canadienne, vous ne savez pas si un pipe-line peut être construit entre Hope et Princeton, n'est-ce pas?—R. Non.

D. Alors pourquoi nous citez-vous des chiffres annuels en millions de dollars concernant la région inférieure de la Colombie-Britannique, si vous n'avez aucune donnée sur laquelle vous fonder?—R. Ce n'est qu'une approximation technique du coût d'aménagement.

D. Que voulez-vous dire par "approximation technique"?—R. Toute évaluation est une approximation.

D. C'est un souhait que vous faites parce que vous préférez la route sud? —R. Non, nous n'avons aucune préférence.

D. Vous n'avez aucune donnée précise à ce sujet, et vous n'avez néanmoins aucune préférence? Soyons francs. Avez-vous lu le rapport des témoignages rendus à Calgary relativement à la demande de la *Westcoast Transmission*?—R. Oui, j'étais là.

D. Vous avez entendu le témoignage couvrant presque tout le parcours de la route, n'est-ce pas? Vous avez entendu dire combien il y avait de terrain plat, de terrain accidenté ou montagneux, ce qu'il y avait de rochers, n'est-ce pas, aux dire de gens qui ont fait le parcours pas à pas? Connaissez-vous M. Poor?—R. J'étais là et j'ai entendu le témoignage.

D. ...l'ingénieur en constructions le plus célèbre de toute l'Amérique du Nord?—R. En réalité, les ingénieurs ne savaient pas où le pipe-line allait être aménagé.

D. Allez donc!—R. Eh bien, lisez le compte rendu.

D. C'est parce que j'ai lu le compte rendu que je vous parle ainsi; je suis sûr que vous ne l'avez pas lu.—R. J'étais présent tout le temps.

D. Vous étiez tout le temps à Calgary?—R. Oui.

D. Je ne sais comment j'ai pu ne pas vous voir, un homme à l'air si distingué.—R. Je ne vous y ai pas vu non plus.

D. Je répondrai que je ne sais pas pourquoi vous m'y auriez vu.

Continuons: vous n'avez procédé à aucun levé sur la route du défilé Yellowhead?—R. Aucun.

D. Vous ne savez donc pas ce que coûtera le transport du gaz par cette route, n'est-ce pas?—R. Non.

D. Vous parlez donc d'une économie de quelques centaines de millions pendant une période de vingt ans sans avoir aucune base de comparaison avec la route par Yellowhead; c'est bien cela?—R. Je n'ai fait aucune comparaison avec la route de Yellowhead.

D. Vous faisiez la comparaison entre la route des États-Unis et la route canadienne du sud?—R. C'est tout.

D. Vous n'avez pas de données comparatives en ce qui a trait au tracé de Yellowhead?—R. J'ai vu toutes les cartes et les estimations qui ont été déposées en rapport avec la demande de la *Westcoast*, j'ai entendu le témoignage et je possède toutes les statistiques.

D. Vous avez les chiffres, alors?—R. Oui.

D. Vous devriez être au courant du coût de cette route?—R. J'en connais le coût approximatif.

D. Alors, quels sont ces montants estimatifs?—R. J'ai tout cela ici, si vous voulez m'écouter.

D. Combien dites-vous, d'après leurs données? Ce n'est pas la peine. C'est tout. Merci.

M. Decore:

D. En ce qui concerne la route de Yellowhead, vous n'avez étudié le terrain qu'à bord d'un train?—R. C'est cela.

D. Je voudrais simplement savoir quelle était la vitesse du train quand vous êtes passé par là?—R. De 20 à 25 milles à l'heure.

M. Goode:

D. M. Smith vous a demandé de nous fournir les chiffres concernant la *Westcoast Transmission Company.* J'aimerais bien que ces chiffres figurent au procès-verbal?—R. Le montant qu'a indiqué la *Westcoast Transmission Company,* au cours du récent témoignage en Alberta, pour le coût d'aménagement de son réseau principal, qui ne dessert évidemment pas Spokane...

M. McIvor: Avant que M. Smith ne quitte la salle...

Le VICE-PRÉSIDENT: Silence!

Le TÉMOIN (poursuivant): ...Ce montant est de $92,210,000.

M. Goode:

D. Il s'agissait de la route canadienne?—R. C'est le coût de la route via Yellowhead qui a été présenté par la *Westcoast Transmission* et qui ne peut naturellement pas être comparé avec ceux que j'ai mentionnés, car il ne tient pas compte des marchés que nous entendons desservir... les marchés de Spokane, Trail et Hanford.

D. C'est très intéressant et c'est la première fois que nous entendons ces chiffres. Que comprenait ce montant de $92,210,000? Comprenait-il le système de réseau en Alberta et...—R. Non.

D. Quels étaient les points reliés par ce pipe-line?—R. Il partait d'un endroit voisin d'Edmonton, passait par le col de Yellowhead pour descendre vers Princeton, Hope, Vancouver et, plus loin, Portland.

D. Je n'aurais pas entamé le sujet, mais M. Smith l'aura voulu. Pourriez-vous me dire de mémoire si la compagnie s'est déclarée en mesure d'aménager un pipe-line à travers la région Hope-Princeton?—R. Oui, c'est ce qu'elle a déclaré pouvoir faire.

M. Applewhaite:

D. Ce chiffre promettait-il le service à des villes de la Rivière-la-Paix?—R. Non.

M. Green:

D. Maintenant, monsieur Gilman, croyez-vous, d'après le témoignage rendu au cours de l'autre audition, qu'il ne serait aménagé qu'un seul pipe-line et que l'importance du marché n'en demandait qu'un seul?—R. En ce qui concerne l'avenir immédiat, je serais de cet avis.

D. Qu'entendez-vous par "avenir immédiat"?—R. Les quelques années à venir.

D. Et par "les quelques années à venir"?—R. Probablement cinq ans.

D. Vous pensez que, d'ici cinq ans, le marché sera assez considérable pour justifier l'aménagement d'une deuxième conduite?—R. C'est possible.

D. Vous êtes ingénieur et un ingénieur se doit de faire des évaluations prudentes. En tant qu'ingénieur, vous estimez que le marché sera assez important pour demander une deuxième conduite?—R. Non, j'ai dit que c'était possible.

D. Non, je demande s'il y aura dans le district, des débouchés justifiant l'aménagement d'un deuxième pipe-line d'ici cinq ans.—R. Cela se pourrait, en effet.

D. Il y aura...

M. MAYBANK: Il n'a pas dit "il y aura"; il a dit "cela se pourrait".

M. Green:

D. Vous voulez rester dans le domaine des possibilités?—R. Précisement.

D. C'est que le témoin, dans l'autre cas, n'a pas été aussi précis; et c'est la première fois que j'entends un ingénieur compétent prétendre, qu'il y aurait un débouché pour un deuxième pipe-line dans cinq ans.—R. Il pourrait simplement s'agir de doubler une conduite existante, d'aménager une ligne double.

D. Je vois.

M. MAYBANK: Je voudrais soulever une objection, monsieur le Président. Je crois que M. Green sera de mon avis quand je l'aurai formulée. Le témoin a fait une déposition suivant laquelle la nécessité d'installer un pipe-line serait peu probable dans le proche avenir, et il a précisé qu'il entendait par là cinq ans environ. Puis, en réponse à une autre question, il a admis qu'il pourrait y avoir une deuxième canalisation, cette période une fois écoulée. D'autre part, dans la question suivante qu'il a posée, M. Green a déclaré que "c'était la première fois qu'il entendait un ingéneur prétendre qu'il y aurait..." Vous saisissez la différence? Je suis certain que M. Green ne l'a pas saisie à ce moment-là, car j'estime qu'il n'avait pas l'intention de mettre certains mots dans la bouche de son interlocuteur. Ces deux déclarations sont entièrement différentes. Laissez donc là cette hypothèse, et ne lui donnez pas l'importance d'une déclaration.

M. GREEN: Je veux bien la considérer comme une hypothèse.

M. MAYBANK: C'est bien.

M. Green:

D. Avez-vous calculé ce que coûtera le gaz aux habitants de Vancouver?—R. Oui, nous sommes d'avis qu'en faisant passer le gaz par ce que nous appelons notre route canadienne, les frais de livraison au terminus occidental de la conduite seront d'environ trente-cinq cents par mille pieds cubs (M.C.F.), à l'exclusion du coût du gaz en Alberta; et, en prenant la route plus au sud,—la route la plus économique,—ces frais dépasseront quelque peu trente cents les mille pieds cubes.

D. Adopterez-vous le même système que M. Dixon, soit d'établir un prix uniforme pour le gaz dans les villes de Vancouver, Spokane, Portland et Seattle?—R. Nous n'avons pas encore étudié les taux que nous imposerons. Ils dépendront de bien d'autres facteurs. Nous n'avons établi ces calculs qu'en vue d'indiquer ce qu'il nous en coûtera pour transporter le gaz aux lieux de consommation. Nous n'avons pas encore fixé les prix que nous demanderons aux consommateurs.

D. Vous n'avez pas encore établi les taux estimatifs exigés des consommateurs?—R. C'est bien cela.

D. Procédez-vous comme M. Dixon, en établissant un même prix pour Spokane et Vancouver?—R. Nous n'avons pu nous faire d'opinion à ce sujet. C'est la méthode qu'appliquent généralement les entreprises américaines au delà de la frontière, mais nous n'avons pas essayé de faire le calcul de nos prix. Il y a encore trop d'éléments inconnus.

D. Comment pouvez-vous alors établir le taux qui sera exigé à Vancouver?—R. Nous n'avons pas eu l'occasion de discuter des taux avec quiconque à Vancouver,—les autres non plus, d'ailleurs. Vous ne pouvez pas parler à ces compagnies tant que vous ignorez le montant de vos frais.

D. Vous venez cependant de m'indiquer, il y a quelques minutes, les chiffres de 35 cents et de 30 cents?—R. Cela représentait l'évaluation des frais de transport du gaz d'Alberta à ces endroits...c'est-à-dire jusqu'au terminus de la conduite, comme je vous l'ai déjà dit.

D. Alors, que coûtera le gaz à Vancouver?—R. Je n'en sais rien. Je vous ai donné le coût de transport du gaz. Nous ne connaissons pas encore le prix d'achat en Alberta.

D. Le témoignage rendu en Alberta relativement à la demande de la *Westcoast Transmission* indiquait que le gaz, s'il passait par Yellowhead, reviendrait à 29.2 cents à Vancouver?—R. Il ne s'agissait que de leurs frais de livraison. Ils ne se sont pas prononcés quant au prix d'achat de leur gaz en Alberta.

D. Votre gaz vous coûtera 35 cents dans un cas et 30 cents dans l'autre, n'est-ce pas?—R. En effet. C'est d'ailleurs plus précisément 30.7 cents.

D. La *Westcoast Transmission* semble donc vouloir demander aux villes américaines un surplus de 6.4 cents?—R. Je ne savais pas que ces gens avaient dit cela. Ils ont produit un document indiquant leur taux de livraison. Toutefois, je n'ai pas cru qu'ils avaient adopté ce taux.

D. Je voudrais vous demander, à vous ou à M. Edison, si vous êtes disposés à prendre l'engagement d'aménager un pipe-line entièrement canadien, admettant que vous obteniez une charte?—R. Je ne sais si nous . . .

D. J'aimerais avoir la réponse de M. Edison, M. Gilman n'étant que l'ingénieur-conseil.

M. EDISON: Non, je ne puis prendre cet engagement, monsieur Green. Nous voulons prendre part à la course. C'est une grosse affaire. Si la Commission des Transports ou M. Howe, ou qui que ce soit, déclare qu'il ne faut construire qu'une route entièrement canadienne, nous voudrons bien nous en charger. Nous sommes des Canadiens. Nous voulons être les propriétaires de cette société. Nous sommes tout disposés à aménager une route canadienne, si elle représente une économie et si elle est le plus accessible. Je ne crois pas pouvoir en dire davantage.

M. GREEN: Voilà notre position, voyez-vous: un comité des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques, comme le nôtre, a obtenu, il y a un an, de la *Westcoast Transmission Company*, l'engagement qu'elle aménagerait une route entièrement canadienne. Êtes-vous, maintenant, disposés à nous donner la même assurance?

M. EDISON: M. Green, je suis heureux que vous m'ayez posé cette question, car j'étais présent à la Chambre des communes le soir où vous avez fait cette déclaration. Le lendemain, je suis allé personnellement à la Commission des transports et je crois que, si la Compagnie a pris cet engagement devant ce Comité l'an dernier, elle a dû le faire le 29 avril. Après quelques recherches, j'ai trouvé que c'était à cette date que ses porte-paroles s'étaient présentés devant le Comité. Le 11 mai, c'est-à-dire douze ou treize jours plus tard, la Compagnie déposait à la Commission des transports une demande portant sur l'aménagement d'une route entièrement américaine qui correspond exactement à notre

route sud qui traverse les États-Unis. En ce qui concerne notre société, je ne demande pour elle que le droit d'être mise sur un pied d'égalité avec la *Westcoast Transmission.*

Je n'ai nullement l'intention de prendre ce soir l'engagement de ne pas adopter un tracé américain, après quoi nous irions à la Commission des transports, deux semaines plus tard, demander l'autorisation d'aménager une route passant par les États-Unis.

M. MAYBANK: Votre cheval s'est rayé lui-même de la course.

M. GREEN: Au cours de votre carrière juridique, avez-vous jamais formé opposition par *caveat?*

M. EDISON: Pas quand j'avais pris l'engagement de ne pas le faire.

M. GREEN: Remarquez bien que si la *Westcoast Transmission* brisait sa parole, elle serait tout à fait dans son tort, et elle se créerait des ennuis.

M. MAYBANK: Quel genre d'ennuis?

M. GREEN: Je ne cherche pas à excuser toute demande visant à emprunter une route américaine, mais il existe le recours au *caveat,* que l'on invoque parce que d'autres le font. Je crois comprendre que, de toute façon, la Commission royale n'a pas étudié la demande et qu'elle est actuellement rayée de son agenda.

M. EDISON: Monsieur Green, il y a trois semaines ou un mois que j'ai vu cette demande et elle y figurait encore.

M. GREEN: Vous n'ignorez pas que l'on a commencé à la Commission des transports l'étude de l'autre demande concernant Yellowhead?

M. EDISON: Pas à la Commission des transports.

M. GREEN: On a abordé cette question, mais elle a été ajournée jusqu'à ce qu'une décision soit prise en Alberta?

M. EDISON: Vous avez raison, c'est bien cela.

M. GREEN: La compagnie est-elle réellement en train de présenter une demande concernant Yellowhead, à l'heure actuelle?

M. EDISON: Oui, monsieur, mais je dirais, en ma qualité d'avocat, que, pour ce qui est de la position des intéressés auprès de la Commission des transports, les demandes relatives à Yellowhead et à la route américaine en sont exactement au même point.

M. GREEN: Je crois comprendre que tel n'est pas le cas.

M. EDISON: Les opinions juridiques peuvent parfois différer, mais c'est là mon avis.

M. GREEN: La compagnie a poursuivi ses démarches en ce qui concerne Yellowhead, mais on lui a dit de revenir après avoir obtenu un permis de l'Alberta?

M. EDISON: S'il en est ainsi, je ne comprends pas que la compagnie n'ait pas retiré la demande qu'elle a déposée à la Commission des transports relativement à la route américaine.

M. FERGUSON: C'est ce qu'elle a fait.

M. DECORE: Quand cela?

M. GREEN: Monsieur Edison...

M. DECORE: Quand?

M. GREEN: Nous avons là un point d'importance secondaire à discuter...

M. MAYBANK: Ne faites pas attention au brouillage, continuez.

M. GREEN: Monsieur Edison, vous faisiez allusion, il y a quelques instants, à des routes économiquement aménageables.

M. EDISON: Oui, monsieur.

M. GREEN: Qu'entendez-vous par "routes économiquement aménageables"? Disposez-vous des faits en l'occurrence? Comment pouvez-vous dire si une route passant par le Canada est aménageable ou non du point de vue économique?

M. EDISON: Monsieur Green, je ne dispose pas des données de l'affaire, et je ne prétends pas être un ingénieur. Quand toutes les études seront effectuées, tous les témoignages présentés à la Commission des transports et toutes les auditions terminées à Vancouver, cette compagnie et quelques autres seront en mesure de juger quelle est, en dernière analyse, la route la plus avantageuse au point de vue économique, si l'on tient compte des intérêts canadiens.

M. GREEN: De quelle manière établissez-vous la différence entre une route économiquement aménageable et une autre qui ne l'est pas? Vous et vos associés, vous êtes dans l'affaire; elle représente beaucoup d'argent, c'est un projet coûteux. Vous avez invité l'un des spécialistes éminents de New-York à venir au Canada pour y effectuer des levés. Cela a dû coûter très cher. Comment pouvez-vous dire que le pipe-line est réalisable ou non du point de vue économique?

M. EDISON: Je ne saurais vous le dire avec précision, mais vous vous rendez compte qu'à cause du coût de construction il arrive un point où l'aménagement d'une canalisation ne peut pas être une entreprise rentable, eu égard au marché. Il s'ensuit que les titres,—c'est-à-dire les obligations,—ne peuvent pas être vendus au public pour financer le projet. Je ne saurais situer pour vous ce point d'incidence.

M. GREEN: La chose est d'importance. Vous avez dû approfondir la question avec vos experts. Où se trouve le point d'incidence en l'occurrence?

M. EDISON: Je ne puis vous le dire.

M. GREEN: Vous n'avez pas fait de recherches?

M. EDISON: Mais oui, nous avons fait des recherches.

M. GREEN: Quelle somme environ devez-vous dépenser pour que le tracé entièrement canadien soit économiquement aménageable?

M. EDISON: Monsieur Green, tant que nous ne serons pas en état de soumettre à la Commission des transports une étude complète de nos frais et que nous n'aurons pas une idée du montant que nous serons autorisés à dépenser, et deuxièmement,—ce qui est plus important,—tant que nous ne connaîtrons pas le prix qui nous sera demandé pour le gaz en Alberta,—la Commission de l'Alberta n'a pas encore fixé de taux,—nous ne pouvons pas vous dire quelle sera la limite de nos possibilités. Pour absurde qu'il soit, voici un exemple qui illustre ma pensée: si la Commission albertaine de conservation du pétrole et du gaz naturel, pour des raisons connues d'elle seule,—je répète que c'est un exemple tout à fait absurde,—allait dire que le coût sera de 50 cents les mille pieds cubes, nous dirions alors qu'aucun pipe-line n'est économiquement réalisable. Si le prix était établi à 5, 6, 8 ou 10 cents, le coût total du pipe-line devient alors une affaire de calcul, si vous avez établi le coût estimatif de la construction. Je ne puis en dire davantage.

M. GREEN: Vous avez fait vos estimations, vos calculs sont faits et vous avez traité avec des maisons de finance de New-York; vous êtes associés avec ces maisons. Vous savez si vous devez envisager comme économiquement possible ou non l'aménagement d'une canalisation jusqu'à Vancouver le long d'un tracé entièrement canadien; j'insiste pour que vous me donniez ce renseignement.

M. APPLEWHAITE: M. Edison n'est qu'avocat.

M. EDISON: Je ne puis répondre à cette question, monsieur Green.

M. GREEN: Votre ingénieur prétend que l'entreprise vous coûtera $23,500,000 de plus sur le tracé entièrement canadien que sur le tracé américain. Alors, croyez-vous qu'il est économiquement possible, oui ou non, de construire en territoire entièrement canadien?

M. EDISON: M. Green, je ne puis vous le dire. Je n'ai pas tous les facteurs à ma portée. Et puis, cela n'est pas de ma compétence. Je cherche à vous donner l'opinion d'un avocat, mais si vous me dites ce que nous coûtera le gaz en Alberta, je vous donnerai une estimation assez juste.

M. GREEN: Basez vos calculs sur n'importe quel prix que vous pourriez avoir à payer pour le gaz en Alberta?

M. EDISON: J'ignore quel sera ce prix.

M. GREEN: Prenez le plus haut et plus bas prix que vous puissiez avoir à payer?

M. EDISON: Je ne puis même pas déterminer ces prix... j'aimerais bien les connaître.

M. GREEN: Vous ne voulez pas dire s'il serait économique ou non de construire jusqu'à Vancouver une conduite de gaz le long d'un tracé entièrement canadien?

M. EDISON: Je puis vous dire ceci: j'espère que ce projet sera économiquement réalisable, car mes clients sont des Canadiens qui seraient très heureux de construire sur ce tracé canadien une ligne qui soit rentable.

M. GREEN: Vous n'iriez pas jusqu'à dire que, de l'avis de vos associés, la chose est possible?

M. EDISON: Non, pas aujourd'hui. Je veux d'abord obtenir une charte et puis de mettre certaines choses au point...

M. GREEN: Quand avez-vous cru possible de construire un pipe-line entièrement canadien?

M. EDISON: Nous y avons toujours songé... dès le début.

M. GREEN: Alors, quand vous avez présenté votre pétition à la Chambre, y songiez-vous?

M. EDISON: Nou savons préconisé l'adoption du tracé américain.

M. GREEN: Il y a deux mois environ?

M. EDISON: Si vous vous reportez au texte de la pétition, vous constaterez que nous avons fait une description du tracé américain "ou de tout autre tracé ou tracés que pourrait accepter la Commission des transports". Si vous lisez la pétition, vous pourrez vous en rendre compte.

M. GREEN: J'ai ici un exemplaire de votre pétition.

M. EDISON: Parfait, si vous voulez bien lire le dernier alinéa, vous trouverez ce passage.

M. GREEN: Voici ce qu'on y lit: "construire, entretenir, posséder, mettre en service et utiliser un pipe-line ou des pipe-lines pour transporter le gaz naturel et artificiel ou le pétrole dans les provinces d'Alberta et de Colombie-Britannique, à partir d'un point de la région métropolitaine de Calgary, dans la province d'Alberta, et de là jusqu'à un point dans le voisinage de Blairmore, dans la même province, et puis jusqu'à un point dans le voisinage de Kingsgate, dans la province de Colombie-Britannique, puis vers les États-Unis d'Amérique en sortant du Canada à un point situé à Kingsgate ou dans son voisinage, dans la province de Colombie-Britannique, pour revenir au Canada dans le voisinage de Blaine, dans l'État de Washington, et ensuite vers le nord jusqu'à la région de Vancouver, dans la province de Colombie-Britannique ou vers lesdits endroits par tout autre tracé, ou tracés, que pourrait autoriser la Commission des transports".

M. EDISON: C'est ce que j'ai dit.

M. GREEN: Au moment de présenter votre pétition, c'était bien là le tracé que vous désiriez obtenir?

M. EDISON: Non, je n'irais pas jusque là, monsieur. Je dirai qu'à ce moment-là et d'après les données alors à notre disposition...

M. APPLEWHAITE: Monsieur le président et messieurs du Comité: dans l'intérêt de mon ami M. Green, et aussi de tous ceux qui s'appliquent à suivre à la fois les demandes et les réponses, n'y aurait-il pas moyen d'avoir un peu de silence?

M. GREEN: Comme je le disais, au moment de présenter votre pétition à la Chambre, en février, vous vous êtes prononcés d'abord pour le tracé américain?

M. EDISON: Non, monsieur. Nous avons décrit le tracé américain comme étant l'un des tracés que nous demandions et nous avons ajouté "ou vers ledit endroit par tout autre tracé, ou tracés, que pourrait autoriser la Commission des transports".

M. GREEN: Monsieur Edison, vous faites un bien grand détour pour dire que vous placez sur le même pied le tracé entièrement canadien et le tracé entièrement américain?

M. EDISON: Ma foi, peut-être que oui.

M. GREEN: Vous n'avez indiqué qu'un tracé dans votre pétition?

M. EDISON: En effet.

M. GREEN: Quand vous vous êtes adressé au Sénat, l'automne dernier, vous avez procédé de la même façon, n'est-ce pas?

M. EDISON: C'est exact.

M. GREEN: Et l'automne dernier vous avez déposé devant le Sénat des cartes du tracé américain seulement?

M. EDISON: C'est aussi exact.

M. GREEN: Il est assez clair que si vous parveniez à vos fins, vous ne construiriez que le long d'un tracé entièrement américain?

M. EDISON: Je ne puis admettre cette supposition. J'ai déjà déclaré devant ce Comité que, d'après les instructions reçues de mes clients canadiens que je représente ici, si un tracé canadien est économiquement aménageable, c'est à celui-ci qu'ils donneront la préférence. Maintenant, si ce n'est pas pratique, ils aimeraient bien pouvoir quand même aménager un pipe-line; c'est ce que j'ai déjà déclaré trois fois.

M. GREEN: Vous ne désirez pas expliquer ce que vous entendez par économiquement réalisable?

M. EDISON: J'ai dit tout ce que je pouvais à ce sujet, monsieur Green. Vous et moi ne nous entendrons probablement jamais sur ce point.

M. GREEN: Et à propos du tracé Yellowhead?

M. EDISON: Qu'y a-t-il?

M. GREEN: Ne songez-vous pas à faire la demande pour ce tracé?

M. EDISON: Monsieur Green, nous chargeons une équipe de faire un relevé détaillé du tracé Yellowhead, en vue de vérifier les chiffres soumis par la *Westcoast Transmission* à la Commission de l'Alberta; une fois que nous aurons reçu les rapports des ingénieurs sur ce tracé, la compagnie sera en état de prendre une décision.

M. GREEN: Devant la commission de l'Alberta, quel tracé songez-vous à demander?

M. EDISON: Si je pouvais vous dire ce qui se produira en octobre prochain, je serais bien chanceux.

M. GREEN: En effet, mais quand vous vous présenterez devant la commission de l'Alberta, votre demande devra porter sur l'un de ces tracés? Il va vous falloir manifester une préférence; quel tracé préconiserez-vous?

M. EDISON: Je ne le sais pas. Je n'aurai pas à me présenter devant la commission de l'Alberta avant octobre prochain, et nous espérons qu'à ce moment nous aurons un relevé de tous les tracés.

M. GREEN: Votre réponse est-elle la même en ce qui concerne la Commission des transports?

M. EDISON: Oui.

M. GREEN: Vous en avez appris long à écouter les témoignages des requérants de l'*Alberta Natural Gas*, je m'en rends compte. Ces messieurs vont se présenter devant la Commission des transports et lui proposer cinq tracés.

M. LAFONTAINE: Non, six.

M. GREEN: Ils vont présenter cinq tracés. "Nous ne savons que faire, diront-ils, mais dites-nous donc où construire? Et quand les députés du nord de l'Alberta ont entrepris M. Dixon hier matin devant ce Comité, celui-ci en a ajouté un autre pour leur faire plaisir. De sorte qu'à présent il doit s'adresser à la Commission des transports et lui proposer six tracés. Et vous-même, apparemment, allez suivre son exemple. Vous vous présenterez devant la Commission et lui laisserez le choix entre trois tracés: un entièrement américain, un autre entièrement canadien, et un troisième, le tracé de Yellowhead, afin de faire plaisir aux députés de la région d'Edmonton. C'est, je crois, un résumé assez fidèle de votre témoignage.

M. EDISON: Je ne crois pas que ce soit un exposé très équitable.

M. GREEN: Pourquoi?

M. EDISON: Vous venez de faire une synthèse que je ne puis admettre.

M. GREEN: Alors, qu'y a-t-il d'inéquitable?

M. EDISON: Je dis tout simplement que votre exposé n'est pas équitable.

M. GREEN: Je ne me formalise pas de cette réponse, mais dites-moi pourquoi vous trouvez mon appréciation injuste?

M. EDISON: Bien, si le sténographe relisait toutes vos remarques, vous constateriez que vous avez résumé une quinzaine de déclarations. Puis vous concluez en disant: est-ce là un exposé fidèle?

M. GREEN: Je ne veux pas abuser du temps du Comité à ce sujet. Je ferai simplement remarquer que, par votre pétition et les cartes des tracés que vous proposez, vous avez manifesté votre préférence pour le tracé américain. Je voudrais savoir maintenant, soit de vous, soit de M. Gilman, la distance en territoire canadien qui sépare Pincher-Creek de la côte, d'après l'un ou l'autre de ces tracés qui traversent le Pas du Nid-au-Corbeau?

M. EDISON: M. Gilman peut vous donner ce renseignement, je pense, M. Green.

Le TÉMOIN: La longueur du pipe-line principal, d'après le tracé américain, est de 586 milles; pour les embranchements, la longueur est de 744 milles.

M. GREEN: Non, pas ça. Ce que je demande, monsieur Gilman, c'est la distance au Canada et la distance aux États-Unis, à partir de Pincher-Creek, d'après vos deux tracés qui empruntent la passe du Nid-au-Corbeau?

Le TÉMOIN: Il me va falloir demander à mon adjoint d'extraire ces chiffres de nos statistiques.

M. GREEN: Mais vous pouvez me donner ce renseignement.

Le TÉMOIN: Mais oui.

M. GREEN: Par la même occasion, j'aimerais connaître les montants respectifs qui seront dépensés au Canada pour l'aménagement de ces deux tracés. Disposez-vous de ce renseignement?

Le TÉMOIN: Nous avons ces chiffres ici et mon adjoint va préparer la réponse.

M. GREEN: Quelle sera la dimension de votre pipe-line par rapport à celle indiquée par M. Dixon?

Le TÉMOIN: Je ne me rappelle pas tous ces détails. Je ne me souviens pas des grandeurs. J'ai ici une carte indiquant les dimensions.

M. GREEN: Quelles sont-elles?

Le TÉMOIN: La conduite principale, 24 pouces; les embranchements sont de dimensions variées: 18, 16, 12 et 8 pouces.

M. GREEN: Pouvez-vous me donner un résumé de ces dimensions?

Le TÉMOIN: Pour chaque embranchement oui. Je peux puiser ce renseignement dans nos documents.

M. GREEN: Peut-être que votre adjoint pourrait s'en occuper tout aussi bien.

Le TÉMOIN: L'embranchement de Trail, $10\frac{3}{4}$ pouces; Bremerton, $10\frac{3}{4}$ pouces; Yakima, $10\frac{3}{4}$ pouces; Walla-Walla, $8\frac{5}{8}$ pouces; Pendleton, 6 pouces. Et il y en a encore un certain nombre.

M. Green:

D. Vous songez à aller beaucoup plus au sud que l'*Alberta Natural Gas;* vous poussez jusqu'à Pendleton et l'est de l'Oregon?—R. Oui, par une petite conduite secondaire.

D. Vous allez aussi acheminer votre gaz jusqu'à Eugene, dans l'Oregon.—R. Nous transportons le gas à Portland. Nous n'avons rien à voir avec Eugene.

D. Et Portland dessert Eugene?—R. Nous vendons le gaz à Portland.

D. Et cette ville alimente Eugene?—R. Oui.

D. Peut-être devrais-je demander à M. Edison de quelle façon vous songez à opérer aux États-Unis. Allez-vous constituer là-bas une autre filiale américaine?

M. EDISON: Oui. Nous songeons, si notre société obtient une charte, à former, à instituer aux États-Unis la *Delaware Company* qui aura la propriété, tel que requis par la loi américaine, de cette partie du pipe-line qui se trouve de fait aux États-Unis.

M. GREEN: Il y a une troisième société pour le système de réseau en Alberta?

M. EDISON: Oui, cette société est déjà constituée.

M. GREEN: Dites-moi, les chiffres que vous venez de citer comprennent-ils le système de réseau, ou se rapportent-ils seulement au coût de l'aménagement entre Pincher-Creek et la côte?

M. EEISON: Seulement de Pincher-Creek à la côte.

M. GREEN: Comment réglez-vous de façon satisfaisante le problème de faire revenir à l'extrémité de la ligne à Vancouver le gaz passant dans un pipe-line américain?

M. EDISON: Si je comprends bien, et je ne parle qu'en qualité d'avocat, il serait conclu un contrat à Vancouver, aux termes duquel la capacité de la canalisation sera assez forte pour assurer à Vancouver son approvisionnement en gaz.

M. GREEN: Est-ce là toute la protection dont jouira Vancouver?

M. EDISON: Il y aura un accord à cet effet qui sera partie intégrante de la requête à la Commission fédérale de l'énergie aux États-Unis, c'est-à-dire partie intégrante du permis d'opérer aux États-Unis qui serait accordé par la Commission susnommée. En d'autres termes, je crois que dans le cas de cette société,—mais je ne prétends pas connaître à fond la loi américaine,—un arrangement de ce genre pourra se conclure entre la Commission du transport et la Commission fédérale de l'énergie aux États-Unis, qui s'apparenterait en somme à celui indiqué par M. Dixon . . .

M. GREEN: Entre qui?

M. EDISON: Je veux dire qu'un accord pourrait être conclu entre la Commission des transports et la Commission fédérale de l'énergie.

M. GREEN: Voulez-vous dire la Commission canadienne des transports?

M. EDISON: Oui.

M. GREEN: Vous, un avocat, n'allez pas prétendre que la Commission canadienne des transports peut conclure un accord avec une commission gouvernementale américaine? Vous savez bien que cela est impossible.

M. EDISON: Non, ce n'est pas ce que j'ai dit. On peut soumettre à la Commission des Transports un projet pour la construction d'un pipe-line au Canada et aux États-Unis; on y dépose les plans et l'on obtient un permis de la Commission des transports pour transporter ce gaz à un point quelconque des États-Unis.

M. GREEN: Vous voulez dire que vous obtenez de la Commission canadienne des Transports un permis d'aménager un pipe-line jusqu'à un certain point de la frontière canadienne?

M. EDISON: Oui.

M. GREEN: Qu'arrive-t-il ensuite?

M. EDISON: La société aurait un contrat avec la ville de Vancouver pour l'approvisionnement en gaz.

M. GREEN: Voulez-vous dire la ville de Vancouver ou la *British Columbia Electric*?

M. EDISON: Avec la *British Columbia Electric*, avec une société de service public.

M. GREEN: Avec quelle société le contrat serait-il signé?

M. EDISON: J'imagine qu'il serait négocié par une compagnie et approuvé par l'autre.

M. GREEN: Vous voulez dire avec votre compagnie américaine?

M. EDISON: Je crois que la société signerait un contrat avec la compagnie américaine qui devrait assurer le service.

M. GREEN: Et avec la compagnie distributrice à Vancouver.

M. EDISON: La compagnie distributrice serait celle avec laquelle le contrat aura été conclu.

M. GREEN: Et la Commission fédérale de l'énergie vous donnerait la permission d'entrer aux États-Unis?

M. EDISON: Oui.

M. GREEN: Et cette commission déciderait du tracé que suivrait le pipe-line aux États-Unis?

M. EDISON: Elle devra approuver le plan.

M. GREEN: La Commission aura autorité entière sur le pipe-line une fois qu'il aura traversé la frontière.

M. EDISON: C'est exact.

M. GREEN: Avez-vous vérifié s'il existe quelque traité entre le Canada et les États-Unis relativement aux conduites qui traversent la frontière?

M. EDISON: Je n'ai pas fait cette recherche personnellement, mais je ne connais pas l'existence d'un tel traité. J'ai appris officieusement qu'il n'y a pas de traité semblable en ce moment.

M. GREEN: Alors, la seule garantie, en ce qui a trait à Vancouver, serait un contrat passé entre votre société et sa filiale américaine d'une part, et la *British Columbia Electric Company* de l'autre.

M. EDISON: Cela ferait partie intégrante du permis délivré par la Commission fédérale de l'énergie. L'exportation de gaz aux États-Unis serait assujettie à cette condition du contrat, c'est-à-dire la garantie de certains droits à Vancouver. L'aménagement de la section américaine du pipe-line serait approuvé à cette condition.

M. GREEN: Une fois que le gaz a traversé la frontière, le Canada ne peut plus intervenir.

M. EDISON: Le gouvernement canadien peut toujours fermer le pipe-line.

M. GREEN: Mais il n'a rien à voir avec le pipe-line ou le gaz une fois la frontière traversée.

M. EDISON: C'est bien exact, mais cela ne signifie rien si je parviens à conclure un accord approuvé par la Commission fédérale de l'énergie; et si cet accord devait être abrogé ou modifié, la solution pour le Canada serait tout simplement de fermer la canalisation. Le Canada peut couper la transmission de gaz à la frontière.

M. GREEN: Mais, ça n'a pas été d'un grand secours dans le district de Windsor, n'est-ce pas? Cette ville avait signé un contrat de ce genre?

M. EDISON: Je ne crois pas qu'elle ait eu un contrat semblable.

M. GREEN: J'ai su que cette ville avait été privée de gaz.

M. EDISON: Non. Dans la région de Windsor, le gaz n'était pas d'origine canadienne.

M. GREEN: Naturellement non; il venait des États-Unis.

M. EDISON: Évidemment.

M. GREEN: Il y a eu interruption du service et cela dure encore.

M. EDISON: Je ne saurais dire, mais je ne crois pas que ces deux cas soient analogues; dans ce cas que vous citez, la source d'approvisionnement n'est pas au Canada; si nous interrompons le service les premiers, les Américains ne pourront pas recourir à ce procédé.

M. GREEN: S'il y a deux fois coupement, nous n'aurons certainement pas de gaz à Vancouver.

M. HARKNESS: Une fois suffirait.

M. GREEN: Par qui votre société est-elle commanditée?

M. EDISON: Le bill mentionne les noms de sept requérants. Il y a d'abord M. Hales Hingston Ross, d'Edmonton.

M. GREEN: Ce sont tous des gens de l'Alberta?

M. EDISON: Oui.

M. GREEN: N'avez-vous pas dit que vous aviez l'appui de Canadiens de l'est et d'Américains?

M. EDISON: Je n'ai rien dit au sujet des Américains.

M. GREEN: C'est une société américaine qui s'occupe de vous financer, n'est-ce pas?

M. EDISON: Nous avons conclu un arrangement avec des courtiers en valeurs des États-Unis qui vendront les titres de la compagnie américaine aux États-Unis.

M. GREEN: Ne nous avez-vous pas parlé d'une merveilleuse maison américaine qui avait financé plus de pipe-lines de gaz que toute autre compagnie au monde, et que cette même compagnie allait financer votre projet de pipeline? Qui sont ces Américains et ces Canadiens de l'est?

M. EDISON: M. Green, à titre d'avocat vous savez aussi bien que moi que les financiers qui vendent à commission des obligations et des actions pour le compte d'une compagnie ne sont pas les propriétaires de cette compagnie. Il ne se passe pas de journée que des maisons de courtiers en ce pays même souscrivent ou offrent des titres en vente, et pourtant elles n'ont aucun intérêt dans la compagnie. Je n'ai pas dit que des Américains possédaient une partie de la compagnie.

M. GREEN: M. Dixon a été très franc avec nous lorsqu'il a fait sa déclaration au sujet de la maison Morgan et Stanley qui finance son entreprise. Ne cherchons pas de faux-fuyants.

M. EDISON: Il n'y a personne.

Le VICE-PRÉSIDENT: Vous devez le croire sur parole, M. Green.

M. EDISON: Il n'y a personne.

M. GREEN: Vous refusez donc de nommer les personnes de l'est du Canada ou des États-Unis qui commanditent votre entreprise?

M. EDISON: Il ne s'agit pas de cela. Je suis bien disposé à vous donner, dans la mesure du possible, les noms de tous ceux qui nous aident dans cette entreprise canadienne.

M. GREEN: Vos directeurs demeurent tous en Alberta?

M. EDISON: Oui, monsieur.

M. GREEN: Avez-vous ces chiffres sur la longueur des deux tracés?

Le TÉMOIN: Pour le tracé canadien, c'est 658 milles, c'est-à-dire celui qui passe entièrement au Canada, et le tracé américain se répartit ainsi: 218 milles au Canada et 368 aux États-Unis.

M. GREEN: Incidemment, quel était la longueur aux États-Unis dans le cas du premier tracé?

Le TÉMOIN: Il s'agit du principal pipe-line; je ne parle que des lignes principales.

M. GREEN: Vous nous donnez la longueur des lignes principales seulement?

M. EDISON: C'est exact.

M. GREEN: Alors, quels sont vos prix? Quel montant sera dépensé au Canada pour la route entièrement canadienne et pour la soi-disant route américaine?

Le TÉMOIN: Pour la route canadienne le coût estimatif au Canada est de $60,200,000 et aux États-Unis de $29,890,000. Pour la route américaine, ce même coût au Canada est de $20,800,000 et aux États-Unis de $45,600,000.

M. GREEN: Le montant que vous vous proposez de dépenser au Canada pour la route entièrement canadienne serait de $60,200,000.

Le TÉMOIN: C'est bien cela.

M. GREEN: Et quel est l'autre montant, $29,800,000?

Le TÉMOIN: C'est le montant que l'on se propose de débourser pour la conduite aux États-Unis.

M. GREEN: C'est-à-dire la section américaine de la route entièrement canadienne?

Le TÉMOIN: Précisément.

M. GREEN: Veuillez nous donner maintenant les chiffres de la route entièrement américaine, quelle proportion de ce montant serait dépensée au Canada et quelle autre serait dépensée aux États-Unis?

Le TÉMOIN: $20,800,000 au Canada et $40,600,000 aux États-Unis.

M. GREEN: Et la différence du montant dépensé au Canada pour ces deux routes serait d'environ $14,000,000?

Le TÉMOIN: $39,400,000.

M. GREEN: Merci.

M. HIGGINS: J'aimerais poser une ou deux questions . Combien avez-vous dépensé pour dresser vos plans?

Le TÉMOIN: Je ne sais pas. J'ai travaillé moi-même pendant environ un an.

M. HIGGINS: M. Edison pourrait peut-être nous le dire.

M. EDISON: Je ne saurais vous donner de chiffre précis.

M. HIGGINS: Approximativement?

M. EDISON: Je dirais $100,000.

M. HIGGINS: $100,000?

M. EDISON: Tout ce montant a été versé par des gens que l'entreprise intéresse.

M. HIGGINS: Pouvez-vous nous dire qui sont ces gens?

M. EDISON: Ceux qui ont participé avec nous à l'élaboration de ce projet.

M. HIGGINS: Qui sont les autres?

M. EDISON: Trois ou quatre sont d'Edmonton, quelques-uns de Calgary, deux ou trois de Winnipeg et trois ou quatre de Toronto.

M. HIGGINS: Qui sont-ils?

M. EDISON: Ceux de Toronto sont MM. Colin Wilson, E. M. Bell, Harry Jackman; Winnipeg, MM. John Gallway, Gordon Smith; et Edmonton, MM. Hugh Pearson,—pardon, Drew Pearson,—MacKinnon, et d'autres dont, franchement, j'ai oublié les noms.

M. HIGGINS: Ils ont souscrit des montants qui ont déjà été dépensés?

M. EDISON: Justement.

M. HIGGINS: Si j'ai bien compris ce que vous avez dit à M. Green, vous n'avez aucun contrat définitif de financement?

M. EDISON: C'est exact, M. Higgins; la société ne peut signer un contrat de financement avant d'avoir été instituée en corporation.

M. HIGGINS: Je suppose que vous avez déjà conclu des contrats avec les exploitants de champs de gaz?

M. EDISON: Non, nous avons négocié avec un certain nombre de compagnies pour qu'elles nous approvisionnent en gaz.

M. HIGGINS: Quelles sont ces compagnies?

M. EDISON: Bien, je crois que nous avons entamé des pourparlers avec la société *Imperial.* Il se peut que M. Gilman soit plus au courant du nom de ces compagnies. En réalité, c'est M. Gallway, notre géologue à Calgary, qui est conseiller en matière de gaz. Il se peut qu'il soit plus au courant de la question que moi.

M. HIGGINS: Avez-vous quelque collègue ici qui puisse nous éclairer là-dessus?

M. EDISON: Peut-être, mais je puis vous dire en toute franchise que je n'en sais rien personnellement. Pouvez-vous dire quelque chose à ce sujet, M. Gilman?

Le TÉMOIN: Non, je crois que M. Gallway est le seul au courant de la chose. A titre de géologue employé par notre compagnie, cette question relève de sa compétence.

M. HIGGINS: Est-il vrai de dire que vous n'avez pas encore signé de contrat définitif?

Le TÉMOIN: Je ne sache pas qu'on en ait signé encore; si oui, je n'en suis pas au courant.

M. HIGGINS: Ma foi, quelqu'un devrait le savoir.

M. EDISON: Je regrette, mais je n'en sais rien.

M. HIGGINS: Qui donc le saurait?

M. EDISON: M. Stewart Smith à Edmonton est notre avocat à cet endroit; il entre dans ses fonctions de négocier les contrats.

M. HIGGINS: Il est étrange que personne ne sache quoi que ce soit à ce sujet, monsieur Edison.

M. EDISON: La compagnie n'est pas en mesure de signer des contrats, n'étant pas encore constituée en corporation.

M. HIGGINS: En d'autres termes, tout ce que vous essayez d'obtenir ici c'est un laissez-passer?

M. EDISON: Bien voilà, nous aimerions entreprendre cette exploitation à titre de Canadiens.

M. MCIVOR: Monsieur le président, j'aimerais poser une question à M. Gilman. D'ordinaire, lorsqu'une compagnie étudie un projet, elle prépare deux séries de plans, la première servant à convaincre les futurs actionnaires (ce plan n'est pas très détaillé); l'autre s'adresse à l'entrepreneur qui doit étudier tous les détails. D'après les réponses que vous nous avez données ce soir, il est évident que vous n'avez pas tenté d'aller dans tous les détails; vous ne nous avez donné que les points saillants du plan, celui destiné aux actionnaires.

M. EDISON: Il n'est pas possible de donner beaucoup de détails sur un projet de cette ampleur. Il s'agit d'un projet de $100,000,000 et les travaux de génie à eux seuls s'élèveront à $1,000,000 ou plus pour tous ces détails; ça va coûter joliment cher pour mettre ce projet à exécution. Dans les conditions actuelles, nul n'oserait dépenser tout cet argent dans l'unique espoir d'une reconnaissance officielle. Ces détails sont forcément imprécis et le resteront tant qu'une charte n'aura pas été accordée et que les autorités de l'Alberta n'auront pas donné leur sanction au projet.

M. GOODE: Avez-vous conclu des arrangements en vue d'acheter vos tuyaux au Canada?

M. EDISON: Je crois que tout l'acier devant servir à la construction du pipeline au Canada sera acheté en ce pays, si les tuyaux en question coûtent à peu près le même prix que ceux de même qualité provenant d'autres aciéries.

M. GOODE: Vous a-t-on cité des prix jusqu'à présent? Avez-vous quelque idée de ce que vous allez dépenser pour ce poste?

M. EDISON: Oui, nous en avons une idée: $194 la tonne, je crois.

M. GOODE: Ce n'est pas tant cela qui me préoccupe que les arrangements que vous avez conclus pour l'achat de l'acier? Permettez-moi d'éclaicir ce point. Avez-vous conclu des contrats avec des aciéries canadiennes pour l'achat de l'acier?

M. EDISON: Nous n'avons conclu aucun contrat et nous ne sommes pas encore en mesure de le faire.

M. GOODE: Avez-vous discuté de l'achat de l'acier avec des compagnies canadiennes?

M. EDISON: Oui, je crois que notre ingénieur, qui a préparé l'estimation des frais, s'est informé des prix.

M. GOODE: Là n'est pas la question. Qui possède quelque renseignement à ce sujet?

M. EDISON: Je ne sais pas.

M. GOODE: Quelqu'un le sait, soyons francs. J'essaie de vous aider et non de vous nuire. Je m'intéresse moi-même à l'industrie sidérurgique parce qu'il y a une grande aciérie dans ma circonscription et j'en connais quelque chose; c'est pourquoi je veux que vous me disiez quelles sont les compagnies que vous avez pressenties au sujet de l'achat de l'acier nécessaire à votre pipe-line; avec quelles compagnies avez-vous marchandé, si l'on peut dire?

M. EDISON: Je n'ai fait aucun marchandage moi-même, mais je suppose qu'il y a eu marchandage. Je suis très désolé de ne pouvoir vous en dire davantage.

M. GOODE: Monsieur Gilman, vous êtes l'ingénieur chargé de l'exécution de ce projet; allez-vous me dire que vous ne savez rien de ce que votre compagnie va faire au sujet de son acier?

Le TÉMOIN: Je ne suis pas précisément l'ingénieur...

M. GOODE: Je vous pose la question, et je vous demande une réponse.

Le TÉMOIN: L'ingénieur qui a fait l'estimation du coût a obtenu des prix au Canada et aux États-Unis, et je serais porté à croire qu'il s'est renseigné sur plusieurs qualités d'acier. Il nous en faudra beaucoup, non seulement pour le pipe-line, mais pour des articles tels que les compresseurs, les soupapes, les tuyaux et ainsi de suite; et je ne connais pas le nom de toutes les compagnies qu'il a consultées dans la préparation de son estimation.

M. GOODE: Connaissez-vous une société du nom de *Dominion Bridge?*

Le TÉMOIN: Certainement, j'en ai entendu parler, comme tout le monde d'ailleurs.

M.GOODE: Avez-vous fait des affaires avec eux, ou êtes-vous entré en négociations avec ces gens?

Le TÉMOIN: Si nous ne l'avons pas déjà fait, nous le ferons certainement et tout de suite.

M. GOODE: Non, ce n'est pas ce que je veux savoir. Je vous demande tout simplement si vous avez entamé des négociations avec la *Dominion Bridge*?

Le TÉMOIN: Je ne sais pas.

M. HARKNESS: Monsieur le président, j'aurais deux ou trois questions à poser à M. Edison, et peut-être ensuite à M. Gilman. Les noms des pétitionnaires sont inscrits ici dans le bill. Il se trouve que j'en connais plusieurs. Ce ne sont pas les mêmes noms qui figuraient dans le bill que vous avez présentés l'an dernier, n'est-ce pas?

M. EDISON: Non, en effet.

M. HARKNESS: Quand ces personnes ont-elles été admises dans votre société? Pourquoi les noms des pétitionnaires ont-ils été changés?

M. EDISON: Ces noms ont été changés, monsieur Harkness, parce que les pétitionnaires du bill de l'an dernier, comme il arrive dans des projets de ce genre, étaient des associés de mon étude légale à Toronto, et trois avocats d'Ottawa appartenaient à l'étude de nos agents d'Ottawa. A la Chambre, on a critiqué le fait que seuls des avocats figuraient dans la charte et, de fait, un député a prononcé au sujet d'un jeune avocat, un collègue de mon bureau, dont le nom figurait dans le bill, des paroles que je jugeai injustes; c'est pourquoi j'ai recommandé à mes clients d'introduire dans le bill, lorsque celui-ci serait présenté de nouveau à la présente session, les noms de quelques-uns des véritables requérants.

M. HARKNESS: Ainsi, ces personnes dont les noms figurent dans le bill étaient déjà des associées à la compagnie lorsque la première demande a été faite?

M. EDISON: C'est exact.

M. HARKNESS On pourrait donc dire maintenant que ce sont les directeurs de la compagnie?

M. EDISON: Ils sont parmi les directeurs en effet.

M. HARKNESS: Ils sont du nombre des directeurs?

M. EDISON: En effet, ils le sont.

M. HARKNESS: Et les autres messieurs que vous avez nommés, sont-ils les autres directeurs?

M. EDISON: Oui.

M. Harkness:

D. Alors, monsieur Gilman, en ce qui concerne d'abord les relevés que vous avez faits de ces deux tracés, dans quelle mesure les avez-vous exécutés; en d'autres termes, jusqu'à quel point avez-vous fait une étude détaillée de ce que vous appelez la route canadienne et la route américaine pour en arriver à votre estimation?—R. Nous avons fait un relevé très détaillé de la route américaine.

D. Je vois. Et comment avez-vous procédé? Avez-vous parcouru toute la route en automobile?—R. Nous avons dépêché des ingénieurs qui ont examiné le terrain en détail, en automobile et à pied, et qui sont demeurés assez longtemps en Alberta, en Colombie-Britannique et dans l'État de Washington.

D. En ce qui concerne la route canadienne, comme vous l'appelez, avez-vous, vous ou vos ingénieurs, parcouru cette route?—R. Non, nous ne l'avons pas suivie d'un bout à l'autre; nous avons examiné le terrain en divers endroits, mais non pas d'un bout à l'autre.

D. Ainsi donc, votre relevé est plutôt sommaire.—R. En effet, monsieur, c'est une étude incomplète.

D. Ce n'est donc pas un relevé sur lequel vous pouvez établir des chiffres bien précis quant au coût du projet?—R. Néanmoins, nous avons fait nos calculs d'après les renseignements dont nous disposons.

D. Diriez-vous que d'autres personnes, également intéressées à la construction de pipe-lines, n'ont pas effectué des relevés plus complets de qulques-uns de leurs tracés?—R. Non, il se peut que d'autres aient étudié plus à fond d'autres routes.

D. Voici où je veux en venir. Vous avez donné des chiffres indiquant le coût de la route jusqu'à Vancouver, mais ces chiffres ne sont pas basés sur des relevés, en ce qui concerne plusieurs tronçons de cette route, puisque vos hommes n'ont même pas parcouru ces régions. Pour cette raison, je me demandais dans quelle mesure nous pouvions nous fier à ces données?—R. D'après les renseignements que nous possédons, c'est la meilleure estimation que nous puissions faire. Au printemps, nos hommes parcoureront cette route d'une extrémité à l'autre.

D. A toutes fins pratiques, diriez-vous que 35 cents dans un cas et 30 cents dans l'autre sont des prix sur lesquels nous puissions compter?—R. Je ne dirais pas cela. Je dirais que c'est la meilleure estimation que nous puissions faire.

D. Vous admettez n'avoir pas visité une des deux routes au complet? Vous conviendrez alors que votre estimation de 35 cents et de 30 cents doit donc être une estimation réfléchie, comme vous dites, et rien de plus?—R. C'est le mieux que nous puissions faire pour la partie du terrain que nous n'avons pas vue. Nous avons étudié la topographie, les cartes et les autres aspects du problème, et nous avons essayé d'estimer combien il en coûterait par mille pour traverser ce pays.

D. Eh bien, j'ai l'impression que le Comité ne peut accepter ces chiffres que comme une hypothèse de votre part, puisque vous n'avez fait qu'un relevé très sommaire.—R. Nous avons établi ces chiffres pour notre propre gouverne. Ce sont les plus précis que nous ayons pour l'instant. Nous les reviserons et essayerons d'en obtenir de meilleurs dès que nous le pourrons.

D. Avez-vous déjà construit des pipe-lines, monsieur Gilman?—R. Non, je ne m'occupe pas de construction; nous sommes des ingénieurs-conseils de New-York, qui nous occupons principalement de services publics, et une grande partie de notre travail consiste à faire des enquêtes, à rédiger des rapports et à poursuivre des études sur la réalisation possible de projets de services publics pour le compte de banquiers en obligations.

D. Vous ne pouvez donc baser ces chiffres que vous nous avez donnés sur aucune expérience personnelle?—R. Ces estimations ont été faites par M. P. MacDonald Biddison, de Tulsa (Oklahoma), que nous avons employé. Il s'est occupé de pétrole toute sa vie et c'est un entrepreneur d'expérience. C'est lui qui fait l'estimation de nos frais.

D. A-t-il fait un relevé des routes?—R. Oui, il connaît bien le territoire.

D. A-t-il fait un relevé des routes?—R. Il a fait appel aux services de nos ingénieurs qui ont fait le relevé des routes et il s'est servi de leurs notes pour classifier le terrain et estimer le coût de l'entreprise.

D. C'est, je crois, une façon assez étrange de nous présenter des chiffres sur le coût de livraison du gaz à Vancouver. Vous n'avez aucune expérience vous-même. Les gens qui ont fait le relevé,—puisqu'il y a eu relevé,—ces gens, dis-je, n'ont aucune expérience dans la construction de pipe-lines, et celui qui en avait n'a fait que s'appuyer sur des chiffres qui lui ont été communiqués; encore une fois, monsieur Gilman, je tiens à vous dire que moi, tout au moins, je n'accepterais pas facilement ces calculs avec la conviction qu'ils donnent une idée précise des frais.—R. M. Biddison connaît bien ce territoire.

D. Il n'a pas examiné ces tracés. Je connais parfaitement ce territoire; je l'ai traversé une vingtaine de fois, mais je ne saurais émettre une opinion au sujet d'une région déterminée, à moins de l'avoir parcourue moi-même et assez récemment. Bon, laissons ce point. Êtes-vous propriétaire de puits de gaz?—R. Non.

D. Je veux dire, cette société possède-t-elle des puits de gaz?

M. MAYBANK: Il n'y a pas de société.

Le TÉMOIN: Cette compagnie n'est pas encore constituée.

M. Harkness:

D. Avez-vous des plans relatifs au forage de puits de gaz ou vous proposez-vous d'acheter où vous pouvez le gaz que vous transporterez?—R. Cette compagnie se propose d'acheter le gaz. Le bill le dit bien: acheter du gaz en Alberta et le transporter jusqu'au littoral du Pacifique.

D. Vous proposez-vous vous-même de participer au développement de puits de gaz?—R. Vous voulez dire de chercher du pétrole?

D. J'entends les recherches en matière de pétrole ou de gaz ou le forage.—R. Notre compagnie se propose d'acheter du gaz, de le transporter aux marchés de la côte du Pacifique et de le vendre.

M. Prudham:

D. Il y a quelques instants, vous avez dit qu'au printemps vos ingénieurs parcoureraient ces routes à pied. Allez-vous faire un relevé aussi détaillé de la route de Yellowhead que vous l'avez fait dans le cas des autres routes?—R. Oui, dès que la température le permettra.

D. Vous allez terminer ces études avant de paraître devant la Commission des transports?—R. Elles le seront avant que nous paraissions devant la Commission de l'Alberta qui doit se réunir en octobre.

D. Merci beaucoup.

M. Herridge:

D. M. Gilman, lorsque vous avez mentionné la route passant par la Colombie-Britannique, vous avez parlé de servir Trail? Avez-vous aussi l'intention de livrer du gaz à Nelson?—R. Oui.

D. Et si ce gaz est disponible, votre compagnie consentira-t-elle à en vendre à la municipalité de Nelson?—R. Oui, monsieur.

M. Byrne:

D. J'aimerais poser une question à M. Gilman: Est-il vrai que la compagnie désire financer son affaire uniquement à l'aide de fonds canadiens, par la vente de titres au Canada?—R. A mon avis, il nous faudrait vendre des titres au Canada, dans la mesure du possible. Le projet en prévoit la vente dans ce pays; sinon, les fonds seront prélevés aux États-Unis.

D. J'ai cru vous entendre dire que tout serait fait aux États-Unis. A votre avis, et de l'avis de vos conseillers techniques, serait-il possible,—serait-il économiquement pratique,—de fournir du gaz naturel à Trail, en Colombie-Britannique, en suivant la route généralement désignée du nom de Yellowhead?—R. Au premier abord, il me semble que non.

Le VICE-PRÉSIDENT: Êtes-vous prêts à étudier le bill, messieurs?

M. WYLIE: M. Gilman, vous avez mentionné certains associés de Winnipeg, des personnes ayant un intérêt dans la compagnie. Pourriez-vous citer les noms de personnalités également intéressées à Calgary?

M. EDISON: M. Coutts. Il y a encore deux messieurs dont les noms m'échappent en ce moment. M. Coutts, de Calgary, est nommé dans le bill.

M. WYLIE: Et les autres qui ne sont pas nommés dans le bill?

M. EDISON: Deux personnes dont j'ai oublié les noms. Il me semblait les avoir notés, mais, à présent, je ne trouve pas cette note.

M. FERGUSON: M. Edison, vous auriez l'intention d'établir une filiale aux États-Unis?

M. EDISON: La compagnie a l'intention de constituer en corporation une société américaine.

M. FERGUSON: Sera-t-elle sous la direction de la compagnie canadienne?

M. EDISON: C'est ce qeu prévoit le projet actuel.

M. FERGUSON: C'est ce que vous projetez de faire.

M. EDISON: Oui, notre intention actuelle.

M. FERGUSON: Que la compagnie au Canada dirige et exploite une compagnie américaine?

M. EDISON: Si je ne me trompe, c'est bien l'idée des Canadiens qui désirent constituer cette compagnie, sous réserve de trouver les fonds nécessaires.

M. FERGUSON: La compagnie ce compose d'un groupe de Canadiens qui ont acquis toute l'expérience que le Canada peut leur procurer; elle s'efforce d'obtenir du capital au Canada et aux États-Unis, afin d'exploiter une filiale chez nos voisins du sud. Et elle désire obtenir une charte au même titre que les sociétés qui seront régies par des Américains? C'est bien cela?

M. EDISON: Parfaitement.

M. FERGUSON: Sociétés composées d'Américains plutôt que de Canadiens. C'est bien votre idée?

M. EDISON: Oui, monsieur, c'est bien notre idée.

M. FERGUSON: Je suis convaincu que les Canadiens qui veulent entreprendre ce genre d'affaire auront beaucoup de difficulté à se procurer rapidement les services d'ingénieurs compétents suffisamment expérimentés dans ce domaine pour fonder une société semblable. Il vous serait très difficile de trouver ce genre de personnel, n'est-ce pas?

M. EDISON: Je ne crois pas qu'il y ait, au Canada, des ingénieurs spécialistes en pipe-lines dont l'expérience en vaille quelque chose.

M. FERGUSON: Mais vous, qui formez un groupe de Canadiens, vous faites de votre mieux pour prendre la direction d'une industrie canadienne?

M. EDISON: C'est précisément notre intention.

M. GOODE: Puis-je vous proposer de passer maintenant au bill, monsieur le président?

Le VICE-PRÉSIDENT: Le préambule est-il adopté?
Adopté.

L'article 1 est-il adopté?
Adopté.

L'article 2?
Adopté.

L'article 3?
Adopté.

M. CARROLL: Il y a un point sur lequel le directeur de la division des Comités a attiré mon attention et qui devrait maintenant être soumis à notre approbation. Désirez-vous faire votre déclaration d'abord, M. Edison?

M. EDISON: Vous remarquerez que l'article 3 du bill de notre société prévoit que le capital-actions sera composé de cinq millions d'actions sans valeur nominale ou au pair. Il me semble que, d'après l'usage adopté par les comités, le capital-actions doit avoir une valeur de rachat fixée par les demandeurs aux fins d'imposition, et en vue de déterminer la redevance à payer pour l'obtention de la charte; j'ai ici une attestation que je vais vous lire:

1. Je suis l'avoué des demandeurs qui présentent la requête de constitution en corporation de la *Prairie Transmission Lines Limited* et j'ai connaissance, à ce titre, des faits contenus dans la déposition suivante.

2. Les requérants de la constitution en corporation de ladite compagnie n'ont indiqué que le capital de ladite compagnie, composé de 5,000,000 d'actions ordinaires sans valeur nominale ou au pair ne dépassera pas, à la vente, le montant global de $15,000,000.

M. CARROLL: Le président a reçu, hier soir, une lettre du directeur local du contentieux au sujet du bill nº 9. En voici la teneur:

"Il est d'usage d'indiquer, dans les bills de constitution en corporation, la valeur en numéraire du capital-actions qu'on se propose d'émettre, le cas échéant, un prélèvement ayant lieu sur ce capital-actions conformément aux dispositions de l'article 93 (3) du Règlement.

"Toutefois le bill nº 9 prévoit la constitution d'une société dont le capital atteint 5 millions d'actions *sans valeur nominale.*

"Lorsqu'on demande une constitution en corporation avec actions "sans valeur nominale", le Comité auquel le bill est soumis propose à la Chambre, aux fins d'imposition, le montant que chaque action est censée valoir; puis, si la Chambre accepte la recommandation, cette redevance est autorisée et prélevée."

Je propose maintenant que le Comité recommande à la Chambre de considérer chaque action comme ayant une valeur de 3 dollars, montant que le Comité juge acceptable, que chaque action soit censée valoir trois dollars et que le Comité propose ce montant à la Chambre. Je présente donc la motion suivante, monsieur le président:

> que la valeur nominale ou au pair des actions constituant le capital de la compagnie soit fixée, aux fins d'imposition, à $3 chacune.

M. MAYBANK: Je seconde la motion.

Le VICE-PRÉSIDENT: M. Carroll a proposé, avec l'appui de M. Maybank:

> Qu'aux fins d'imposition du capital-actions de la compagnie, la valeur nominale ou au pair des actions soit fixée à $3 chacune.

Que tous ceux qui sont en faveur de la motion l'indiquent suivant l'usage.
Adopté.

Article 3?
Adopté.

Article 4?
Adopté.

Article 5?
Adopté.

Article 6?

M. GREEN: En ce qui concerne cet article, je propose, par souci de logique, de modifier l'article 6 du bill 9 en y insérant, après le mot "pétrole", à la ligne 18, les précisions suivantes: "et sous réserve de n'exporter aux États-Unis que les quantités de gaz ou de pétrole en excédent des besoins des consommateurs canadiens."

C'est le même amendement que j'ai proposé cet après-midi à l'occasion de l'autre bill. Je n'ennuierai pas le Comité par une répétition de mes remarques.

Le VICE-PRÉSIDENT: Êtes-vous prêts pour le vote?

M. GREEN: Le vote pourrait-il être consigné?

M. APPLEWHAITE: Avant de procéder à la mise aux voix, je crois, avec tout le respect dû au sens logique du promoteur de la motion, qu'on devrait également tenir compte de l'équité. J'estime qu'on ne doit pas introduire une modification de ce genre à un bill, étant donné que le Comité des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques a, de toute évidence, accordé une charte à deux compagnies au cours de la dernière session et de la présente, sans y insérer un amendement de ce genre.

M. GREEN: Quand allons-nous introduire cet amendement?

M. APPLEWHAITE: Il ne faut pas le faire.

M. GREEN: Alors, votez contre.

Le PRÉSIDENT: Je déclare la motion rejetée.

M. GREEN: Il y a encore un autre amendement à la ligne 36 de l'alinéa *a*) qui prévoit l'amendement de l'article 6 du bill 9 en insérant après le mot "pétrole", à la ligne 36, les termes suivants: "à condition que la conduite principale ou les conduites principales servant à la transmission ou au transport du pétrole ou du gaz passent uniquement par le Canada."

Le PRÉSIDENT: Désirez-vous prendre le même vote à ce sujet? (Vote consigné).

Je déclare la motion rejetée.

Article 6?
Adopté.

Article 7?
Adopté.

Article 8?
Adopté.

Article 9?
Adopté.

Article 10?
Adopté.

Le titre est-il adopté?
Adopté.

Faut-il rapporter le projet de loi?
Adopté.

M. GREEN: Monsieur le président, avant que le Comité s'ajourne, il y a deux questions que je voudrais soumettre à ses membres. Nous avons beaucoup discuté la question des pipe-lines au cours de ces derniers mois et, à mon avis, il apparaît très clairement que la Loi sur les pipe-lines doit être modifiée. L'une des modifications qui s'imposent se rapporte aux tarifs et les droits que les compagnies de gaz peuvent exiger. La Loi régit les sociétés pétrolières. La Commission des transports est autorisée, aux termes des articles 38 à 48 de la Partie II, à réglementer les droits et les tarifs. Le témoignage déposé par M. Dixon indique qu'aux États-Unis, on réglemente le prix du gaz. Pour une raison ou une autre, la Commission canadienne des transports n'a pas cette prérogative.

M. MAYBANK: Monsieur le président, puis-je en appeler au règlement?

Je suppose que le but de cette remarque est d'obtenir une recommandation de notre Comité.

Puis-je attirer votre attention sur le fait que ce Comité a été convoqué en vue d'étudier la question qui lui a été soumise; aux termes de nos règlements, il a également certains pouvoirs dont les recommandations d'ordre général ne font pas partie. Mais, cette fois, nous avons été convoqués dans un but déterminé qui a été exposé dans le mémoire que nous avons reçu dès le début.

Je tends à croire que la proposition que va nous faire M. Green est de celles qui sont généralement approuvées. Néanmoins, le débat pourrait durer assez longtemps et il est maintenant 10 h. 15. Notre mandat ne nous autorise pas d'étudier une proposition se rapportant au droit public du Canada,— proposition devant être faite par notre Comité.

Vous comprendrez pourquoi il en est ainsi. Ce ne sont pas les comités qui constituent le gouvernement canadien, mais le Cabinet; c'est au Cabinet, et non aux comités, de faire les recommandations et de donner les directives, sinon le gouverner au sens strict du mot. Je soutiens donc qu'il est contraire au règlement de proposer en ce moment une mesure quelconque. Nous avons terminé la tâche pour laquelle nous avons été convoqués et nous ne

sommes pas autorisés à étudier une recommandation ayant trait au droit public. C'est à mon avis une violation du règlement. Tout ce qu'il nous reste à faire, c'est d'ajourner.

M. GREEN: A mon avis, monsieur le président, notre organisme est un Comité permanent, et nous savons que le menu d'aujourd'hui se compose de bills privés. Toutefois, ce fait ne réduit pas nos pouvoirs. Quand nous examinons une question et que, ce faisant, nous découvrons un état de choses à remédier, il me semble que nous sommes autorisés à recommander à la Chambre d'étudier les moyens de redresser la situation.

M. MAYBANK: Nous le faisons en prenant la parole à la Chambre.

M. GREEN: De cette façon on n'a pas l'appui des recommandations du Comité, on n'a que la déclaration d'un député à la Chambre. Je ne présenterai pas de motion, comme j'avais l'intention de le faire...

Le VICE-PRÉSIDENT: J'apprends qu'on pourrait reprendre la question lors de l'étude du Bill 132 que M. Sinnott a présenté à la Chambre,—si ce bill est renvoyé à un Comité.

M. GREEN: Et bien, je voudrais simplement dire aux membres du Comité ce que j'avais à l'esprit, de façon qu'ils puissent y réfléchir...

M. MAYBANK: Je m'y oppose pour la raison que M. Green cherche à verser au compte rendu un problème qui, vu les circonstances, ne sera pas étudié ni débattu à fond, et cela pour une raison en particulier... dans un but personnel, ce n'est pas une raison suffisante pour que ces remarques soient consignées au compte rendu de ce Comité.

La question ne pourrait être étudiée complètement au cours d'un débat en comité. Nous ne disposerions que des remarques consignées de M. Green et, bien qu'elles puissent avoir quelque valeur,—loin de moi l'idée de vouloir en diminuer la valeur,—elles ne seraient, en la circonstance, que des remarques unilatérales. Ce Comité ne doit pas servir de tribune à un député en particulier. Celui-ci pourrait saisir l'occasion de faire publier certaines de ses opinions dans le compte rendu.

M. GREEN: Je rejette ces allégations, monsieur le président; j'en appelle au règlement.

M. MAYBANK: Mais, monsieur le président, c'est moi qui fais appel au règlement, en ce moment.

M. GREEN: Alors, monsieur le président, je prends la parole sur une question de privilège. Il m'est permis de prendre la parole sur une question de privilège, et je le fais sans tarder.

M. MAYBANK: Il me semble qu'il y aurait lieu d'ajourner la séance, monsieur le président. Sinon, nous allons enfreindre le règlement, nous allons l'enfreindre d'une façon flagrante. Je crains que le sténographe officiel n'entendra pas ce que dit M. Green, parce que ma voix est tellement plus forte.

M. RILEY: Monsieur le président, je propose l'ajournement.

M. MAYBANK: Monsieur le président, on propose l'ajournement. Voulez-vous recourir au vote?

Le VICE-PRÉSIDENT: Je suis d'avis que toute cette discussion est contraire au règlement.

M. MAYBANK: Parfaitement, elle est contraire au règlement. Et voilà.

Le VICE-PRÉSIDENT: La séance est maintenant ajournée.

La séance est ajournée.

SESSION DE 1950

CHAMBRE DES COMMUNES

COMITÉ PERMANENT

DES

CHEMINS DE FER, CANAUX ET LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule n° 6

BILL N° 153 (J-4 DU SÉNAT)
"LOI MODIFIANT LA LOI DE L'AÉRONAUTIQUE"

SÉANCE DU MARDI 16 MAI 1950

TÉMOINS:

M. J. R. Baldwin, président de la Commission des transports aériens;

M. W. J. Matthews, directeur des Services administratifs et du contentieux;

M. W. M. Fleming, Division de l'aviation civile, ministère des Transports.

OTTAWA
EDMOND CLOUTIER, C.M.G., O.A., D.S.P.
IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI
CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE
1950

62440—1

ORDRES DE RENVOI

JEUDI 11 mai 1950.

Ordonné,—Que le bill nº 153 (J-4 du Sénat), intitulé: "Loi modifiant la Loi de l'aéronautique", soit renvoyé audit comité.

MERCREDI 17 mai 1950.

Ordonné,—Que le quorum dudit comité soit réduit de vingt à quatorze membres, et que soit suspendue à cet égard l'application de l'alinéa *b*) du paragraphe 1 de l'article 63 du Règlement.

Certifié conforme.

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

PROCÈS-VERBAL

MARDI 16 mai 1950.

Le Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques se réunit à 11 heures du matin, sous la présidence effective de M. L. O. Breithaupt.

Présents: MM. Adamson, Applewhaite, Bonnier, Breithaupt, Byrne, Caroll, Carter, Chevrier, Douglas, Garland, Gibson (*Comox-Alberni*), Goode, Gourd (*Chapleau*), Green, Harrison, Herridge, James, Jones, Lennard, McCulloch, McIvor, Mott, Murray (*Cariboo*), Prudham, Robinson, Rooney, Smith (*Calgary-ouest*), Stuart (*Charlotte*), Ward, Whiteside, Wylie.

Aussi présents: MM. J. R. Baldwin, président; A. S. McDonald, conseiller juridique, Commission des transports aériens; W. J. Matthews, directeur des Services administratifs et du contentieux; F. T. Collins, adjoint de haut fonctionnaire et secrétaire et M. M. Fleming, Division de l'aviation civile, ministère des Transports.

Le Comité étudie le bill 153 (J-4 du Sénat) intitulé: "Loi modifiant la Loi de l'aéronautique".

L'honorable Lionel Chevrier membre du Comité, fait un court exposé au sujet dudit bill et répond à des questions posées à son sujet.

M. Baldwin, président de la Commission des transports aériens, est appelé. M. Fleming prête son concours au témoin.

Les clauses 1 et 2 sont approuvées.

A 1 h. 5 de l'après-midi, la séance est suspendue jusqu'à 4 heures de l'après-midi.

REPRISE DE LA SÉANCE

La séance est reprise à 4 heures de l'après-midi sous la présidence de M. L. O. Breithaupt.

Présents: MM. Adamson, Applewhaite, Bonnier, Breithaupt, Byrne, Carroll, Carter, Chevrier, Douglas, Ferguson, Garland, Goode, Gourd (*Chapleau*), Green, Harrison, James, Lennard, McCulloch, McIvor, Mott, Murray (*Cariboo*), Prudham, Richard (*St-Maurice-Laflèche*), Robinson, Rooney, Stuart (*Charlotte*), Thomas, Whiteside, Wylie.

Aussi présents: Les mêmes hauts fonctionnaires que dans la matinée.

Sur la proposition de M. Murray

Il est résolu,—Que le Comité recommande à la Chambre de réduire son quorum de 20 à 14 membres.

Le Comité reprend l'étude, clause par clause, du bill 153 (J-4 du Sénat), intitulé: "Loi modifiant la Loi de l'aéronautique".

MM. Baldwin, Matthews et Fleming sont interrogés.

Relativement à la clause 3

M. Green propose: "Que ledit bill soit modifié en retranchant le paragraphe 6 de la clause 2".

Mis aux voix, l'amendement proposé est rejeté.

Ladite clause est approuvée.

Les clauses 4, 5, 6, 7, 8, 9 et 10 sont approuvées.

Le préambule et le titre sont approuvés et il est ordonné de faire rapport du bill à la Chambre, sans amendement.

Le secrétaire du Comité,

ANTOINE CHASSÉ.

RAPPORTS À LA CHAMBRE

(Le cinquième rapport, en date du 8 mai, a comporté le dépôt des témoignages entendus relativement aux bills nos 88 (J du Sénat), 7 et 9.)

SIXIÈME RAPPORT

MERCREDI 17 mai 1950.

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

SIXIÈME RAPPORT

Votre Comité a étudié le bill n° 153 (J-4 du Sénat), intitulé: "Loi modifiant la Loi de l'aéronautique" et a convenu d'en faire rapport sans amendement.

Un exemplaire des témoignages afférents audit bill est déposé avec les présentes.

Le tout respectueusement soumis,

Le président,

L. O. BREITHAUPT.

MERCREDI 17 mai 1950.

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

SEPTIÈME RAPPORT

Votre Comité recommande que son quorum soit réduit de 20 à 14 membres et que soit suspendue à cet égard l'application de l'alinéa *b*) du paragraphe 1 de l'article 63 du Règlement.

Le tout respectueusement soumis,

Le président,

L. O. BREITHAUPT.

(Ledit rapport a été agréé le même jour)

TÉMOIGNAGES

CHAMBRE DES COMMUNES,

MARDI 16 mai 1950.

Le Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques se réunit à 11 heures du matin sous la présidence de M. L. O. Breithaupt.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous sommes en nombre. Nous allons aborder l'étude du bill J-4 du Sénat, Loi modifiant la Loi de l'aéronautique, que la Chambre a numéroté 153. Nous comptons parmi les personnes présentes le ministre des Transports qui dirige le ministère dont ce sujet relève, et avec la permission des membres du Comité, je vais lui demander de faire un exposé des buts et fins de ce bill.

L'hon. M. CHEVRIER: Monsieur le président et messieurs, mes commentaires seront brefs. Les membres du Comité, j'en suis persuadé, ont lu le compte rendu de la discussion qui eut lieu à la Chambre la semaine dernière, ou y ont participé.

La Loi de l'aéronautique se divise en trois parties; la partie I traite des devoirs, obligations et responsabilités du ministre, ainsi que de certains pouvoirs relatifs à l'établissement de règlements. La partie II traite plus particulièrement des devoirs et des responsabilités de la Commission des transports aériens, et la partie III porte sur les questions d'ordre administratif, pensions et sujets connexes.

Ce bill n'apporte pas de modifications sensibles à la Loi de l'aéronautique. La plupart des modifications, sauf dans un ou deux cas, se rapportent à la phraséologie. Ces modifications se sont imposées à cause de l'expansion rapide de l'aviation, et les hauts fonctionnaires du ministère et la Commission ont jugé qu'il importait de modifier la loi en conséquence. Les trois premières clauses de ce bill prévoient des changements qui portent sur la partie I de la Loi de l'aéronautique. Les clauses qui restent, 4 à la fin, apportent des modifications à la partie II de la Loi. Les principaux changements tiennent peut-être à l'élément des routes internationales et des services internationaux qui nécessite une mesure législative autorisant l'établissement de règlements qui viseront les aéronefs et les services aériens hors la juridiction de notre propre pays. Puis, tout comme les membres s'en rendront compte à mesure que nous parcourrons le bill, il y a des changements qui se rattachent à la phraséologie de la Loi, des changements qui ont trait aux sanctions et à d'autres sujets.

Je ne crois pas avoir besoin de m'étendre plus longuement sur le sujet. Si le Comité désire entendre des témoins, il y a des hauts fonctionnaires présents qui expliqueront les clauses à mesure que nous y arriverons.

M. GIBSON: Le ministre nous dirait-il s'il y eut des représentations de faites de la part d'organismes étrangers?

L'hon. M. CHEVRIER: Relativement à ce bill?

M. GIBSON: Oui.

L'hon. M. CHEVRIER: Absolument aucune.

M. GIBSON: L'occasion serait-elle fournie aux dirigeants de ces organismes de comparaître devant le Comité s'ils en exprimaient le désir?

L'hon. M. CHEVRIER: Le président de la Commission des transports aériens m'avise que lorsque des représentants de l'AITA, c'est-à-dire l'*Air Industries and Transport Association of Canada,* ont comparu devant le comité du Sénat, ils ont dit qu'ils ne tenaient pas à faire de représentations quelconques.

M. APPLEWHAITE: Est-ce que ce bill prévoit des modifications aux règlements concernant des avions étrangers qui viennent au Canada sans suivre d'horaire déterminé dans leurs envolées?

L'hon. M. CHEVRIER: Le bill n'en traite pas directement. Tout d'abord, relativement à la dernière partie, il y a une définition au sujet de la location ou de la rémunération à cause de certaines difficultés juridiques qui ont surgi, et bien que les pouvoirs du ministre et de la Commission ne soient pas augmentés ils sont définis plus nettement de sorte que les pouvoirs du ministère et ceux de la Commission des transports aériens ne chevaucheront pas. En fait, je crois que la réponse à votre question doit être dans la négative.

Le PRÉSIDENT: Je suppose que les réponses à toutes autres questions posées seront données à mesure que nous étudierons le bill.

M. GREEN: Monsieur le président, je me demande s'il serait possible d'obtenir du président de la Commission des transports aériens un exposé des fonctions de cette commission. La plupart des amendements du bill ont trait à l'application de la loi qui institue la Commission des transports aériens, et il serait très utile que nous obtenions un exposé de la part du président de la Commission. Je voudrais également savoir s'il serait possible d'avoir quelque explication relativement au régime qui s'applique maintenant à ces routes extérieures. Je ne suis pas très bien fixé quant au ministère qui voit à ces négociations, si c'est le ministère des Affaires extérieures ou le ministère des Transports. Quelle procédure suit-on en vue d'autoriser une compagnie étrangère à faire des envolées au Canada ou une compagnie canadienne à effectuer des envolées au delà du Canada? La question que soulève M. Applewhaite est très importante. Tel que je l'entends, il s'enquérait au sujet d'avions étrangers venant au pays sans horaire déterminé, et vu la déclaration que le ministre de la Défense nationale a faite à la Chambre l'autre jour à propos de certaines nouvelles restrictions que les autorités des États-Unis ont imposées à des avions étrangers pénétrant dans leur pays, je crois qu'il rentrerait dans nos attributions de nous enquérir de la méthode suivie. Par exemple, supposons qu'un avion russe vole au Canada, quel ministère voit à cela? Je crois que nous devrions savoir si cela relève du ministère de la Défense nationale ou du ministère des Transports, et si cela ressortit au ministère des Transports, quel régime applique-t-on, quelle permission les exploitants de l'avion doivent-ils obtenir et quelles sont les dispositions qui s'appliquent à de tels avions.

L'hon. M. CHEVRIER: Voulez-vous poser une question, monsieur Herridge?

M. HERRIDGE: Je voulais dire tout simplement que je me rallie à M. Green. Je crois que le président de la Commission des transports aériens devrait nous faire un exposé.

Le PRÉSIDENT: Cela serait tout à fait satisfaisant.

L'hon. M. CHEVRIER: Si le Comité veut bien me le permettre, je voudrais traiter de certaines questions qui entrent en jeu ici. Le président de la Commission des transports aériens et le conseiller juridique du ministère sont tous deux présents et ils peuvent suppléer aux renseignements que je pourrais vous communiquer ou y apporter peut-être des précisions. Relativement à la dernière

question, il y a un article qui en traite indirectement, et je pourrais peut-être remettre toutes observations que j'aurai à faire jusqu'à ce que nous abordions cet article. Il ne traite pas du sujet directement, mais il en traite indirectement. On a laissé entendre qu'il conviendrait d'obtenir un exposé sur les fonctions et les pouvoirs de la Commission des transports aériens. J'ai dit il y a un instant que la partie II de la Loi de l'aéronautique porte particulièrement sur la Commission des transports aériens qui a été instituée en conformité de la modification édictée par 8 George VI, chapitre 28, 1944. La Commission des transports aériens est composée de trois membres et comme on l'a expliqué à la Chambre l'autre jour, elle a pour fonctions de réglementer et de conseiller. En matière de règlementation, la Commission exerce une juridiction sur les aspects économiques de l'aviation commerciale et à ce titre voit aux sujets mentionnés dans la deuxième question de M. Greeen. Sous le régime de l'article 11 de la Loi de l'aéronautique, la Commission établit des règlements concernant les services aériens commerciaux. En vertu de l'article 9 de la même loi, la Commission est autorisée à instituer des enquêtes et études et établir si le trafic serait suffisant dans certaines régions pour justifier la délivrance de permis additionnels à des transporteurs par air domestiques ou étrangers. En vertu de l'article 10, la Commission fait des recommandations au ministre à la suite d'enquêtes instituées par elle et peut le conseiller en toutes matières relatives à l'aviation civile. L'article 12 autorise la Commission à délivrer un permis pour l'exploitation d'un service aérien commercial après avoir pris connaissance des arguments invoqués à l'appui ou à l'encontre des demandes de délivrance de permis. L'article 12 enjoint à la Commission de délivrer certains permis aux Lignes aériennes Trans-Canada en conformité des dispositions que prévoit la Loi concernant les Lignes aériennes Trans-Canada. L'article 17 énonce que les pouvoirs de la Commission seront exercés sous réserve de tout accord aérien international. Dans la pratique, cette modalité comporte des discussions préliminaires entre la Commission des transports aériens et d'autres organismes gouvernementaux canadiens relativement à des services aériens internationaux au Canada quand il en est question. En deuxième lieu, l'article traite de la délivrance de permis à des transporteurs par air étrangers désignés par un gouvernement étranger sous le régime d'un accord aérien bilatéral. Puis, il est question de responsabilité en matière d'exploitation, de tarifs et de l'exploitation des routes aériennes internationales. Toutes ces questions font le sujet de négociations entre le Canada et l'autre pays intéressé. C'est le ministère des Affaires extérieures qui voit aux négociations.

M. GREEN: Qui demande ce droit de circulation? Les intéressés n'en feraient pas la demande sans formalités préalables; ils n'amorceraient pas des négociations pour une route aérienne de leur propre chef?

L'hon. M. CHEVRIER: Non, le pays qui recherche des routes aériennes au Canada fait des représentations, ou le Canada en fait quand il veut établir des routes aériennes dans un autre pays.

M. GREEN: Qui entamerait les négociations entre le Canada et l'autre pays intéressé?

L'hon. M. CHEVRIER: Ce serait le ministre des Transports. Ainsi, si nous cherchions à obtenir une route d'entrée aux États-Unis nous commencerions par demander au ministère des Affaires extérieures de prendre les mesures nécessaires pour que nous puissions discuter avec les autorités américaines certaines routes

pour le Canada. Si le gouvernement français désirait qu'Air-France emprunte certaines routes canadiennes, la France s'aboucherait avec le ministère des Affaires extérieures qui consulterait mes hauts fonctionnaires.

M. GREEN: Vous ne négocieriez pas directement avec eux?

L'hon. M. CHEVRIER: Le ministère des Affaires extérieures compte un représentant au sein des délégations qui s'occupent des routes aériennes internationales. Il en fut ainsi dans le cas de l'accord avec le Royaume-Uni et c'est le procédé qui a été suivi dans les négociations qui ont abouti à la signature de l'accord bilatéral entre le Canada et les États-Unis. J'étais sur le point de dire que la Commission des transports aériens joue un rôle très important relativement à ces négociations. Elle fait un relevé, examine, prépare la documentation et formule des recommandations au ministre après s'être enquise des aspects économiques de la question. Puis, ce travail accompli, le gouvernement décide s'il est opportun ou inopportun de demander ou d'autoriser d'autres routes aériennes internationales. C'est le principe qui régit la procédure que nous suivons maintenant dans les circonstances que nous venons de discuter.

M. GREEN: Ce n'est pas un organisme international?

L'hon. M. CHEVRIER: Il y a l'Organisation de l'aviation civile internationale qui représente toutes les nations du monde et à laquelle nous adhérons. Son siège social est établi à Montréal et elle a des obligations et des fonctions de caractère international à remplir. Je devrais ajouter qu'un ou deux pays importants ne sont pas membres.

M. ADAMSON: Mais l'OACI ne possède pas de pouvoirs exécutifs, c'est un organisme purement consultatif dans le domaine international?

L'hon. M. CHEVRIER: Elle possède les mêmes pouvoirs que toute autre organisation spéciale des Nations Unies. L'OACI est une agence spécialisée de l'ONU et possède tous les pouvoirs qui lui ont été attribués par la Convention internationale qui l'a instituée.

M. ADAMSON: Oui, mais l'OACI ne dispose d'aucun moyen de supprimer des routes?

L'hon. M. CHEVRIER: Non, nullement.

M. ROONEY: La Russie est-elle représentée au sein de cet organisme?

L'hon. M. CHEVRIER: Non, la Russie n'est pas membre de l'OACI.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, puis-je proposer que l'on permette au ministre de terminer son exposé.

L'hon. M. CHEVRIER: Je n'ai pas grand'chose à ajouter. Le Comité serait peut-être intéressé à savoir que les permis délivrés par la Commission des transports aériens se divisent en général en deux groupes, le groupe domestique et le groupe international. Puis, ces groupes se décomposent ainsi qu'il suit: les voituriers par air domestiques peuvent être des voituriers réguliers, c'est-à-dire qu'ils effectuent des envolées suivant un horaire Montréal-Toronto-Vancouver et le reste tout comme les Lignes aériennes Trans-Canada. Il y a les voituriers par air qui vont d'un endroit à un autre sans itinéraire fixe. Il y a les services aériens par frètement, les services aériens contractuels établis pour l'accomplissement d'une tâche particulière, les voituriers aériens dits de charité et les voituriers aériens spéciaux. Le groupe étranger comprend deux catégories, les voituriers par air réguliers comme les lignes aériennes des États-Unis qui font

des envolées au Canada et hors du Canada, et les voituriers par air pour réguliers. Je crois que c'est à peu près tout ce que je puis dire pour le moment concernant les buts de ce bill à moins que l'on ne pose des questions additionnelles.

M. GREEN: Quelle est la situation actuelle au sujet de la liberté des airs? En 1914, le gouvernement a établi sa ligne de conduite et a fait connaître ses vues concernant un accord aérien international. A ce que je comprends, il n'a jamais été possible d'induire toutes les nations à convenir du programme que le Canada favorisait à cette époque. Continuons-nous de conclure ces accords purement sur une base bilatérale, c'est-à-dire entre le Canada et les pays en particulier au lieu de les conclure sous le régime de conventions multilatérales?

L'hon. M. CHEVRIER: Oui. Le programme que le Canada a préconisé à Chicago était fondé sur un accord multilatéral. Le Canada espérait qu'il serait possible d'induire les nations intéressées aux services aériens à en venir à quelque entente qui prendrait la forme d'une convention multilatérale. Malheureusement, cela ne fut pas possible. Depuis ce temps, force nous a été de signer des accords bilatéraux et nous en avons signé plusieurs, mais nous avons adopté pour pratique de ne pas conclure de tels accords à moins que nous ne cherchions à obtenir quelque chose pour le Canada.

M. GREEN: Qu'avez-vous dit?

L'hon. M. CHEVRIER: A moins que nous ne cherchions à obtenir quelque chose, et par cela j'entends à moins que nous ne cherchions à obtenir des droits de circulation pour le Canada. Par exemple, nous avons sollicité certains droits pour le C.P.A. sur la côte occidentale de l'Australie et en Orient. Nous avons obtenu certains droits de circulation des autorités britanniques et des autorités américaines et nous avons conclu des accords aériens bilatéraux. Mais nous avons été prudents au sujet de droits de cinquième liberté. Nous sommes très jaloux de droits de cinquième liberté et ils n'ont été accordés que dans des cas comme ceux que j'ai mentionnés.

M. GREEN: Le ministre nous dira-t-il en quoi consiste le droit de cinquième liberté?

L'hon. M. CHEVRIER: Eh bien, comme le sait le Comité, il y a cinq libertés. Je ne sais si je puis me souvenir de toutes. La première est le droit de survoler un pays; la deuxième est le droit d'atterrir dans un pays pour fins de ravitaillement. La troisième est le droit de débarquer des passagers du pays où le service a son origine; la quatrième est le droit de cueillir des passagers à destination de ce pays, et la cinquième consiste dans le droit de transporter des passagers à destination ou en provenance d'endroits intermédiaires. Cela constitue un droit que les pays sauvegardent jalousement. Règle générale, il n'existe pas de difficulté en matière de circulation au chapitre des troisième et quatrième libertés. Par exemple, le trafic du Canada au Royaume-Uni est effectué généralement par voie d'un avion canadien ou britannique et le service se fait directement entre des termini. Dans le cas du Royaume-Uni, nous avons droit à la cinquième liberté en Irlande et aux Açores, et nous possédons également des droits de cinquième liberté relativement à certains endroits sur la route des Antilles et aux États-Unis.

M. MURRAY: Le ministre nous dirait-il quels arrangements ont été conclus avec le général MacArthur au sujet des avions de la Ligne aérienne du Pacifique-Canadien qui font des envolées au Japon? A-t-on procuré des installations? Je voudrais savoir si les terrains d'atterrissage dans les îles Aléoutiennes sont en voie d'être abandonnés.

L'hon. M. CHEVRIER: Relativement à la dernière question, j'ai fait un exposé à la Chambre il y a quelque temps et je l'ai répété au cours de cette discussion. J'ai dit que le département de la Défense des États-Unis se proposait d'abandonner les bases dans les îles Aléoutiennes et que des négociations étaient en cours entre les Américains et les Lignes aériennes du Pacifique-Canadien au sujet d'une route par le centre du Pacifique. Il n'y a pas eu, je crois, de changements dans l'intervalle. Les bases des Aléoutiennes sont encore utilisées. Je ne me suis pas enquis au sujet de la situation depuis une semaine mais je crois qu'elle demeure à peu près la même. Quant à la première question, elle est quelque peu plus compliquée et je demanderai à M. Baldwin d'en traiter.

M. J. R. Baldwin, président de la Commission des transports aériens, est appelé.

Le TÉMOIN: Le commandant suprême allié à Tokyo a accordé des droits complets de circulation en cette ville aux Lignes aériennes du Pacifique-Canadien. Ces lignes font maintenant des envolées régulières à destination et en provenance de Tokyo, et on leur a accordé également le droit d'atterrir à Okinawa. Pour ce qui concerne Shemya, la principale base des Aléoutiennes, la ligne de conduite des États-Unis est encore quelque peu incertaine, mais on entrevoit actuellement que cette base ne sera pas abandonnée dans un avenir immédiat tel qu'il avait été projeté primitivement. Il se peut qu'on continue de l'utiliser quelque temps encore et que la décision quant à l'abandon éventuel restera en suspens.

M. Murray:

D. Le général McArthur a-t-il fait bon accueil aux Lignes aériennes du Pacifique-Canadien?—R. A tous égards.

D. Un accueil cordial?—R. Oui, très cordial.

M. LENNARD: Je voudrais poser une question. Je songe au cas d'un avion des Lignes aériennes Trans-Canada qui effectuait une envolée de l'ouest. L'avion éprouva des difficultés par suite d'un orage et survola les États-Unis. Un des passagers étant tombé malade mentalement, on m'informe qu'il fut interdit à cet avion de débarquer ce passager aux États-Unis pour fins d'hospitalisation et qu'il a fallu que l'avion se rende à Windsor avant de pouvoir débarquer le passager. Est-ce bien ce qui est arrivé?

L'hon. M. CHEVRIER: Je ne saurais dire. C'est une situation qui ne relèverait pas directement de la Commission des transports aériens; cela ressortirait plutôt à la douane et à l'immigration. Je pourrais m'en enquérir pour vous mais cela ne relèverait pas de notre compétence.

M. GREEN: Je me demande si M. Baldwin pourrait nous faire un exposé sur les fonctions qu'exerce la Commission des transports aériens. On m'informe qu'il est le président de la Commission.

Le PRÉSIDENT: Le ministre a traité de presque toute cette question, mais si vous tenez à avoir plus de précisions...

L'hon. M. CHEVRIER: M. Baldwin pourrait peut-être compléter mon exposé ou y ajouter quelques observations.

Le TÉMOIN: Il n'y a pas que je sache, monsieur Green, beaucoup de précisions que je puisse ajouter à ce que le ministre a déjà dit. Sous l'égide du ministre, la Commission est responsable de la délivrance de permis ou du refus de délivrer des permis, suivant le cas, aux services aériens commerciaux. Elle a aussi la haute main sur la réglementation économique générale et sur les rapports économiques entre les services aériens commerciaux. Elle est chargée en plus de voir aux questions générales d'aéronautique sur lesquelles le ministre désire que la Commission fasse rapport ou donne des conseils. Par exemple, tout comme le ministre l'a mentionné, la Commission avise le ministre concernant la ligne de conduite que l'on pourrait suivre en matière de négociations internationales et, à l'occasion, aide au ministre en participant à de telles négociations. En plus, je devrais ajouter qu'elle agit au nom du gouvernement dans les questions de programme qui se rattachent à notre rôle dans l'Organisation de l'aviation civile internationale. Le représentant canadien auprès du conseil de l'O.A.C.I., est un membre du personnel de la Commission.

S'il y a quelques autres particularités concernant les modalités que nous suivons, je serais heureux d'en faire part.

M. Smith:

D. Quels sont les membres de la Commission?—R. Les autres membres sont MM. Roméo Vachon et A. D. McLean, l'ancien contrôleur de l'aviation civile qui a été nommé au cours de ces deux dernières semaines.

D. Sont-ils nommés à titre permanent?—R. Ils sont nommés pour une période de dix ans.

M. Green:

D. Relativement à ces différentes fonctions que vous remplissez, quelle modalités suivez-vous au sujet de la délivrance de permis aux diverses compagnies?—R. Les règlements de la Commission qui sont approuvés par le Gouverneur en conseil, ainsi que le ministre l'a indiqué, établissent diverses catégories de services. La Commission a publié des instructions qui décrivent la forme que doivent prendre les demandes et les renseignements qu'il faut soumettre. Les transporteurs présentent à la Commission une demande formelle de service. Cette demande est examinée par le personnel de la Commission, la division de la vérification, le service des tarifs, le bureau de l'économie sur les transports, la division des permis, qui font alors leur rapport général à la Commission. D'ordinaire, la demande est alors annoncée publiquement pour une période définie afin de permettre à tout intéressé public de faire des représentations à la Commission. A l'expiration de la période d'annonce, la Commission détermine, à la lumière des renseignements qu'elle possède sur le compte du requérant et de toutes représentations publiques qu'elle a pu recevoir, s'il y a lieu de tenir une enquête publique. C'est à la suite de cela que la Commission rend une décision.

D. Lorsque la décision est rendue, l'annoncez-vous vous-mêmes et délivrez-vous un permis, ou formulez-vous simplement une recommandation au ministre? —R. Les membres de la Commission apposent leur signature à la décision prise par la Commission, et si la décision est affirmative elle est soumise à l'approbation du ministre. S'il l'aprouve, il y appose sa signature et la Commission délivre alors un certificat au transporteur. Dans le cas de refus de faire droit

à une demande, la loi prévoit que la Commission elle-même peut rejeter une demande sans s'en rapporter au ministre, mais le transporteur a le droit d'en appeler de cette décision au ministre.

D. Je comprends. Donc, si on recommande que la demande soit agréée, il faut que la recommandation soit approuvée par le ministre des Transports?—R. Précisément.

D. Et sous réserve de cette approbation, vous délivrez un permis?—R. Exactement.

D. Et si la demande est rejetée, une recommandation n'est pas adressée au ministre, mais le requérant a droit d'appel auprès du ministre?—R. Le requérant a le droit d'en appeler au ministre.

D. Cet appel est-il adressé au ministre ou au conseil des ministres?—R. Au ministre.

D. Vous avez dit que votre deuxième fonction se rapportait aux règlements en matières économiques générales. Qu'entendez-vous par cela? Je ne saisis pas très bien ce que vous voulez dire.—R. Il s'agit de la réglementation des arrangements en matière de tarifs. Tous les transporteurs, du moins la majorité d'entre eux, sont tenus de déposer des tarifs auprès de la Commission qui peut les accepter pour dépôt, les désapprouver ou exiger que des changements y soient apportés. Nous voyons aussi à la ligne de conduite générale suivie en matière de rapports concurrentiels entre les transporteurs indépendamment des permis délivrés effectivement. En d'autres termes, il s'agit de déterminer dans quelle mesure il faut permettre aux transporteurs de se faire concurrence et dans quelle mesure il convient de les protéger. La Commission émet des directives ou des ordonnances spéciales à ce sujet. Puis, nos fonctions comportent également, comme l'a mentionné le ministre, des examens économiques de la condition des transporteurs par air et du trafic accessible au Canada en général ou dans des cas particuliers.

D. Vos décisions dans ce domaine sont-elles également sujettes à examen par le ministre?—R. Les décisions en matière de règlementation des tarifs sont des questions qui relèvent normalement des fonctions administratives que la Commission exerce indépendamment. S'il s'agissait d'une question importante qui aurait une portée sur la politique du gouvernement, en général, cette question, qu'elle se rapporte au domaine de la règlementation des tarifs ou à un autre domaine, serait soumise au ministre pour étude.

D. Y a-t-il droit d'appel au ministre de votre décision en matière de tarifs? —R. La loi ne comporte pas de disposition à ce sujet, mais elle prévoit un appel général à la Cour suprême du Canada sur des questions de juridiction ou des points de droit.

M. McIvor: Monsieur le président, je voudrais simplement donner un exemple concret de l'esprit de justice avec lequel la Commission accomplit son travail. Nous avions un groupe de jeunes anciens combattants qui ont engagé leurs gratifications dans une entreprise d'aéronefs. Je connais très bien ces jeunes gens et je tiens à rendre hommage au président et aux autres membres de la Commission d'avoir joué franc jeu en ne permettant pas aux gros bonnets de damer le pion à un groupe de jeunes hommes.

M. Smith:

D. Prenons la ville de Calgary en exemple. Supposons que vous ayez délivré à deux compagnies ou plus des permis qui les autorisent à faire des envolées à la Passe-du-Nid-de-Corbeau ou à quelque autre endroit semblable.

Répondriez-vous que vous établissez les tarifs-marchandises et passagers de ces deux compagnies ou plus?—R. Il se peut que le résultat net soit le même, monsieur, mais j'expliquerais la situation en des termes un peu différents. Il serait impossible à la Commission de tenter de fixer chaque tarif dans le domaine du transport aérien vu que ces tarifs se comptent par milliers. Règle générale, le procédé appliqué, et c'est le procédé qu'emploient les chemins de fer, est le suivant: les transporteurs eux-mêmes déterminent les tarifs qu'ils veulent mettre en vigueur, ils les soumettent à la Commission pour dépôt et s'ils sont acceptés pour dépôt ils entrent en vigueur. Dans le cas où il semble exister quelque écart qui exige une explication, nous nous enquérons davantage de la situation et si nous ne sommes pas satisfaits, des discussions visant à un règlement satisfaisant de la question auront peut-être lieu avec les représentants de la compagnie de transport.

D. En un mot, si le transporteur A décide qu'il peut transporter des marchandises à tant les cent livres entre Calgary et Penticton, vos attributions vous permettent-elles de rétablir un tarif si une compagnie la réduisait? Qu'en est-il de la concurrence; l'éliminez-vous?—R. Monsieur, je vous répondrai en disant que la loi confère à la Commission le pouvoir nécessaire d'intervenir mais je ne prévois pas qu'elle exercerait ce pouvoir dans ce cas aussi longtemps qu'elle estimerait que la réduction du tarif a été effectuée sur une base juste et raisonnable et n'implique pas de distinction injuste en ce qui regarde le public.

D. Je ne sais ce que vous entendez par cela. Je sais que dans le cas des tarifs ferroviaires, le chemin de fer dépose son échelle de tarifs et cette échelle est ensuite approuvée par la Commission, mais il n'existe pas, que je sache, de raison, pour qu'un chemin de fer ne puisse m'accorder un tarif d'un endroit à un autre par application aux marchandises que je juge à propos d'expédier. En est-il de même dans votre cas? Par exemple, une compagnie se trouverait-elle à enfreindre les règlements si elle transportait des marchandises à un tarif inférieur au tarif approuvé? Cela constituerait-il une infraction?—R. Cela constituerait une infraction aux règlements. Les frais que les compagnies sont censées exiger et doivent exiger sont ceux qui sont déposés officiellement auprès de la Commission des transports aériens pour fins d'inspection publique. Si elles désirent accorder des tarifs réduits elles doivent déposer une échelle qui pourvoit à de telles réductions.

D. En d'autres termes, ce tarif devient un élément fixe que le transporteur ne peut relever ni abaisser sans l'approbation de la Commission?—R. Précisément; c'est le même procédé que suit la Commission des transports.

D. Je préférerais que nous n'engagions pas la discussion sur la Commision des transports et les tarifs ferroviaires parce que beaucoup d'éléments différents qui s'appliquent à la Commission des transports et aux marchandises transportées par les chemins de fer ne s'appliquent pas aux marchandises transportées par air.

Je cherche à préciser une situation comme celle-ci: si un tarif a été déposé et approuvé, le transporteur est-il coupable d'une infraction aux règlements s'il y déroge?—R. C'est exact, monsieur.

L'hon. M. CHEVRIER: N'est-ce pas le même régime qui s'applique en matière de tarifs-marchandises?

M. SMITH: Franchement, je ne le crois pas mais je suis loin d'en être certain. Si on prend Calgary encore une fois comme exemple, nous ne pouvons augmenter les tarifs, mais je crois que nous pouvons prendre des arrangements avec la compagnie de chemin de fer quant à l'application d'un tarif autre que celui figurant au barème lorsqu'il s'agit de transporter quelque marchandise.

L'hon. M. CHEVRIER: Oui, c'est le cas, mais il faut que la marchandise à transporter tombe dans une certaine catégorie. Les tarifs déposés par les compagnies de chemins de fer sont, m'informe-t-on, tellement nombreux, comme vous le dites, qu'il est difficile de donner un exemple en particulier, mais ils sont divisés en catégories et dans le cas d'une catégorie en particulier le tarif peut être réduit sans s'en rapporter à la Commission.

M. SMITH: Vous voulez dire dans le cas de marchandises de différentes classes, première, deuxième, troisième, quatrième et cinquième?

L'hon. M. CHEVRIER: Oui, je me suis servi du mauvais terme; il s'agit de classes différentes.

M. Smith:

D. Je ne doute pas que ce que dit le ministre est exact vu qu'il a une connaissance très intime de ces questions. Je cherche à établir si les pouvoirs dont la Commission est revêtue ont ou peuvent avoir pour effet d'éliminer effectivement toute concurrence en matière de tarifs? N'est-ce pas ce qui est arrivé ou pourrait arriver?—R. Je ne suis pas d'opinion, monsieur, que la règlementation des tarifs par la Commission produise un tel effet, car il n'y a pas d'obstacles au rajustement des tarifs qu'exige un transporteur. Tout ce que l'on exige c'est que l'intéressé obtienne l'approbation de la Commission afin d'établir que le transporteur ne traite pas le public injustement. En d'autres termes, si le transporteur désire un arrangement spécial par application à M. X., il faut que dans une situation comparable le public en général puisse tirer profit d'arrangements spéciaux semblables et qu'il n'y ait pas de distinctions injustes.

D. Très bien, prenons une marchandise, disont des fruits produit à Penticton. Or, dans le cas d'expéditions de fruits frais de Penticton à Calgary,—je crois que l'on transporte beaucoup de fruits frais par air, n'est-ce pas?—R. Il ne s'en transporte pas beaucoup de cette façon, monsieur.

D. Par voie des Lignes aériennes du Pacifique-Canadien?—R. Il s'en transporte mais la quantité globale n'est pas considérable.

D. Très bien, supposons qu'il s'effectue des expéditions d'une telle marchandise. Vous pouvez dire à une compagnie, si vous le voulez; nous ne vous laisserons pas transporter ce produit à aussi bon marché. Vous avez ce pouvoir?—R. Nous sommes revêtus de cette autorité.

D. En d'autres mots, vous pouvez dire à la compagnie, qu'à votre avis, si elle transporte des marchandises à d'aussi faibles taux elle fera faillite. En d'autres mots, pour ce qui regarde les tarifs qui s'appliquent au transport des fruits,—nous ne parlerons pas des tarifs-passagers,—la Commission est nantie de pleins pouvoirs relativement aux tarifs que ces transporteurs appliqueront?—R. C'est exact, monsieur.

D. Et on ne peut en appeler de telles décisions sauf à la Cour suprême du Canada?—R. C'est exact.

M. Murray:

D. Monsieur le président, relativement à l'extension de voies aériennes de Prince-George vers l'ouest, puis-je m'enquérir si la Commission des transports aériens accueillerait des demandes pour un service de Prince-George jusqu'à Vanderhoof ou Prince-Rupert? C'est un territoire qui a besoin d'un service aérien.—R. La Commission est présentement saisie d'une demande pour un prolongement du service dans cette région, en général. La demande est en

voies être annoncée publiquement. Il y a lieu de supposer que la période d'annonce écoulée il y aura une enquête publique, mais la période d'annonce n'a pas encore expirée.

M. GIBSON: Le ministre pourrait-il me dire si la Commission des transports réglemente la division du trafic postal entre le chemin de fer Pacifique-Canadien et les chemins de fer Nationaux du Canada et, s'il en est ainsi, quelle fonction semblable la Commission des transports aériens exerce-t-elle?

L'hon. M. CHEVRIER: La Commission des transports ne réglemente pas le trafic postal entre un chemin de fer et un autre. En fait, elle n'a pas de juridiction en la matière.

M. GIBSON: Je me demande qui fait le partage car il est évident que le trafic est partagé assez également.

L'hon. M. CHEVRIER: Le ministère des Postes voit à cela.

M. Gibson:

D. Je me demande quelle ligne de conduite s'applique au transport du courrier aérien parce qu'il existe en définitive un grand écart entre une ligne aérienne et une autre quant au trafic postal qui leur est confié sous forme de courrier aérien. Je me demandais si la Commission des transports aériens en tient compte. C'est un aspect important de l'exploitation d'une ligne aérienne.— R. La question du transport du courrier aérien relève entièrement du ministre des Postes qui conclut les arrangements qu'il juge bons avec les transporteurs individuels. Le ministère des Postes peut nous consulter à l'occasion au sujet d'un contrat projeté en vue d'obtenir des données économiques sur le compte d'un exploitant et sur le tarif qu'il serait raisonnable d'acquitter pour ce travail, mais hors cela la Commission des transports aériens n'a absolument aucune juridiction dans ce domaine.

D. Puisque nous sommes à modifier votre loi, nous ferions peut-être bien d'y insérer quelque disposition à ce sujet. Certains avions qui effectuent des envolées régulières pourraient améliorer davantage leur service si on leur confiait le transport d'un plus gros volume de courrier aérien. C'est une tâche que des députés individuels peuvent difficilement accomplir, et je pensais que la Commission des transports aériens pourrait s'en charger.

M. Adamson:

D. Je voudrais demander à M. Baldwin s'il y a des avions étrangers à service non régulier qui effectuent des envolées au Canada, et s'ils en effectuent quels règlements s'appliquent à eux? Je songeais au fait qu'en été, durant la saison du tourisme, un assez grand nombre d'Américains veulent gagner les lacs du nord de l'Ontario et du Québec, et aussi, je le suppose, se rendre ailleurs au Canada, par voie d'avions. A-t-il jamais été question d'exploitants américains qui partent, disons, de Buffalo ou de Rochester, ou même de New-York, et transportent des groupes de touristes au Canada. S'il en est ainsi, quels règlements s'appliquent?—R. Les envolées non régulières internationales ont pris de l'essor surtout depuis la guerre. Ces envolées constituaient auparavant une quantité virtuellement inconnue et elles n'en sont pas encore rendues au point où elles constituent un régime établi. Je suppose que le jour venu on conclura probablement des accords bilatéraux qui s'appliqueront à ce domaine aussi bien qu'à celui des envolées régulières. Pour le moment, les

autorités de l'aviation dans chacun des pays concernés s'en occupent indépendamment suivant la pratique qui existe dans leur pays. Au Canada, nous exigeons que tout transporteur commercial,—parce que notre juridiction ne s'étend pas davantage,—qui désire faire une envolée commerciale à destination ou en provenance du Canada, obtienne un permis de la Commission. C'est un document qu'on appelle un permis de transporteur étranger et le permis peut être valable pour une seule envolée ou une demi-douzaine d'envolées. Il faut que dans tous les cas un tel permis soit obtenu de la Commission et il faut aussi que l'exploitant se procure un certificat d'exploitation du ministère. Nous avons accordé de tels permis à l'occasion et nous avons aussi refusé d'en délivrer parce qu'un transporteur aérien régulier était disponible pour effectuer l'envolée. Il existe un nombre de cas où nous avons accordé des permis "en bloc" à de petits exploitants des États-Unis,—il m'en vient deux ou trois à l'esprit,—qui effectuent des envolées du genre de celles que vous avez décrites en territoire canadien.

Cela amène en même temps sur le tapis quelques-uns des problèmes dont M. Applewhaite et d'autres ont parlé relativement à de telles envolées au Canada. Nous discutons depuis un an avec les États-Unis la question d'un arrangement officieux que nous espérons pouvoir mener à bien avec leurs autorités en aéronautique. Pareil arrangement établirait une modalité commune par raport à ce problème.

M. SMITH: A-t-on fait quelque chose au sujet des avions qui amènent des gens au pays pour faire la pêche...

Le PRÉSIDENT: Ils espèrent prendre du poisson.

M. SMITH: Or, monsieur le président, il s'agit de l'Alberta. Par exemple, je pêchais une fois dans un des lacs de notre province...

Des VOIX: Parlez plus fort.

M. SMITH: Et un avion est arrivé qui a améri sur le lac et il a fallu que nous déguerpissions. Y a-t-il des règlements qui s'appliquent aux gens qui viennent par voie des airs pour pratiquer le sport et qui amérissent sur n'importe quel lac qui leur plaît? Quelle règlementation y a-t-il à ce sujet?

Le TÉMOIN: Cela dépend de l'avion, s'il s'agit d'un avion qui amène un groupe privé ou d'une envolée commerciale.

M. SMITH: Je songe à un avion privé.

Le TÉMOIN: Ces avions ne relèvent pas de la juridiction de la Commission des transports aériens.

M. Smith:

D. Vous n'avez la haute main que sur les aéronefs commerciaux?—R. L'aéronef privé relève de la compétence du ministère des Transports et il lui faudrait obtenir un permis d'exploitation. Il faudrait aussi qu'il obtienne un laissez-passer des autorités de la douane et de l'immigration. En plus, l'exploitant est censé déposer un plan d'envolée d'avance. Malheureusement, on a abusé quelque peu des privilèges accordés et l'application des règlements est un problème qui ressortit soit aux autorités fédérales ou provinciales soit aux deux.

D. Il y a plusieurs avions qui amènent des gens prendre du poisson ou abattre des originaux. Cependant, voici ce que je veux savoir: quand un groupe loue un avion pour l'amener au pays, cela relèverait de votre ministère?—R. Cela en relèverait.

D. Faut-il que vous sachiez d'avance où vont ces gens? Ne doivent-ils pas déposer un plan d'envolée afin que vous sachiez où ils vont et que vous leur délivriez un permis d'amérissage sur certains lacs?—R. S'il s'agit d'une envolée commerciale, ils sont tenus de s'adresser à nous pour un permis.

D. Supposons qu'il s'agisse d'une envolée par frètement, qu'un avion soit affrété pour amener ces gens au pays?—R. Dans un tel cas, les intéressés ne spécifient pas toujours un lac en particulier. Ils indiqueront peut-être une région en général où ils se proposent d'aller. Je pourrais ajouter en guise d'explication que cette question a fait le sujet de discussions entre nous et les exploitants ainsi que certaines autorités provinciales qui sont intéressées au point de vue de la conservation. Bien que ces discussions durent déjà depuis plusieurs mois, elles n'ont pas encore abouti à des conclusions définitives.

M. APPLEWHAITE: Il ne fait pas de doute que ces services non réguliers étrangers sont importants. Je m'en suis rendu compte à l'occasion. Un homme peut venir au pays pour s'adonner à son sport favori et il ne se conformera peut-être pas à nos règlements. Je voudrais proposer au président de la Commission des transports aériens que l'accroissement des services non réguliers internationaux fasse l'objet de l'étude la plus sérieuse et sympathique. Je veux particulièrement parler de la région voisine de l'Alaska qui doit compter presque exclusivement sur l'aviation comme mode de transport. Sauf erreur, si on se conforme aux règlements et que l'on veuille effectuer une envolée commerciale non régulière partant de l'Alaska et franchissant la frontière de la Colombie-Britannique, il faut entrer en contact avec cinq ministères différents à Ottawa: les Transports, l'Immigration, le Revenu national, la Santé et même les Finances à cause du change étranger. Je connais des cas,—je n'entends pas entrer dans les détails,—où il a fallu que cinq jours s'écoulent avant que l'on autorise une envolée, un voyage que les intéressés voulaient effectuer par avion plutôt que par bateau. Lorsqu'il s'agit d'une situation où les affaires et l'industrie et parfois la santé et la commodité entrent en ligne de compte, des aéronefs internationaux sont essentiels. Je vous prierais de vous rappeler que des automobiles étrangers peuvent entrer au pays. Nous leur faisons bon accueil et nous sommes tout aussi intéressés à voir à ce qu'ils quittent le pays tôt ou tard. Cependant, l'aviation est établie ici à demeure, et elle sera pratiquée sur une bien plus grande échelle. Il me semble qu'en matière d'aviation nous ne répondons pas à la situation dans un esprit qui cadre avec les conceptions modernes. Je sais qu'il se présente en matière d'aviation des difficultés que l'on ne rencontre pas dans d'autres domaines et qu'il faut faire entrer en ligne de compte la sécurité nationale, mais je précise que si nous faisons bon accueil à un millionnaire et l'aidons quand il vient au Canada dans un automobile Packard, nous ne devrions pas lui poser de grandes entraves parce qu'il lui arrive de venir ici en avion. Tout comme le ministre le sait parfaitement, cette situation a donné lieu à de graves contrariétés et à de grandes difficultés, particulièrement dans l'arrière-pays, dans les parties isolées du pays où les intéressés doivent compter particulièrement sur l'aviation. Je note au bas de la page 1 des notes explicatives que l'amendement vise à inclure tous les sujets qui se rapportent aux services aériens commerciaux. Je propose que le ministère et la Commission des transports aériens essaient de moderniser leurs conceptions afin qu'il ne soit pas plus difficile de laisser un avion étranger entrer au pays qu'il ne l'est de laisser venir un navire étranger. J'espère de plus qu'il sera bientôt tout aussi facile de laisser entrer un avion qu'il l'est de laisser venir un automobile étranger.

M. MURRAY: Puis-je ajouter quelques mots aux observations de M. Applewhaite. Il y a des aéronefs qui font des envolées en Alaska, dans le territoire du Yukon et la Colombie-Britannique septentrionale et qui partent d'endroits probablement aussi éloignés que le Texas. Les passagers sont ordinairement des chasseurs de gros gibier, des géologues et des gens de cette trempe. Quelques-uns viennent simplement pour y passer des vacances. Ils viennent dans leurs avions et amérissent sur ces lacs. Ils louent des convois de bêtes de somme et des guides, puis gagnent les hauteurs lointaines où ils ne nuisent à personne. C'est une région sauvage et ils en rapportent quelques magnifiques spécimens de gros gibier: mouflons, grosses chèvres des montagnes et autre gibier. Comme l'a dit M. Applewhaite, il semble qu'on leur dresse des obstacles et c'est les décourager plutôt que de les encourager à venir au pays. Quelques-uns de ces groupes de chasseurs ne dépensent pas moins de $5,000 ou $6,000 dans les petites villes des alentours.

M. ADAMSON: Monsieur le président, je n'ai qu'un mot à ajouter à cette discussion. Je songe à un petit service aérien au parc national de Banff que dirige un particulier nommé Al Gaetz. Cet exploitant fournit à ce parc un service qu'il est absolument impossible de se procurer ailleurs et je sais quelque chose des grandes difficultés auxquelles il a été en butte avec la Commission des transports aériens parce qu'il dirige un service non régulier d'envolées dans une région entièrement dépourvue de routes. Je tiendrais à faire observer que ce service a rendu une grande partie du parc national de Banff accessible, particulièrement aux touristes en visite l'hiver, aux skieurs, qui ne pourraient pas atteindre ces endroits où ils veulent se rendre si ce service aérien n'existait pas. Je songe particulièrement à la région dans le voisinage du mont Assiniboine où la topographie du terrain se prête très bien à la pratique du ski. J'espère que vous porterez une attention bienveillante à ce genre de service à cause des grands avantages qu'il procure. Bien que je formule cet espoir, je me rends compte des difficultés qui se présentent non seulement dans le cas de votre ministère mais aussi dans celui de la division des Parcs nationaux.

Le TÉMOIN: Je discuterai d'abord de votre dernière observation, monsieur Adamson. On m'informe que la difficulté dans cette localité tient principalement à la surveillance des parcs, et qu'il s'agit surtout d'une question de ligne de conduite appliquée par l'administration des parcs. Quant à la question plus générale d'envolées non régulières des États-Unis au Canada, le problème qui se pose pour nous est celui d'essayer de faire accorder plusieurs objectifs. Un de ceux-ci est l'opportunité d'avoir des autorisations permettant à des aéronefs privés ou commerciaux de venir au Canada. Les exploitants de ces avions dépensent de l'argent qui profite à l'industrie du tourisme en notre pays. Par contre, les exploitants canadiens désirent être protégés dans une certaine mesure contre ce genre de service et je crois qu'ils sont peut-être justifiés de prendre cette attitude. Par ailleurs, il y a les groupes de gens qui viennent au pays par air, amérissent sur quelque lac isolé, y font exploser de la dynamite et en enlèvent du poisson. Il ne fait pas de doute que vous songez à cet élément du problème.

M. ADAMSON: Oui.

Le TÉMOIN: Il faut aussi que vous teniez compte du fait que les frais généraux d'exploitation de ces services aux États-Unis sont sensiblement plus bas que ceux de l'exploitant d'un petit service aérien dans notre pays. En permettant aux exploitants des États-Unis d'effectuer des envolées ici sur une base com-

merciale sans la moindre restriction, cela peut avoir pour effet de contraindre un nombre assez considérable de petits exploitants canadiens à fermer boutique. Il nous faut essayer d'établir un équilibre.

En ce qui regarde la coordination des exigences administratives, il est bien vrai qu'il faut consulter plusieurs ministères à cause des prescriptions statutaires qu'ils doivent faire observer. En tant que la Commission des transports aériens est concernée, nous avons fait tout notre possible pour établir un système de coordination visant à simplifier la procédure qui régit les transporteurs étrangers. A l'heure actuelle, il y a cinq ministères de concernés. Nous essayons de faciliter aux transporteurs les formalités nécessaires avec les autres ministères en leur obtenant un permis avec le moins de retard et d'incommodité possible.

Maintenant, pour ce qui concerne les envolées en Alaska et aux territoires du Yukon, nous reconnaissons depuis quelque temps qu'il existe une situation particulière dans ces régions. Nos discussions avec les autorités des États-Unis ont porté en partie sur la possibilité d'établir une ligne de conduite assez large par application à cette région en particulier, une ligne de conduite qui aiderait à répondre efficacement aux besoins du trafic aérien dans cette région. Une des raisons pour lesquelles nous avons eu des discussions si prolongées avec les autorités des États-Unis sur cette question tenait au fait que nous appliquons une ligne de conduite raisonnablement large. Par contre, le régime que les États-Unis appliquent aux exploitants canadiens est d'un caractère très difficile. C'est un régime qui ne comporte pas le traitement réciproque dont l'exploitant canadien a besoin. Nous sommes d'avis que l'exploitant canadien devrait se faire accorder les mêmes privilèges en matière d'exploitation en territoire américain. Vous avez parlé aussi de la situation sur le parcours de la route Alcan. Comme vous le savez, c'est une situation particulière qui tient au fait que la route aérienne du nord-ouest est sous régie militaire.

M. ADAMSON: Que pensez-vous de cette situation-ci? Supposons qu'il s'agisse d'un avion dont les passagers viennent au pays, font exploser de la dynamite dans les lacs et en enlèvent du poisson. Ou encore, supposons que l'exploitant de l'avion pratique la contrebande, enfreigne les lois ou fasse quelque chose qui est préjudiciable au bien-être général du pays. Que faites-vous, comment le traquez-vous, quelle ligne de conduite suivez-vous dans ce sens?

Le TÉMOIN: Si le délit tombe dans la catégorie que vous avez mentionnée en premier lieu, l'explosion de dynamite dans les lacs, c'est un problème de conservation et il appartient aux autorités provinciales d'y voir. Elles font de leur mieux pour réprimer ces infractions. Ce n'est pas une tâche facile à cause de la mobilité des avions, et bien que quelques-unes des provinces possèdent d'excellents services aériens, d'autres provinces ne sont pas aussi bien pourvues. Dans le domaine fédéral, la Gendarmerie royale du Canada voit normalement l'application des lois fédérales, et bien qu'elle ne possède pas un nombre considérable d'avions,—elle ne maintient pas une flotte aérienne,—elle compte quelques avions, et si les difficultés sont sérieuses elle prend des dispositions avec l'exploitant de quelque avion commercial pour transporter ses hommes au théâtre des difficultés afin de faire des constatations sur place.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, je ne veux en aucune façon abréger l'interrogatoire mais je crois que nous avons eu une discussion assez variée.

M. GREEN: Eh bien, monsieur le président, je suis intéressé à quelques autres questions.

M. Green:

D. Quelle est la ligne de conduite de la Commission quant à la règlementation de la concurrence? On m'informe que vous êtes plutôt stricts au sujet des lignes qui se font concurrence sur des routes. Cela veut-il dire que vous décidez qu'une ligne aura un monopole sur une route, ou qu'est-ce que cela signifie exactement?—R. Comme vous vous en souviendrez, le gouvernement a établi il y a quelque temps une ligne de conduite voulant que pas plus d'une ligne aérienne "régulière", pour faire cette distinction, ne devrait diriger un service sur une route quelconque. La Commission s'en est tenue à cette ligne de conduite générale en ce sens que là où nous avons constaté que la commodité et les besoins du public exigeaient un service aérien régulier, un seul exploitant a été autorisé à fournir ce service. Cependant, cela ne veut pas dire qu'il n'y aurait peut-être pas de concurrence dans les confins du domaine du service régulier parce que deux transporteurs par air peuvent procurer un service entre deux endroits par voie de routes différentes. Sur le parcours Calgary-Vancouver, parcours qui constitue probablement le meilleur exemple que je puisse vous donner, les Lignes aériennes Trans-Canada exploitent un service direct entre Calgary et Vancouver, et les Lignes aériennes du Pacifique-Canadien fournissent un service aux endroits intermédiaires tels que Cranbrook et un service entre les deux mêmes villes. Un autre bon exemple serait peut-être celui du service entre Vancouver et Victoria. Les Lignes aériennes Trans-Canada fournissent le service direct et les Lignes aériennes de la Reine Charlotte le service par voie de Nanaïmo, ce qui ne constitue pas une route très directe. Vous constaterez qu'il y a des situations semblables ailleurs au Canada. Voilà pour le domaine des services réguliers.

La ligne de conduite est quelque peu différente dans le domaine des services non réguliers. Nous décidons s'il est opportun d'accorder à ce que nous appelons la classe deux des routes qui sont des services établis sur une base non régulière mais qui participent du régime d'un service régulier. Normalement, nous ne comptons qu'un seul transporteur sur une route de la classe deux pour la simple raison que nous avons suivi la modalité qui a régi la décision concernant des exploitants de services réguliers. Le facteur déterminant dans une situation de cette nature est constitué du trafic possible au Canada, et en général, il n'a pas justifié la mise en service de plus d'un transporteur. Autrement, ni l'un ni l'autre transporteur n'aurait une chance de réussite. Il s'est présenté des cas où il a fallu affecter plus d'un transporteur au service sur quelques routes de la classe deux. Puis, les transporteurs par frètement qui n'effectuent pas des envolées par des routes déterminées peuvent emprunter des routes régulières entre des endroits d'arrêt réguliers dans certains cas mais non pas dans d'autres. Je puis vous donner les particularités de ce programme si vous les désirez. On leur a aussi accordé de la protection à leurs propres bases. Je pourrais faire observer que ce système fut institué à la demande même des transporteurs après de longues discussions avec l'*Air Industries and Transport Association*, de sorte qu'un transporteur qui occupe une base par frètement a le droit principal au trafic en provenance de cette base. Là où deux transporteurs par frètement utilisent la même base ils possèdent des droits égaux au trafic émanant de cette base.

D. Quelle régie la Commission exerce-t-elle sur les Lignes aériennes Trans-Canada?—R. La Commission est tenue de délivrer des permis aux Lignes aériennes Trans-Canada en conformité de contrats intervenus entre le gouvernement et cette société. Cette formalité accomplie, les Lignes aériennes Trans-

Canada relèvent de la compétence générale de la Commission en matière de tarifs. Quant à une régie directe sur la délivrance de permis à ces lignes nous n'exerçons aucune juridiction indépendante. Il se peut que nous soyons appelés à aviser le gouvernement concernant un service projeté par les Lignes aériennes Trans-Canada, mais dès que le gouvernement autorise un contrat, la loi exige que nous délivrions un permis.

D. Les opérations des Lignes aériennes Trans-Canada sont effectivement hors de votre domaine et il vous faut leur délivrer des permis pour l'exploitation d'une route aérienne si elles en font la demande?—R. Sauf en ce qui concerne la période durant laquelle la route est discutée en premier lieu, c'est-à-dire avant que le gouvernement prenne une décision en faveur de l'exploitation d'une certaine route. La Commission est appelée habituellement à aviser le gouvernement si la route en est une que le gouvernement devrait désigner pour exploitation par les Lignes aériennes Trans-Canada.

D. Et c'est le gouvernement qui désigne les routes des Lignes aériennes Trans-Canada?—R. C'est exact.

D. Et une fois cette décision prise, la Commission n'a pas de juridiction?—R. C'est une situation virtuellement semblable à celle qui existe quand un accord international autorisant l'exploitation de routes est conclu. Notre rôle consiste primitivement à conseiller et à participer aux négociations, mais une fois la décision prise par le gouvernement nous lui donnons suite.

D. Cela veut dire que vous n'avez pas d'autorité effective en matière de délivrance de permis dans le domaine international, vous n'agissez qu'à titre consultatif?—R. C'est exact, monsieur.

D. Vous avez dit aussi qu'une de vos fonctions consistait à conseiller les intéressés. Que fait la Commission pour induire de nouvelles compagnies à s'engager dans le transport aérien ou pour induire des particuliers à instituer de nouveaux services? Lorsque la Commission fut établie en 1944 on lui a dit que ce serait une de ses fonctions, qu'elle serait chargée directement de donner une impulsion à l'aviation civile au Canada et de la favoriser. Fonctionne-t-elle de cette façon et si elle le fait comment procède-t-elle?—R. Nous faisons tout notre possible pour encourager les exploitants existants ou les groupes indépendants à procurer des services. Une partie de notre personnel est affectée constamment à des enquêtes générales et particulières de cette nature. Par exemple, nous avons terminé et publié une étude sur les services secondaires dans le sud de l'Ontario.

D. Pourriez-vous nous dire ce qui se fait en matière d'établissement de routes possibles? Est-ce vous qui décidez s'il y a lieu d'instituer de nouvelles envolées? —R. Dans les limites de notre personnel, nous faisons notre mieux dans ce domaine.

D. De l'avis de la Commission, quelles sont les régions canadiennes qui n'ont pas de services aériens actuellement et qui devraient en être pourvues? Étudiez-vous cette question?—R. Ma foi, monsieur, notre carte fait voir que le Canada est passablement bien doté de services aériens. C'est moins une question de procurer de nouveaux services que d'améliorer ou de prolonger les services existants. C'est-à-dire, il s'agit de substituer des services de la classe 2 à ceux de la classe 3 et des services de la classe 1 à ceux de la classe 2.

M. Adamson:

D. A en juger par les observations faites, j'en conclus que vous exercez une régie sur les tarifs. Voici un sujet qui m'intéresse: il semblerait que des tarifs identiques s'appliquent aux envolées entre les régions métropolitaines de l'est du Canada et la côte du Pacifique et disons du Canada au delà de la frontière américaine vers la même destination. Autrement dit, les tarifs exigés sur la route pan-canadienne correspondent à peu près aux tarifs que le transporteur par air américain exigerait. Il semblerait en être ainsi sans égard à la route parcourue d'un endroit central à un autre endroit central. Est-ce que la Commission des transports aériens établit ces tarifs?—R. L'établissement de ces tarifs tient en partie à la Commission des transports aériens et résulte en partie d'un accord international. La concurrence influe sur la situation. D'un endroit dans l'Est canadien à un autre endroit au Canada, disons à la côte occidentale, il faudrait que les tarifs applicables à ce parcours fassent concurrence aux tarifs exigés pour les envolées entre ces endroits par voie des États-Unis. Ce sont les facteurs de concurrence qui déterminent effectivement ces tarifs.

D. Je voudrais maintenant avoir quelques précisions concernant les règlements de sécurité. Comment sont-ils appliqués aux avions canadiens et aux avions des États-Unis, et quel rouage employez-vous à cette fin? J'estimerais utile que vous fassiez un exposé concernant les règlements de sécurité.—R. Cette question relève du ministère des Transports plutôt que de la Commission des transports aériens, mais en général, tout transporteur par air, étranger ou domestique, doit obtenir en plus de son permis un certificat d'exploitation du ministère des Transports pour l'Air avant d'entreprendre des envolées, et ce ministère avant d'accorder un tel certificat d'exploitation s'enquiert à fond de la navigabilité de l'aéronef, de la compétence du personnel naviguant et des installations au sol. Cette formalité est suivie, qu'il s'agisse d'une compagnie étrangère ou canadienne.

D. Et c'est le ministère des Transports qui effectue cette vérification?—R. Exactement.

D. Et cette vérification est faite régulièrement?—R. Exactement.

Le PRÉSIDENT: Ma foi, messieurs, je crois que nous posons des questions de cette nature depuis déjà assez longtemps; allons-nous nous attaquer à l'étude du bill et le discuter clause par clause?

M. GREEN: Je voudrais poser une ou deux questions si on veut bien me le permettre.

Le PRÉSIDENT: Allez.

M. Green:

D. La Commission des transports aériens présente-t-elle un rapport annuel? Je songe au genre de rapport que fait le ministère des Transports et je demandais si vous présentez un rapport semblable. J'estime qu'un tel rapport serait très utile au Comité.—R. Voulez-vous savoir si nous déposons un tel rapport au Parlement, monsieur?

D. Oui, un rapport annuel.—R. Nous ne faisons pas de rapport annuel. La loi n'exige pas que la Commission des transports aériens fasse de rapport annuel.

M. GREEN: Puis-je interroger le ministre à ce sujet? Y a-t-il quelque objection à ce que cette Commission dépose un rapport chaque année? Je ne sais si la Commission des transports en présente un, mais je crois qu'elle le fait. A défaut d'un tel rapport, je ne vois pas comment les députés ou le public en général seront

en mesure d'évaluer le travail accompli par la Commission des transports aériens. J'estime que le dépôt d'un tel rapport serait très utile au public et à tous les intéressés car cela nous permettrait d'avoir accès à toutes les données concernant l'administration et la règlementation de l'aviation civile au Canada.

L'hon. M. CHEVRIER: Je ne sais s'il y a quelque objection à cela. Il faudrait que j'approfondisse la question. La préparation d'un rapport de cette nature exige un personnel accru.

M. GREEN: Un personnel accru de combien?

L'hon. M. CHEVRIER: Je ne le sais, il faudrait que j'étudie la question.

Le PRÉSIDENT: Sommes-nous prêts à étudier le bill, clause par clause?

Allons-nous adopter la clause I?

Est abrogé l'article deux de la *Loi de l'aéronautique*, chapitre trois des Statuts revisés du Canada, 1927, tel qu'édicté à l'article deux du chapitre vingt-huit des Statuts de 1944-1945, et le suivant lui est substitué:

"2. Dans la présente Partie, "Ministre" signifie le ministre des Transports ou tel autre ministre que le gouverneur en conseil peut désigner à l'occasion, sauf que, dans toute question relative à la défense, "Ministre" signifie le ministre de la Défense nationale."

M. GREEN: Le ministre nous dirait-il au juste quel rôle le ministère de la Défense nationale joue dans cette mesure législative?

L'hon. M. CHEVRIER: Le ministère de la Défense nationale n'y joue pas un bien grand rôle. Il en jouait un primitivement. Le ministre signifie le ministre des Transports ou tel autre ministre que le gouverneur en conseil peut désigner, sauf que, dans toute question relative à la Défense nationale, ministre signifie le ministre de la Défense nationale.

M. GREEN: Diriez-vous quelles sont les questions dans cette loi qui ressortissent au ministre de la Défense nationale? Comment l'autorité est-elle partagée entre le ministre des Transports et le ministre de la Défense nationale.

L'hon. M. CHEVRIER: Voici, certains aéroports au pays relèvent directement du ministre de la Défense nationale. Nous avons eu des discussions à ce sujet de temps à autre; le ministre a la haute main sur ces aéroports.

M. GREEN: La Commission des transports aériens serait-elle revêtue de quelque autorité dans le cas de ces aéroports?

L'hon. M. CHEVRIER: Non.

M. GREEN: Le ministre de la Défense nationale exerce pleine autorité en la matière?

L'hon. M. CHEVRIER: Oui.

M. GREEN: Et la Commission des transports aériens ou le ministre des Transports exercent-ils une autorité quelconque quant aux aéronefs militaires canadiens ou étrangers?

L'hon. M. CHEVRIER: Non.

Le PRÉSIDENT: Allons-nous adopter la clause?

Adopté.

La clause 2.

2. (1) Est abrogé l'alinéa *b*) de l'article trois de ladite loi, et le suivant lui est substitué:

b) D'entreprendre, et de coopérer avec les personnes qui entreprennent les projets, recherches techniques, études, ou investigations qui, à son avis, doivent favoriser le développement de l'aéronautique au Canada;

(2) Est abrogé l'alinéa *h*) dudit article trois de ladite loi, et le suivant lui est substitué:

h) De prendre les mésures qui peuvent être nécessaires pour sauvegarder par règlementation internationale ou autrement, les droits de Sa Majesté à l'égard de son gouvernement du Canada, dans le trafic aérien international;

(3) Est abrogé l'alinéa *k*) dudit article trois de ladite loi, et le suivant lui est substitué:

k) De s'enquérir et de faire l'inspection du fonctionnement et du développement des services aériens commerciaux à l'intérieur ou en partie à l'intérieur du Canada, ou des limites des eaux territoriales du Canada, et d'en faire faire rapport;

(4) Est abrogé l'alinéa *l*) dudit article trois de ladite loi, et le suivant lui est substitué:

l) D'étudier, de rédiger et de préparer, pour l'approbation du gouverneur en conseil, les règlements qui peuvent être jugés nécessaires pour le contrôle ou le fonctionnement de l'aéronautique au Canada ou à l'intérieur des limites des eaux territoriales du Canada, ainsi que pour le contrôle ou le fonctionnement d'aéronefs enregistrés au Canada, en quelque endroit qu'ils se trouvent; et

M. GREEN: Le ministre expliquera-t-il le paragraphe 2? Il est dit ici que l'amendement a pour objet d'inclure les services aériens internationaux sans horaire fixe, qui assument une importance de plus en plus grande.

L'hon. M. CHEVRIER: Cela ne constitue pas un changement appréciable; c'est un changement de phraséologie. C'est une des clauses dont j'ai déjà parlé. L'amendement appuyera moins sur les études que sur l'importance d'entreprendre les projets, recherches techniques et le reste, et de coopérer avec les personnes qui les entreprennent. Précédemment, le ministre avait le pouvoir d'étudier le développement de l'aéronautique. Nous avons progressé quelque peu et nous nous proposons de passer de l'étape des études à celle d'entreprendre des projets, recherches techniques, investigations et le reste et de coopérer avec les personnes qui les entreprennent.

M. GREEN: Cet article a pour effet de modifier les pouvoirs du ministre.

L'hon. M. CHEVRIER: Précisément.

M. ADAMSON: Les négociations relatives aux envolées des *Colonial Air Lines* de Montréal à New-York relèveraient de cet article, n'est-ce pas?

L'hon. M. CHEVRIER: Non, la question de la *Colonial* relèverait de la partie 2. Je crois que je n'ai pas besoin d'en dire davantage.

M. ADAMSON: La partie 2 de cette loi?

L'hon. M. CHEVRIER: Oui.

M. ADAMSON: Je me le demandais parce que vous avez dans le paragraphe 2 de la présente Loi:

> De prendre les mesures qui peuvent être nécessaires pour sauvegarder, par règlementation internationale ou autrement, les droits de Sa Majesté à l'égard de son gouvernement du Canada, dans le trafic aérien international;

Vous voulez dire le paragraphe 2 de la loi même?

L'hon. M. CHEVRIER: Non, si vous discutez présentement l'autre article, on se propose de substituer aux mots "routes aériennes internationales" les mots "trafic aérien international" afin de donner plus de liberté d'action à la Commission et au ministre en ce qui concerne les envolées internationales.

M. GREEN: J'ai noté que cet amendement a pour objet d'inclure les services aériens internationaux sans horaire fixe qui assument une importance de plus en plus grande. Quelle ligne de conduite suit-on au sujet de ces services aériens internationaux sans horaire fixe? Le ministre peut-il nous faire un court exposé de la ligne de conduite du gouvernement concernant ces services?

L'hon. M. CHEVRIER: Ma foi, je ne crois pas que cela serait facile. Ainsi qu'il a été expliqué tantôt, il existe une ligne de conduite bien établie quant aux services réguliers ou à horaire fixe.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Murray, je me demande si vous pourriez rester avec nous un peu plus longtemps.

M. MURRAY: J'ai eu le plaisir de présenter une motion qui réduirait de vingt à douze le nombre de membres requis pour constituer un quorum. Je présenterai de nouveau cette motion à une séance subséquente.

Le PRÉSIDENT: Merci beaucoup.

L'hon. M. CHEVRIER: L'amendement remplace en premier lieu les mots routes aériennes internationales par trafic aérien international parce que le mot trafic embrasse plus que le mot route, et l'autre amendement a pour objet de modifier la disposition suivante:

> De s'enquérir de toutes les propositions tendant à l'établissement de services aériens commerciaux...d'examiner ces propositions et d'en faire rapport.

Ce texte sera changé et parlera de fonctionnement et de développement au lieu de propositions, ce qui agrandit le champ d'action du ministre.

M. GREEN: Je m'enquérais au sujet de la ligne de conduite qui s'applique à ces services aériens internationaux non réguliers. M. Baldwin a dit que cela constituait un nouveau problème que vous avez à résoudre et je demandais si le gouvernement a une ligne de conduite à ce sujet.

L'hon. M. CHEVRIER: Il n'y a pas de ligne de conduite définie dans le moment et je crois que nous en élaborerons une graduellement quand nous recevrons des demandes de permis de la part de services aériens internationaux non réguliers.

Le PRÉSIDENT: Allons-nous en adopter la clause 2?

Adopté.

La clause 3, pouvoirs du ministre.

3 (1) Est abrogé la partie du paragraphe premier de l'article quatre de ladite loi qui précède l'alinéa *a*) dudit paragraphe, et ce qui suit lui est substitué:

4. (1) Subordonnément à l'approbation du gouverneur en conseil, le Ministre peut établir des règlements pour contrôler et diriger la navigation aérienne au Canada et au-dessus des eaux territoriales du Canada, ainsi que les conditions dans lesquelles un aéronef enregistré au Canada peut être mis en service, en haute mer ou en territoire que n'est pas à l'intérieur du Canada; et, sans restreindre la généralité des dispositions qui précèdent, il peut établir des règlements concernant:

(2) Est abrogé l'alinéa *d*) dudit paragraphe premier de l'article quatre de ladite loi, tel que cet alinéa est édicté à l'article trois du chapitre vingt-huit des Statuts de 1944-1945, et le suivant lui est substitué:

d) Les conditions dans lesquelles les aéronefs peuvent être utilisés ou mis en service;

(3) Est abrogé l'alinéa *e*) dudit paragraphe premier de l'article quatre de ladite loi, et le suivant lui est substitué:

e) Les conditions dans lesquelles des marchandises, du courrier postal et des voyageurs peuvent être transportés en aéronef, les conditions dans lesquelles peut être accompli quelque acte dans un aéronef ou d'un aéronef, ou les conditions dans lesquelles peut être employé un aéronef;

(4) Est abrogé l'alinéa *i*) dudit paragraphe premier de l'article quatre de ladite loi, et le suivant lui est substitué:

i) L'institution et la mise en vigueur des lois, règles et règlements qui peuvent être jugés nécessaires pour assurer la navigation sûre et convenable des aéronefs au Canada ou à l'intérieur des limites des eaux territoriales du Canada, ainsi que des aéronefs enregistrés au Canada, en quelque endroit qu'ils se trouvent; et

(5) Est abrogé l'alinéa *j*) dudit paragraphe premier de l'article quatre de ladite loi.

(6) Est abrogé le paragraphe deux de l'article quatre de ladite loi, et le suivant lui est substitué:

(2) Tout règlement établi sous l'autorité du paragraphe premier peut autoriser le Ministre à établir des ordonnances ou des instructions, concernant les matières tombant sous le présent article, ainsi que les règlements peuvent le prescrire.

(7) Est en outre modifié l'article quatre de ladite loi par l'adjonction du paragraphe suivant:

(3) Quiconque enfreint les dispositions d'un règlement est coupable d'une infraction et passible, sur déclaration sommaire de culpabilité, d'une amende d'au plus cinq mille dollars, ou de l'emprisonnement pour une période d'au plus un an, ou à la fois de l'amende et de l'emprisonnement.

M. GREEN: La note explicative au paragraphe 4 dit que cet amendement a pour objet de pourvoir à un contrôle plus étendu des aéronefs canadiens enregistrés, au delà des limites des eaux territoriales du Canada.

Quelles difficultés ont surgi à ce sujet, et de quelle façon ces aéronefs qui effectuent des envolées au delà du Canada seront-ils contrôlés? Tel que je comprends l'amendement, cette disposition ne s'applique pas aux Lignes aériennes Trans-Canada.

L'hon. M. CHEVRIER: Oh, oui, elle s'y applique.

Un des hauts fonctionnaires pourrait peut-être mieux expliquer la portée de cette disposition, mais cette modification s'appliquera non seulement à cet article mais à d'autres articles du bill. Aux termes de la loi actuelle, la juridiction se rapporte au territoire canadien, mais on estime qu'en raison d'arrangements internationaux et d'autres dispositions les aéronefs canadiens et les services connexes devraient toujours être régis par la loi canadienne. Ils devraient être régis par des règlements canadiens et des tarifs canadiens, et l'amendement a pour objet de conférer des pouvoirs de règlementation sur le fonctionnement d'aéronefs enregistrés au Canada, en quelque endroit qu'ils se trouvent. Cela

tient aussi à la Convention internationale et aux accords aériens bilatéraux qui ont été conclus entre le Royaume-Uni et le Canada et entre les États-Unis et le Canada, de sorte que les aéronefs canadiens et les services aériens canadiens, de quelque nature qu'ils soient, seront soumis à règlementation.

M. GREEN: Exercez-vous quelque contrôle à l'heure actuelle?

L'hon. M. CHEVRIER: Ma foi, il en existe un, mais il n'est pas prévu par la loi. On pourrait soutenir, je suppose, que lorsqu'un aéronef est hors du Canada les lois canadiennes ne s'appliquent pas.

Le PRÉSIDENT: Allons-nous adopter la clause?

Clause 3, pouvoirs du ministre d'établir des règlements avec l'approbation du gouverneur en conseil.

M. GREEN: Le ministre expliquerait-il aussi le paragraphe trois?

L'hon. M. CHEVRIER: Cet article porte sur le contrôle technique, les normes de sécurité, la navigabilité, la compétence du personnel navigant, et traite de l'autorité du ministre à établir des règlements dans l'accomplissement de ces fonctions. L'article se lisait primitivement:

> Sous réserve de l'approbation du gouverneur en son conseil, le ministre a le pouvoir de règlementer et de diriger la navigation aérienne par tout le Canada et sur toutes les eaux territoriales du Canada.

Nous nous proposons d'ajouter:

> ainsi que les conditions dans lesquelles un aéronef enregistré au Canada peut être mis en service en haute mer ou en territoire qui n'est pas à l'intérieur du Canada...

En d'autres termes, pour les raisons énoncées il y a un instant, le ministre sera autorisé à établir des règlements qui s'appliqueront aux aéronefs canadiens en dehors du Canada.

M. GREEN: La note explicative dit: "Cet amendement a pour objet,—c'est-à-dire par rapport au paragraphe 2 du nouvel article 3,—d'indiquer clairement que ce paragraphe a trait à l'utilisation et à la mise en service d'aéronefs et non à la règlementation économique des services aériens commerciaux.

L'hon. M. CHEVRIER: Vous parlez maintenant de *d*), des conditions dans lesquelles les aéronefs peuvent être utilisés et mis en service.

M. GREEN: Comment se fait-il que cela apporte des restrictions aux pouvoirs de la Commission? Cette disposition diminue les pouvoirs de la Commission. Pourquoi a-t-il fallu faire cela?

L'hon. M. CHEVRIER: Les mots "utilisés ou mis en service" dans la phrase telle qu'elle est présentement rédigée y sont incorporés dans le but de distinguer entre les pouvoirs de la Commission et ceux du ministère afin d'éviter le double emploi et le chevauchement. L'amendement définit les pouvoirs du ministre, par opposition à ceux de la Commission.

M. GREEN: L'amendement diminue les pouvoirs de la Commission, n'est-ce pas?

Le TÉMOIN: Non, monsieur, cet article traite des pouvoirs du ministre et du ministère des Transports; il n'a rien à voir aux pouvoirs de la Commission. L'amendement vise à empêcher le chevauchement entre les pouvoirs de la Commission et ceux du ministre et du ministère.

M. ADAMSON: De quels rouages le ministre dispose-t-il pour l'application des mesures de sécurité aérienne?

L'hon. M. CHEVRIER: Il y a, au ministère des Transports, la division de l'aviation civile qui compte un certain nombre d'inspecteurs, d'examinateurs, dont les fonctions consistent à établir que les avions sont en état de tenir l'air avant de démarrer, qu'ils comptent un personnel possédant la compétence requise et le reste. Les règlements sont établis en vertu de ces pouvoirs et les fonctionnaires en question voient à leur application. Les règlements sont différents dans le cas des services aériens internationaux, des services aériens domestiques, des services aériens par frètement et des autres services. Je ne sais combien d'hommes sont employés mais il y en a un nombre considérable.

M. ADAMSON: Une ligne aérienne est naturellement jalouse de sa réputation de sécurité, particulièrement en ce qui concerne les envolées transatlantiques. Je conçois que le ministère est aussi extrêmement jaloux de la sécurité de toute personne qui fait une envolée d'un aéroport canadien. Aussi, le ministère, je le suppose, vérifie tout avion transatlantique avant son démarrage. Le savez-vous? Je pose cette question parce que nous avons une réputation de sécurité enviable au Canada et je pensais que quelque explication serait utile au Comité.

M. FLEMING: La loi et les règlements exigent que chaque exploitant d'un service aérien commercial soit muni d'un certificat d'exploitation délivré par le ministre. Ce certificat d'exploitation n'est délivré que lorsque le ministre est satisfait que l'exploitant possède le matériel voulu et est en mesure de diriger des envolées sûres sur la route ou dans la région concernée. Ce certificat n'est délivré qu'à la suite d'une investigation très minutieuse des procédés, du matériel, du personnel qu'emploie l'exploitant. Aussi, normalement, il n'est pas nécessaire de vérifier chaque envolée bien que des vérifications isolées soient effectuées de temps à autre.

Le PRÉSIDENT: Merci beaucoup, monsieur Fleming.

Clause 3, paragraphe 7, avec les clauses et paragraphes spéciaux.

M. GREEN: A la page 3, le paragraphe 6, qui édicte le nouveau paragraphe 2 de l'article 4 de la loi, confère maintenant au ministre le pouvoir d'établir des règlements. Anciennement, les règlements ne pouvaient être établis que par arrêté en conseil. Cet amendement confère naturellement au ministre des pouvoirs grandement accrus et il me semble un moyen de passer outre au conseil des ministres. Or, les règlements sont établis ordinairement par arrêté en conseil.

M. CARROLL: Cet amendement ne traite que de la méthode qui sera suivie pour l'application des règlements.

M. GREEN: Je le sais, mais c'est une disposition très inusitée dans la loi.

> Tout règlement établi sous l'autorité du paragraphe premier peut autoriser le Ministre à établir des ordonnances ou des instructions, concernant les matières tombant sous le présent article, ainsi que les règlements peuvent le prescrire.

Or, je suppose qu'une infraction à ces ordonnances rendrait une personne passible d'une sanction tout comme si elle avait violé un règlement, ou bien il sera peut-être nécessaire d'avoir des dispositions spéciales. Je désire que le ministre explique pourquoi il ne peut se tirer d'affaire avec des règlements établis de la façon ordinaire.

Le TÉMOIN: Ce texte ne se rapporte pas aux pouvoirs de la Commission des transports aériens mais aux pouvoirs du ministre. On a jugé qu'en aviation, une entreprise extrêmement mobile et rapidement changeante, il se présente des

occasions où des mesures spéciales doivent être prises dans le domaine de la sécurité pour répondre à une situation particulière alors que le facteur temps interdirait l'emploi de la formalité que comporte l'adoption d'un arrêté en conseil, ce qui peut prendre plusieurs jours. Cet amendement n'a pas pour objet de conférer au ministre des pouvoirs généraux le rendant en mesure d'établir des règlements, mais de lui permettre d'agir dans des cas spéciaux où une intervention prompte est nécessaire pour répondre à une situation donnée, toujours dans les cadres des règlements approuvés par le gouverneur en conseil. C'est une disposition qui est particulièrement nécessaire en aviation.

M. GREEN: Donnez-nous un exemple.

M. FLEMING: Je puis citer un exemple. Les règlements prescrivaient quelque part, je ne me souviens pas de l'alinéa, que les manœuvres d'atterrissage devraient commencer à une distance de trois mille pieds de la limite la plus proche de l'aérodrome. Il s'agissait effectivement d'un règlement sur l'aéronautique qui fut établi en vertu d'un arrêté en conseil d'application générale. Dans le but de faciliter le contrôle du trafic aérien il fut décidé de raccourcir à mille pieds la distance pour le commencement des manœuvres d'approche. Il fut alors nécessaire de passer un arrêté en conseil en vue de réduire de trois mille pieds à mille pieds la distance où les manœuvres d'atterrissage devraient commencer. Ce fut à cause de cela que cette proposition a été formulée. Quand je dis à cause de cela j'entends qu'il s'agissait de règlementer des distances comme celle que j'ai mentionnée. L'intention était nullement d'outrepasser la portée des règlements qui avaient été établis par arrêté en conseil, mais plutôt de donner des directives en conformité de ces règlements.

M. GREEN: Mais, vous voyez, M. Baldwin a dit qu'il s'agissait de répondre à des besoins pressants. Il a expliqué qu'il pourrait se présenter certaines situations auxquelles il faudrait répondre en modifiant les règlements, et les autorités ne pouvaient y pourvoir par arrêté en conseil. Conséquemment, le ministre devrait être revêtu du pouvoir d'établir un règlement sans retard. Or, il en résulterait que le propriétaire de l'avion n'a probablement pas l'occasion de se renseigner sur ce règlement s'il est établi aussi expéditivement. Aussi, j'estime qu'il est très dangereux d'autoriser le ministre, tout ministre, à établir un règlement dans ces circonstances. L'exemple qu'a donné M. Fleming n'était pas le raisonnement formulé à l'appui de cette proposition, parce qu'on peut répondre à cette situation en modifiant le règlement de la façon ordinaire. Il n'est pas nécessaire que le ministre soit revêtu du pouvoir d'agir de cette façon sans consulter le conseil des ministres. Vous voyez, des pouvoirs très étendus sont conférés au ministre.

M. CARROLL: Je le sais, mais c'est un règlement établi par arrêté en conseil qui lui confère ce pouvoir.

M. GREEN: Non, dans le premier paragraphe du nouvel article, que l'on peut relever à la page 2, les pouvoirs sont définis et ce sont les pouvoirs ordinaires conférés pour établir des règlements: "Subordonnément à l'approbation du gouverneur en conseil, le Ministre peut établir des règlements pour contrôler et diriger la navigation aérienne au Canada".

Les pouvoirs les plus étendus possible pour établir des règlements lui sont conférés, subordonnément à l'approbation du conseil des ministres. Maintenant, les intéressés demandent dans la nouvelle clause 2 quelque chose tout différent et quelque chose qui figure très rarement dans une loi. J'entends que cette

modification confère un pouvoir additionnel au ministre. Il n'est pas tenu de s'en rapporter au conseil des ministres. Les raisons invoquées par M. Baldwin à l'appui de cette proposition sont qu'il pourrait se présenter un cas de besoin pressant, où il faudrait établir les règlements à la hâte pour répondre à une situation d'urgence. Je crois que nous devrions songer sérieusement à l'opportunité de laisser l'article tel quel, en conférant au ministre les pouvoirs les plus étendus d'établir des règlements subordonnément à l'approbation du conseil des ministres. Cette autre modalité qui consiste à laisser un ministre légiférer de son propre chef signifie effectivement que l'application de la mesure législative édictée sous l'empire de ce nouvel article relèverait d'un haut fonctionnaire du ministère, et quelque fonctionnaire voudra que certaines dispositions soient prises afin qu'il puisse répondre à quelque situation en agissant à la hâte.

M. CARROLL: Après que la chose est énoncée dans l'arrêté en conseil.

M. GREEN: Non, M. Baldwin a donné comme exemple le cas d'un besoin pressant concernant lequel ils veulent être autorisés à publier des ordonnances.

L'hon. M. CHEVRIER: Non, il ne s'agit pas du tout de cela. J'estime que mon honorable ami n'explique pas la situation loyalement. Tout d'abord, nous devrions lire le texte de l'ancienne loi vu qu'à mon sens, M. Carroll a fait une observation qu'il faudrait porter à l'attention des membres; la loi se lit ainsi qu'il suit:

> Sous réserve de l'approbation du gouverneur en son conseil, le ministre a le pouvoir de réglementer et de diriger la navigation aérienne par tout le Canada et sur toutes les eaux territoriales du Canada, et en particulier, mais sans restreindre la généralité des termes précédents du présent article, il peut, moyennant l'approbation susdite, établir des règlements concernant...

a), *b*), *c*), *d*), *e*), *f*) et ainsi de suite.

Conséquemment, en vertu du paragraphe 4 (2) il possède déjà le pouvoir d'établir des règlements sous réserve de l'approbation du gouverneur en conseil. Tout ce que ce texte-ci dit c'est qu'en conformité de 4(1), tout règlement établi en vertu du paragraphe premier peut autoriser le ministre à rendre des ordonnances dans le cadre des règlements. Les règlements établis sous le régime de 4(1) auront été soumis au gouverneur en conseil, et sous le régime de ces règlements soumis au gouverneur en conseil et approuvés par lui le ministre peut émettre des ordonnances et des instructions. Ce n'est pas comme l'affirme mon honorable ami. Par ailleurs, on m'informe que c'est la façon dont on procède dans d'autres pays. La législation du Royaume-Uni comporte un article semblable à celui-ci.

M. GREEN: M. Fleming peut-il nous citer un cas où cette disposition est nécessaire. L'exemple qu'il nous a donné il y a un instant ne tombe pas dans cette catégorie. Il a dit que les autorités de l'aviation voulaient réduire la distance pour les manœuvres d'atterrissage de trois mille à mille pieds. Or, il va sans dire qu'on pourrait et on devrait y pourvoir par une modification des règlements et alors tout le monde saurait ce que comporte la loi. Une occasion est procurée aux autres membres du conseil des ministres de savoir ce qui se passe et de se prononcer sur le changement proposé. Mais la disposition à l'étude fait table rase de toutes ces garanties. Les autres membres du conseil des ministres n'ont pas l'occasion d'en vérifier la portée et cela veut dire effectivement que quelque fonc-

tionnaire du ministère ou quelque employé de la Commission des transports aériens rédigera une ordonnance qui revêtira le caractère d'une loi sous le régime de laquelle des particuliers peuvent être mis à l'amende.

M. FLEMING: Je puis peut-être répondre à votre question en mentionnant une situation qui pourrait se produire en théorie sous le régime des règlements sur la navigation aérienne ou du moins sous le régime des nouveaux règlements sur la navigation aérienne qui pourraient être rédigés conformément à la loi. En général, le contrôle du trafic aérien serait régi par des règlements sur la navigation aérienne. Or, il peut bien arriver que nous soyons incapables de prévoir toutes les difficultés qui pourraient surgir avec la venue d'aéronefs à réaction; par suite de l'utilisation d'aéronefs à réaction nous pourrions nous trouver à faire face du jour au lendemain à une situation qui exigerait une modification des procédés appliqués au Canada. Or si les modalités en matière de contrôle du trafic, à moins que l'on ne puisse les incorporer aux règlements sur la navigation aérienne, ne peuvent être portées à la connaissance des exploitants d'aéronefs que par voie de renseignements. Aussi, pour donner à ces modalités un peu le caractère d'une loi, il faudrait les présenter sous forme d'un règlement sur la navigation aérienne approuvé par le gouverneur en conseil ou sous forme d'une directive publiée en conformité de ces règlements. Vu la possibilité qu'un changement urgent s'impose du soir au lendemain, j'estime que le ministre devrait être revêtu du pouvoir de donner une certaine force de loi à une modalité qui serait peut-être susceptible d'un changement immédiat. J'espère que je me suis fait comprendre.

M. GREEN: Vous servez-vous en quelque façon de directives, ainsi que vous les appelez, sous le régime de la loi?

M. FLEMING: Dans le moment, monsieur, nous publions des circulaires d'information et elles n'ont pas force de loi. Je crains que cela a constitué notre difficulté jusqu'à présent.

M. CARROLL: Mais la disposition ne spécifie-t-elle pas les choses qu'il est loisible au ministre de faire? Il faut que ces choses soient spécifiées dans les règlements.

M. FLEMING: Mais non les particularités, monsieur.

M. CARROLL: Mais je ne connais pas les particularités, c'est une question d'administration.

M. APPLEWHAITE: Je crois que nous apprécions le raisonnement que M. Green a essayé de faire valoir, savoir, qu'il ne devrait pas être permis à un homme de faire des lois en ce pays. J'incline à croire que nous faisons quelque peu fausse route parce qu'il a été affirmé au cours de cette discussion que la disposition proposée confère au ministre le pouvoir d'établir des règlements tandis qu'elle ne lui confère que le pouvoir de publier certaines ordonnances sous le régime de ces règlements. Je suis d'avis que vu les conditions existantes, à mesure que des circonstances nouvelles se présentent, s'il s'en présente, le ministère responsable va publier une ordonnance ou une directive destinée à répondre à la situation. Il se peut que les directives n'auront pas force de loi mais il faudra que les autorités répondent à la situation et elles expliqueront aux intéressés en quoi consiste leur directive. Ainsi que je l'entends, cette disposition dit qu'avant que cela arrive, l'ordonnance qu'elles publieront s'appuyera sur une loi; cette disposition confère le pouvoir de répondre à cette situation quand elle surgit.

M. GREEN: Vous n'appliquez pas de directives qui peuvent comporter des sanctions.

M. FLEMING: Nous avons ce que vous pourriez appeler une directive mais elle n'a pas force de loi. Nous avons été contraints de l'appeler une circulaire d'information. Ces circulaires servent pour l'information et la gouverne des personnes qui s'occupent d'aéronautique mais elles n'ont pas force de loi.

M. GREEN: Vous êtes en train de vous trouver dans une situation où vous aurez vos règlements et en plus de cela des directives qui seront tous deux exécutoires. En d'autres termes, il est prévu dans les deux cas que s'il y a infraction une personne pourra être citée en justice et condamnée à une amende de $5,000 ou à un an d'emprisonnement. Serait-ce l'effet de ces règlements et directives?

M. FLEMING: Monsieur, une directive telle que celle proposée serait publiée sur l'autorité du ministre et donnerait plus d'ampleur à l'administration des règlements. Ce ne serait pas tout à fait la même chose.

M. GREEN: Mais si une personne enfreint votre directive on pourrait la citer en justice?

M. FLEMING: Elle pourrait se trouver dans la situation d'avoir enfreint un règlement.

M. GREEN: Vous demandez dans le même article que la peine soit portée à $5,000 d'amende ou à un an d'emprisonnement.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, il est 1 heure. Je proposerais que nous suspendions la séance jusqu'à 4 heures et que nous reprenions nos délibérations à cette heure-là, si cela vous convient.

Le Comité suspend la séance.

REPRISE DE LA SÉANCE

MARDI 16 mai 1950.

La séance est reprise à 4 heures de l'après-midi.

Le PRÉSIDENT: La séance est ouverte.

M. MURRAY: Monsieur le président, je propose que nous réduisions de 20 à 12 le nombre de personnes requis pour un quorum.

Le PRÉSIDENT: Mais cette proposition a déjà été rejetée.

M. MURRAY: Alors, je propose que nous réduisions le nombre requis pour un quorum de 20 à 14.

Le PRÉSIDENT: Que tous ceux qui appuient la proposition de M. Murray en vue de réduire le quorum de 20 à 14 lèvent la main.

Le PRÉSIDENT: Est-ce que la proposition est agréée sans dissidence?

Adopté.

Je crois que nous allons avancer plus rapidement.

M. LENNARD: Il n'y a pas assez de membres présents dans le moment. Je ne m'oppose pas à la motion.

Le PRÉSIDENT: Elle n'entrera pas en vigueur aujourd'hui. Il nous faudra obtenir l'approbation de la Chambre pour en assurer l'application à la prochaine séance.

M. ADAMSON: Le quorum exigible aujourd'hui est-il encore de 20?

Le PRÉSIDENT: Monsieur Green, désirez-vous continuer? Je crois que vous interrogiez M. Baldwin quand nous avons suspendu la séance.

M. GREEN: Oui, monsieur le président.

M. W. J. Matthews, avocat du ministère des Transports, est appelé.

M. Green:

D. Proposez-vous qu'une infraction de ces directives comporte une sanction tout comme une infraction des règlements?

M. CARROLL: Je crois que la personne à laquelle il conviendrait de poser cette question serait le conseiller juridique de l'organisme, s'il en compte un ici.

Le PRÉSIDENT: Je vous demande pardon?

M. CARROLL: Je crois que la personne à laquelle il conviendrait de poser cette question serait le conseiller juridique de l'organisme.

Le PRÉSIDENT: Mais M. Matthews est présent et c'est un conseiller juridique du ministère.

M. CARROLL: Je proposais cela tout simplement.

Le TÉMOIN: Voudriez-vous répéter la question, monsieur Green?

M. Green:

D. Est-ce qu'on se propose que toutes directives, ainsi appelées, qui sont publiées sous le régime de cette nouvelle clause, article 4, aient le même effet que les règlements, en ce sens que si quelqu'un enfreint ces directives, on appliquera la même sanction que dans le cas d'une violation des règlements?—R. Il faudrait, je crois, que cela dépende des règlements mêmes. Et si le règlement dit qu'il faut se conformer à certaines directives du ministre, alors j'inclinerais à croire que le refus d'obéissance aux directives impliquerait une violation des règlements qui pourrait entraîner une mise en accusation. Il se pourrait que cela remonterait aux règlements mêmes et serait considéré une infraction aux règlements.

D. Je serais porté à croire qu'il ne serait pas nécessaire d'avoir des directives ou de pourvoir à des directives à moins qu'elles ne comportent les mêmes sanctions. De plus, vous ne trouveriez aucun avantage à incorporer dans cette loi une disposition concernant les directives, à moins que ces dernières n'entraînent la même sanction en cas d'infraction.—R. Je crois que c'est ce qui s'imposerait.

D. Donc, si cet article est incorporé à la loi, il en résultera qu'une personne qui enfreint une quelconque des dispositions de ces directives pourrait être passible d'une amende de $5,000 ou d'emprisonnement pour une période d'un an.—R. C'est ce qui en résulterait si les règlements comportaient une disposition à l'effet que le refus d'obéir à la directive constituait une infraction des règlements.

M. Applewhaite:

D. Serait-il possible qu'une infraction à une ordonnance ou à une directive sous le régime de cet article ne constituerait pas en même temps une infraction à des règlements déjà approuvés?—R. Oui, c'est ce que je penserais. Cela dépendrait de la nature de l'ordonnance ou de la directive, et il serait plutôt difficile d'exprimer une opinion formelle à moins d'avoir un exemple concret.

M. Green:

D. J'admets volontiers qu'une infraction aux règlements doit comporter des sanctions. Cependant, si ce nouvel article devient loi, alors la même sanction s'appliquera à un délit moins grave, celui d'une infraction à une directive. Pourtant, les mêmes dispositions n'existent pas, par exemple, dans le cas de la publication dans la Gazette, ou dans le cas de la communication des directives au public. Aussi, je soutiens,—et franchement ce n'est pas pour moi un sujet de grave préoccupation, dans un sens ou dans l'autre,—je soutiens, dis-je, que lorsque le public court le risque d'être passible d'une sanction, d'une sanction très lourde, alors il est tout juste que ces dispositions qui s'appliquent à lui revêtent la forme de règlements et ne soient pas contenues simplement dans une directive que l'on fait ou ne fait pas circuler sous forme de lettre. A mon avis, cela ne donne pas une juste valeur pour son argent à l'individu appelé à payer l'amende ou à subir la peine d'emprisonnement.

M. CARROLL: Voilà ce qui m'a préoccupé; je me suis demandé comment on devrait promulguer ces mesures. Pour ma part je ne crois pas que la plupart de ces directives s'appliqueront à tout le régime. Je crois que quelque chose se produira, disons, à un aéroport où beaucoup de gens vont descendre,—je ne parle pas en qualité d'expert en aéronautique,—on constatera peut-être quelque bon matin qu'il est survenu, dans le cas d'une ligne aérienne en particulier, quelque chose à quoi les règlements ne s'appliquent pas. Aussi, le ministre sera autorisé en vertu des règlements à donner quelque directive qui s'appliquera à cet endroit en particulier.

M. Green:

D. A-t-on l'intention que ces directives aient force de loi pour une courte période seulement jusqu'à ce que le texte même puisse être incorporé aux règlements?—R. En règle générale, je pense que ce serait le cas. Il existe, ce me semble, dans la Loi des douanes une disposition semblable en vertu de laquelle le refus d'obéir à un ordre d'un fonctionnaire des douanes peut entraîner l'imposition d'une sanction. Ce genre de règlement n'est pas nouveau dans la loi.

D. Mais la Loi des douanes est un peu différente. Les fonctionnaires des douanes ont naturellement affaire à un grand nombre de personnes. Cette loi-ci ne concerne que les personnes mêlées à l'aéronautique. Ce n'est pas une loi dont la portée atteint des centaines de mille personnes et qui est administrée par des centaines de fonctionnaires à différents endroits d'un bout à l'autre du pays. Je crois que l'on a fait ressortir tous les points auxquels je puis songer. Subiriez-vous un sérieux contre-temps dans l'application de la loi si cette nouvelle disposition était abandonnée?—R. Je répondrai en disant que les autorités de l'aviation civile insistent depuis longtemps sur l'incorporation de cet article. Nous avons publié ces circulaires d'information mais elles n'ont pas force de loi. Aussi, on a jugé qu'il était plutôt futile de publier ces circulaires si elles n'avaient pas la force ou l'autorité que confère une loi.

Il a été constaté que les règlements dans leur forme présente causaient des ennuis aux exploitants d'hélicoptères. Aussi, on a préparé une circulaire d'information dans le but de faciliter l'exploitation de ces appareils en interprétant les règlements largement. Cette circulaire sert une fin utile, mais elle n'a pas force de loi et ses dispositions prêtent à controverse. En d'autres termes, les instructions sont communiquées aux exploitants d'hélicoptères, mais elles ne revêtent aucune autorité juridique.

D. Pourquoi ne peut-on pas régir les hélicoptères par l'application des règlements ordinaires? Pourquoi vous faut-il recourir à des directives plutôt qu'à des règlements?—R. Il s'agit d'une entreprise fort mobile et le temps constitue un élément essentiel. Il faut que nous agissions rapidement.

M. Applewhaite:

D. Les règlements appliqués en fonction de la loi sont établis par le gouverneur en conseil. A-t-on l'intention que les ordonnances ou les directives qui relèvent de cet article soient d'application générale, ou sont-ce des ordonnances ou directives données directement à un exploitant et portées à la connaissance de cet exploitant, qui lui sont signifiées, pour ainsi dire, pour répondre à un cas isolé ou à une situation particulière?—R. Je crois qu'elles serviraient dans les deux cas, mais on a probablement l'intention qu'elles soient d'application générale.

D. Si on a l'intention qu'elles soient d'application générale, alors les objections soulevées par M. Green, sont, à mon avis, bien fondées.

Le PRÉSIDENT: Allons-nous adopter l'article?

M. GREEN: Monsieur le président, je proposerais que l'article fût retranché. Je crois que l'on va trop loin, particulièrement quand la sanction est aussi lourde. Si vous vous proposiez d'avoir deux séries de sanctions, et imposiez une peine beaucoup moins sévère dans le cas d'une violation d'une directive, alors il y aurait quelque justification. Cependant, quand vous rendez une personne qui enfreint une directive passible d'un an d'emprisonnement, je crois que c'est pousser les choses trop loin.

Le PRÉSIDENT: Nous sommes saisis d'une motion. M. Green propose que l'article soit retranché. Êtes-vous prêts à vous prononcer?

M. Applewhaite:

D. Je ne suis pas satisfait de cette proposition. Cependant, je suis bien persuadé que la première modification est bien fondée. En conséquence, je ne crois pas que cela constitue un bon procédé. Je m'y connais très peu en matière d'aéronautique, mais je suis d'avis qu'il convient d'incorporer au bill quelque disposition en vertu de laquelle il serait possible de publier expéditivement des ordonnances d'urgence en vue de répondre à des situations imprévues. Quand j'ai lu le texte de la Loi de la première fois j'avais l'impression que l'emploi d'ordonnances et de directives signifiait ce qui se rattachait à ma dernière question,—une ordonnance ou une directive donnée à un exploitant individuel pour répondre à certains cas. Le ministère constatera peut-être qu'il a besoin d'une autorité du caractère de celle indiquée dans ce bill. Cependant, il ressortirait des réponses que deux témoins ont données à M. Green qu'il s'agit bien de pouvoirs plus étendus que ceux que nous devrions incorporer au bill. Si le ministère le veut bien, on pourrait prendre le temps nécessaire pour faire une nouvelle rédaction et remettre le sujet à l'étude. Je suis convaincu que M. Green et que la plupart des membres du Comité aussi seraient de cet avis.—R. Je lirai en réponse qu'il est peu probable que des poursuites soient instituées pour une violation d'une de ces directives ordinaires. Elles sont d'une application très générale et elles ne sont réellement publiées que pour des fins de sécurité. J'en ai un livre ici si vous êtes intéressés à en parcourir le contenu. Une directive se lit ainsi qu'il suit:

0/38/39

Zone d'atterrissage dangereux.—Lac Borthwick, Ontario 52° 48′ N.—93° 40′ 0.

Il est fait rapport officiellement que le lac susnommé est impropre à l'usage d'aéronefs, munis de flotteurs ou de train d'atterrissage à skis. En conséquence, les pilotes sont avisés que les aéronefs doivent cesser de se servir de ce lac à compter de la date de réception de cette circulaire.

Ce sont des modalités de sécurité et elles sont publiées sous forme de directives. Je crois qu'il est peu probable que des poursuites soient instituées.

M. Green:

D. Alors, pourquoi y pourvoir dans la loi?—R. J'estime nécessaire que les directives s'appuient sur une autorité. Je ne crois pas que les gens portent beaucoup d'attention à des directives données sous forme de circulaires d'information à moins qu'une sanction n'y soit attachée. On pourrait s'y prendre d'une autre façon. On pourrait suspendre les certificats des pilotes ou appliquer des mesures de ce genre.

D. N'est-ce pas un procédé plus sage d'y pourvoir de cette dernière façon que d'en faire une violation à l'égal d'une infraction aux règlements?—R. Il faudrait que le ministre prît la responsabilité d'annuler les certificats, et c'est une lourde responsabilité à assumer.

M. Goode:

D. Vous voulez dire que ce n'est qu'en guise de menace?—R. Oui.

M. Byrne: Je ne suis pas un avocat mais je voyage beaucoup par aéronef, et il me semble que tout ce qui concourt à plus de sécurité dans le domaine de l'aéronautique constitue un élément que nous devrions considérer très important. Il est vrai que tout pilote doit être parfaitement au fait des règlements avant de pouvoir obtenir un permis commercial. Mais s'il constate que l'on publie des directives qui n'ont pas force de loi et qui ne le priveraient pas de son permis advenant le cas où il y dérogerait, il est fort concevable, je crois, qu'il porterait moins d'attention à ces règlements. Je ne trouve rien de mal à ce que des directives ou des règlements aient pleine force de loi et je n'ai pas l'intention d'appuyer la résolution proposée par l'honorable député de Vancouver-Quadra.

M. Ferguson: Si un particulier viole les dispositions des directives du ministère, le ministère a-t-il le droit de suspendre son permis? On impose des amendes aux conducteurs imprudents.

L'hon. M. Chevrier: Les pouvoirs sont contenus dans l'article 4 *a*) tel qu'il existe présentement. Mais si vous suspendez un permis vous savez ce qui arrive. Il y aurait tout un tollé et de fortes objections seraient formulées contre ce procédé. Par contre, tout ce que l'on demande dans ce cas-ci c'est le pouvoir de rendre une ordonnance en fonction d'un règlement qui serait établi en vertu de l'article.

M. Ferguson: Il n'y a guère de tollé quand le permis d'un conducteur imprudent est suspendu.

L'hon. M. Chevrier: Mon ami ferait bien d'aller pratiquer le droit parce que une fois rendu devant les tribunaux il constatera que les personnes qui se plaignent le plus fort sont celles qui estiment que la loi est trop sévère et trop dure sous ce rapport.

M. FERGUSON: Je ne crois pas qu'il soit nécessaire de pratiquer le droit pour entendre les récriminations de conducteurs imprudents. Pourtant, dans la plupart des cas, ils ont subi leur procès devant un tribunal habitué à des causes de cette nature. Justice est rendue et le permis de ces conducteurs est suspendu. Il s'agit dans ce cas-ci du même genre de cas où il convient de suspendre le permis. Les individus atteints s'adresseraient peut-être au ministre et demanderaient que leurs permis leur soient rendus. Cependant, les permis ne leur seraient pas remis si le tribunal a décidé qu'il ne faut pas leur rendre. Il y a des gens très à l'aise qui acquittent une amende de $50 et s'en moquent. C'est la suspension du permis du conducteur qui empêche de dépasser la limite de vitesse autorisée dans bien des cas.

L'hon. M. CHEVRIER: Je ne crois pas que vous puissiez comparer un automobile à un aéronef.

M. FERGUSON: On ne prêtera pas attention à une directive d'un ministère.

L'hon. M. CHEVRIER: Nous discutons une question d'une plus grande envergure dans le moment. Ceci n'est qu'un aspect accidentel.

Le PRÉSIDENT: Nous discutons l'article 3, paragraphe 3, et M. Green a proposé que la clause fût retranchée. Je crois que nous sommes prêts à nous prononcer.

M. GREEN: Monsieur le président, ainsi que le ministre l'a signalé, l'article 4 *a*) lui confère le pouvoir de faire établir, subordonnément à l'approbation du gouverneur en conseil, un règlement qui autorise le ministre à suspendre ou à révoquer le permis.

M. CARROLL: Les permis canadiens.

M. GREEN: Le pouvoir est étendu,—"tout permis". Il conviendrait, je suppose, que le ministre réponde à cette situation en faisant établir un règlement qui lui confère le pouvoir de suspendre un permis pour une certaine période, ou de prendre d'autres mesures si ces personnes ne se conforment pas aux directives spéciales. Vous auriez alors une sanction qui serait plus proportionnée à l'infraction.

L'hon. M. CHEVRIER: Ce pouvoir s'y trouve déjà.

M. GREEN: Je le sais. Vous avez ce pouvoir maintenant. Vous demandez l'autorité de publier des directives dont la violation peut valoir un emprisonnement d'un an au contrevenant.

M. Applewhaite:

D. Je crois que nous ne saisissons pas encore la portée exacte de cette question à en juger par la façon dont nous la discutons. Il y a des règlements généraux qui sont promulgués par le gouverneur en conseil; puis, il a des directives qui sont publiées au nom du ministre. On en a donné un exemple dans le cas de la directive portant qu'un certain lac est impropre à l'amérissage ou au démarrage d'aéronefs. Vous trouverez des choses semblables dans le domaine du droit maritime quand les intéressés sont avisés que certains feux ont été enlevés et qu'il est dangereux d'entrer dans un certain port la nuit. M. Green craint que nous mettons le public en général dans une situation où un particulier est passible d'une amende de $5,000 ou d'un an d'emprisonnement pour ne pas s'être conformé à une de ces directives publiées par le ministre. Mais je dis, avec tout le respect que je dois aux membres de la profession légale qui sont

présents, que vous vous ne réussirez pas sous cette loi à faire déclarer une personne coupable d'une violation d'une de ces directives, parce que le paragraphe est ainsi conçu:

> Quiconque enfreint les dispositions d'un règlement est coupable d'une infraction...

Supposons qu'il viole les règlements ou un ordre ou une directive du ministre, ou une directive publiée sous son autorité. Ce ne sera pas un règlement sous l'empire de la loi. En conséquence, elles auront un certain caractère juridique parce qu'elles s'appuient sur la présente loi, mais elles ne constitueront pas des règlements simplement parce qu'elles comportent cette amende de $5,000.— R. Je pourrais peut-être répondre à la question en donnant un exemple. Le règlement 30 traite d'aéronefs volant dans des nuages, et il stipule que tout aéronef volant en dessous des nuages volera toujours de cette façon, dans la mesure où la chose est praticable, à une distance effective au-dessous des nuages qui permettra au pilote de voir et à l'avion d'être vu.

Dans le but de préciser davantage la portée de ce règlement, le ministère a jugé qu'il lui fallait publier une circulaire d'information définissant la distance en dessous des nuages à laquelle un aéronef pourrait voler. Le plafond fut établi à une distance de 500 pieds. Ainsi, les directives serviront surtout à l'amplification ou à l'explication des règlements. Je crois que vous avez parfaitement raison de dire que seule une violation des règlements devrait comporter une sanction.

M. MURRAY: Nous comptons plusieurs aéronefs dirigés par des propriétaires privés sur la route à relais du Nord-Ouest. Ces pilotes violent tous les règlements et il leur arrive souvent malheur. Et quand un malheur se produit, non seulement s'abattent-ils et perdent-ils la vie, mais le C.A.R.C. doit dépenser des milliers et des milliers de dollars à leur recherche. Ils atterrissent n'importe où ils jugent bon, voire même au milieu de la route de l'Alaska. Je songe aux petits Piper Cubs, aux petits aéronefs qui se rendent au Yukon et dans l'Alaska. Leurs pilotes refusent d'arrêter aux stations d'aviation pour fins de vérification, violent tous les règlements concernant les prévisions météorologiques et font fi de toute loi. Aussi, je crois que tout ce qui sera de nature à leur mettre un frein et à les réglementer épargnera plusieurs vies et de fortes sommes au contribuable canadien.

M. ADAMSON: Je ne connais pas grand'chose quant à la loi mais j'ai fait plusieurs vols en régions boisées et j'ai persuadé les pilotes à amérir sur des lacs qui, m'ont-ils dit, étaient interdits et impropres aux amérissages. Ils ont tout de même améri et nous n'avons pas été arrêtés parce que nous avions un aéronef affrété; je courais peut-être un risque et le pilote aussi. Cependant, j'estime que si votre circulaire d'information n'a pas force de loi, il est peu probable qu'on lui porte autant d'attention qu'on devrait. Cependant si elle a force de loi on lui portera alors attention. Je ne dis pas que vous établirez un régime de plus grande sécurité. A ce sujet, je crois que notre record de sécurité est extraordinairement bon, particulièrement dans les cas de vols en régions boisées. Cependant, je dois faire cette observation: il arrivera qu'une directive soit publiée et que les pilotes ainsi que les propriétaires de ces aéronefs n'en sachent rien. Aussi, il arrivera assez fréquemment que les directives seront enfreintes inconsciemment. Je ne sais si c'est du bon ou du mauvais droit, mais je propose que la phraséologie soit changée sous la rubrique "infraction et peine", et qu'après les mots "quiconque enfreint" dans le paragraphe 3...

Le PRÉSIDENT: Monsieur Adamson, je regrette, mais nous ne nous conformons pas au règlement. Nous sommes saisis d'une proposition présentée par M. Green.

M. ADAMSON: Je propose que le texte soit amendé, que le mot "sciemment" soit inséré après "quiconque enfreint" afin que le paragraphe se lise "quiconque enfreint sciemment les dispositions", et je fais cette proposition formelle. Je ne sais si cela nous sera utile.

Le PRÉSIDENT: Voudriez-vous donner le texte de votre amendement au secrétaire?

M. ADAMSON: Je propose d'insérer le mot "sciemment" après les mots "quiconque enfreint", ou encore d'insérer le mot "volontairement" à la place du mot "sciemment".

M. CARROLL: On semble se faire une conception erronée des pouvoirs du ministre sous le régime de cet article. Or, le ministre ne peut de son propre gré publier une directive ou autre chose à moins qu'il ne se conforme au règlement lui conférant ce pouvoir qui sera établi, et ce règlement a autant force de loi que tout ce que vous trouverez dans le droit pénal. Quant à la nature de la peine, il existait dans le passé une méthode de gradation des peines. Ainsi, la peine était de $5,000 pour une offense prévue dans ce paragraphe, et la peine était moins lourde sous un autre paragraphe, et on continuait de réduire la peine. J'ai constaté en ces toutes dernières années que les magistrats ou les personnes qui président l'audition de ces causes sont avisés par les avocats de la Couronne que différentes infratcions exigent l'imposition de différentes peines. Je crois qu'au pays les magistrats sont en général, maintenant, des personnes qui ont reçu une formation légale. Ils sont en mesure de savoir quelle peine devrait être imposée. Cependant, je connais certains magistrats qui voudraient imposer la plus lourde peine pour n'importe quel délit au monde, telle que la peine de pendaison pour homicide involontaire, s'ils le pouvaient. Je ne crois pas que des personnes qui violent la loi en commettant des infractions moins graves seront condamnées à une amende de $5,000 ou à un an d'emprisonnement. La peine sera probablement une amende de $25 sans aucune condamnation à la prison.

Le PRÉSIDENT: L'amendement proposé par M. Adamson se rapporte au paragraphe 7. Nous sommes à discuter le paragraphe 6, et M. Green a proposé que le bill soit modifié en retranchant le paragraphe (6) de la clause 3 qui figure à la page 3 du bill. Êtes-vous prêts à vous prononcer? Que tous ceux qui appuient la résolution lèvent la main? Ceux qui s'y opposent?

La proposition est rejetée.

Voulez-vous proposer votre amendement au paragraphe (7) maintenant, monsieur Adamson?

M. ADAMSON: Je propose, appuyé par M. Green et par M. Applewhaite...

Le PRÉSIDENT: Il n'est pas nécessaire que votre proposition soit secondée dans ce cas.

M. ADAMSON: Je propose que le paragraphe (7) du bill soit amendé en insérant le mot "volontairement" à la ligne 11 après les mots "quiconque enfreint", de façon que le paragraphe (3) qu'il édicte se lise:

"Quiconque enfreint volontairement les dispositions d'un règlement" et le reste.

L'hon. M. CHEVRIER: Je voudrais bien savoir ce que le conseiller juridique a à dire à ce sujet. J'ai l'impression que si vous insérez le mot "sciemment" vous ne réussirez jamais à faire condamner qui que ce soit.

Le TÉMOIN: Je dirais la même chose quant au mot "volontairement". Il est vrai qu'on relève ce mot à divers endroits dans le code criminel. Si vous insérez le mot "volontairement" dans ce texte, il sera encore plus difficile de faire condamner une personne parce que les magistrats peuvent dire que cela peut impliquer intention ou malice. Je ne crois pas que ce mot devrait figurer du tout dans le texte. Il est assez difficile de faire déclarer un contrevenant coupable dans quelques-unes de ces causes sans faire entrer en ligne de compte l'intention et la malice.

M. MURRAY: Je fus témoin d'un accident très sérieux où le préposé de la tour de contrôle avait avisé le pilote de quelque avion sur le point d'atterrir de ne pas s'approcher de l'aérodrome pour quinze minutes jusqu'à ce qu'un aéronef de transport atterrisse. Il ne s'est pas conformé aux instructions, a atterri et a tamponné l'aéronef de transport. Il en est résulté plusieurs pertes de vie. Ce pilote n'était pas obstiné ou malicieux, il n'a pas agi de cette façon parce que cela lui était profitable ou nuisible, mais il a tout bonnement atterri. Je ne suis pas un avocat, mais c'est ce genre d'accidents que je voudrais empêcher.

Le PRÉSIDENT: Je crois que dans les circonstances et vu l'explication donnée par M. Matthews...

M. ADAMSON: Je suis prêt à retirer ma proposition. Je ne l'ai présentée que dans le but de savoir si nous pourrions en venir à un compromis.

Le PRÉSIDENT: Êtes-vous prêts à adopter la clause 4?

M. GREEN: Je voudrais savoir pourquoi les autorités de l'aéronautique tiennent à augmenter l'amende de $1,000 à $5,000 et la période d'emprisonnement de six mois à un an?

Le PRÉSIDENT: Vous parlez maintenant de l'article (7), (3), à la page 3?

M. GREEN: Oui.

Le TÉMOIN: Ces peines ont été insérées afin de les faire correspondre aux autres peines qui sont insérées dans la Partie II du bill. Comme nous le savons, la valeur du dollar a fléchi. Je crois que l'augmentation de l'amende à $5,000 n'est pas excessive. Ce chiffre correspond à la peine prévue dans l'*American Civil Aeronautics Act* et il est inférieur à l'amende qu'impose la loi du Royaume-Uni. Je crois que la peine est juste. Dans le cas d'un aéronef, c'est une affaire fort sérieuse s'il se produit une violation des règlements. C'est toujours une affaire sérieuse parce que des vies sont en danger. J'estime que la peine devrait être sévère.

M. GREEN: S'il y a de la criminalité, les coupables peuvent être punis sous le régime du code criminel. Connaissez-vous des cas qui vous porteraient à croire qu'il conviendrait de quintupler l'amende? Le coût de la vie n'a pas augmenté dans cette proportion. Et la période d'emprisonnement peut être doublée. Pourquoi en est-il ainsi. Je crois que ceux qui s'occupent de l'administration ont dû faire des constatations qui ont motivé cette modification. Il me semble que ce sont des peines plutôt rigoureuses. Pourrait-on me répondre à ce sujet, monsieur le président.

Le PRÉSIDENT: Oui.

L'hon. M. CHEVRIER: Je crois que vous ne pourriez avoir de meilleur exemple que celui donné par M. Carroll. Somme toute, les magristrats sont des personnes douées de bon sens, tout comme le sont les juges de tribunaux de district et de comté. Ils n'imposent pas des peines maxima pour des infractions légères ou de petits délits. Les hauts fonctionnaires du ministère des Transports, les dirigeants de la Commission, les membres de l'autre chambre ont étudié ce bill sérieusement et c'est ce qu'ils recommandent. Mes hauts fonctionnaires estiment que l'amende devrait être de $5,000 et ils ont des motifs pour demander que la peine soit établie à ce chiffre, et j'espère que le Comité approuvera la clause.

M. GREEN: Avez-vous connaissance de causes où vous estimez que des personnes coupables s'en sont tirées à trop bon compte?

M. BALDWIN: Monsieur Green, M. Matthews a expliqué que c'était en partie parce qu'on a jugé qu'il était nécessaire d'avoir un sérieux préventif parce qu'une infraction aux règlements de sécurité peut causer de lourds dommages et peut exiger une forte peine. Il s'agit aussi de faire correspondre la peine à celle qui est prévue dans la Partie II, où $5,000 sont et demeurent la peine maximum qui peut être imposée. Nous avons eu des cas où des amendes allant jusqu'à $2,000 ont été imposées sous la partie II.

M. GOODE: Je voudrais simplement poser une question concernant un cas hypothétique. Supposons qu'un pilote du C.A.R.C. atterrisse à un aéroport civil. Est-il vrai qu'il serait assujetti à la loi civile? Il ne relèverait pas, je crois, des *King's Regulations, Canada.* Il en relèverait peut-être, mais je ne le soutiendrais pas un instant avec le ministre. On m'informe que la loi civile l'emporte sur la loi de l'armée dans tous les cas de cette nature. Vous pourriez peut-être répondre à cette question: si un pilote du C.A.R.C., atterrissait délibérément sur un aéroport civil après avoir fait des choses qu'il n'aurait pas dû faire et était soumis à cette loi, comment l'amende serait-elle acquittée? Cette question ne se rattache pas à la loi mais je crois que la réponse serait intéressante.

L'hon. M. CHEVRIER: La réponse à la deuxième partie de la question porte que s'il atterrissait à un aéroport civil, je ne crois pas qu'il serait soumis aux règlements que nous discutons. Quant à la première partie de la question, mon souvenir des *King's Regulations of Canada* est peut-être aussi vague que celui de tout député présent, mais il me semble qu'un pilote du C.A.R.C. serait soumis aux *King's Regulations, Canada,* tout d'abord, puis ensuite à la loi civile. Mon honorable ami fait signe que non. Je ne fais pas autorité sur cette question. Ce n'est pas un sujet qui ressortit au ministère et il se peut que je fasse complètement erreur. Il se peut que j'aie un souvenir inexact des *King's Regulations, Canada.*

M. GOODE: Je suis de cet avis, mais je suis peut-être un peu chatouilleux sur ce point. Je crois qu'il serait soumis à la loi civile. Vous accepterez peut-être ma parole d'ancien sergent-major qu'il le serait. S'il en était ainsi, je voudrais savoir comment on s'y prendrait pour percevoir cette amende?

L'hon. M. CHEVRIER: On vient de me signaler que ces règlements ne s'appliquent pas à un aéronef militaire.

M. GOODE: Me diriez-vous ceci: Si l'avion du C.A.R.C. atterrit à un aéroport civil et cause des dommages, je crois que le pilote tomberait alors sous le coup de la loi civile. En conviendrez-vous avec moi.

Le TÉMOIN: Si des dommages étaient causés, une réclamation serait sans doute présentée à la Couronne; vu que ces règlements ne s'appliquent à aucun aéronef militaire, on ne saurait infliger de peine au pilote du C.A.R.C. sous le régime de ces règlements.

L'hon. M. CHEVRIER: Aucune des dispositions de la Loi de l'aéronautique ne s'appliquerait à un tel cas.

Le PRÉSIDENT: Allons-nous adopter l'article?

Adopté.

Êtes-vous prêts à adopter la clause 4 et les paragraphes qu'elle comporte?

4. (1) Est modifié l'article six de ladite loi, tel qu'édicté à l'article six du chapitre vingt-huit des Statuts de 1944-45, par l'adjonction, immédiatement après l'alinéa *d*), de l'alinéa suivant:

dd) "location ou rémunération" signifie tout paiement, compensation, gratification ou profit, directement ou indirectement demandé, exigé, reçu ou perçu pour l'usage d'un aéronef par une personne qui, en qualité de propriétaire, locataire, loueur, pilote ou à autre titre, a la possession ou le contrôle de l'aéronef ou en a dirigé le mouvement;"

(2) Est en outre modifié ledit article six de ladite loi par l'adjonction du paragraphe suivant:

"(2) La présente Partie ne s'applique pas aux aéronefs employés par les forces de Sa Majesté ou par quelques forces armées coopérant avec les forces de Sa Majesté, et portant les insignes ou marques des forces de Sa Majesté ou de ces autres forces."

M. GREEN: M. Baldwin ou un de ses fonctionnaires supérieurs pourrait-il expliquer les doutes qui ont été exprimés au cours de l'audition de certaines causes récentes au sujet de la signification de "location ou rémunération"?

M. BALDWIN: Les doutes exprimés dans le cas étaient basés sur le fait qu'une exploitation ne pouvait être considérée comme une exploitation contre "location ou rémunération" si elle ne rapportait pas un bénéfice.

Le PRÉSIDENT: Allons-nous adopter la clause 4?

Adopté.

Clause 5:

5. Sont abrogés les paragraphes un et deux de l'article sept A de ladite loi, tel qu'édicté à l'article trois du chapitre neuf des Statuts de 1945 (Seconde Session), et les suivants leur sont substitués:

"7A. (1) La Commission a pleine juridiction pour instruire, entendre et juger toute question

a) où la Commission croit qu'une personne a omis d'accomplir un acte ou une chose à faire en vertu de la présente loi ou d'un règlement, d'une licence, d'un permis, d'une ordonnance ou d'une instruction que la Commission a établie sous l'autorité de cette loi, ou qu'une personne a accompli ou accomplit un acte ou une chose en opposition ou en contravention avec la présente Partie, ou avec pareil règlement, licence, permis, ordonnance ou instruction; ou

b) où la Commission croit que les circonstances peuvent exiger que, dans l'intérêt public, elle rende une ordonnance, donne des instructions, une permission, sanction ou approbation que la loi l'autorise à rendre ou à donner, ou en ce qui concerne un acte ou une chose à faire, que la présente Partie ou l'un de ses règlements, licences, permis, ordonnances ou instructions interdit, sanctionne ou enjoint de faire.

(2) La Commission peut ordonner et prescrire à toute personne d'accomplir immédiatement, ou dans tel délai ou à telle époque qu'elle fixe, et de la manière qu'elle détermine, en tant qu'il ne s'y trouve rien d'incompatible avec la présente loi, tout acte ou chose que cette personne est ou peut être tenue d'accomplir sous l'autorité de la présente Partie ou de tout règlement, licence, permis, ordonnance ou instruction que la Commission a établie sous l'autorité de cette Partie; et elle peut aussi interdire l'accomplissement ou la continuation de tout acte ou chose contraire à la présente Partie ou à l'un de ses règlements, licences, permis, ordonnances ou instructions, et, aux fins du présent article, elle a pleine juridiction pour entendre et juger toute question tant de droit que de fait."

M. GREEN: Pourrait-on nous expliquer la clause 5?

M. BALDWIN: Le texte actuel de la Loi nous autorise à faire enquête et à publier une ordonnance de correction seulement après réception d'une plainte formelle. Il y a un très grand nombre de cas où la question est portée à l'attention de la Commission indirectement ou par l'entremise de ses fonctionnaires. Nous voudrions avoir l'autorité de faire une telle enquête de notre propre initiative.

M. ADAMSON: Il pourrait s'agir de plaintes au sujet de vol à faible altitude.

M. BALDWIN: Non, cet article en particulier se rapporte aux pouvoirs de la Commission des transports aériens et il s'appliquerait, par exemple, à des représentations qu'un exploitant dirigeait un service aérien commercial sans avoir obtenu un permis.

Le PRÉSIDENT: La clause 5?

Adopté.

La clause 6, règlements?

6. (1) Sont abrogés les alinéas *cc*) et *dd*) de l'article onze de ladite loi, tels qu'édictés à l'article quatre du chapitre neuf des Statuts de 1945 (Seconde Session), et les suivants leur sont substitués:

"*cc*) Établissant des classifications ou groupes de voituriers par air ou de services aériens commerciaux;

dd) Excluant de l'application de l'ensemble ou de certaines dispositions de la présente Partie, ou des règlements établis, ordonnances rendues ou instructions données ou émises conformément à cette Partie, tout voiturier par air, service aérien commercial, ou toute catégorie ou groupe de voituriers par air ou de services aériens commerciaux;"

(2) Est abrogé l'alinéa *g*) dudit article onze de ladite loi, tel qu'édicté à l'article six du chapitre vingt-huit des Statuts de 1944-45, et ce qui suit lui est substitué:

"*g*) Concernant le trafic, les taxes et les tarifs, et pourvoyant au désaveu ou à la suspension, par la Commission, de tout tarif ou de toute taxe, à la substitution d'un tarif ou d'une taxe satisfaisante pour la Commission, ou à l'établissement, par cette dernière, d'autres tarifs ou d'autres taxes au lieu des tarifs ou des taxes ainsi désavouées;

"*gg*) Prescrivant de quelle façon et dans quelle mesure tous règlements concernant le trafic, les taxes ou les tarifs devront s'appliquer à un voiturier par air autorisé par la Commission ou à toute personne exploitant un service aérien international conformément à une entente ou à une convention internationale se rapportant à l'aviation civile et à laquelle le Canada est partie;"

M. GREEN: Ce nouvel alinéa *dd*) dans la clause 6 m'intrigue quelque peu. On exclut apparemment de l'application de l'ensemble de la présente Partie tout voiturier par air ou service aérien commercial, ou toute catégorie ou groupe de voituriers par air ou de services aériens commerciaux. Quel motif y a-t-il à l'appui de cette exclusion, d'une disposition qui vous autorise à exclure des groupes de cette nature de la régie de la Commission?

M. BALDWIN: La seule modification proposée dans le bill est la substitution des mots services aériens commerciaux aux mots voituriers par air parce que nos règlements s'appliquent à des services plutôt qu'à des voituriers par air. C'est la seule modification. Le pouvoir d'exclusion existait précédemment.

Le PRÉSIDENT: Allons-nous adopter la clause?

M. GREEN: Ce paragraphe (2) se rapporte aux tarifs et aux taxes des aéronefs étrangers.

Le PRÉSIDENT: Le paragraphe (2) à la page 4?

M. GREEN: Quelle est la situation actuelle quant à votre règlementation de ces tarifs étrangers?

M. BALDWIN: Les exploitants déposent des tarifs avec nous comme le font les voituriers par air domestiques, mais nos conseillers juridiques ne sont pas certains si notre juridiction s'applique effectivement aux services internationaux. L'alinéa *gg*) vise à tirer cette juridiction au net en nous permettant de préciser dans nos règlements que nous pouvons exercer une juridiction sur les taxes de voituriers par air étrangers sans que la question de légalité soit soulevée.

Le PRÉSIDENT: La clause 6?

Adopté.

Nous abordons maintenant la clause 7.

7. (1) Est abrogé le paragraphe trois A de l'article douze de ladite loi, tel que ce paragraphe est édicté à l'article sept du chapitre neuf des Statuts de 1945 (Seconde Session), et le suivant lui est substitué:

(3A) La Commission peut exempter de l'application de la totalité ou de quelque partie du paragraphe trois, tout voiturier par air ou tout service aérien commercial, ou quelque catégorie ou groupe de ces derniers, sauf un service aérien commercial à horaire exploité entièrement à l'intérieur du Canada, ou l'exploitant d'un tel service, soit d'une manière générale, soit pour une période limitée, ou à l'égard d'une région restreinte, si, de l'avis de la Commission, cette exemption est dans l'intérêt public.

(2) Est abrogé le paragraphe quatre dudit article douze de ladite loi, tel que ce paragraphe est édicté à l'article huit du chapitre neuf des Statuts de 1945 (Seconde Session), et le suivant lui est substitué:

(4) Nonobstant la délivrance d'un permis aux termes du paragraphe premier, nul voiturier par air ne doit exploiter un service aérien commercial à moins qu'il ne détienne un certificat valable et restant en vigueur, que lui a délivré le Ministre et attestant que le titulaire est suffisamment équipé et capable de conduire un service sûr, en qualité de voiturier par air, sur la route déterminée ou dans la région prescrite.

(3) Sont abrogés les paragraphes cinq et six dudit article douze de ladite loi, tels qu'édictés à l'article six du chapitre vingt-huit des Statuts de 1944-45, et les suivants leur sont substitués:

(5) Lorsqu'elle délivre un permis, la Commission peut prescrire les itinéraires qui peuvent être suivis ou les régions à desservir, et elle peut joindre au permis les conditions qu'elle peut juger nécessaires ou désirables dans l'intérêt public; et, sans restreindre la généralité des dispositions précédentes, elle peut imposer des conditions concernant les horaires, les ports d'escale, le transport des voyageurs et des marchandises, ainsi que les assurances, et, subordonnément à la *Loi des Postes*, le transport du courrier postal.

(6) La Commission doit, sur demande, accorder aux Lignes aériennes Trans-Canada un permis pour exploiter un service commercial aérien, aux termes et sous réserve des conditions qui permettront aux Lignes aériennes Trans-Canada d'exécuter tout contrat passé aux termes des articles quinze ou vingt-cinq de la *Loi sur les Lignes aériennes Trans-Canada, 1937*, entre le ministre des Transports et les Lignes aériennes Trans-Canada, ou entre le ministre des Transports et toute corporation établie aux termes de l'article vingt de ladite loi.

M. GREEN: Relativement à la clause 7, on a soulevé à la Chambre un point concernant lequel je voudrais obtenir des précisions du Ministre.

L'article 12 de la Loi comporte une disposition, le paragraphe (2) qui se lit ainsi qu'il suit:

Aucun permis de ce genre ne sera délivré en ce qui concerne un service aérien commercial possédé, loué, contrôlé ou exploité par une personne qui se livre au transport de marchandises ou de voyageurs pour un prix de louage ou une rémunération, par des moyens autres que les aéronefs, à moins que le gouverneur en conseil ne soit d'avis qu'il est dans l'intérêt public de délivrer ce permis.

La note marginale dit: "Aucun permis délivré à des personnes exploitant des transports autres que par aéronefs". Or, on nous a dit lors de l'adoption de cet article en 1944 que cette mesure avait été prise parce que le gouvernement avait établi comme programme que toutes les compagnies de chemin de fer et les compagnies de navigation devraient abandonner toute entreprise de transport aérien. Le National-Canadien reçut instructions à cette époque de se démunir de toutes les actions des Lignes aériennes Trans-Canada qu'il possédait et le chemin de fer Pacifique-Canadien devait se déposséder des Lignes aériennes du Pacifique-Canadien dans l'espace d'un an. C'est la raison pour laquelle ce paragraphe fut incorporé à la loi. Dans la suite, quelque temps plus tard, le gouvernement a modifié sa ligne de conduite et, comme vous le savez, les Chemins de fer Nationaux du Canada détiennent encore toutes leurs actions dans les Lignes aériennes Trans-Canada et le chemin de fer Pacifique-Canadien exploite encore les Lignes aériennes du Pacifique-Canadien. Aussi, je me demande s'il y a lieu de conserver ce paragraphe dans la Loi. Je n'ai jamais pu comprendre l'à-propos d'une disposition interdisant à une compagnie ou à une personne qui exploite une entreprise de transport quelconque de s'engager dans l'aéronautique. J'estimais que cela n'avait pas de sens. Il est manifeste que le gouvernement a jugé aussi que cela n'avait pas de sens puisqu'il a modifié sa ligne de conduite quant à cette restriction qui interdisait à une compagnie de navigation d'avoir, par exemple, un service aérien, ou à une compagnie de camionnage de diriger un service semblable. Le ministre nous a dit à la Chambre que nous discuterions ce sujet quand le bill serait étudié en comité. Je voudrais savoir quel motif il y a de conserver cet article dans la loi?

L'hon. M. CHEVRIER: Quand la question a été discutée à la Chambre j'ai dit à M. Green que je n'avais pas d'opinion arrêtée dans un sens ou dans l'autre et que je n'avais pas étudié le sujet. Je ne l'ai pas étudié davantage depuis, mais je voudrais savoir ce que la Commission des transports aériens, par l'intermédiaire de son président, en pense. Je suppose que si l'on entendait apporter quelque changement je tiendrais à discuter le sujet davantage. Nous pourrions peut-être demander à M. Baldwin ce qu'il en pense.

M. BALDWIN: Monsieur Green, je crois qu'on a incorporé cette restriction à la loi en premier lieu parce qu'on a jugé qu'une telle mesure de prévoyance s'imposait si on entendait donner le plus d'essor possible à l'aviation commerciale. Cela tenait au fait qu'un voiturier au sol pourrait peut-être se porter acquéreur d'un service aérien qui lui faisait concurrence dans l'intention avouée d'étouffer le service aérien. Voilà ce qui a inspiré la restriction primitive, telle que je l'entends, et il n'y a pas que je sache d'autres renseignements que je puisse donner en guise d'explication si ce n'est de dire qu'il existe d'autres moyens de répondre à la situation. Un de ces moyens est celui que le Parlement a employé en ajoutant à la Loi une restriction prévoyant des cas d'exclusion là où il n'en résulterait aucun préjudice. Par contre, on pouvait y pourvoir par la règlementation des permis, mais il me semble qu'il appartient au Parlement et au gouvernement et non pas à la Commission de déterminer quel autre moyen il convient d'employer.

M. GREEN: Avez-vous eu connaissance de cas où une compagnie de transport s'est engagée dans une entreprise aérienne dans le but de l'étrangler? Je n'ai jamais entendu parler d'une telle manœuvre. Il y a cet autre aspect: les personnes qui s'occupent du commerce de transport sont mieux situées pour exploiter ce service de transport nouveau genre que quelqu'un qui n'est qu'un débutant et qui ne connaît rien dans ce domaine.

M. BALDWIN: A cause de cette restriction légale les choses ne se sont pas passées au Canada comme vous l'avez indiqué. Nous ne pouvons dire ce qui serait survenu si cette restriction n'avait pas été en vigueur.

M. MURRAY: Vous pouvez constater partout que l'aviation commerciale s'est très bien tirée d'affaires au pays. Les Lignes aériennes du Pacifique-Canadien constituent un organisme tout à fait efficace, et il en est de même des Lignes aériennes Trans-Canada et des autres compagnies privées qui exploitent des services de transport aérien dans l'Ouest.

M. GREEN: Les Lignes aériennes du Pacifique-Canadien ne dirigeraient pas une entreprise efficace si le gouvernement n'avait pas changé sa ligne de conduite. Si le gouvernement s'en était tenu à son programme de contraindre le chemin de fer Pacifique-Canadien à se défaire des Lignes aériennes du Pacifique-Canadien, ses dernières ne seraient pas aussi efficaces qu'elles le sont aujourd'hui. Aussi, on ne peut affirmer que leur succès tient au programme énoncé dans cet article. Elles ont réussi en dépit du programme.

M. MURRAY: Oui, c'est surtout attribuable au programme appliqué par les dirigeants des Lignes aériennes du Pacifique-Canadien et à l'initiative qu'ils ont déployée pour en assurer l'exécution. Je pourrais faire observer que M. McConachie m'a montré dix ans passés un bleu indiquant quelques-uns des projets que les Lignes aériennes du Pacifique-Canadien entendaient mettre à exécution et qu'elles ont mises effectivement à exécution. Que toutes ces entreprises aient été menées à bien en dépit ou à cause des mesures imposées, il n'en

reste pas moins vrai que nous comptons au pays une industrie aérienne d'immense envergure et nous devrions voir à en assurer le développement ininterrompu.

Le PRÉSIDENT: La clause 7?

Adopté.

Clause 8.

Adopté.

Clause 9.

Adopté.

Clause 10.

Adopté.

Allons-nous adopter le préambule?

Adopté.

Allons-nous adopter le titre?

Adopté.

Ferai-je rapport du bill?

Adopté.

L'hon. M. CHEVRIER: En répondant ce matin à une question posée par M. Green j'ai donné l'impression qu'il n'y avait pas de ligne de conduite par application aux services non réguliers internationaux. Le président de la Commission des transports aériens m'avise qu'on a publié une circulaire qui tient lieu en quelque sorte de programme provisoire. Il n'y a pas de programme défini. Il existe un programme provisoire et il figure à la circulaire n° 15 publiée par la Commission. Je n'en ai pas d'exemplaire en main.

M. GREEN: Pourrions-nous en obtenir un?

L'hon. M. CHEVRIER: Oui.

Le PRÉSIDENT: Nous avons épuisé le programme.

Le Comité s'ajourne.

SESSION DE 1950

CHAMBRE DES COMMUNES

COMITÉ PERMANENT

DES

Chemins de Fer, Canaux et Lignes télégraphiques

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule n° 7

Bill n° 303 (Y8 du Sénat)

Loi modifiant la Loi de la marine marchande du Canada, 1934

SÉANCE DU MARDI 20 JUIN 1950

TÉMOINS:

MM. W. J. Matthews, A. A. Young, le capitaine J. W. Kerr, et M. W. A. Caton, du ministère des Transports;

Le capitaine J. N. Blouin, représentant de l'Union des opérateurs de radio.

OTTAWA
EDMOND CLOUTIER, C.M.G., O.A., D.S.P.
IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI
CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE
1950
62758—1

M. L. O. Breithaupt, *président*

et

Messieurs.

Adamson,	Gibson,	Mott,
Applewhaite,	Gillis,	Murray (*Caribou*)
Beaudry,	Goode,	Nixon,
Bertrand,	Gourd (*Chapleau*)	Noseworthy,
Bonnier,	Green,	Pearkes,
Bourget,	Harrison,	Pouliot,
Byrne,	Hatfield,	Prudham,
Cannon,	Herridge,	Richard (*St-Maurice-Laflèche*)
Carroll,	Higgins,	
Carter,	Hodgson,	Riley,
Chevrier,	James,	Robinson,
Clark,	Jones,	Rooney,
Darroch,	Jutras,	Ross (*Hamilton-Est*)
Decore,	Lafontaine,	Shaw,
Dewar,	Lennard,	Stuart (*Charlotte*)
Douglas,	Maybank,	Thomas,
Ferguson,	McCulloch,	Thomson,
Follwell,	McGregor,	Ward,
Garland,	McIvor,	Whiteside,
Gauthier (*Portneuf*)	McLure,	Wylie—60

(Quorum 14)

ANTONIO CHASSÉ,
Secrétaire du Comité.

ORDRES DE RENVOI

LUNDI 19 juin 1950.

Ordonné.—Que le bill nº 303 (Y8 du Sénat) intitulé: "Loi modifiant la Loi de la marine marchande du Canada, 1934" soit déféré audit Comité.

MARDI 20 juin 1950.

Ordonné.—Que le nom de M. Hatfield soit substitué à celui de M. Smith (*Calgary-Ouest*); et

Que le nom de M. McLure soit substitué à celui de M. Harkness sur ledit Comité.

Le greffier de la Chambre,

LÉON-J. RAYMOND.

PROCÈS-VERBAL

CHAMBRE DES COMMUNES,

MARDI 20 juin 1950.

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

Présents: MM. Adamson, Applewhaite, Breithaupt, Byrne, Carroll, Carter, Chevrier, Dewar, Garland, Gillis, Goode, Gourd (*Chapleau*), Green, Herridge, Hodgson, Jones, Lafontaine, Lennard, McCulloch, McGregor, McIvor, Mott, Nixon, Noseworthy, Pearkes, Riley, Robinson, Thomas, Ward, Whiteside.

Aussi présents: M. W. J. Matthews, directeur de l'administration et du contentieux; M. A. A. Young, inspecteur principal des navires à vapeur; le capitaine J. W. Kerr, directeur des Services nautiques; M. J. Fortier, conseiller juridique; M. W. A. Caton, inspecteur en chef de la radio, tous du ministère des Transports; le capitaine J. N. Blouin, président général de la division de la radio, Syndicat des télégraphes commerciaux (T.L.C.), (A.F.L.); M. Albert Downs (ancien sergent-chef), de la division des Enquêtes criminelles de la Gendarmerie royale du Canada.

Le Comité étudie le bill nº 303 (Y8 du Sénat), loi modifiant la Loi de la marine marchande du Canada, 1934.

M. Matthews est appelé. Il expose brièvement le but de projet de loi. Après lui, M. Young explique les dispositifs des chapitres I, II, III et d'une partie de VI de la Convention internationale de 1948 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, signée à Londres le 10 juin 1948 et contenue dans l'annexe audit bill. Le capitaine Kerr explique les dispositifs du chapitre V et d'une partie du chapitre VI de ladite convention. M. Caton donne ensuite une explication du chapitre IV.

Le capitaine Blouin est appelé après qu'il eut demandé la permission de faire certaines observations, au nom du syndicat qu'il représente, relativement aux règles qui régissent les installations de radio sur les navires et à l'emploi des opérateurs de radio. Le témoin donne lecture, aux fins du compte rendu, de certaines communications publiées dans le rapport de ce jour. Il est longuement interrogé, puis se retire.

MM. Matthews, Young, Caton et le capitaine Kerr sont interrogés à nouveau sur les divers aspects de la Convention internationale de 1948 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer et sur des articles du bill à l'étude.

Les articles I, II, III et IV dudit bill sont débattus séparément et adoptés.

Un débat sur l'article 5 est entamé et reste inachevé lorsque:

A 6 h. 10 du soir, le Comité s'ajourne pour se réunir de nouveau à 11 h. 30 du matin le mercredi 21 juin 1950.

Le secrétaire du Comité,
ANTOINE CHASSÉ.

62758—1½

TÉMOIGNAGES

CHAMBRE DES COMMUNES,
MARDI 20 juin 1950.

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

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous sommes en nombre; alors mettons-nous au travail. Le bill Y8 du Sénat, qui porte le numéro 303 à la Chambre, a été déféré au Comité. Peut-être serait-il sage pour commencer d'entendre M. Matthews, conseiller général du ministère, nous exposer les fins du projet de loi. Si cela vous agrée, je demanderai à M. Matthews de prendre la parole.

M. W. J. Matthews, avocat général du ministère des Transports, est appelé:

M. GREEN: Monsieur le président, le Sénat y a-t-il apporté un amendement?

L'hon. M. CHEVRIER: Oui, au paragraphe 10 de la clause 1. On a remplacé les mots "de sécurité" par le mot "appropriée".

Le PRÉSIDENT: Sommes-nous prêts à entendre M. Matthews?

Le TÉMOIN: Monsieur le président, messieurs, ce bill n'est pas aussi formidable qu'il le paraît. Il porte en grande partie sur la convention et a pour objet primordial de permettre au Canada d'appliquer la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, signée au nom du gouvernement canadien le 10 juin 1948.

La Convention de 1948, comme la précédente de 1929, ne concerne que les navires à passagers et les navires de charge d'un certain tonnage et seulement lorsque ces navires effectuent des voyages internationaux.

La Convention de 1948 diffère de 1929 par certains traits importants que le ministre a soulignés dans sa déclaration lors de la deuxième lecture du projet de loi. Elle mentionne pour la première fois des prescriptions relatives aux engins de sauvetage, au matériel pour la lutte contre l'incendie dans les navires de charge et exige que ces derniers, s'ils jaugent plus de 500 tonnes brutes portent des installations de radio.

La Convention de 1948, qui comprend six chapitres de règles, ne traite en grande partie que de questions relatives à la date d'entrée en vigueur, à l'adhésion, aux amendements, à la dénonciation, à l'application, au relâchement dans les cas de force majeure, c'est-à-dire la guerre ou toute autre éventualité, et à d'autres questions d'ordre général. Le chapitre I traite des dispositions générales se rapportant principalement à l'inspection des navires, aux certificats et au contrôle; le chapitre II porte sur la construction; le chapitre III, sur les engins de sauvetage; le chapitre IV sur la radiotélégraphie et la radiotéléphonie; le chapitre V sur la sécurité de la navigation et le chapitre VI sur le transport de grains et de marchandises dangereuses.

La clause 25 du bill prévoit les règlements qu'établira le Gouverneur en conseil pour donner effet aux dispositions de la Convention. Les clauses 25 à 58 inclusivement comprennent les amendements exigés par la Convention de

sécurité. Si les principes de la convention sont acceptés, il s'ensuit que les clauses du bill devraient l'être également pour la raison qu'elles sont des modifications nécessaires à la loi d'application de la convention. Ces clauses ne seront mises en vigueur qu'au moment de la proclamation, laquelle dépendra de la mise en vigueur de la Convention.

Je dois faire ressortir ici qu'aux termes de l'article I de la Convention, les États contractants s'engagent à en appliquer les dispositions ainsi que les règles y annexées, de sorte que si le gouvernement canadien la ratifie, il doit l'accepter dans son ensemble. La Convention est l'aboutissement des délibérations des importantes nations maritimes du monde. Son but est d'affermir les moyens de sauvegarde de la vie humaine en mer. Elle prévoit que des modifications devront être apportées à l'occasion, à mesure que le besoin s'en fera sentir, mais seulement selon une procédure reconnue, exposée à l'article IX. Le Parlement ne peut changer les conditions de la convention; il doit adopter celle-ci ou la rejeter. A mon sens, le Comité doit décider, au sujet des articles du bill relatifs à la convention, si le document, dans son ensemble, est acceptable au Comité.

Les règles énoncées à l'appendice 2 de la Convention constituent l'essence de cette dernière. Elles sont d'ordre technique à plusieurs égards et un peu difficiles à comprendre pour le profane. Pour répondre à toute question pouvant être soulevée à ce sujet et pour aider le Comité dans sa tâche, je me suis fait accompagner de deux fonctionnaires du ministère, qui ont assisté à la conférence: MM. A. A. Young, inspecteur principal des coques et de l'armement, et le capitaine Kerr, directeur des Services nautiques. M. Young a fait une étude toute spéciale de la convention et répondra aux questions relatives aux chapitres I, II et III ainsi qu'à la partie du chapitre VI qui traite du transport des cargaisons dangereuses. Le capitaine Kerr s'occupera du chapitre V relatif à la sécurité de la navigation et de la partie du chapitre VI concernant le transport des cargaisons de grains. M. Caton, de la division de la radio du ministère, est ici pour répondre aux questions touchant les dispositions de la convention qui intéressent la radio, comprises dans les chapitres IV et V. M. Fortier, conseiller juridique du ministère, est également présent. Ils devraient pouvoir, à eux tous, donner au Comité les renseignements désirés.

J'ajouterai que j'ai communiqué avec M. McCullum de la *Shipping Federation of Canada*, représentant les océaniques et, bien qu'il lui soit impossible de venir, il m'a autorisé à dire que la Fédération approuve la convention et n'est pas opposée au bill.

Les autres dispositions sont de nature variée et la note explicative en indique la portée.

Je pourrai donner de plus amples explications lors de l'étude détaillée du bill. C'est tout ce que j'ai à dire pour le moment, monsieur le président.

Le PRÉSIDENT: Merci, monsieur Matthews.

Maintenant, à propos de la procédure. Désirez-vous entendre les autres personnes qui sont ici pour témoigner au sujet des divers articles du bill ou préférez-vous les entendre à mesure que nous avancerons?

M. GREEN: Monsieur le président, certaines organisations ont-elles demandé à présenter leur point de vue sur ce projet de loi? Par exemple, a-t-on donné l'occasion aux syndicats ouvriers, aux compagnies de navigation ou aux armateurs de se faire entendre?

L'hon. M. CHEVRIER: Oui.

M. GREEN: Ou aux opérateurs de radio?

L'hon. M. CHEVRIER: L'industrie maritime a eu toutes les occasions de se faire entendre et je crois qu'elle a fait certaines représentations au Comité institué par le ministère des Transports aux fins de préparer ce bill. Il n'en est pas ainsi des syndicats. L'union la plus directement intéressée dans le passé était l'Union canadienne des marins et mes rapports avec cette organisation me portent à douter qu'elle pourrait être utile si on lui demandait d'exprimer son avis. Lorsqu'elle a délégué un représentant devant le Comité que je présidais en 1948, lors de l'étude de la loi, elle a émis certaines opinions. Elle a présenté un long mémoire et on lui a donné toutes les chances de se faire entendre; elle a demandé ensuite à témoigner de nouveau lors de l'étude de la loi par la Chambre. On lui a refusé cette permission et l'on n'a plus entendu parler d'elle après l'adoption de la loi. Un autre groupe a demandé l'autorisation de comparaître et il a fait certaines représentations dont on a pu tenir compte pour la plupart. De toute façon, ces gens ont été avisés, il y a quelques jours, de la réunion d'aujourd'hui. J'ignore s'ils sont représentés ici en ce moment.

M. GREEN: De qui parlez-vous?

L'hon. M. CHEVRIER: De la *Dominion Marine Association.*

Le PRÉSIDENT: Quelques minutes avant l'ouverture de la séance d'aujourd'hui, j'ai eu un entretien avec M. Blouin, représentant de la délégation des opérateurs de radio, qui aimerait témoigner au moment opportun qui semble être arrivé.

M. GREEN: Que dirait-on si l'on étudiait d'abord la convention?

L'hon. M. CHEVRIER: J'ignore à quelle procédure on a eu recours à l'autre endroit?

Le PRÉSIDENT: De toute façon, on ne peut rien changer à la convention.

M. GREEN: Je pense qu'il est nécessaire d'avoir une bonne intelligence de la convention si nous voulons comprendre le bill. Son étude nous donnerait une meilleure idée d'ensemble.

L'hon. M. CHEVRIER: Peut-être pourrions-nous appeler M. Young?

M. A. A. Young, inspecteur principal des coques et de l'armement, ministère des Transports, est appelé:

Le PRÉSIDENT: Veuillez parler assez fort, s'il vous plaît, l'acoustique de cette pièce est très mauvaise.

Le TÉMOIN: Monsieur le président, messieurs. De façon générale, la convention a été calquée sur celle de 1929 qui a servi de base au débat sur les questions générales de navigation, telles les services, les certificats et ainsi de suite; je doute donc qu'il faille s'étendre là-dessus. Ces questions constituent le chapitre I. Le chapitre II a trait à la construction et se divise en six parties. La première traite de l'application, la deuxième porte sur le cloisonnement et la stabilité, la troisième sur les installations électriques, la quatrième sur l'amélioration des moyens de protection et sur le logement des passagers; la cinquième, sur la détection et l'extinction des incendies sur les navires à passagers et les navires de charge, la sixième, sur des questions diverses. La présente Convention s'écarte sous plusieurs rapports de celle de 1929. Ainsi, des dispositions prévoient un compartimentage plus étroit des navires qui effectuent de courts voyages internationaux et qui transportent un plus grand nombre de passagers que n'en peuvent contenir les embarcations de sauvetage. Cette disposition modifie l'autre

convention et exige maintenant des armateurs et des constructeurs de navires la garantie que le navire peut soutenir l'effet d'une collision qui inonderait au moins deux compartiments. En général il n'y a rien de changé dans la nouvelle convention aux prescriptions de cloisonnement relatives à la perméabilité, aux étendues inondables et aux longueurs permises des compartiments. La nouvelle convention contient une disposition relative à une stabilité à l'état intact suffisante dans tous les navires, mais les prescriptions concernant la construction ne sont que très légèrement modifiées. La plupart des changements tendaient à donner à celles-ci une plus grande précision. Dans le cas des portes étanches, enclavées sous la ligne de surimmersion dans la plupart des navires, on a supprimé celles qui fonctionnaient au moyen d'une poulie et d'un poids pour y substituer une porte étanche à coulisse fonctionnant mécaniquement. En outre, les portes servant au passage des marchandises et des passagers doivent être agencées de façon que leur partie inférieure soit toujours au-dessus de l'eau. Tout cela cadre à peu près avec les règlements actuellement en vigueur au Canada. On exige que tous les navires à passagers et les cargos soient inclinés et leur stabilité vérifiée lors de leur achèvement et les constructeurs doivent renseigner à ce sujet le capitaine et l'armateur du navire. On a introduit dans la convention des prescriptions d'ordre général relatives aux installations électriques sur les navires à passagers; elles ont trait également aux installations de secours et aux précautions contre l'incendie. L'une des plus importantes prescriptions de la convention porte sur la protection contre l'incendie dans les locaux de logement et de service. Ces points ont été traités à fond, en donnant des détails précis au sujet des méthodes à adopter, des matériaux à employer et des essais au feu à effectuer. Il existe trois méthodes pour arriver à cette fin et elles sont toutes très intéressantes. La première est la méthode américaine qui rend un navire presque ininflammable; la deuxième est celle des Britanniques qui exige la division du navire en sections d'incendie et l'usage d'appareils automatiques d'extinction; la troisième est la méthode continentale qui assure la protection par l'établissement des cloisons coupe-feu.

Les prescriptions de la nouvelle convention relatives à la détection et à l'extinction de l'incendie diffèrent très peu de celles de la précédente, mais elles sont plus précises et plus conformes aux règlements actuellement en vigueur au Canada. Voilà les principaux points du chapitre II, qui porte sur la construction.

Le chapitre III a trait aux engins de sauvetage et il y a très peu de changements dans les règles actuelles. On a augmenté légèrement la capacité cubique des chaloupes de sauvetage à bord des navires qui effectuent de courts voyages internationaux. Dans la convention précédente on acceptait plusieurs types d'embarcation de sauvetage. Le seul modèle d'embarcation de sauvetage accepté par la présente convention est celui qui comporte à la fois des flancs rigides et une forte flottabilité. Sur les grands navires à passagers, on exige des chaloupes de sauvetage équipées d'un moteur à compression. La nouvelle convention prévoit également la propulsion mécanique de ces embarcations—dispositif de propulsion au moyen d'une manivelle. Les navires de charge de 1,600 tonneaux et plus doivent porter une embarcation à moteur ou embarcation à propulsion mécanique. Certains engins de sauvetage, qui ont prouvé leur utilité durant la guerre, ont été adoptés comme faisant partie de l'armement ordinaire. On a considérablement augmenté, par rapport à celle prévue dans la convention précédente, la distance de projection de l'appareil lance-amarre.

On a modifié le type de bossoir auquel on attache une embarcation de sauvetage. La convention exige, dans le cas des navires à passagers et de marchandises de plus de 150 pieds de long, l'emploi d'un nouveau modèle de bossoir. Les bossoirs du genre radial ont été supprimés et remplacés par des bossoirs mécaniques.

Les engins de sauvetage ont été définis pour les navires de charge et, à toutes fins pratiques, ce sont les mêmes que prescrivent les règlements en vigueur au Canada.

Dans le chapitre VI, qui a trait au transport du grain et des marchandises dangereuses, on a établi des conditions d'ordre général qui, dans les deux cas, sont presque conformes aux règlements maintenant en vigueur au Canada. Voilà qui comprend les trois chapitres dont je me suis occupé.

Le PRÉSIDENT: Quelqu'un a-t-il des questions à poser maintenant à M. Young?

M. Green:

D. J'aimerais l'interroger sur le chapitre I, page 46. D'abord, cette convention s'appliquera-t-elle seulement aux voyages internationaux?—R. Oui.

D. Elle ne s'applique pas au transport côtier?—R. Si, dans le cas d'un voyage entre Vancouver et Seattle.

D. D'un port canadien à un port américain?—R. Oui.

D. Elle n'est pas par ailleurs opérante?—R. Elle ne s'applique pas aux voyages entre deux ports du littoral canadien.

D. Qu'entend-on par voyage international?—R. L'expression est bien définie dans la règle 2, alinéa *d*): "par voyage international il faut comprendre un voyage entre un pays auquel s'applique la présente convention et un port situé en dehors de ce pays ou réciproquement; et à cet égard, tout territoire des relations internationales duquel un Gouvernement contractant est chargé ou qui est placé sous l'administration de l'Organisation des Nations-Unies, est considéré comme pays distinct".

D. Je vois. En fait, cela signifie qu'elle s'applique à tout voyage du Canada à un autre pays ou à une colonie d'un autre pays?—R. C'est bien cela.

D. Donc, apparemment, la définition de "passager" supposerait que certaines personnes sur le navire ne seraient pas considérées comme des passagers? —R. Ce mot est également défini dans l'alinéa *e*). Aux termes de la convention internationale: "un passager s'entend de toute personne autre que: i) le capitaine et les membres de l'équipage ou autres personnes employées ou occupées en quelque qualité que ce soit à bord d'un navire pour les besoins de ce navire; ii) les enfants de moins d'un an".

D. Et un navire doit transporter plus de 12 passagers pour être considéré comme navire à passagers?—R. Oui.

D. Les navires de marchandises qui transportent un ou deux passagers ne seraient pas classés comme navires à passagers?—R. Ce sont des navires de charge.

D. Ils sont considérés comme des navires de charge, non comme des navires à passagers?—R. En effet.

D. Pourquoi y a-t-il une distinction entre un navire-citerne et un navire de charge?—R. Un navire-citerne est en réalité un navire complètement fermé. A cause de sa structure, on lui permet un chargement plus à fond que les autres, mais c'est un navire de charge.

D. Comment est-il classé dans la convention?—R. Comme navire de charge. La convention ne fait mention d'un navire-citerne, sous le rapport des incendies, qu'à un ou deux endroits.

D. Mais, généralement parlant, un navire-citerne est considéré comme navire de charge?—R. Oui.

D. Les règles figurant à la page 47 ne s'appliquent apparemment pas aux navires de guerre et aux transports de troupes, aux navires de charge de moins de 500 tonneaux de jauge brute, aux navires dépourvus de propulsion mécanique, aux navires en bois de construction primitive, tels les dhows, jonques et autres, aux yachts de plaisance ne se livrant à aucun trafic commercial et aux navires de pêche.

Les règles contiennent-elles des dispositions touchant ces navires en particulier?—R. Non, elles ne régissent pas les navires mentionnés ici.

D. Ils sont complètement omis?—R. Oui.

D. La règle 3 *b*), comme je la comprends, stipule que la convention ne s'applique pas à la navigation sur les Grands lacs et sur le haut Saint-Laurent, c'est-à-dire en amont de Montréal?—R. En effet.

D. Pourquoi ces routes sont-elles complètement exclues?—R. Elles l'ont été à la demande expresse du gouvernement des États-Unis, demande que nous avons appuyée.

D. Pourquoi le Canada ne voulait-il pas inclure ces eaux?—R. Je pense qu'il ne serait pas très juste d'appliquer aux navires des lacs les prescriptions relatives aux océaniques.

D. Le Canada et les États-Unis ont-ils signé une convention au sujet des navires des Grands lacs?—R. Oui.

D. Elle est distincte de l'autre?—R. Ce n'est pas réellement une convention, c'est un accord.

D. De toute façon, ils relèvent tous de la Loi de la marine marchande du Canada?—R. Oui.

M. Noseworthy:

D. Les modifications que le bill apporte à la Loi de la marine marchande du Canada s'appliquent-elles aussi bien à la navigation sur les Grands lacs? —R. Il se peut que quelques-unes s'appliquent à la navigation sur les Grands lacs, mais elles ne s'y appliquent pas sous le rapport de la convention.

M. GOODE: Et en ce qui concerne la navigation entre un port canadien et un port américain sur les Grands lacs, la convention intervient-elle?

Le TÉMOIN: Non, ce sont là des voyages à l'intérieur des terres.

M. Noseworthy:

D. Vous venez de dire que la navigation sur les Grands lacs relève de la Loi de la marine marchande du Canada?—R. Oui, mais non de la convention internationale.

D. La loi de la marine marchande du Canada se trouvera modifiée par ce projet de loi?—R. Oui.

D. La loi, avec ses modifications, s'applique-t-elle à la navigation sur les Grands lacs?—R. L'ensemble de la loi, après modification, s'appliquera à la navigation sur les Grands lacs.

M. Applewhaite:

D. La convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, que nous étudions en ce moment, comprend-elle des dispositions qui prévoient, en vertu d'un accord international, des zones de navigation estivale? Ou cela fait-il l'objet d'une autre convention?—R. C'est une autre convention. Un navire soumis aux présentes règles relèverait également de la convention au sujet des marques de lignes de charge qui limitent le chargement. Ces deux conventions sont complètement différentes.

M. Pearkes:

D. La convention s'applique-t-elle à des navires du gouvernement autres que les navires de guerre? Je pense aux bateaux patrouilleurs et aux navires exécutant des levés hydrographiques.—R. Je dirais que ces navires n'effectuent pas, au cours de leur service régulier, des voyages internationaux.

D. Et que dites-vous des navires poseurs de câbles?—R. La convention les tient pour des navires de charge et il est probable qu'il leur faudrait se munir des engins de sauvetage prévus par la convention.

M. McCULLOCH: Je connais un navire qui circule à travers les Mille-Îles; relèverait-il de la convention?

Le TÉMOIN: Je ne le crois pas.

M. Goode:

D. Comme je n'ai jamais conduit autre chose qu'une petite embarcation à rames, vous m'excuserez de poser ces questions. S'il faut effectuer ces changements, combien de temps faudrait-il pour que la compagnie de navigation puisse raisonnablement les faire? Ces changements sont-ils apportés aux navires actuellement en haute mer?—R. Il existe une disposition autorisant tout gouvernement à appliquer la convention autant qu'il est pratique et raisonnable de le faire aux navires en service.

D. Prenons par exemple la côte occidentale,—et j'espère que ma question est raisonnable,—combien de temps faudrait-il pour effectuer les changements sur un navire naviguant entre Vancouver et Ketchikan?—R. Je pense que ces navires observent présentement la convention de 1929 et très peu de changements seront nécessaires.

D. On s'imagine sur la côte qu'il y a beaucoup de changements?—R. Le gouvernement peut exercer son pouvoir d'exemption.

M. ROBINSON: La règle 3 *b*) traite des navires "circulant uniquement sur les Grands lacs de l'Amérique du Nord, et sur les eaux qui les relient entre eux, ou en sont tributaires, limitées à l'Est, par le débouché du Canal Lachine". Mais les navires accessibles aux canaux se rendraient jusqu'en aval de Montréal. Cela s'appliquerait-il à eux?

Le TÉMOIN: Les termes exacts de la convention indiqueraient qu'elle s'applique à ces navires, mais ici encore chaque État a le pouvoir de faire des exceptions dans le cas de tout navire déterminé.

M. GREEN: Où cela se trouve-t-il?

Le TÉMOIN: Au début de tous les chapitres.

M. Robinson:

D. Cette question a-t-elle été discutée au cours des séances? Il me semble que la règle 3 *b*) n'est pas très claire?—R. Cette question n'a pas été discutée,

mais je me souviens qu'au début les États-Unis avaient proposé de ne pas appliquer la convention aux navires circulant sur les Grands lacs et c'est à leur demande que le mot "uniquement" a été inséré.

D. Il semblerait que cela la limite à la navigation en amont de Montréal.

L'hon. M. CHEVRIER: Si vous examinez la loi de la marine marchande de 1948, vous verrez qu'elle a été modifiée de façon à permettre d'allonger l'itinéraire jusqu'à un point allant de l'extrémité occidentale de l'Île Anticosti—c'est-à-dire du Cap Des Rosiers sur la rive sud, à la rive nord en passant directement à l'extrémité de l'Île Anticosti. A la lecture de la Loi de la marine marchande du Canada et de la convention, nous voyons qu'elles exonèrent les navires des Grands lacs jusqu'à ce point.

M. ROBINSON: Ne pensez-vous pas que des difficultés pourraient surgir à cet égard?

L'hon. M. CHEVRIER: Je pense qu'aucune difficulté ne se produirait quant à la distance que j'ai mentionnée c'est-à-dire entre les Grands lacs et la pointe est d'Anticosti; il n'y a aucun doute là-dessus. Cependant, dans le cas contraire, une disposition prévoit la possibilité d'une intervention des deux pays en cause en vue de modifier la convention et, de plus, une autre disposition autorise les exemptions.

M. Noseworthy:

D. Pour faire suite à ma question, ai-je raison de dire que la navigation en haute mer, la navigation internationale, est prévue à la fois par la convention et la Loi de la marine marchande?—R. Oui.

D. La navigation sur les Grands lacs relève de la convention et de... —R. D'un accord, oui.

M. Green:

D. Quelle sera alors la situation lorsque la canalisation du Saint-Laurent sera accomplie et permettra à ces navires marchands de passer par les Grands lacs?—R. Ce sera toujours un voyage international pour un navire venant d'un pays étranger.

D. Alors n'y aurait-il qu'un groupe de règles ou continueriez-vous d'avoir des règles différentes pour les océaniques, c'est-à-dire pour les navires circulant sur les Grands lacs?

L'hon. M. CHEVRIER: Je pense qu'on peut dire que les océaniques sont liés par la convention et les autres, par la Loi de la marine marchande et/ou ses règlements d'application.

Le PRÉSIDENT: Comme il n'y a plus de question, permettez-moi, monsieur Young, de dire que nous avons apprécié vos réponses.

M. GREEN: Si je comprends bien, M. Young a mentionné plusieurs chapitres. J'aimerais l'interroger à ce sujet. Si je ne me trompe, les questions portaient sur le chapitre I.

L'hon. M. CHEVRIER: Et sur le chapitre 2. Aviez-vous des questions portant sur celui-ci?

M. Green:

D. Oui. A la page 55, règle *c*): "L'administration, si elle considère que le parcours et les conditions de voyage sont tels que l'application d'une pres-

cription quelconque du présent chapitre n'est ni raisonnable ni nécessaire, peut exempter de cette prescription des navires déterminés ou des catégories de navires, appartenant à son pays, qui, au cours de leur voyage, ne s'éloignent pas de plus de 20 milles de la terre la plus proche". Comment cela s'appliquerait-il au Canada?—R. En fait, nous l'appliquons depuis 1929, et cela se retrouve dans la convention. Si nous croyons qu'un navire ne se conforme pas entièrement à la convention, nous avons le pouvoir de lui demander de le faire.

D. S'il ne s'approche pas à moins de 20 milles?—R. A moins de 20 milles de la terre la plus proche.

D. Dans les règlements sur les incendies émis le 12 avril 1950, il est question de 15 milles?—R. Ces règlements ne s'y rapportent pas.

D. Pourquoi existe-t-il cette différence?—R. Ces règlements ne s'appliquent qu'aux navires canadiens, à ceux des eaux intérieures, qui ne se livrent qu'au commerce domestique. Ils ne s'appliquent pas aux navires qui rallient les pays étrangers.

D. Les règles de la page 55 s'appliquent seulement aux navires qui s'éloignent de 20 milles au plus de la terre?—R. Oui.

D. Ils se livreraient donc au cabotage?—R. Oui. Et nous avons pris comme exemple la côte occidentale. Beaucoup de navires ont été exemptés de certaines prescriptions de la convention à cause de la sûreté de la route qu'ils suivent.

D. Pourquoi est-ce 15 milles dans un cas et 20 dans l'autre?—R. Ces deux cas ne sont pas régis par la convention. Ces règlements lui sont tout à fait étrangers.

D. Mais ces deux documents traitent de navires circulant dans les mêmes eaux?—R. Les règles que vous avez en main s'appliquent aux navires de commerce domestique et non aux navires internationaux.

D. Mais ils peuvent circuler dans les mêmes eaux?—R. En effet, dans une certaine mesure.

L'hon. M. CHEVRIER: En partie seulement.

M. Pearkes:

D. Au sujet du système automatique d'extinction que l'on doit installer, quel est le tonnage minimum d'un navire, ou plutôt quel est le tonnage maximum passé lequel on exige l'installation d'un système semblable?—R. L'extincteur automatique, aux termes de la convention n'est requis que sur les navires à passagers, tout navire à passagers effectuant un voyage international.

D. Ces extincteurs fonctionnent-ils par temps froid?—R. Oui, ils sont tous installés à l'intérieur, non pas à l'extérieur. Ils sont tous à l'abri à l'intérieur du navire.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions?

M. Green:

D. Les dispositions relatives à la prévention des incendies à la page 86, étaient-elles en vigueur auparavant au Canada? Je veux dire le sont-elles encore?—R. Elles ne seront en vigueur concernant les navires internationaux que 12 mois après l'adoption de la convention.

D. Avons-nous des dispositions semblables au Canada?

L'hon. M. CHEVRIER: La convention de 1929 contient des dispositions assez sévères et celle de 1948 va encore plus loin.

M. GREEN: Comment se comparent-elles avec les règlements concernant l'incendie?

L'hon. M. CHEVRIER: Nous avons essayé d'adopter le plus possible les dispositions de la Convention,—pour la sauvegarde de la vie humaine en mer,—qui traitent des incendies. J'ai expliqué à la Chambre la différence entre ce qui existait auparavant, ce que la convention contenait et ce que nous avons fait pour appliquer ces règlements.

M. GREEN: Les règlements concernant l'incendie sont vraiment fondés sur une convention internationale?

L'hon. M. CHEVRIER: Oui, sans doute.

M. GREEN: Aussi près que possible.

Le président:

D. Vous avez dit que ces dispositions ne deviendraient opérantes que 12 mois après l'adoption de la convention?—R. La convention n'est appliquée que 12 mois après sa ratification par 15 pays, dont 7 possèdent une jauge globale de plus de 1 million de tonneaux.

D. Cela semble bien long. Pourquoi ce délai?—R. Il est nécessaire pour préparer les règles en détail.

M. Goode:

D. En tant que profane, j'aimerais savoir ce qu'il advient, au moment de l'entrée dans un port canadien, d'un navire appartenant à un pays non signataire de la convention?—R. Vous verrez qu'un article du bill a été inséré en vue de régler la question. Ces navires sont soumis aux mêmes conditions que les navires canadiens.

D. Mais s'ils ne s'y conforment pas?—R. Nous pourrions leur refuser la lettre de mer.

D. Et si quelque chose se produit dans notre port? Avons-nous un règlement prévoyant ce cas?—R. Si on leur a permis de sortir de leur pays et s'ils entraient dans l'un de nos ports, nous n'aurions aucun recours. Peut-être pourrions-nous les empêcher de repartir?

Le PRÉSIDENT: Je pense que cela nous amène aux chapitres V et VI que le capitaine Kerr, directeur des Services nautiques, devait nous expliquer.

M. Green:

D. J'ai appelé le témoin "monsieur Young". J'aurais dû probablement l'appeler "capitaine Young".—R. "Monsieur" est exact.

D. Vous occupez-vous également des engins de sauvetage?—R. Oui, monsieur.

Le PRÉSIDENT: Auriez-vous l'obligeance d'indiquer la page, monsieur Green?

M. GREEN: Page 110.

Le PRÉSIDENT: Merci.

M. Green:

D. Je vois qu'on définit voyage international court. Veuillez nous expliquer la différence entre un voyage international et un voyage international court? Pourquoi fait-on cette distinction?—R. Un voyage international est un voyage dans n'importe quel pays du monde, entre deux ports quelconques de

l'univers, tandis que le voyage international court est celui qui s'effectue entre deux ports sur une distance d'au plus 600 milles, c'est-à-dire un voyage d'au plus 600 milles depuis le point de départ d'un certain pays et le port d'arrivée dans un autre. Le but visé est de permettre aux navires qui effectuent de courts voyages internationaux de porter moins d'engins de sauvetage, du moment, évidemment, qu'ils satisfont aux prescriptions relatives au cloisonnement.

D. On n'exige pas que les navires qui effectuent un voyage international possèdent le même armement que les navires accomplissant un voyage international ordinaire?—R. L'armement est en grande partie semblable, sauf en ce qui concerne les engins de sauvetage.

D. Quelle différence existe-t-il entre les engins de sauvetage de ces deux types de navires?—R. Si vous vous reportez au tableau de la page 124, vous verrez dans la colonne "longueur enregistrée du navire" la capacité minimum des embarcations de sauvetage à porter. Un navire effectuant un voyage international doit porter des chaloupes de sauvetage pouvant transporter tout le monde à bord. Mais dans le cas d'un navire d'une longueur de 350 pieds qui effectue un voyage international court par exemple, ce navire doit disposer de 4,300 pieds cubes d'embarcations de sauvetage qui est la capacité normale pour environ 430 personnes. Dans le cas d'un navire qui peut transporter 1,000 personnes, les règles s'appliquent et il peut en outre porter d'autres embarcations de sauvetage ou d'autres engins flottants pour combler la différence.

D. Cette disposition est fondée sur la théorie qu'il se trouvera aux alentours d'autres navires pouvant venir au secours des naufragés?—R. En effet. Un autre facteur est que les navires de ce genre, qui n'ont pas à bord un nombre suffisant d'embarcations de sauvetage pour tout le monde, doivent être divisés en compartiments plus rapprochés qu'un navire ayant des chaloupes de sauvetage pour tout le monde. Ce doit être un navire à deux compartiments; je veux dire que deux compartiments puissent être inondés avant que la ligne de surimmersion soit submergée.

D. Les règlements canadiens font-ils cette distinction entre les voyages courts et les voyages internationaux réguliers?—R. Oui. A toutes fins pratiques, ces règlements sont semblables aux règlements actuels.

D. Il semble y avoir ici une disposition qui prévoit des exercices relatifs aux embarcations et à l'incendie?—R. En effet.

D. Est-ce une innovation dans les règlements canadiens de navigation?—R. Ce n'était pas inclus dans la loi avant l'actuelle revision.

L'hon. M. CHEVRIER: Ce n'était pas dans La loi de la marine marchande.

M. GREEN: Vraiment?

L'hon. M. CHEVRIER: Cela fait maintenant partie des Règlements sur la navigation que j'ai déposés à la Chambre.

M. GREEN: Pour la première fois, le Canada a exigé d'inscrire dans la loi les exercices en cas d'incendie.

M. GILLIS: Monsieur le président, j'aimerais poser une question portant sur la procédure. Nous sommes ici depuis près d'une heure. Nous avons beaucoup discuté, mais nous n'avons pris aucune décision. Si nous devons étudier la partie du bill qui a trait à la convention, je pense que le témoin devrait s'asseoir et nous ferons une étude détaillé des articles, pour les débattre et en finir. Autrement, nous pourrions rester ici durant tout le reste de la session sans résoudre

les difficultés. Je propose donc que nous étudiions la loi et la partie qui traite de la convention, en passant d'un article à l'autre, et que nous réglions les difficultés au fur et à mesure.

Le PRÉSIDENT: Je m'en remets au Comité à ce sujet. Je ne sais au juste si vous désirez étudier la convention article par article ou le bill?

M. GILLIS: Les clauses, une après l'autre.

Le PRÉSIDENT: Vous voulez parler du bill?

M. GILLIS: Oui.

Le PRÉSIDENT: Et faire ensuite une revue générale de la convention.

M. GILLIS: Je croyais qu'il était pour ainsi dire décidé d'étudier d'abord la partie de la convention qui nous intéresse avant de prendre une décision sur les modifications à la loi. Je propose que nous examinions la convention, dans l'ordre où elle se présente, et en finir.

M. HERRIDGE: J'avais l'impression que nous devions procéder à un interrogatoire général qui nous donnerait une meilleure compréhension lors de notre étude des articles successifs du projet de loi.

Le PRÉSIDENT: C'était bien ce que nous avions décidé. Cependant, je m'en remets au Comité.

M. PEARKES: Devons-nous adopter la convention, ou n'est-elle ajoutée au bill que pour notre information?

L'hon. M. CHEVRIER: Elle n'y figure que pour nous renseigner et nous orienter. Le Parlement devrait en connaître le contenu. Nous n'y pouvons rien changer. Le faire équivaudrait à la rejeter. Nous devons l'accepter telle quelle. Certaines parties du bill portent sur la convention, d'autres sur la Loi de la marine marchande du Canada.

M. Green:

D. Je pense qu'il importe d'examiner la convention, car le Ministre proposera plus tard que le Canada l'adopte comme il l'a fait pour l'Organisation météorologique internationale. Cette dernière convention avait été déférée au Comité des Affaires extérieures, qui a entendu les témoignages à ce sujet tout comme nous le faisons présentement à propos de la convention de sécurité. Le Comité des Affaires extérieures a recommandé au Parlement d'autoriser le gouvernement à signer la convention. Je pense que le Ministre a exprimé l'espoir hier que le Comité des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques étudierait la convention et proposerait une recommandation analogue. C'est ainsi qu'a procédé le Comité des Affaires extérieures au sujet de l'autre convention. Ce faisant, nous aplanirions les difficultés à la Chambre. Tout le monde l'approuvera sans aucun doute. Il s'agit simplement de se renseigner au préalable.

M. CARROLL: La convention fait-elle partie de la loi que le Parlement adoptera? J'en doute fort.

L'hon. M. CHEVRIER: Je répondrai à votre question en disant que la convention a déjà été approuvée lors de la signature par le Canada en même temps que par d'autres pays. Nous pourrions la déposer comme avis de motion du gouvernement portant approbation de la convention; mais nous préférons l'intégrer dans la Loi de la marine marchande; nous modifions donc le projet de loi comme nous l'avons fait au sujet de la convention de 1929. Une des raisons qui nous fait adopter cette procédure, c'est que la convention fera partie de la loi qui régira la navigation au pays.

M. APPLEWHAITE: La convention entrera-t-elle en permanence de nos statuts?

L'hon. M. CHEVRIER: Oui.

Le PRÉSIDENT: Sommes-nous en faveur de l'adoption de la motion de M. Gillis? Tous ceux en faveur? Opposés?

Nous continuerons donc de procéder comme avant et peut-être avancerons-nous plus rapidement en entrant moins dans les détails, sachant que la plupart de ces questions seront soulevées d'une façon plus précise au fur et à mesure de nos délibérations. Puis-je proposer que...

M. GREEN: Allons-nous tout recommencer?

Le PRÉSIDENT: Non, nous continuerons. Nous appellerons maintenant M. Kerr?

M. NOSEWORTHY: La motion n'a-t-elle pas été mise aux voix?

Le PRÉSIDENT: Elle n'a pas été adoptée. La motion proposait que nous étudiions les clauses successivement.

M. NOSEWORTHY: Combien s'y sont opposés?

Le PRÉSIDENT: Nous avons demandé le vote, et, messieurs, le moins que vous puissiez faire est de voter. Tous ceux en faveur de la motion de M. Gillis voulant l'étude de la convention article par article?

M. CARROLL: A partir de cette partie-ci?

Le PRÉSIDENT: Oui.

M. APPLEWHAITE: Cela veut-il dire chaque clause du bill?

Le PRÉSIDENT: Oui.

M. GREEN: Non, de la convention.

M. GILLIS: Commençons par la convention.

Le PRÉSIDENT: Il vous faudra siéger deux ou trois jours alors. Est-ce le désir du Comité d'étudier la convention article par article?

Des VOIX: Absolument pas.

L'hon. M. CHEVRIER: Peut-être pourrions-nous procéder comme nous l'avons fait jusqu'ici? Retenons les témoins aussi longtemps que le Comité en aura besoin; nous pourrons ensuite les remercier. Nous aurons ainsi leurs témoignages et lorsque nous étudierons la loi, nous n'aurons pas à les appeler.

Le PRÉSIDENT: Cela serait-il satisfaisant?

M. GILLIS: Cela m'est bien égal. Je désirais simplement mettre de l'ordre dans les choses.

M. NOSEWORTHY: Ne pourrions-nous pas étudier la convention chapitre par chapitre?

Le PRÉSIDENT: C'est ce que nous faisons en réalité. A l'œuvre, messieurs. Y a-t-il d'autres questions? Nous en sommes au chapitre III. Si nous terminons l'étude des chapitres III et IV nous continuerons. Y a-t-il d'autres questions à poser à M. Young?

M. GREEN: M. Young est spécialiste des questions contenues dans quel chapitre?

Le PRÉSIDENT: Les quatre premiers chapitres.

M. GREEN: Nous avons terminé les chapitres I, II et III.

L'hon. M. CHEVRIER: Passons au chapitre VI. M. Young s'occupe d'une partie de ce chapitre. Si vous avez des questions à ce sujet, M. Young vous répondra.

Le PRÉSIDENT: M. Young s'intéresse à la partie du chapitre VI qui a trait au transport du grain,—au milieu de la page 156. Y a-t-il des questions là-dessus, messieurs?

M. GREEN: M. Young s'occupe-t-il de tout le chapitre VI?

L'hon. M. CHEVRIER: Non, le capitaine Kerr se chargera d'une partie de ce chapitre. M. Young s'intéresse à la partie portant sur le transport du grain et des marchandises dangereuses.

M. Green:

D. Cette convention change-t-elle les règlements régissant le transport des marchandises dangereuses?—R. Elle ne les modifie pas tous. Les règles de la convention sont de caractère général et nous avons des règlements particuliers qui traitent des mêmes points.

D. Le Canada a-t-il modifié ses règlements après le désastre de Greenhill Park dans le port de Vancouver?—R. Aucun changement n'a été apporté aux règlements sur le transport des marchandises dangereuses.

D. Les règlements n'ont pas été changés?—R. Aucun changement ne leur a été apporté depuis leur adoption.

D. Le désastre s'est-il produit par suite d'une infraction aux règlements en vigueur à l'époque?

M. MATTHEWS: Je pense qu'un autre témoin devra répondre à cette question.

M. GREEN: M. Young ne le sait pas?

Le TÉMOIN: Non.

Le PRÉSIDENT: Vous pouvez attendre le témoignage de M. Kerr. Avez-vous d'autres questions à poser?

M. Mott:

D. Monsieur le président, qui répondra aux questions relatives aux *Nitro-Prills* ou nitrate de soude granule?—R. Le Bureau d'inspection des navires à vapeur et le Conseil national de recherches étudient la question depuis nombre d'années et ils n'ont pas encore trouvé que le transport de ce genre de cargaison était dangereux.

D. Le Conseil de recherches a-t-il déjà rendu une décision?—R. Non, il n'a pris aucune décision définitive jusqu'à présent.

D. Les *Nitro-Prills* ne sont pas considérés dangereux?—R. Les Anglais ont fait des expériences en mettant le feu à des barges chargées de ce produit et ces barges n'ont pas explosé.

D. Je représente une ville où des milliers de tonnes de ce produit sont continuellement entreposées. Il y a un point que j'aimerais savoir du service de la navigation ou de ses représentants. Savent-ils quand le Conseil de recherches déposera ses constatations?

Le PRÉSIDENT: Il est à peine convenable de poser cette question au témoin. Il ne peut y répondre avec exactitude.

S'il n'y a pas d'autres questions...

M. GREEN: Au Canada, quel organisme doit appliquer les dispositions se rapportant à ces marchandises dangereuses?

L'hon. M. CHEVRIER: Je crois que ce serait le Conseil des ports nationaux, si la juridiction d'un de ses ports s'étend à ces marchandises, et aussi du ministère des Transports, si elles tombent sous la juridiction d'une commission de port. Comme l'a indiqué M. Young, on a institué un comité composé de membres du Conseil des ports nationaux et de fonctionnaires du Conseil national de recherches et du ministère des Transports, ainsi que d'un ou de deux autres ministères intéressés, dans l'intention d'en venir à une conclusion sur l'adoption ou le rejet de règlements relatifs à la protection et au chargement de ces cargaisons. J'ignore si le comité en est maintenant arrivé à des conclusions. J'ai un vague souvenir à ce sujet, mais j'hésite à m'en remettre à ma mémoire; je sais cependant qu'en particulier le Conseil national de recherches et le Conseil des ports nationaux ont étudié la question. Quelles ont été leurs conclusions, je n'en sais rien, mais peut-être puis-je me procurer des renseignements pour demain.

Le PRÉSIDENT: Chapitre V. Le capitaine Kerr voudrait-il nous présenter un résumé de ce chapitre et de l'autre partie du chapitre VI, à la page 146.

Le capitaine J. W. Kerr, surveillant des services nautiques, est appelé.

Le TÉMOIN: Monsieur le président, messieurs, le chapitre V a été mis à date; la convention de 1929 avait des dispositions analogues; les changements sont apportés en vue d'adapter les procédés aux usages de la marine et à l'activité de l'Union internationale des télécommunications d'après sa constitution actuelle. Quant au service de recherche des glaces les États-Unis ont accepté de continuer à s'en occuper, comme l'indique le chapitre V.

M. GREEN: Dans quelle disposition est-il question de cela?

Le TÉMOIN: Aux pages 150 et 151, règle 6. Les États-Unis ont accepté de continuer de faire la recherche des glaces, et les pays maritimes du monde entier consentent à contribuer aux dépenses. La contribution du Canada a été majorée de 3 à 5 pour 100 des dépenses globales par suite du développement de la marine marchande du Canada. A la règle 8, les routes de commerce de l'Atlantique-Nord demeurent les mêmes. Vous savez que ces routes ont été tracées afin d'écarter les navires de presque toute la région où l'on trouve des icebergs dans l'Atlantique-Nord. Le patrouilleur des glaces lance des avertissements sur la position de la glace, et afin de neutraliser la concurrence, toutes les compagnies de navigation reconnues s'en tiennent à ces routes, utilisant en conformité des règlements de sécurité, le même parcours dans leurs traversées transatlantiques.

L'obligation d'installer un radiogoniomètre sur les navires a été portée, par la règle 12, des navires de 5,000 tonneaux à ceux de 1,600 tonneaux de jauge brute. C'est une nouvelle prescription. En ce qui concerne l'équipage, les règlements demeurent les mêmes que dans la convention de 1929; quant à la recherche et au sauvetage, il y a quelque chose de nouveau et en conformité . . .

M. GREEN: A quelle page est-ce?

Le TÉMOIN: A la page 154.

Le PRÉSIDENT: La règle 15.

Le TÉMOIN: . . . et en conformité des dispositions prises par les divers pays maritimes pour aider les navires ou les avions qui peuvent sombrer en mer. Ces arrangements ont été pris de concert avec les services de navigation du ministère pour porter secours sur la scène d'un désastre le plus directement et

le plus vite possible. On installe aussi des signaux de sauvetage pour faciliter l'accostage des petites embarcations le long d'une côte battue par la tempête, si elles viennent d'une bateau naufragé et s'il est prudent de trouver un endroit d'accostage convenable. On a inséré la clause sur les échelles de pilote. Je crois que la règle 17 est nécessaire. Elle résulte d'une recommandation présentée par divers pays à l'effet de munir les navires de meilleures échelles d'embarquement et de débarquement. Je crois que plusieurs accidents sont survenus qui ont provoqué cette recommandation.

M. CARROLL: A-t-on rédigé des règles sur l'utilisation du radar?

Le TÉMOIN: Non, monsieur, pas que je sache.

Le PRÉSIDENT: Je crois qu'un autre témoin traitera de ce sujet.

M. GREEN: Elles seraient au chapitre V, n'est-ce pas, si on en avait rédigé?

Le TÉMOIN: Peut-être, ou bien ce pourrait être une annexe jointe à la convention si l'on présentait une recommandation.

M. RILEY: Ces règles relatives aux échelles de pilote ont-elles été établies à la suite d'une intervention des pilotes?

Le TÉMOIN: Non, je pense que c'est à la suite de représentations par les autorités du Royaume-Uni.

M. CARROLL: Je crois avoir fait une démarche en ce sens à la suite de la perte d'un bateau-pilote dans le port d'Halifax.

Le TÉMOIN: Parfaitement. C'est le cas du *Hebredian*. J'aurais dû m'en rappeler.

M. Green:

D. Parmi les principaux pays maritimes, y en a-t-il qui n'ont pas signé cette convention?—R. Ils étaient tous représentés et ont tous signé la convention, pour autant que je sache.

D. Et la Russie?—R. Je crois qu'on lui avait accordé un mois de réflexion. Je me rappelle qu'on lui a donné un mois pour signer, mais les délégués devaient demander la permission à Moscou et je pense qu'en définitive, ils n'ont pas signé.

D. D'autres pays ont-ils refusé la convention?—R. La Russie est le seul dont je me souvienne.

D. La Yougoslavie?—R. La Yougoslavie n'est pas un pays maritime important, mais je crois qu'elle n'est pas signataire.

M. APPLEWHAITE: Je désire poser une question à propos du chapitre V.

Le PRÉSIDENT: Sur quel sujet, la radio?

M. APPLEWHAITE: Non, au sujet de la règle 15.

Le PRÉSIDENT: Très bien, allez-y.

M. Applewhaite:

D. Je crois comprendre que c'est une question litigieuse à soulever. Je ne cherche pas à soulever un long débat. La règle dit en termes très généraux que "tout gouvernement contractant s'engage à assurer..." et elle ajoute: "Ces dispositions doivent comprendre". S'agit-il d'une inspection internationale? D'autres pays peuvent-ils exiger que le Canada, par exemple, observe certaines normes dans le domaine de la recherche et du sauvetage, et qu'arrive-t-il lorsqu'un pays ne procure pas les installations que les autres jugent nécessaire de

fournir?—R. J'estime que la collaboration canado-américaine, dans le domaine des recherches et du sauvetage, est très étroite et très efficace.

D. J'entends d'après les termes de la convention.—R. A mon avis, le travail de collaboration déjà fait se poursuivra et, probablement, s'améliorera sous la convention.

D. Mais n'y a-t-il pas de dispositions à ce sujet dans la convention?—R. Il n'y en a pas.

M. Green:

D. Ainsi, n'importe quel des autres pays peut demander au Canada de fournir des bateaux de recherche et de sauvetage?—R. Seuls les États-Unis pourraient vraisemblablement le faire; nos relations sont actuellement si bonnes que je ne vois guère de difficulté de ce côté.

D. Très bien, mais il reste que, d'après la convention, nous pouvons être obligés de fournir un bateau de recherche et de sauvetage au large de la côte de la Colombie-Britannique?—R. Je pense que les installations ordinaires de sauvetage en mer suffiraient à secourir un navire en détresse, de quelque nationalité qu'il fût.

M. Noseworthy:

D. Monsieur le président, pendant qu'on en est sur ce point, est-ce que jusqu'à maintenant le gouvernement canadien... je ne crois pas qu'il ait appliqué strictement la convention... depuis l'entrée de Terre-Neuve dans la Confédération, quelles démarches le gouvernement canadien a-t-il entreprises pour fournir des bateaux assurant le service de recherche et de sauvetage sur le littoral de Terre-Neuve?—R. A mon avis, les navires du ministère des Transports qui longent nos côtes et celles de Terre-Neuve participent aux recherches et au sauvetage. Il faut compter là dedans les vaisseaux du ministère des Transports et de celui des Pêcheries, ainsi que les vaisseaux et avions du C.A.R.C. Je pense que le centre des recherches et du sauvetage, à Halifax, s'occupe de toute la côte de Terre-Neuve et de tout le littoral de l'Est du pays.

D. Savez-vous si, sur la côte de Terre-Neuve, on a mis en disponibilité d'autres moyens de secours, bateaux, vaisseaux de patrouille?—R. Je l'ignore, monsieur.

Le PRÉSIDENT: Si c'est tout, allons-nous convoquer M. Caton, l'inspecteur en chef de radio?

M. Green:

D. Je désire poser une autre question au capitaine Kerr. Cette règle 15 intéresse en réalité les gardes-côtes, n'est-ce pas?—R. Je ne saurais dire, monsieur; mais je sais que dans les divers ministères il existe une organisation très active et très vivante en ce qui a trait à la recherche et au sauvetage, et ainsi toutes les personnes et tous les vaisseaux en détresse sur notre côte sont protégés.

D. Sur la côte ouest du moins, nous croyons ne pas bénéficier d'un service de garde-côte. Peut-être avez-vous une réponse à cela. A cet égard, nous sommes tous du même avis et nous aimerions que cet état de choses soit corrigé. A mon avis, en vertu de la règle 15, le Canada est en quelque sorte obligé d'y instaurer un véritable service de garde-côte.—R. Je pense que sur nos côtes, le gouvernement compte déjà un service de sauvetage qui se compare très favorablement à ce qu'exige la règle 15.

D. Sur la côte ouest, cette disposition n'est pas respectée à la lettre.—R. Sur le littoral ouest, c'est le C.A.R.C. qui remplit cette tâche à l'aide de ses vaisseaux et avions et en collaboration avec les autres ministères. Je crois que la besogne qui s'accomplit est très efficace.

M. GOODE: Elle est excellente.

M. Green:

D. Mais la règle s'applique évidemment aux routes de l'Atlantique-Nord?—R. Oui.

D. Apparemment les pays en sont venus à un accord quant à l'utilisation de ces routes de l'Atlantique-Nord?—R. Oui, monsieur.

D. Y a-t-il une autre entente du même genre pour les routes du Pacifique?—R. Je ne pense pas que les glaces du Pacifique-Nord présentent le même problème que celles de l'Atlantique-Nord, mais je crois qu'un accord régit la traversée du Pacifique-Nord pendant la saison du brouillard, à l'effet d'écarter les navires les uns des autres sur les routes maritimes ordinaires.

D. Est-ce prévu dans la convention?—R. Ces deux documents diffèrent quelque peu. D'un côté, il y a la recherche des glaces sur l'Atlantique—sur les routes de l'Atlantique-Nord—qui a pour but de dépister les formations de glace et les icebergs sur les grands bancs de Terre-Neuve.

D. Ce serait un grand avantage pour le Canada, n'est-ce pas, d'avoir un accord relatif au Pacifique?—R. Non, monsieur, à mon avis l'entente spontanée entre les compagnies de navigation intéressées constitue la meilleur sorte d'accord pour le Pacifique.

D. Pourquoi donc?—R. A cause du brouillard qu'on rencontre aussi sur l'Atlantique-Nord...

D. Il y a aussi du brouillard sur le Pacifique.

M. GOODE: Nous avons du brouillard là aussi.

Le PRÉSIDENT: Et il y en a beaucoup ici aussi.

Le TÉMOIN: A certains moments, le brouillard constitue un danger sur les deux océans.

M. GREEN: On n'a pas placé de navires du service météorologique au large de la côte du Pacifique. J'estime que le ministère des Transports pourrait examiner la possibilité d'un accord à cet effet.

M. GOODE: Monsieur le président, il convient de mentionner ici que l'équipage de recherche et de sauvetage du C.A.R.C. opérant sur la côte ouest travaille avec beaucoup d'efficacité et donne ample satisfaction à tous les intéressés.

Le PRÉSIDENT: Nous en venons alors au chapitre VI. Capitaine Kerr, vous vous occupez aussi de ce paragraphe?

Le TÉMOIN: Oui. Ce chapitre comporte certaines règles sur le transport du grain en vrac. Ce règlement n'était pas dans la convention de 1929. Il y fut introduit, je crois, à la demande du Royaume-Uni et des États-Unis. Il se rapporte au chargement de cargaisons de grain dans les ports canadiens, et les règles doivent permettre aux navires de transporter autant le grain lourd que le grain léger dans leurs compartiments élevés d'entrepont.

M. Green:

D. Qu'est-ce que cela?—R. Les ponts supérieurs, les compartiments élevés d'entrepont. Il s'agit de permettre d'y transporter le grain lourd en vrac, dans les sections. Si l'on prend un local de la grandeur de cette pièce, qu'on le

répartisse en plusieurs pièces et qu'on procède à la répartition du grain dans les sections de façon à éviter le déplacement, on empêche ainsi un navire, en pleine mer de devenir instable. La règle en question voit à sauvegarder cette nécessité. En d'autres termes, en introduisant cette règle nous modifions un usage qui a été en vigueur pendant bien des années. A la lumière de la pratique établie au Royaume-Uni et dans d'autres pays, nous avons pensé que l'expédition du grain des ports canadiens vers toute autre partie du monde serait améliorée par ce changement. Ainsi, le transport des cargaisons de grain en vrac serait accéléré.

D. Est-ce déjà en vigueur?—R. Les règles proposées ne le sont pas encore, mais la question est à l'étude.

M. Adamson:

D. Qu'est-ce que le grain lourd?—R. D'après les règles, les grains légers sont l'avoine et la graine de coton; et tous les grains visés par nos règles relatives aux cargaisons de navires, les grains lourds, comprennent le blé, le maïs et l'orge. Ils sont classés comme grains lourds, tandis que l'avoine et la graine de coton,—bien que nous n'ayons pas de graine de coton à expédier du Canada, —sont classées comme grains légers. Actuellement, nous pouvons transporter du grain léger dans les compartiments élevés d'entrepont, mais nous demandons l'autorisation d'y transporter des grains lourds: voilà le motif du changement proposé dans les règles.

D. Combien pèse le grain léger par boisseau?—R. Probablement de 42 à 50 livres par boisseau, et le grain lourd, si je me souviens bien, pèserait environ 60 livres au boisseau. Je sais que ce poids est utilisé pour établir la capacité en regard du poids du blé dans le commerce du grain.

M. Green:

D. Le coût de transport du grain en sera-t-il réduit?—R. Oui, en certains cas. Cela dépendra, en grande partie, de la quantité de bois requise pour construire les sections; autrement il faut se servir de sacs de toile pour ensacher le grain et couvrir le grain demeuré en vrac dans un compartiment. S'il faut importer des sacs de toile, la question du coût entrera en ligne de compte.

D. Cela va-t-il épargner des frais?—R. Sûrement, parce qu'actuellement il nous faut importer des sacs de toile. Nous transportons parfois le grain en vrac sur les ponts supérieurs et il nous faut le couvrir de sacs de grain. Si nous avons le bois sous la main, nous pouvons construire des sections et peut-être le faire à meilleur marché. Les règles proposées accéléreront le chargement du grain et en diminueront jusqu'à un certain point les frais, suivant la sorte de navire.

D. Ce grain sera-t-il transporté en grande partie sur des vaisseaux d'autres pays?—R. Je pense que si vous examinez un nombre représentatif de navires à Vancouver, vous aurez une excellente idée de la nationalité des vaisseaux susceptibles de transporter le grain de la côte ouest.

D. Un grand nombre de navires suédois et britanniques viennent au Canada et repartent chargés de grain. Sont-ils sujets aux règlements britanniques ou suédois?—R. Tout chargement de grain, dans les ports canadiens, doit se conformer aux règlements de chargement du grain au Canada. Notre pays étudie maintenant l'adoption, par un accord international incorporé dans la convention, de règles et de conditions générales régissant à l'avenir le transport du grain en vrac.

M. Carroll:

D. Il y a une question que je veux signaler à votre attention. Vous vous souvenez sans doute de la réunion à laquelle vous avez assisté outre-mer, il y a quelques années, où l'on discuta la question du radar.—R. Oui.

D. A-t-on à cette époque proposé des règlements en vue de son emploi dans la navigation civile, je veux dire en dehors de la marine de guerre?—R. La question du radar a été soulevée à la Convention internationale. Quelques pays estimaient devoir faire quelque chose pour donner aux navires munis de radar certains privilèges, mais la majorité s'y opposait. Je suis personnellement d'avis qu'en général la Convention jugeait le radar une aide excellente à la navigation et rien de plus, et que les règlements de route sur mer doivent être appliqués à la lettre, vu que le radar est utilisé strictement comme aide à la navigation.

D. Vous savez peut-être pourquoi je vous ai posé cette question.

M. Green:

D. En conséquence, y a-t-il quelque nécessité actuellement de rendre obligatoire l'installation du radar sur un navire en mer?—R. Non, monsieur, mais à mon avis les avantages qu'en retirerait un navire sont si grands que l'armateur voudra en équiper ses navires; cela lui permettrait, entre autres, de rebrousser chemin en toute sécurité.

M. ADAMSON: Ce chapitre comprend-il aussi le transport de marchandises dangereuses? Je ne vois ici aucune mention du nitrate.

L'hon. M. CHEVRIER: Nous avons traité le sujet avant votre arrivée.

Le PRÉSIDENT: Nous sommes maintenant prêts à aborder la partie suivante du bill, c'est-à-dire à écouter M. Caton nous dire ce que contient le chapitre IV, page 132, en matière de radiotélégraphie et de radiotéléphonie.

M. W. A. Caton, Division de la radio au ministère des Transport, est appelé.

Le TÉMOIN: Monsieur le président, messieurs, le chapitre sur la radio, dans la convention de sécurité, a surtout été une modification visant à tirer parti de la terminologie technologique et des grands progrès de nos connaissances depuis la rédaction de la première convention. Plusieurs énoncés, qui ont été exprimés en termes généraux dans la première convention, peuvent maintenant l'être avec plus de précision au point de vue technique. En outre, il y a certains changements déterminés relatifs à l'armement des navires. Tout d'abord les navires de charge d'une jauge de 500 à 1,600 tonneaux peuvent à présent être pourvus de radiotéléphonie, et ils prennent avantage de cette disposition.

M. GREEN: Il s'agit des navires de charge, non pas des navires à passagers.

Le TÉMOIN: Précisément. Avant cette nouvelle convention, les navires de charge d'une jauge égale ou supérieure à 1,600 toneaux étaient tenus de s'équiper de radiotélégraphie pour les voyages internationaux. Cette convention a baissé la jauge à 500 tonneaux et a permis l'emploi de la radiotéléphonie en plus de la radiotélégraphie obligatoire aux navires d'une jauge d'au moins 1,600 tonneaux.

M. GREEN: Mais auparavant il n'y avait pas cette obligation?

Le TÉMOIN: Non.

M. PEARKES: Mais ces navires doivent maintenant avoir la radiotélégraphie ou la radiotéléphonie?

Le TÉMOIN: Oui. Il n'y a pas de changement pour ce qui est des navires à passagers; quelle que soit leur jauge ils doivent être munis de radiotélégraphie.

M. BROOKS: Mais seulement pour les voyages internationaux.

Le TÉMOIN: Les voyages internationaux, voilà ce que nous discutons en ce moment. Le libellé de l'exemption relative à la distance milliaire de la terre ferme a été modifié. C'est la disposition indiquée à la page 133, l'exemption des prescriptions de la règle 3. Cette disposition prévoit que le gouvernement peut accorder des exemptions eu égard à la nature du voyage, à la distance du navire par rapport au rivage, à la longueur du voyage et à une connaissance générale des risques et autres conditions touchant la sécurité. De la même manière, en certaines circonstances, ces dispositions autorisent l'exemption moyennant l'usage de la radiotéléphonie.

M. GREEN: En d'autres termes, on accorde beaucoup de latitude pour exempter un navire?

Le TÉMOIN: Oui. Il y a un changement très important dans les règlements relatifs aux services d'écoute. La nouvelle convention exige que tout navire obligatoirement pourvu d'une installation radiotélégraphique doit, lorsqu'il est en mer, assurer un service d'écoute sur la fréquence de détresse, et il y a des dispositions à l'effet qu'en certaines circonstances où des navires sont pourvus d'un auto-alarme, le véritable service d'écoute par l'entremise d'un opérateur soit restreint aux dispositions contenues à la page 134, relatives aux navires à passagers et aux navires de charge.

M. MOTT: Les règles déterminent-elles combien il faut employer d'opérateurs à bord, ou le fait de disposer de cette alarme dispense-t-elle d'avoir plus d'un opérateur?

Le TÉMOIN: Elles exigent au moins un opérateur; suivant la règle 7 il faut un opérateur qualifié,—et, pour les navires à passagers, deux opérateurs.

Le PRÉSIDENT: Suivant la règle 7 b) (ii). Messieurs, y a-t-il d'autres questions?

M. GREEN: Qu'est-ce qu'on exige au sujet du journal de bord radio imposé par la règle 16?

Le TÉMOIN: On a défini de façon plus nette ce que le journal de bord radio doit contenir.

Le PRÉSIDENT: S'il n'y a pas d'autres questions...

M. Green:

D. Il y en a d'autres. Pouvez-vous nous dire la différence qui existe entre la radiotélégraphie et la radiotéléphonie?—R. Monsieur, je puis vous parler de nos installations. Toutes nos stations côtières des Grands lacs, en aval du fleuve Saint-Laurent, et le long du littoral atlantique sont pourvues d'une double installation de radiotélégraphie et de radiotéléphonie. Un navire en mer peut communiquer avec une station côtière par l'un ou l'autre de ces moyens. La radiotéléphonie permet d'échanger des messagers de vive voix, au moyen d'un appareil de bord ordinairement actionné par un des officiers du navire de la même manière qu'un téléphone ordinaire. L'officier appelle la station côtière; celle-ci prend les messages et, en certains cas, comme à Halifax, peut établir directement la communication avec tout appareil téléphonique du pays.

M. GOODE: Cela se fait-il à Vancouver également?

Le TÉMOIN: Oui.

M. Green:

D. Avec la radiotéléphonie, l'opérateur peut s'occuper d'autres travaux? —R. C'est exact.

D. Ce peut être le préposé aux marchandises, le commissaire, ou l'un des officiers,—il n'y a pas d'employé affecté uniquement aux communications?—R. C'est la différence entre la radiotélégraphie et la radiotéléphonie.

D. Ainsi, si cet homme est occupé ailleurs lorsque arrive un appel d'une de vos stations, vous ne pouvez pas communiquer avec ce navire? Vous le pouvez seulement si l'employé est près de l'appareil?—R. Pour fins de sécurité, on prévoit en vertu de la convention un système d'écoute au moyen de haut-parleurs. Ces appareils sont sans doute installés sur le pont, qui est un endroit facilement accessible, où quelqu'un entendrait le message. En outre, sur les Grands lacs, on utilise des systèmes de sonnerie à appels sélectifs.

D. Dans le cas de la radiotélégraphie, le navire est doté d'un opérateur dont le rôle est de veiller au fonctionnement des appareils?—R. C'est un spécialiste qui ne fait rien d'autre.

D. C'est certainement avantageux?—R. Oui.

M. Goode:

D. L'article 8 ne dit-il pas qu'il doit y avoir à bord un radiotélégraphiste?—R. Il doit être membre de l'équipage.

D. Et il doit être qualifié?—R. Oui.

M. Greeen:

D. Quels doivent être ses titres et qualités?—R. D'après la Convention de l'Union internationale des télécommunications, nous avons établi les titres et qualités requis pour l'obtention des différents certificats. Ils sont d'ordre général: l'homme n'est pas censé être un technicien; il doit seulement pouvoir faire de petites rectifications aux appareils, les ouvrir et les fermer.

D. Il n'est pas tenu de réparer l'appareil?—R. Non.

D. Le commissaire ou un autre répond au téléphone et le radiotéléphoniste peut être ou ne pas être là quand on a besoin de lui?—R. Pour fins de sécurité, d'après la convention, je pense que lorsque les règles seront rédigées il sera nécessaire, dans les navires obligatoirement outillés, que le téléphone soit en position d'être vu ou entendu à n'importe quel moment.

M. MOTT: Cela ne relèverait-il pas de l'officier du service d'écoute?

Le TÉMOIN: Oui.

M. ADAMSON: Lorsque le navire est appelé, la sonnerie se fait entendre automatiquement?

Le TÉMOIN: On pourrait la faire fonctionner ainsi, mais elle ne sonne pas automatiquement. On entend un appel provenant d'un haut-parleur.

M. Applewhaite:

D. Pourriez-vous nous dire laquelle, selon vous, des deux installations, la radiotéléphonie ou la radiotélégraphie, si on les compare au point de vue mécanique est susceptible de se déranger et cesser de fonctionner?—R. Il est très difficile de répondre à cette question.

D. Elle est importante du fait que vous établissez différentes classes de navire?—R. Les appareils radiotéléphoniques peuvent être fabriqués d'après des devis très précis, comme n'importe quel autre genre d'appareils. Ils peuvent être utilisés continuellement, sans soins particuliers, comme une station de radiodiffusion, selon les besoins du moment. Il faut tenir compte également du fait que les appareils utilisés actuellement sur les petits navires n'y sont pas obligatoirement installés. Ces navires peuvent donc porter des installations de faible puissance ou de courte portée qui leur sont tout à fait satisfaisantes. Elles ne sont pas exigées par la loi et ne doivent se conformer qu'aux prescriptions techniques relatives au brouillage causé par d'autres appareils,—il y aurait certaines rectifications à faire à ce propos. Des devis plus précis sont requis sous l'empire des conventions de sécurité et les indications de ce que doivent comporter ces devis sont incluses dans la convention. Il nous faudra insérer des dispositions d'ordre technique lors de la rédaction des règles donnant effet à la convention.

D. Et que ferait-on dans l'éventualité de défectuosité des appareils?—R. Comme je l'ai déjà dit, c'est entièrement une question de fabrication. Ils peuvent être fabriqués presque parfaitement,—non pas parfaitement, car la perfection n'est pas de ce monde.

D. Les appareils de radiotéléphonie assurent-ils autant de protection et sont-ils fabriqués de façon à donner autant de service que la radiotélégraphie?—R. La réponse se trouve peut-être dans la convention même, qui prescrit l'installation radiotélégraphique sur tous les navires à passagers effectuant des voyages internationaux.

M. Pearkes:

D. La règle II qui a trait à l'auto-alarme s'applique-t-elle automatiquement à la radiotélégraphie et à la radiotéléphonie?—R. Non, monsieur. Tous les pays travaillent à perfectionner un mode d'auto-alarme pour la radiotéléphonie. Les navires se livrant au commerce sur les Grands lacs utilisent un système radiophonique d'appel direct par lequel on transmet certains sons sur leur fréquence radiophonique, et ces sons actionnent une cloche à bord du navire qu'on désire appeler. Dans un sens, c'est là une indication du progrès qui peut être réalisé dans le perfectionnement d'un auto-alarme.

D. On n'en est pas encore à ce stade au sujet des navires océaniques?

M. Greeen:

D. Les nations signataires de la convention ont exprimé assez clairement leur opinion concernant les avantages respectifs de la radiotéléphonie et de la radiotélégraphie. A la page 133, on peut lire ce qui suit: "Les navires à passagers, quelle que soit leur dimension, et les navires de charge d'une jauge brute égale ou supérieure à 1,600 tonneaux doivent, à moins qu'ils n'en soient exemptés par la Règle 5, être pourvus d'une installation radiotélégraphique conforme aux dispositions des Règles 9 et 10".—R. Oui. Je répète que la radiotélégraphie possède actuellement une portée beaucoup plus grande. La radiotéléphonie est avant tout un mode de communications côtières. Comme vous pouvez facilement vous l'imaginer, le brouillage provenant d'orages électriques et d'autres signaux aurait tendance à nuire beaucoup plus que dans le cas de la radiotélégraphie.

D. Oui, je suppose que les nombreuses communications provenant de remorqueurs ou autres embarcations produiraient du brouillage?—R. En effet, mais

le brouillage n'est pas le propre de la seule radiotéléphonie. La convention a établi une fréquence de détresse radiotéléphonique à la suite de pourparlers entre les représentants des pays convoqués à la Conférence internationale des télécommunications à Atlantic City en 1947. Elles ont adopté la fréquence de 2182 kilocycles comme fréquence radiotéléphonique mondiale de détresse. Bien que l'application de cette disposition puisse tarder quelque peu en raison du fait que tous les pays ne possèdent pas d'appareils de téléphonie, nous avons tout de même une autre fréquence, 1630 kilocycles, sur la côte occidentale, pour les appareils radiotéléphoniques des navires.

D. Vous n'êtes pas sans savoir que le *Chelosin* a fait naufrage il y a moins d'un an. Ce navire approchait de Vancouver dans la brume, phénomène assez rare dans cette région. L'opérateur de radar, posté sur le pont du premier goulet, pouvait le voir se diriger en droite ligne sur la côte rocheuse de Stanley Park. Il signala le danger par radiotéléphonie mais n'obtint pas de réponse, et le navire alla s'écraser sur les rochers.

L'hon. M. CHEVRIER: La faute n'en est pas due à une panne de la radiotéléphonie.

M. GREEN: De toute façon, le navire n'était pas équipé de radiotélégraphie; il était muni de radiotéléphonie. N'eût été le calme de la mer, plusieurs noyades auraient été déplorées.

L'hon. M. CHEVRIER: J'aimerais bien que vous entendiez le témoignage du capitaine Kerr à ce sujet.

M. KERR: Le capitaine du *Chesolin* possédait une expérience de plusieurs années et il se croyait sûr de sa route tout le long du parcours. Nous sommes tout à fait convaincus que le naufrage du *Chesolin* est dû à ce fait.

M. GREEN: S'il avait entendu le message téléphonique en provenance du pont, son navire n'aurait pas échoué.

M. KERR: Quand un homme a navigué pendant vingt ou vingt-cinq ans, il se sent assez habile pour se dispenser de vérifier tous les détails, et nous savons que les maîtres de bord ont aussi la faiblesse de pécher par excès de confiance. Ils sont tellement sûrs d'eux-mêmes. Pénétrant dans le port au large de la pointe Atkinson, le navire alla échouer à Stanley Park par suite d'une erreur de direction. Comme le temps était propice, personne n'a été blessé, tous sont sortis indemnes.

M. GREEN: Il faut remercier la chance plutôt que le bon jugement.

M. KERR: Je suis personnellement convaincu, si je puis dire, que le naufrage du *Chesolin* n'est pas attribuable à quelque défectuosité ou absence d'appareil radiophonique. Il faut en chercher la cause dans un excès de confiance de la part du capitaine.

M. GREEN: On a fermement soutenu que le capitaine avait été blâmé à tort, mais je ne suis pas au courant des faits.

M. KERR: A certains moments, je crois que nous pouvons tous être taxés d'excès de confiance.

Le PRÉSIDENT: Je crois que nous sommes presque arrivés au point où l'étude détaillée du projet de loi peut être commencée.

M. GREEN: Que faites-vous de M. Blouin?

Le PRÉSIDENT: Vous avez raison et je m'en excuse. C'était mon intention d'appeler M. Blouin à ce stade de nos délibérations, car il ne sera plus possible de

le faire lorsque l'étude du bill sera entamée. Les remarques qu'il nous adressera sont fort opportunes à l'heure actuelle. M. Blouin est président général de la division radiophonique de la *Commercial Telegraphers Union*. Je crois qu'il a plusieurs choses à nous dire au sujet des conditions actuelles sur le littoral ouest du Canada en ce qui a trait à l'obligation d'assurer les services de préposés compétents de la radio à bord des navires à passagers.

M. A. Blouin, président général de la division radiophonique de la *Commercial Telegraphers Union*, est appelé:

Le TÉMOIN: Monsieur le président, messieurs, j'ai beaucoup à dire mais, sachant que vous siégez depuis longtemps et que vous avez hâte de rentrer chez vous, je tâcherai d'être bref.

Je m'occupe de radiophonie depuis 35 ans, à titre d'officier radio ou d'opérateur de radio. J'étais de quart lorsque l'infortuné paquebot *Empress of Ireland* fut éperonné près de Rimouski; après cela, j'ai navigué les mers dix années durant sur des cargos, des navires de guerre, des paquebots, et j'ai passé 25 ans dans des stations côtières desservies par Marconi au profit du gouvernement canadien. Je puis donc vous parler avec connaissance de cause.

Je vous dirai quelques mots de la radiotéléphonie, en marge des remarques que vient de faire M. Caton. A la station de Toronto, nous disposons aussi bien de la radiotéléphonie que de la radiotélégraphie. La radiotéléphonie n'est pas infaillible. Ses appareils sont sujets à erreur. Comme preuve de mon avancé, nous recevons à la station de Toronto trois ou quatre appels par jour pour les réparations; de plus, notre société a placé des employés compétents à des endroits tels que Port-Arthur, Sault Sainte-Marie, Montréal, Toronto et à d'autres endroits pour voir aux réparations.

A titre de spécialistes de la radio, nous avons foi dans le progrès. Sur les Grands lacs, nous avons déjà eu de 60 à 70 officiers radios sur les navires, cargos et navires à passagers; il n'en reste plus que trois à l'heure actuelle. Néanmoins, nous avons bien accueilli ce progrès des temps modernes. Bien qu'il ait enlevé le gagne-pain à plusieurs d'entre nous, nous avons eu la bonne fortune d'être embauchés par le ministère des Transports pour le service aérien. Pour ce qui est de l'avertisseur automatique, voilà un autre appareil mécanique qui fait défaut de temps à autre.

A vrai dire, on a constaté sur les navires américains que les très nombreuses fausses alertes dérangeaient trop souvent les opérateurs la nuit, ceux-ci exigeant le paiement d'une heure de travail supplémentaire chaque fois, et l'on a jugé plus économique d'employer trois opérateurs de radio. C'est pourquoi les navires à passagers ont adopté cette mesure.

Voici le point capital qui nous intéresse le plus: Depuis 1942, nous avons fait des démarches pour faire définir la nature du travail qui devait être fait à l'égard d'une série d'emplois, surtout sur le littoral ouest du Canada. Un homme peut être officiellement embauché à titre d'officier radio, mais, à toutes fins pratiques, il lui faudra faire du travail de commis aux marchandises, de commissaire, de sorte qu'il ne peut accomplir sa tâche de radio.

Vous savez que la loi exige la tenue du livre des messages par radio, la vérification de l'appareil, la tenue des batteries à une haute norme d'efficacité afin que puisse fonctionner le poste d'appels d'urgence. Franchement parlant,

je ne vois pas pourquoi tous les navires à passagers n'emploient pas un opérateur de radio ou un officier radio qui s'occuperait de l'appareil de T.S.F. et assurerait la protection de la vie des passagers et de l'équipage.

Permettez-moi de vous lire quelques lettres très courtes provenant d'hommes d'expérience dans ce domaine, et aussi de vous montrer une photographie du *Cardena* au moment où ce navire s'est écrasé sur le roc. Vous verrez que ce vaisseau était dans une position très curieuse. Il est tout à fait heureux que l'accident soit survenu par temps calme, alors qu'il n'y avait pas de grands vents. Si le vent s'était élevé, je ne vois pas comment un seul homme à bord aurait pu manipuler avec succès l'appareil de radio et en même temps maintenir l'ordre et la discipline à bord. C'eût été impossible.

Je vous lirai donc deux lettres d'hommes actuellement en service sur la côte occidentale. La première se lit comme suit:

Cher monsieur,

En mai 1947, j'ai été embauché par la *Union Steamships Ltd.* en qualité d'officier radio et de commis aux marchandises pour le temps des vacances universitaires. Lors de mon engagement, M. Crompton, représentant de cette société, m'a dit que je relèverais du commissaire en chef, que je devrais obéir à ses ordres et ne jamais porter les galons d'un grade supérieur au sien.

Dans la pratique, j'ai constaté que je devais travailler au moins huit heures par jour, souvent bien davantage, en qualité de commis aux marchandises, lesdites fonctions devant être remplies dans le bureau du commissaire, dans la cale aux marchandises; je devais aussi travailler au bureau de la radio. Une fois en mer le capitaine Godfrey, maître du *Cassiar*, me dit ceci: "Notre société n'a jamais été très sévère sur le compte de la surveillance radio. Comme vous aurez beaucoup à faire en qualité de commis aux marchandises, vous devrez prendre du sommeil comme vous le pourrez, même si la garde de la radio en souffre." A quoi je répondis que je maintiendrais une surveillance officielle de la radio, à moins qu'il ne m'en ordonne autrement par écrit. Il refusa. Sur ce, je fis la garde de la radio, refusant d'accomplir toute tâche pouvant nuire à cette surveillance.

Au terme du premier voyage, j'ai annoncé au commissaire (M. Charles Guy) qu'il m'était impossible de rester dans ces conditions. Ce dernier répliqua que la société ne tenait pas "à garder du personnel aussi superflu que des opérateurs de radio". Je quittai donc mon emploi.

J'ai ici une autre lettre à peu près de même longueur, qui se lit comme il suit:

Monsieur, le 21 octobre, je rejoignis le *Princess Mary* à Vancouver pour servir en qualité d'officier radio exerçant les doubles fonctions de commis aux marchandises et d'opérateur de radio. Je découvris que deux unités de 6 volts de la batterie principale de 36 volts étaient mortes, ainsi que les deux batteries de chauffage de l'appareil récepteur. La batterie principale est l'unique source d'énergie du transmetteur. J'essayai pendant trois jours de charger les batteries principales défectueuses, mais elles étaient irrémédiablement mortes. Les deux batteries du récepteur, après trois jours de soins, reprirent leur maximum d'efficacité.

Dans l'état où je trouvai la principale batterie, le transmetteur fonctionnait pendant une dizaine de minutes, mais si ce dernier était inter-

rompu seulement après une minute de marche, il ne reprenait vie qu'en rechargeant les batteries ou en leur accordant un certain temps de *repos*. Cet état de choses a pris du temps à se produire et aurait dû être corrigé il y a plusieurs mois sans doute.

Le conduit de l'antenne était très lâche et menaçait d'endommager les antennes d'émission, le cordon du sifflet et le reste. Ces défectuosités auraient dû être réparées depuis longtemps. Dans plusieurs autres cas de moindre importance, les conditions défectueuses révélaient un grave relâchement dans l'entretien de ces appareils.

Vous trouverez sous ce pli copie d'un journal de bord (PV) tenu durant les quelques jours qui ont précédé mon arrivée et quelques autres journées de septembre. Cet exemplaire est caractéristique d'un journal de bord d'un poste de radio remontant jusqu'à juin 1945. Aucune surveillance n'y est consignée et même les arrivées et les départs sont rarement mentionnés.

Je pourrais ajouter que le commissaire m'a lui-même confié qu'un préposé aux "emplois multiples" qui s'occupait de ses fonctions de radio ne lui était d'aucune utilité. Je suis employé ici comme officier radio à titre provisoire seulement et il considère cet arrangement beaucoup plus satisfaisant.

Nous savons que la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer prescrit certaines règles minima. A mon avis, un pays tel que le Canada ferait bien de modifier davantage sa Loi de la marine marchande et de donner un peu de vigueur à la modification qui contraindrait les propriétaires de navires d'engager des opérateurs de radio sur les navires à passagers de la côte ouest du Canada. Cette mesure représenterait, bien entendu, une dépense supplémentaire de quelque $200 par mois, mais certains de ces navires transportent des centaines de passagers.

M. Herridge:

D. Sur chaque bateau?—R. Oui. La dépense en est très faible et je vous prierais, messieurs, d'employer vos bons offices pour garantir l'emploi d'officiers de la radio sur les navires à passagers opérant dans les eaux du littoral ouest du Canada. Je vous remercie beaucoup, monsieur le président, monsieur le Ministre, messieurs.

M. Goode:

D. Au sujet des navires marchands du littoral du Pacifique auxquels vous avez fait mention, je ne crois pas qu'il serait équitable d'exiger que des petits navires, comme ceux de la *Union Steamships Company* par exemple, emploient des opérateurs de radio à ce seul titre. J'ai vu l'équipage au travail. J'ai vu un garçon descendre l'appontement, vérifier, le cas échéant, une couple de caisses de sardines et s'en retourner. Serait-il donc injuste de demander à un officier de la radio d'accomplir ce travail?—R. Vous pensez sans doute qu'un salaire de $200 par mois ajoute aux dépenses, mais, d'autre part, pour cette somme infime l'équipage jouit de ses services et, advenant un accident, il peut épargner non seulement des vies humaines, mais des milliers de dollars en marchandises. J'estime que pour plus de sûreté le préposé à la radio devrait s'occuper uniquement de radio et n'exercer aucune autre fonction; si vous recourez à cet échappa-

toire et demandez au radio de s'occuper d'autres tâches, celles-ci s'accumuleront. Un jour on lui demandera de faire certaines choses, le lendemain on lui en demandera un peu plus de sorte qu'un jour ses fonctions seront hors de toute proportion.

D. Je ne discuterai pas avec vous maintenant du bien-fondé de votre allégation. Je me souviens cependant d'avoir déjà vu le bateau dont vous avez parlé, le *Cassiar*, et je ne suis pas disposé à reconnaître la nécessité de tenir en permanence, dans sa tourelle, un radio qui ne s'occuperait de rien d'autre que de son appareil, car le bateau ne perd presque jamais la côte de vue. Je songe en ce moment au voyage de Vancouver à Squamish.

M. GREEN: Je ne crois pas que le cas s'applique au voyage à Squamish.

M. GOODE: Vous avez bien parlé du *Cassiar*, qui fait ce voyage?

M. GREEN: Le voyage du nord.

M. GOODE: Je me demande si le capitaine Kerr estime que le naufrage du *Cardena* est aussi imputable à un excès de confiance? Ces deux navires, mentionnés par vous, appartiennent à la même compagnie maritime.

Le capitaine KERR: Permettez-moi de vous demander si vous songez en ce moment au naufrage ou à l'accident dont le *Cardena* a été victime?

Le TÉMOIN: Le *Gardena* était équipé seulement de la radiotéléphonie. Il n'employait pas d'opérateur et il transportait des passagers.

Le capitaine KERR: Il n'est pas rare que des navires naviguant dans la brume sur les eaux du littoral pacifique soient jetés à la côte.

M. GOODE: Puis-je vous poser une question bien précise, capitaine Kerr? Croyez-vous que le naufrage du *Cardena* soit dû à un excès de confiance?

Le capitaine KERR: Avant de répondre, j'aimerais lire le rapport qui en a été fait.

M. GOODE: Pourtant vous vous êtes prononcé sans hésitation dans le cas de l'autre bateau tout à l'heure?

Le capitaine KERR: Une enquête a été tenue dans cet autre cas et j'avais le rapport sous les yeux.

L'hon. M. CHEVRIER: J'ai demandé au capitaine Kerr d'en faire rapport. Le ministère des Transports a la responsabilité de modifier au besoin la Loi de la marine marchande du Canada. Les cas soumis par le capitaine Blouin ont été soigneusement étudiés. J'aimerais bien que des fonctionnaires du ministère confirment ce que je dis et donnent les raisons des instructions qui ont été communiquées en vue de modifier la loi.

M. PEARKES: Ai-je bien compris, le capitaine Blouin a-t-il dit que tous les navires à passagers devraient employer des opérateurs de T.S.F.?

L'hon. M. CHEVRIER: Si je ne m'abuse, il a dit qu'il ne voyait pas de raison pour que chaque navire à passagers n'en ait pas un.

M. MOTT: A l'heure actuelle, les navires à passagers n'emploient pas d'opérateurs de radio qualifiés. Par conséquent celui qui s'occupe de la radio n'a peut-être pas la compétence de voir à l'entretien de l'outillage. En réponse à la question posée par M. Goode au sujet des navires se rendant à Squamish, j'imagine que l'opérateur de T.S.F. n'aura pas grand chose à faire dans sa cabine et qu'il pourra toujours écouter les messages des autres navires en mer.

L'hon. M. CHEVRIER: Ils sont munis de radiotéléphonie et d'un préposé à l'appareil.

Le PRÉSIDENT: Désirez-vous entendre M. Matthews maintenant?

M. ADAMSON: La Convention internationale pour la sauvegarde des vies humaines en mer doit sûrement exiger que chaque bateau emploie un radiotélégraphiste?

L'hon. M. CHEVRIER: Le débat ne porte pas sur les navires transocéaniques. C'est un problème tout à fait différent. Nous avons étudié cette convention. Maintenant nous nous occupons de nos propres navires.

M. ADAMSON: La convention devrait s'appliquer aux navires qui rallient l'Alaska?

Le PRÉSIDENT: Si nous cédions la parole à M. Matthews, il pourrait peut-être nous éclairer davantage.

M. HERRIDGE: Je proposerais que le témoin expose au Comité la situation telle qu'elle existe actuellement sur la côte. Quels officiers y emploie-t-on?

M. PEARKES: Il y a un point sur lequel il ne doit pas y avoir de malentendu: songez-vous en ce moment aux petits bateaux de transbordement comme le *Cy Peck*, qui transporte, à l'occasion, jusqu'à 100 passagers depuis la péninsule Saanich jusqu'à Gulf Islands? Sont-ils censés employer des opérateurs de T.S.F.? Quelle recommandation le témoin a-t-il faite?

L'hon. M. CHEVRIER: Le témoin ferait peut-être bien de répondre lui-même.

Le TÉMOIN: Ce monsieur-ci me parlait lorsque vous avez posé votre question, monsieur Pearkes.

M. PEARKES: Vous avez dit, je crois, que les navires à passagers naviguant le long du littoral ouest seraient censés avoir à bord un opérateur de T.S.F. Cette recommandation s'adresse-t-elle à des navires tels que le *Cy Peck* qui assure le service entre la péninsule Saanich et Ganges et transporte parfois une centaine de passagers jusqu'à Gulf Islands.

Le TÉMOIN: Non, monsieur, ce n'est pas ce que nous demandons; notre requête ne s'adresse pas aux bateaux de transbordement, mais à ceux qui vont jusqu'à 50 milles.

L'hon. M. CHEVRIER: Le général Pearkes a demandé où il convient d'établir la distinction?

Le TÉMOIN: C'est au Ministère, à M. Lefrançois, de fixer la limite; j'ai parlé de tous les navires à passagers, sans mentionner les distances parcourues. Je n'ai pas été très explicite à cet égard; de toute façon, je n'ai pas voulu parler des bateaux de transbordement.

M. HODGSON: Tout navire à passagers, même s'il s'agit d'un bateau de transbordement, devrait employer un opérateur de T.S.F. s'il transporte cent passagers.

M. MATTHEWS: Le comité du ministère des Transports a étudié cette modification avec le plus grand soin possible; les fonctionnaires spécialisés en matière de navigation et de communication par radio ont formé un comité spécial et décidé de faire un relevé de la côte du Pacifique. Pour ce faire, ils ont nommé le capitaine Barbour, surveillant des capitaines et officiers, qui a rédigé un rapport de la situation. J'aimerais vous en donner les grandes lignes.

M. GREEN: Explique-t-il les dispositions qui sont prises à l'heure actuelle?

L'hon. M. CHEVRIER: Le rapport n'en fait pas mention, mais quelqu'un ici peut vous renseigner sur ce sujet.

M. GREEN: M. Matthews pourrait-il nous dire ce que prescrit la loi actuelle?

M. HERRIDGE: Et nous faire un tableau des conditions présentes?

Le PRÉSIDENT: Voilà qui serait intéressant?

M. MATTHEWS: Je demanderai à M. Caton de vous donner le point de vue du technicien.

M. CATON: L'article 406 (2) prévoit, à l'alinéa *a*): Tous navires à vapeur à passagers, immatriculés ou non immatriculés au Canada, qui, au sens du premier paragraphe du présent article, (i) ne transportent pas, ou ne possèdent pas de certificat les autorisant à transporter cinquante personnes ou plus, y compris les passagers et l'équipage, et qui entreprennent un voyage qui est ou comprend un voyage de plus de deux cents milles marins d'un lieu à un autre lieu; (ii) ne transportent pas, ou ne possèdent pas de certificat les autorisant à transporter deux cent cinquante ou un plus grand nombre de personnes, y compris les passagers et l'équipage, et qui entreprennent un voyage qui est ou comprend un voyage de plus de quatre-vingt-dix milles marins d'un lieu à un autre lieu; ou (iii) ne transportent pas, ou ne possèdent pas un certificat les autorisant à transporter cinq cents personnes ou plus, y compris les passagers et l'équipage, et qui entreprennent un voyage qui est ou comprend un voyage de plus de vingt milles marins d'un lieu à un autre lieu; devront, avant de quitter un endroit quelconque du Canada, être munis d'une installation radiotélégraphique conforme aux dispositions de l'article trente et un de la Convention de sécurité, et devront être pourvus d'opérateurs possédant les qualités prescrites aux règlements émis sous l'autorité de la présente loi.

L'hon. M. CHEVRIER: Veuillez donc maintenant traduire cela en langage ordinaire.

M. ROBINSON: Pour ce qui concerne les opérateurs.

L'hon. M. CHEVRIER: Dites-nous ce que demandent ces stipulations?

M. CATON: L'idée est de pourvoir d'une installation radiotélégraphique tout navire transportant cinquante personnes ou plus et faisant un voyage de plus de 200 milles marins.

M. PEARKES: Il s'agit d'un voyage sans escale, n'est-ce pas?

M. CATON: Il faut entendre d'un lieu à un autre.

M. PEARKES: Sans escale?

M. APPLEWHAITE: Si le navire fait un voyage de 600 milles avec escale tous les 100 milles, jugeriez-vous que c'est un voyage de moins de 200 milles?

M. CATON: C'est bien ce que je dis, d'un lieu à un autre.

Maintenant, si ce navire transporte ou possède un certificat l'autorisant à transporter 250 passagers ou plus, et s'il entreprend un voyage de plus de quatre-vingt-dix milles marins, il devra être muni d'une installation radiotélégraphique.

M. GREEN: Ce serait donc un navire à plus fort tonnage?

M. CATON: Un navire transportant un plus grand nombre de passagers; le calcul se fait d'après le nombre de passagers et non la grandeur du navire.

M. MOTT: Dans ces cas, l'équipage doit compter un opérateur qualifié?

M. CATON: Précisément. Et si un navire transporte ou est autorisé à transporter 500 personnes ou plus au cours d'un voyage de plus de vingt milles marins, il doit être muni d'une installation radiotélégraphique et d'un opérateur.

M. MOTT: Cela inclut les transbordeurs.

L'hon. M. CHEVRIER: Quel sera l'effet de ces stipulations?

M. CATON: Leur effet? Tout d'abord, vous placez-vous au point de vue doubles fonctions ou songez-vous au problème des passagers?

M. ROBINSON: Un instant. Avant de répondre à cette question, monsieur le président, le témoin ne devrait-il pas nous dire ce que prévoit le règlement au sujet des opérateurs et de la surveillance?

L'hon. M. CHEVRIER: Oui, peut-être. Connaissez-vous cette disposition, monsieur Caton?: "... et devront être pourvus d'opérateurs possédant les qualités prescrites aux règlements émis sous l'autorité de la présente loi"? Cela se trouve dans la Loi de la marine marchande du Canada, page 177.

M. GREEN: Serait-il possible de procurer à chacun de nous un exemplaire de cette loi de la marine marchande avec modifications? J'en ai un moi-même, mais seulement deux ou trois des membres en ont.

L'hon. M. CHEVRIER: Nous en avons un bon nombre, mais peut-être pas assez pour tous.

M. HERRIDGE: En attendant nous serions heureux d'entendre l'explication.

M. CATON: L'article 24 de la Partie II des Règlements de radio pour les stations de bord, établis par le Ministre en vertu de l'autorité conférée par l'article 409 de la Loi de la marine marchande du Canada, prévoit ce qui suit:

> Opérateurs: Les navires obligatoirement munis d'une installation radiotélégraphique en conformité des dispositions de l'article 406 de la Loi de la marine marchande du Canada, 1934, doivent, par mesure de sécurité, porter un nombre minimum d'opérateurs détenant un certificat de première ou de seconde classe, ainsi qu'il suit: (1) Navires qui naviguent dans des eaux autres que les lacs, les rivières et le long des côtes du Canada, non munis d'un système d'alarme automatique: *a*) (i) Navires à passagers de moins de 3,000 tonneaux de jauge brute: un opérateur; (ii) Navires à passagers de 3,000 tonneaux de jauge brute et plus: si les heures de navigation du navire ne dépassent pas 8 heures par jour: un opérateur; si les heures de navigation dépassent 8 heures par jour: deux opérateurs.

M. GREEN: La plupart des navires à passagers de la côte ouest tombent sous l'empire de cette disposition, n'est-ce pas? Et si je comprends bien, les sociétés qui désirent contourner la loi s'inspirent de cette troisième disposition; autrement dit, si un navire s'arrête à quelque petit quai tous les vingt milles, il n'est pas tenu d'employer un opérateur de radio?

M. GOODE: C'est-à-dire à toute embâcle de bûches?

M. GREEN: Oui. N'est-ce pas là le sujet de plainte? Afin de contourner le règlement, lequel exige que tout navire transportant 500 passagers soit tenu d'employer un opérateur de radio s'il parcourt plus de vingt milles,—tous et chacun dans ce Comité sont d'avis qu'un bateau assurant le service entre Victoria et Prince-Rupert devrait engager un radiotélégraphiste,—ce navire cherche à éluder cette disposition en arrêtant à quelque endroit tous les vingt milles, ce qui lui permet d'affirmer qu'il n'a jamais dépassé vingt milles et que, par conséquent, il n'a que faire d'un opérateur de radio.

Le TÉMOIN: C'est tout à fait exact, monsieur Green.

M. GREEN: Je ne crois pas que ces compagnies soient tenues d'engager un opérateur pour ces navires. Cette expression: "d'un lieu à un autre lieu" est

le point faible. On remarque, dans les règlements établis le 12 avril 1950 relativement à la prévention des incendies, que la distance se mesure à partir du point de départ jusqu'au point extérieur le plus éloigné.

M. GOODE: Pouvons-nous attendre une réponse au sujet du *Princess Mary*? M. Blouin a dit quelque chose au sujet de l'état de l'équipement de ce navire. Qu'en dites-vous? Il longe le littoral ouest de l'île Vancouver et ne touche pas à beaucoup d'endroits. A mon avis les gens du littoral ouest ne comprendront absolument rien aux règlements si le témoignage est publié sans la réponse à cette question. Monsieur Caton, vous rappelez-vous ce qu'a dit M. Blouin?

M. CATON: J'en ai quelque souvenance...

M. GOODE: Je vais vous le dire: Il a dit que l'équipement du *Princess Mary* n'était pas utilisable. C'est bien ce que vous avez dit, monsieur Blouin?

Le TÉMOIN: J'ai dit que les batteries étaient mortes.

M. GOODE: Je ne sais trop, mais il a dit que l'appareil ne pouvait pas être utilisé.

M. CATON: Nous avons reçu un rapport à cet effet et nos inspecteurs côtiers ont examiné la question à la lumière des circonstances. Or les inspecteurs ne sont pas doués d'ubiquité et les opérateurs ont le devoir de s'occuper de l'entretien de l'installation. Je puis me tromper, mais je crois que l'opérateur en l'occurrence a été congédié.

M. Goode:

D. A-t-il été congédié, oui ou non?—R. Je n'en sais rien.

D. Vous représentez pourtant ces hommes et vous n'en savez rien?—R. Cet homme n'était pas de notre groupe, il remplissait plusieurs fonctions.

M. CATON: Nous donnons aux inspecteurs des instructions précises à l'effet que les sociétés maritimes se conforment à la lettre aux prescriptions de la Loi de la marine marchande du Canada et de ses règlements d'application.

M. GOODE: Avez-vous ordonné le congédiement de cet homme?

M. CATON: Non, monsieur.

M. GOODE: Appartenait-il à votre ministère de retirer cet homme du navire?

M. CATON: Les inspecteurs pouvaient signaler à la compagnie de navigation le mauvais état de l'équipement et ils l'ont fait, ils ont averti les intéressés.

M. GOODE: En de tels cas, le congédiement serait alors automatique. Automatiquement la personne visée doit quitter le navire?

M. CATON: Pas nécessairement, monsieur. La compagnie de navigation réprimande le coupable, qui continue à tenir son emploi.

M. GOODE: Dans le cas qui nous intéresse, vous savez qu'il a été congédié?

M. CATON: C'est bien ce que je pense.

M. MOTT: J'aurais un mot à dire au sujet de cette disposition relative aux 200 milles. La distance de Vancouver à Prince-Rupert est de 500 milles. J'ai eu le privilège de faire ce voyage à maintes reprises. En plus des passagers, ces navires transportent du courrier et de la marchandise et ils font escale à bien peu d'endroits à l'aller et au retour. Le fait d'arrêter à ces quelques endroits de peu d'importance ne les excuse pas, je crois, de respecter les règlements auxquels doivent se conformer les autres navires. Le littoral présente bien des dangers, il n'y a pas à en douter. L'itinéraire véritable couvre 500 milles, mais les dispo-

sitions de la Loi de la marine marchande sont inapplicables du fait que le gouvernement permet aux navires de livrer le courrier et les marchandises à des endroits le long de la côte, ce qui leur accorde la protection de cette clause. Il y a là un important aspect du bill qui exige une étude attentive.

Le PRÉSIDENT: Voyons ce qu'en pense M. Matthews?

M. MATTHEWS: J'ai ici un résumé du rapport du capitaine Barbour que j'aimerais vous lire. C'est un relevé des stations de radio à bord et au sol, et leur portée sur tout le littoral de la Colombie-Britannique.

Les services nautiques et la division de la radio du ministère des Transports ont fait une étude approfondie et complète des communications radiophoniques sur la côte de la Colombie-Britannique en mars 1950, et ils ont établi le rapport entre ces installations et la sauvegarde de la vie humaine dans les navires qui rallient les ports du littoral ouest.

Il résulta de cette étude que les navires équipés d'appareils radio, naviguant régulièrement sur la côte de Colombie-Britannique, se répartissent comme suit:

23 navires équipés de radiotélégraphie, dont 17 munis de radiotéléphonie.

Quelque 1,400 navires se sont volontairement équipés de radiotéléphonie.

Sur la côte, on compte:

9 stations côtières de radio dirigées par le ministères des Transports.

2 centres radiophoniques terminus dirigés par la *North West Telephone Company*.

35 camps de pêche et de flottage de billes sont munis de radiotéléphonie.

En général le rôle que joue la radio sur les navires et sur la côte en matière de sauvegarde de la vie humaine donne d'excellents résultats. Ses installations côtières sont merveilleusement organisées si on les compare à celles des eaux côtières de tout autre pays. L'importance des petits navires équipés de radiotéléphonie et toujours prêts à se porter au secours des navires en détresse est rehaussée par le concours des stations riveraines du ministère des Transports et de la *North West Telephone Company*.

Maintenant, monsieur le président, qu'on me permette de lire un mémoire qui a été préparé à l'intention du Ministre relativement aux installations de communication par radio sur le littoral ouest.

Les stations côtières de radio, établies aux endroits suivants du littoral ouest, maintiennent une surveillance continuelle moyennant des appareils radiotélégraphiques de 500 kilocycles et des appareils radiotéléphoniques de 1,630 kilocycles: Alert Bay, Bull Harbour, Estevan, Prince-Rupert, Vancouver, Victoria. De plus, la station côtière de Cap Lazo fait la garde durant les jours de semaine, de 8 heures du matin à 11 heures du soir, heure normale du Pacifique, et, le dimanche, de 9 h. 10 à 9 h. 30 du matin; de 1.10 à 1.30 de l'après-midi et de 8.10 à 8.30 du soir, heure normale du Pacifique; la station côtière à Dead Tree Point fait la surveillance durant les jours de semaine de 15 à 30 minutes après chaque heure, de 8 h. 15 du matin à 10 h. 30 du soir, heure normale du Pacifique, et de 10.15 à 10.30 du matin, de 1.15 à 1.30 de l'après-midi; de 4.15 à 4.30 de l'après-midi et de 7.15 à 7.30 du soir, heure normale du Pacifique, le dimanche. Ces stations assurent un service radiotélégraphique intégral tout le long de la côte occidentale et, de plus, assurent les communications avec les navires non obligatoirement équipés de radiotéléphonie; pour communiquer avec nos stations côtières, ces navires doivent être munis d'appareils d'une fréquence de 1,630 kilocycles.

Dans le rapport sur l'enquête visant à mesurer l'étendue du service radiophonique sur le littoral ouest, on note que sur les 18 navires à passagers qui sont tenus d'assurer un service radiotélégraphique, 14 sont également munis de radiotéléphonie, 9 possèdent un radiogoniomètre et 8, un appareil d'alarme automatique pour capter les appels de secours.

Une investigation de nos dossiers au bureau principal révèle que 17 navires autorisés à transporter des passagers sur le littoral ouest sont exemptés en vertu des présents règlement d'avoir à s'équiper de radiotélégraphie, mais ils se sont volontairement munis d'appareils radio; 6 d'entre eux ont une installation radiotélégraphique en plus de l'appareil radiotéléphonique, et tous les autres ont installé ce dernier. De ces 17 navires, 9 transportent moins de 10 passagers, 3, moins de 35, 3, moins de 135, 1 en transporte 200 et un autre, 400. Tous les navires transportant plus de 35 passagers naviguent dans une zone restreinte des eaux côtières jouissant d'un service complet de radiotéléphonie à partir de stations côtières.

Nos dossiers indiquent également que 10 navires à passagers au total, jaugeant moins de 1,000 tonneaux, n'ont pas d'installation radio et en sont exemptés par la loi. Tous ces navires ne voyagent qu'en eaux protégées, les plus gros d'entre eux ne jaugeant respectivement que 119 et 192 tonneaux, jauge brute, et transportent l'un 300 passagers, l'autre 270. Ces deux derniers, le *Harbour Princess* et le *Hollyburn*, font le service dans la région de Vancouver, Indian Lake et Howe Sound.

Les appareils actuels de radiotéléphonie permettent aux navires qui en sont équipés de s'en servir indéfiniment sans soins particuliers; il suffit de les faire examiner à de rares occasions, par des techniciens, pour en assurer l'entretien. On remarquera que la nouvelle convention de sauvegarde reconnaît pour la première fois les avantages de la radiotéléphonie pour fins de sûreté, en ce qu'elle autorise son installation sur les cargos au long cours jaugeant de 500 à 1,600 tonneaux. On notera en outre que la Conférence internationale de la radio à Atlantic City a réservé, en 1947, une fréquence mondiale pour appels de secours et communication avec les navires pourvus de radiotéléphonie; cette fréquence équivaut à 500 kilocycles, fréquence radiotélégraphique d'appels de secours et de communication établie depuis nombre d'années. Il me fait plaisir d'ajouter que cette décision de la conférence radiophonique a été prise en partie à la suite de l'utilisation au Canada d'une telle fréquence pour les communications radiotéléphoniques avec les stations côtières des Grands lacs, du fleuve Saint-Laurent et du littoral Atlantique, où ces installations permettent à un navire de communiquer par radiotéléphonie dans ces eaux. Je puis ajouter que ce service est né des installations expérimentales d'avant-guerre sur les Grands lacs; il donna tellement satisfaction au cours des hostilités qu'il fut étendu à tout le fleuve et au golfe Saint-Laurent jusqu'au littoral Atlantique, en vue de fournir toute la protection voulue aux navires assurant le commerce intérieur.

Je puis dire en outre que la *North West Telephone Company* maintient des stations terminus de radiotéléphonie commerciale à Vancouver et Prince-Rupert qui permettent aux navires équipés de radiotéléphonie de communiquer avec leurs propriétaires ou agents par l'intermédiaire des circuits téléphoniques terrestres, ou encore par l'intermédiaire des circuit à longue distance avec toute installation téléphonique sur le continent.

M. GREEN: Avant la signature de cette nouvelle convention, ces navires de moins de 1,600 tonneaux n'étaient pas tenus d'avoir des radiotéléphones?

M. MATTHEWS: Précisément. La Conférence s'en est rendu compte et a pris des dispositions précises visant à l'installation de radiotéléphones sur les navires de 500 à 1,600 tonneaux, afin que ces navires n'en soient pas dépourvus.

M. GREEN: En réalité elle les enjoint de s'en équiper. C'est la première fois que des navires de 500 à 1,600 tonneaux soint visés par ce règlement. C'est une innovation.

M. MATTHEWS: C'est bien cela. On leur a accordé le privilège d'employer la radiotéléphonie au lieu de la radiotélégraphie, moyennant les services ininterrompus d'un opérateur.

M. GREEN: Mais cela ne change en rien l'obligation pour les navires à passagers d'entretenir un appareil de radiotélégraphie.

M. MATTHEWS: Vous avez raison. Il leur faut la radiotélégraphie en mer, mais elle est aussi nécessaire dans les eaux protégées de la Colombie-Britannique.

M. GOODIE: Cet alinéa *b*) a trait à l'organisation de recherche et de secours du C.A.R.C.

M. MATTHEWS: C'est tout à fait cela.

M. GOODE: L'itinéraire jusqu'à Prince-Rupert se poursuit dans les eaux protégées, mais les navires sont tous équipés de radiotélégraphie, et ils se trouvent à respecter cet article de la loi lorsqu'ils mettent le cap sur Victoria par le large.

M. MOTT: Mais l'opérateur de radio est à l'écoute; lorsqu'il est de service, il surveille les appels de détresse et, s'il arrive malheur au navire, il est là et cherchera un moyen d'obtenir du secours. Nous avons eu un cas de ce genre il y a quelque deux ans. Ensuite, vous avez parlé de 1,400 bateaux le long de la côte. Plusieurs d'entre eux sont des bateaux de pêche et je crois que ce fait a une grande portée sur les chiffres. Ils vont au large en quête de poisson et, si le vent s'élève, ils reviennent au rivage, communiquent avec le bureau principal et indiquent l'endroit où ils se sont réfugiés. Ils ont recours au même procédé lorsqu'ils veulent faire venir le bateau de l'usine pour recueillir leur prise.

M. MATTHEWS: C'est bien vrai, mais il ne faut pas oublier que ces bateaux de pêche sont les plus appropriés au sauvetage.

LE PRÉSIDENT: Pourquoi ne laisserions-nous pas M. Matthews terminer son exposé? L'avez-vous terminé?

M. MATTHEWS: Oui.

M. APPLEWHAITE: Une ou deux questions ont été posées dont les réponses ne me satisfont pas, bien que je ne sois pas une autorité en la matière. Je crois qu'une de nos tâches consiste à ne pas prendre pour acquises les décisions du Ministère. Il a été clairement démontré lors de cette convention que l'appareil radiotéléphonique n'est pas à la hauteur du dispositif radiotéléphonique, du point de vue international.

L'hon. M. CHEVRIER: Nous en avons discuté avec vous, monsieur Applewhaite. Cette déclaration a été faite par le témoin, M. Blouin; cependant, l'expert qu'est M. Caton a dit quelque chose de tout à fait différent dans son témoignage.

M. APPLEWHAITE: J'ai parlé à un inspecteur dont j'oublie le nom et il prétend que la réponse se trouve dans la Convention internationale qui exige que les gros navires à passagers soient munis de radiotélégraphie pour les voyages internationaux. En ce qui concerne le littoral du Pacifique, j'ai voulu insister sur le fait que vos règlements et les règlements internationaux exigent que vos

navires voyageant entre Vancouver et Ketchikan comptent un radiotélégraphiste parmi l'équipage. Ketchikan est situé à 90 milles de Prince-Rupert. Si vous vous rendez de Vancouver à Prince-Rupert et, de là, aux Îles de la Reine Charlotte, en passant par le détroit, c'est-à-dire dans les eaux les plus dangereuses de ce littoral, je crois que vous devez être muni d'un appareil de radiotélégraphie et d'un opérateur. Vous traversez les eaux intérieures les plus périlleuses de tout le littoral du Pacifique. La prescription du règlement concernant les 200 milles est une autre anomalie. Il doit y avoir une raison. La situation se résume à ceci: si un navire quitte Vancouver à destination de Prince-Rupert et fait deux escales en cours de route, il est exonéré. Cependant s'il part, disons de Prince-Rupert, pour traverser le détroit et revenir directement à son port d'attache, il est tenu d'observer le règlement. Je crois,—naturellement, c'est une simple supposition,—que la disposition relative aux 200 milles constitue un excellent moyen d'éviter un petit poste des dépenses des exploitants, représenté par l'emploi d'un radiotélégraphiste. Au début, le règlement ne devait pas s'appliquer au navire qui parcourt six à sept cents milles, aller et retour, mais elle s'y applique maintenant. Je sais que les gens du littoral qui dépendent de ce service maritime sont mécontents. On a prétendu, non sans raison peut-être, qu'il s'agit là d'un moyen d'assurer de l'emploi aux opérateurs de radio. Je ne suis pas intéressé à leur embauchage, mais je crois qu'il est nécessaire d'assurer la sécurité des gens qui voyagent sur ces navires côtiers du Pacifique. Je ne prétends pas un seul instant que cela s'applique aux petits bateaux qui parcourent dix à quinze milles, de jour, avec dix ou quinze passagers à bord.

Le PRÉSIDENT: Êtes-vous prêt à étudier le bill?

M. RILEY: M. Matthews pourrait-il me dire quelle est la portée du radiotéléphone?

M. MATTHEWS: Nous avons une liste des navires du littoral du Pacifique et si vous voulez savoir de quelle façon l'un d'entre eux est équipé, nous pouvons vous renseigner.

M. GOODE: Comment le *Cardena* est-il équipé?

M. MATTHEWS: Il est muni d'un service de radiotélégraphie, de radar (installations obligatoires), et d'un radiotéléphone.

M. GREEN: Le *Chilcotin*, le *Camosin* et le *Coquitlam?*

M. MATTHEWS: Le *Camosin* est muni de radiotélégraphie et de radiotéléphonie, ce qui est obligatoire, et de radar.

M. APPLEWHAITE: S'y trouve-t-il un opérateur à temps continu?

M. MATTHEWS: Je l'ignore. Il lui faut, en tout cas, un radiotélégraphiste.

M. APPLEWHAITE: L'opérateur à temps continu est-il tenu de faire d'autres travaux?

L'hon. M. CHEVRIER: En vertu de l'article 406 (2), il faut un opérateur à temps continu à bord du navire.

M. GOODE: En ce qui concerne la question de M. Applewhaite, il est évident qu'il y avait un opérateur à temps continu à bord du *Princess Mary*, mais les opérateurs sont chargés d'autres travaux. On les appelle "opérateurs à temps continu" simplement à titre officiel. Je ne crois pas que dans ces cas le ministère soit à blâmer.

M. GREEN: M. Blouin a dit, je crois, qu'il y avait un opérateur à temps partiel à bord du *Princess Mary*.

Le PRÉSIDENT: M. Riley a posé une question?

M. MATTHEWS: Oui, au sujet de la portée du radiotéléphone.

M. CATON: Elle varie avec la puissance de l'appareil. Si vous utilisez la fréquence et l'énergie nécessaires, vous pouvez obtenir n'importe quelle diffusion. Les petites installations des navires de pêche du littoral occidental peuvent se limiter à une distance de 50 milles, mais la Convention internationale reconnaît que les stations de 15 watts ont un pouvoir de transmission suffisant pour le navire moyen sur une distance de 150 milles.

Le PRÉSIDENT: Cela varie avec la puissance de l'installation.

M. RILEY: Que dites-vous de la radiotélégraphie?

M. CATON: Celle-ci a une grande diffusion.

Le PRÉSIDENT: Allons-nous étudier le bill?

M. GREEN: J'allais interroger M. Matthews sur l'article 406(2).

Le PRÉSIDENT: De la loi?

M. GREEN: De la loi. Ne pourrait-on résoudre la difficulté en remplaçant l'expression "200 milles marins d'un lieu à un autre" par les mots employés dans les règlements concernant les précautions à prendre contre l'incendie, publiés le 12 avril de cette année: "la longueur du voyage à partir du point de départ jusqu'au point extérieur le plus éloigné dépasse 15 milles".

M. MATTHEWS: Votre raisonnement offre peut-être une solution à la difficulté, mais beaucoup d'intéressés auraient un mot à dire là-dessus, les exploitants de navires et l'industrie maritime par exemple.

M. GREEN: L'intention des législateurs à l'origine, lorsqu'on dit "200 milles marins d'un lieu à un autre" était-elle de permettre aux compagnies de se soustraire à cette exigence en faisant escale à certains ports ou à certains endroits tous les 200 milles?

M. MATTHEWS: Je me suis informé et l'on me dit que c'était là le but visé. Cette disposition a toujours été interprétée ainsi.

M. GREEN: De quelle façon?

M. MATTHEWS: De façon à permettre aux navigateurs de faire plusieurs escales. Ils voyageraient d'un endroit à un autre, sur une distance de 200 milles, de façon à répondre à ces stipulations. Ils peuvent diviser le voyage par étapes de 200 milles et, à condition que chacune ne dépasse pas ce chiffre, la compagnie est en règle.

M. GREEN: Est-ce qu'un navire muni d'un permis pour transporter 50 passagers ou plus le long de nos deux littoraux n'est pas tenu d'avoir une installation de radio quelconque, s'il s'arrête à un port tous les 200 milles?

M. MATTHEWS: Je crois que c'est le cas.

M. GREEN: Et un navire muni d'un permis pour transporter 250 passagers n'aurait pas besoin d'installation radiotélégraphique s'il touche un port tous les 90 milles?

M. MATTHEWS: C'est exact.

M. GREEN: Et les plus gros navires transportant 500 passagers ou plus n'ont pas cette obligation s'ils s'arrêtent à un port tous les 20 milles?

M. MATTHEWS: C'est l'interprétation acceptée.

M. PEARKES: Si le navire s'arrête à un port étranger, qu'arrive-t-il?

M. MATTHEWS: Il se trouve à accomplir un voyage international.

M. GREEN: Oui, s'il se rend à Seattle; mais s'il va de Victoria à Prince-Rupert et s'arrête tous les 20 milles, il n'a pas besoin d'appareil radiotélégraphique.

M. MATTHEWS: C'est exact.

M. GREEN: Je suis sûr que les gens de la Colombie-Britannique ne se rendent pas compte que la loi est si élastique en matière de radiotélégraphie.

M. GOODE: Je l'ignorais moi-même.

M. GREEN: Comme question de fait, la plupart des compagnies ne songent pas à tirer parti de cette disposition et engagent des radiotélégraphistes. Je crois cependant qu'elles devraient y être contraintes.

M. GARLAND: Je ne veux nullement retarder les délibérations du Comité, mais vous avez dit, je crois, que M. Downs serait présent.

Le PRÉSIDENT: Oui. Il viendra lorsque nous discuterons la clause 9 du bill.

L'hon. M. CHEVRIER: Si jamais nous y arrivons.

Le PRÉSIDENT: Vous dites bien! Allons-nous continuer l'étude du bill?

M. THOMAS: Il me semble que la loi est peu sévère. A mon avis, toute compagnie de navigation qui transporte jusqu'à 500 passagers, que le navire parcourre 20 milles ou plus, devrait être tenue d'employer un opérateur à bord s'il y a des passagers en assez bon nombre. Il me semble que, même s'il y a un radiotéléphone à bord, il n'y aurait personne pour s'en occuper s'il arrivait un accident en cours de route. Quelques-uns de ces arrêts ne sont que des "arrêts au sifflet". Autrement dit, au cours d'un voyage de Vancouver à Prince-Rupert, il n'y aurait personne pour s'occuper du service et il faudrait continuer le voyage sans moyens de communication et dans l'impossibilité de lancer un appel de détresse.

M. MATTHEWS: En réponse à M. Green, j'aimerais corriger une déclaration que j'ai faite antérieurement. J'ai dit que les navires quittant Vancouver pour Seattle devaient être munis d'une installation radiotélégraphique, mais il y a des exceptions. "Les navires à passagers ne transportant, ou ne possédant pas de certificat les autorisant à transporter cinquante personnes ou plus, y compris les passagers et l'équipage, et qui entreprennent un voyage qui est ou qui comprend un voyage de pas plus de

i) 20 milles à partir de la terre la plus proche; *ii*) 200 milles en pleine mer entre deux ports consécutifs—ne sont pas soumis à ces exigences"

M. GREEN: S'ils transportent 50 passagers ou moins.

M. ADAMSON: S'ils ne s'éloignent pas de plus de 20 milles de la terre la plus proche.

M. APPLEWHAITE: Avez-vous dit "transportant ou possédant un certificat les autorisant à transporter?"

M. MATTHEWS: J'ai dit "possédant un certificat les autorisant à transporter".

M. GREEN: Où prenez-vous ça?

M. MATTHEWS: C'est l'article 406 (1) *b*) de la *Loi de la Marine marchande du Canada*. Il s'agit ici de l'article 28, chapitre 4 de l'ancienne convention.

M. ADAMSON: Ne pouvez-vous pas parcourir tout le littoral du Pacifique en vertu de cette disposition? Si vous ne faites pas escale à Skagway, vous vous en tirerez.

M. MATTHEWS: Je parle de la présente convention internationale.

M. GREEN: Il n'y a pas d'article 28 au chapitre 4 de cette convention.

M. MATTHEWS: Il s'agit de la convention présentement en vigueur.

M. GREEN: Et que dit la nouvelle convention?

M. MATTHEWS: Les exceptions ne sont pas aussi clairement établies dans la convention de 1948 que dans celle de 1929. On dit: "eu égard aux dispositifs de navigation et aux eaux protégées . . . "

M. GREEN: Le ministre recevra donc des pouvoirs très étendus.

M. MATTHEWS: Très étendus en effet.

Le PRÉSIDENT: Êtes-vous prêt à entreprendre l'étude du bill?
Clause 1.

M. GREEN: Monsieur le président, avant d'en arriver là, les représentants du ministère pourraient-ils me dire si les navires canadiens peuvent transporter des marchandises ou des passagers d'un port américain à un autre?

M. MATTHEWS: Non, c'est impossible.

M. GREEN: Et dans nos propres eaux côtières?

M. MATTHEWS: Nous ne permettons pas aux navires étrangers d'opérer entre les ports canadiens.

M. GREEN: Un navire provenant de Seattle ne peut faire escale à Victoria et ensuite à Prince-Rupert?

M. MATTHEWS: Non. Il ne peut certainement pas transporter des passagers ou des marchandises, quoiqu'il lui soit permis d'y faire escale.

M. GREEN: Il ne peut pas faire de transport?

M. MATTHEWS: Non.

M. GREEN: Un Canadien peut-il acheter un vieux navire américain et le faire immatriculer comme navire américain?

M. MATTHEWS: Nous reviendrons là-dessus.

M. GREEN: Que dit la loi?

L'hon. M. CHEVRIER: La chose est possible.

M. GREEN: L'inverse est-il également possible? Un Américain peut-il acheter un vieux navire canadien?

L'hon. M. CHEVRIER: Je le crois.

M. GREEN: J'ai toujours pensé que pour être immatriculé comme navire américain, ce dernier devait être construit aux États-Unis.

L'hon. M. CHEVRIER: J'ignore la loi américaine en la matière.

M. MATTHEWS: Je crois qu'un citoyen américain peut importer un navire étranger, mais il y a certains obstacles. Il n'aurait droit à aucune subvention par exemple. Je ne saurais me prononcer définitivement, mais je vais tâcher de me renseigner.

M. GREEN: Il est évident qu'au Canada, vous pouvez acheter un vieux navire construit aux États-Unis et le faire immatriculer comme navire canadien. Aucune restriction ne vous en empêche.

L'hon. M. CHEVRIER: C'est pourquoi le bill à l'étude accorde le pouvoir d'interdire ces marchés.

Le PRÉSIDENT: La clause 1 est-elle adoptée?

M. GILLIS: Je demanderais au Ministre de nous expliquer la modification proposée à la clause 1: "Navire britannique comprend un navire canadien".

Cette question a été portée à l'attention de la Chambre en diverses occasions et je désapprouve le fait que les navires britanniques peuvent venir au Canada pratiquer le cabotage aux dépens de nos propres navires. J'ai toujours pensé que l'ancienne loi n'indiquait pas clairement si cela pouvait se faire et il me semble que cette disposition devrait être plus clairement définie. Lorsqu'on dit: "Navire britannique comprend un navire canadien", cela d'après moi, laisse supposer que l'on encourage les navires britanniques à venir pratiquer le cabotage. Nous unissons les deux services et j'aimerais savoir ce que cela signifie. Je voudrais que le Ministre m'explique exactement pourquoi cette modification est proposée.

L'hon. M. CHEVRIER: Il s'agit d'un simple changement de termes, visant à mettre au point la Loi de la marine marchande du Canada et à éliminer la phrase "Navire britannique immatriculé au Canada et navire immatriculé au Canada," en y substituant "navire canadien". Voilà l'unique portée de la modification. Les deux articles 4A et 5 n'ont absolument rien à voir avec le cabotage, pas plus qu'ils ne facilitent ce commerce avec le Canada aux navires britanniques. La loi reste inchangée. Elle reste la même en ce qui concerne le cabotage. Il ne s'agit ici que de remplacer les deux expressions que j'ai mentionnées par les mots "navire canadien".

M. GILLIS: On y établit une distinction entre un navire canadien et un navire britannique.

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

M. GILLIS: Auparavant, ils étaient tous d'immatriculation britannique.

L'hon. M. CHEVRIER: Parfaitement.

M. ROBINSON: Est-ce que cela ne permet pas d'utiliser davantage les services consulaires britanniques au cours de voyages internationaux?

L'hon. M. CHEVRIER: Oui. Je crois que l'article 17 traite de ce sujet en particulier.

M. GREEN: Le terme "navire britannique" revient à plusieurs reprises dans le texte de la loi.

L'hon. M. CHEVRIER: Ah! oui. Un navire canadien continue à jouir des mêmes privilèges qu'un navire britannique dans les pays du Commonwealth en vertu du *British Commonwealth Merchant Shipping Agreement.*

M. ADAMSON: Un paquebot britannique, de la ligne Cunard, par exemple, peut-il recueillir des passagers à Québec et les transporter à Montréal?

L'hon. M. CHEVRIER: Je l'ignore. Je ne saurais répondre à cette question.

M. ADAMSON: Si un navire britannique s'arrête à Québec et prend des passagers à son bord, peut-il les transporter à Montréal?

M. MATTHEWS: Oui, je le crois.

Le PRÉSIDENT: La clause 1 est-elle adoptée?

Adoptée.

M. GREEN: Qu'entendez-vous par clause 1, monsieur le président?

Le PRÉSIDENT: Continuons. Vous avez eu assez de temps. Devons-nous examiner chaque paragraphe séparément? Si c'est votre désir, très bien!

Le paragraphe (4A) est-il adopté?

Adopté.

Paragraphe 5: "Navire canadien."

Adopté.

M. GREEN: Il s'agit maintenant du paragraphe 2 de la clause 1 du bill?

Le PRÉSIDENT: Oui. Paragraphe 3.

M. GREEN: Ce paragraphe 3, quelqu'un aurait-il la bonté de l'expliquer?

L'hon. M. CHEVRIER: Je crois que ce paragraphe a pour but de définir le navire de charge de façon qu'il réponde aux exigences de "la Convention pour la sauvegarde de la vie humaine en mer".

M. GREEN: Il existe en réalité deux conventions relatives aux navires de charge, l'une visant le cabotage et le transport sur les Grands lacs, l'autre, le commerce à l'étranger.

M. MATTHEWS: En effet. Un navire de charge, aux termes de la Convention, peut transporter 12 passagers; un navire de charge pour le service intérieur ne peut transporter aucun passager. Voilà la différence.

Le PRÉSIDENT: Le paragraphe 3 est-il adopté?

Adopté.

M. HERRIDGE: Ne pourrions-nous pas mentionner le sous-titre qui apparaît dans la marge, monsieur le président?

Le PRÉSIDENT: C'est une excellente idée.

Paragraphe 4: "Abrogation"?

Adopté.

Paragraphe 5: "Officier consulaire"?

M. GREEN: Pourriez-vous nous expliquer celui-ci.

L'hon. M. CHEVRIER: Ce paragraphe s'applique aux pays où se trouve un consulat canadien. Le ministère des Affaires extérieures a l'intention de nommer un officier consulaire dans la plupart des pays où nos navires font escale. C'est à lui qu'il faut faire rapport. En l'absence d'un consulat canadien, nous nous adressons au consulat britannique comme par le passé.

M. GREEN: Nous avons très peu d'officiers consulaires

L'hon. M. CHEVRIER: Vous voulez dire canadiens.

M. GREEN: Présentement.

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

Le PRÉSIDENT: Paragraphe 6: "Application de la Convention de sécurité".

L'hon. M. CHEVRIER: Le ministère des Affaires extérieures a l'intention de nommer un certain nombre d'officiers consulaires à ces endroits.

M. GREEN: Un officier consulaire a bien d'autres tâches que de s'occuper des navires.

L'hon. M. CHEVRIER: Naturellement.

M. GREEN: A-t-on l'intention de nommer des officiers consulaires ou des agents du gouvernement?

L'hon. M. CHEVRIER: Ce sont des officiers qui relèvent du ministère des Affaires extérieures et qui devront s'acquitter du travail du ministère, mais qui seront également chargés de tâches autrefois remplies par les officiers consulaires britanniques.

M. GREEN: En nommera-t-on beaucoup?

L'hon. M. CHEVRIER: Onze ou douze.

M. GREEN: Ce paragraphe accorde certains pouvoirs. Il se lit comme suit:

> "Officier consulaire signifie un officier consulaire canadien, ou telle autre personne qui peut être désignée par le Gouverneur en conseil pour remplir les fonctions d'un officier consulaire canadien sous l'autorité de la présente loi".

Cela signifie-t-il que le Canada aura une nouvelle catégorie de représentants à l'étranger qui ne seront pas des consuls, dans le sens ordinaire du terme, relevant du ministère des Affaires extérieures, mais simplement des représentants du ministère des Transports qui s'occuperont de ces navires?

L'hon. M. CHEVRIER: Non, je ne crois pas que ce texte veuille dite cela. Ou plutôt, je suis convaincu qu'il n'a pas ce sens. Le but de cette clause est de permettre de désigner des officiers consulaires. Dans certains ports, cependant, leur nomination ne sera peut-être pas recommandable à cause des frais.

M. GREEN: Vous voulez dire que ce serait une dépense inutile?

L'hon. M. CHEVRIER: En effet. Et dans ce cas, une autre personne serait désignée aux fins de la présente clause.

M. GREEN: C'est là une nouvelle ligne de conduite en ce qui concerne les représentants canadiens à l'étranger, n'est-ce pas? Avons-nous actuellement de ces officiers représentant certains ministères?

L'hon. M. CHEVRIER: Nous avons des commissaires du commerce qui remplissent ces fonctions.

M. GREEN: Le ministère approuverait un représentant comme le commissaire du commerce ou un employé du commissariat du commerce?

L'hon. M. CHEVRIER: En effet.

M. GREEN: On n'a pas l'intention de nommer un nouveau genre de représentant?

L'hon. M. CHEVRIER: Pas du tout. Ce ne serait que pour répondre à une situation imprévue.

M. GREEN: Ah bon!

Le PRÉSIDENT: Le paragraphe 6: "Application de la Convention de sécurité" est-il adopté?

Adopté.

Le paragraphe 7: "Certificat d'exemption"?

Adopté.

Le paragraphe 8: "Navire étranger"?

M. GILLIS: Le ministre pourrait-il nous expliquer pourquoi les navires britanniques ne sont pas considérés comme navires étrangers? Pourquoi inscrire les navires d'immatriculation britannique dans la Loi de la Marine marchande du Canada? Nous n'avons aucun contrôle sur ces navires. Nous n'avons presque rien à y voir et pourtant lorsqu'il s'agit de désigner les navires étrangers, ils sont exemptés en vertu de cette clause. D'après moi, ils s'emparent de notre commerce maritime. Alors pourquoi cette exemption? Pourquoi ne sont-ils pas placés dans la catégorie des navires étrangers?

L'hon. M. CHEVRIER: Un navire étranger est autre qu'un navire canadien ou britannique. Les navires britanniques ne sont pas considérés comme étrangers

parce que le *British Commonwealth Merchant Shipping Agreement* oblige le Canada, comme les autres nations du Commonwealth, à reconnaître la marine marchande britannique. A moins que nous ne décidions de nous retirer de cette entente, je ne crois pas que nous puissions adopter une définition de l'expression "navire britannique" autre que celle qui se trouve actuellement dans notre Loi de la marine marchande.

Le PRÉSIDENT: Le paragraphe 8 est-il adopté?

Adopté.

Paragraphe 9: "Abrogation"?

Adopté.

Paragraphe 10: "Voyage international".

M. GREEN: Pouvez-vous nous en donner une explication? Apparemment il y a deux définitions de voyage international, l'une figurant dans la Loi, l'autre dans la Convention de sécurité.

M. MATTHEWS: Nous définissons le voyage international d'après les termes de la Convention. Je ne crois pas que cela présente de difficultés. Cela signifie simplement un voyage d'un port d'un pays à un port d'un autre pays.

M. GREEN: Cette définition s'applique-t-elle à un voyage à destination d'un port d'un pays qui n'est pas partie à l'une de ces conventions?

M. MATTHEWS: Non, elle s'applique seulement au voyage à partir d'un port d'un pays à un port d'un autre pays.

M. GREEN: Par exemple, la Russie ne signera apparemment pas la nouvelle convention. Un voyage du Canada en Sibérie serait-il considéré comme voyage international?

M. MATTHEWS: Je le crois.

M. GREEN: Il est évident que cela ressortit à la convention.

M. MATTHEWS: Je le crois, en effet.

Le PRÉSIDENT: L'expression "Voyage international" est-elle adoptée?

Adoptée.

L'expression "Passager" est-elle adoptée?

M. ADAMSON: Pourquoi un enfant de moins d'un an n'est-il pas considéré comme passager? Est-ce parce qu'on n'a pas payé son passage?

M. MATTHEWS: Parce que les enfants de cet âge sont portés dans les bras. C'est la raison, je crois.

M. GREEN: Cette définition modifie-t-elle celle du passager à bord d'un caboteur?

M. MATTHEWS: Il n'y a aucune modification à la définition du mot passager, sauf pour exclure les enfants de moins d'un an. C'est un changement sans importance, particulier à notre pays.

M. HERRIDGE: J'allais poser la même question que M. Adamson. A ce sujet, si un navire fait naufrage, l'enfant de moins d'un an est-il compris dans la liste des disparus?

M. MATTHEWS: Absolument, son nom serait sur la liste.

M. ADAMSON: Pourrait-on poursuivre la compagnie en son nom?

M. MATTHEWS: Je le crois.

Le PRÉSIDENT: L'expression "Passager" est-elle adoptée?

Adoptée.

Le terme "Navire à passagers" est-il adopté?

M. GREEN: Y a-t-il là quelque changement?

M. MATTHEWS: Non, aucun changement de fond. Il s'agit de le distinguer du navire de charge, comme il suit: dans le cas d'un navire ressortissant à la Convention de sécurité, il s'agit d'un navire à vapeur transportant plus de douze passagers. Cette définition se conforme à celle de la Convention de sécurité.

Le PRÉSIDENT: L'expression "Abrogation" est-elle adoptée?

Adoptée.

Le terme "Autorité compétente" est-il adopté?

M. GREEN: Quelle modification comporte-il au sujet d'une personne désignée par le Gouverneur en conseil?

M. MATTHEWS: C'est la même que pour la définition d'un officier consulaire. Le Gouverneur en conseil peut désigner une personne pour agir en son nom.

M. GREEN: C'est-à-dire revêtir les commissaires du commerce de cette autorité?

M. MATTHEWS: En effet.

Le PRÉSIDENT: L'expression "Autorité compétente" est-elle adoptée?

Adoptée.

L'expression "Radio" est-elle adoptée?

M. GREEN: Là! Un instant, monsieur le président.

L'hon. M. CHEVRIER: C'est une nouvelle définition de la radio.

M. GREEN: Quelle est ici la modification?

M. MATTHEWS: M. Caton peut vous l'expliquer, je crois. Il s'agit d'une nouvelle définition, celle qu'utilise l'*International Telecommunications Union.*

M. ADAMSON: Qu'entendez-vous par ondes hertziennes?

M. CATON: Hertz a été le premier à expliquer l'utilisation des ondes radiophoniques. Cette définition est conforme à celle récemment adoptée par la conférence internationale des Télécommunications. Cela remplace la T.S.F.

M. GREEN: Quelle différence y a-t-il entre la radiotélégraphie et la radiotéléphonie?

M. CATON: La radiotélégraphie sert à transmettre certains messages chiffrés. La radiotéléphonie autorise la transmission de la parole et, dans certains cas, de sons, qui peuvent actionner une cloche par exemple.

Le PRÉSIDENT: Le terme "Radio" est-il adopté?

Adopté.

Le terme "Radiotélégraphie" est-il adopté?

Adopté.

Le terme "Radiotéléphonie" est-il adopté?

Adopté.

L'expression "Règlements sur la radio" est-elle adoptée?

Adoptée.

M. GREEN: Ces règlements s'appliquent aussi bien à la radiotélégraphie qu'à la radiotéléphonie?

M. CATON: En effet.

Le PRÉSIDENT: L'expression "Certificat de sécurité" est-elle adoptée?

Adoptée.

L'expression "Convention de sécurité" est-elle adoptée?

Adoptée.

L'expression "Certificat selon la Convention de sécurité" est-elle adoptée?

Adoptée.

L'expression "Navire ressortissant à la Convention de sécurité" est-elle adoptée?

Adoptée.

M. GREEN: Cela signifie tous les navires canadiens en voyage international?

L'hon. M. CHEVRIER: Parfaitement.

Le PRÉSIDENT: L'expression "Navire ressortissant à la Convention de sécurité" est-elle adoptée?

Adoptée.

L'expression "Certificat de sécurité de matériel d'armement" est-elle adoptée?

Adoptée.

L'expression "Certificat de sécurité radiotélégraphique" est-elle adoptée?

Adoptée.

L'expression "Certificat de sécurité radiotéléphonique" est-elle adoptée?

Adoptée.

L'expression "Station de bord" est-elle adoptée?

Adoptée.

L'expression "Voyage international court" est-elle adoptée?

Adoptée.

L'expression "Navire canadien" est-elle adoptée? Nous en sommes maintenant à la clause 2.

Adoptée.

L'expression "Officier consulaire" est-elle adoptée? Elle fait partie de la même clause.

Adoptée.

Clause 3, "Inscription"

Adoptée.

Clause 4, "Garantie ou garantie supplémentaire".

M. GREEN: Au sujet de cette clause, monsieur le président...

Le PRÉSIDENT: Clause 4, Garantie ou garantie supplémentaire.

M. MATTHEWS: La Loi exige maintenant qu'une garantie soit fournie lors de l'immatriculation d'un navire, au cas où le gouvernement aurait à faire des déboursés; cette modification n'exige qu'une garantie supplémentaire ou une garantie, s'il n'en a pas été fourni au début.

M. GREEN: Pourquoi ça, monsieur le président?

M. MATTHEWS: Dans certains cas, des navires ont été immatriculés sans fournir une garantie,—cette question relève du ministre,—et il se présente ensuite des circonstances où l'on demande au navire une garantie ou une garantie supplémentaire...

M. GREEN: Pourquoi n'en exige-t-on pas dès le début au lieu de le demander ensuite?

M. MATTHEWS: Le capitaine Kerr me dit qu'au début, il arrivait parfois qu'une garantie soit fournie sous forme de biens immobiliers ou d'une autre garantie et que, plus tard, ces garanties perdent toute valeur.

M. PEARKES: La permission est-elle accordée avant que le navire soit construit?

M. MATTHEWS: Avant qu'il soit immatriculé.

L'hon. M. CHEVRIER: C'est ainsi que l'on procédait dans le passé, mais il y a une clause à ce sujet, et la garantie sera désormais réduite.

M. PEARKES: En sommes-nous à la clause 5?

Le PRÉSIDENT: Non, nous en sommes à la clause 4. M. Greeen nous y a ramenés.

M. GREEN: En ce qui concerne cette clause, pouvez-vous mentionner des exemples illustrant son application?

M. MATTHEWS: Le capitaine Kerr peut vous citer un exemple.

Capitaine KERR: Il s'est présenté des cas très embarrassants concernant les équipages de navires en détresse dans des ports étrangers, alors que le propriétaire du navire est responsable de l'entretien et du rapatriement de l'équipage. Nous nous sommes aperçus qu'en certains cas, très rares cependant, l'armateur n'a pas pris soin de se protéger contre une telle éventualité. Lorsque les matelots sont dans l'embarras, le ministère intervient et prend soin d'eux. Lorsque nous avons étudié cette question de garantie, nous avons découvert que des propriétés immobilières d'une valeur de $30,000, offertes en garantie, ne valent rien pour nous.

M. GREEN: Pourquoi ne s'en est-on pas avisé avant que les marins tombent dans le besoin?

Capitaine KERR: Je crois que la valeur de la propriété a été graduellement réduite après avoir été offerte en garantie. Cette clause a pour but d'accorder l'autorité voulue pour exiger du propriétaire du navire, en des circonstances semblables, une garantie supplémentaire.

Le PRÉSIDENT: La clause 4 est-elle adoptée?

Adoptée.

La clause 5 est-elle adoptée?

M. PEARKES: C'est la clause qui traite de l'immatriculation des navires, je crois.

L'hon. M. Chevrier: Non.

M. PEARKES: "Nonobstant toute disposition contenue en la présente Partie, un navire construit hors du Canada ne doit pas, sans le consentement du Ministre, être immatriculé au Canada".

L'hon. M. CHEVRIER: C'est vrai. Quelle était la question?

M. PEARKES: Je vous ai demandé si une société, avant d'entreprendre la construction d'un navire hors du Canada, peut obtenir l'assurance du Ministre que ce navire, une fois terminé, pourra être immatriculé au Canada?

L'hon. M. CHEVRIER: J'avais peut-être raison de dire que cette clause ne porte pas sur cette question. Il y en a une autre plus loin qui s'y rapporte.

M. ADAMSON: L'article 21A me paraît assez clair.

M. PEARKES: L'article figure au haut de la page 7.

L'hon. M. CHEVRIER: Non, cet article traite d'un sujet tout différent, général Pearkes. Je ferais peut-être mieux de l'expliquer. Cet article a pour but d'empêcher l'importation au Canada de navires construits à l'étranger. Beaucoup de Canadiens achètent de vieux navires, de modèles très anciens et nous, du ministère des Transports, essayons d'en prohiber l'entrée au Canada, mais nous n'avons pas les pouvoirs voulus. Souvent ces navires privent les nôtres de travail. Mon ministère est d'avis que si nous disposions des pouvoirs voulus, nous pourrions en empêcher l'importation.

M. PEARKES: Je parle de navires qui seront construits à l'avenir. Prenons le Pacifique-Canadien par exemple. Cette compagnie fait actuellement construire des navires en Grande-Bretagne. Elle n'a aucune garantie que ces navires seront immatriculés à leur arrivée au Canada. Que dites-vous d'une compagnie qui ferait construire un navire aux États-Unis pour l'amener ensuite au Canada? Donnerait-on à cette compagnie l'assurance que son navire sera immatriculé au Canada?

L'hon. M. CHEVRIER: Durant les années que j'ai passées au ministère des Transports, je n'ai jamais entendu dire qu'il ait fallu faire construire des navires aux États-Unis. S'il s'est présenté des cas semblables, ils sont très peu nombreux. Je ne parle pas de nouveaux navires ou de nouvelles constructions. Je songe, en discutant cette clause, aux vieux navires construits aux États-Unis il y a longtemps, et qui pourraient être importés au Canada par crainte d'être déclarés surplus de guerre par l'organisme qui fait pendant là-bas à notre Corporation des biens de guerre, parce qu'ils sont très vieux et délabrés ou que pour d'autres raisons, leur importation est indésirable. Le but de cet article est d'interdire ce genre d'importation et c'est pourquoi nous prenons de telles mesures. Il ne s'agit pas de nouvelles constructions.

M. GREEN: Monsieur le président, toute cette partie qui débute avec la clause 7 ne sert-elle pas à décrire la procédure d'immatriculation au Canada des navires britanniques, et la seule façon de contourner cette difficulté n'est-elle pas de recourir à l'article 21? L'article 21A semble avoir été inséré sous le même titre. J'imagine qu'il s'applique particulièrement aux nouveaux navires et aux navires britanniques.

L'hon. M. CHEVRIER: Je ne saurais vous en dire davantage. Cet article accorde au ministre des pouvoirs discrétionnaires, des pouvoirs que nous pourrions invoquer moyennant son consentement. Mais je ne crois pas que le ministre exercerait ses pouvoirs s'il s'agissait d'un navire construit au Royaume-Uni et amené au Canada. J'aimerais que ce pouvoir me soit accordé pour empêcher un grand nombre de navires des Grands lacs et à certains points de nos littoraux d'entrer au Canada.

M. GREEN: En provenance des États-Unis?

L'hon. M. CHEVRIER: Oui.

Le PRÉSIDENT: Un grand nombre ne sont que de vieilles corvettes.

M. GREEN: Le libellé ne devrait-il pas être plus précis?

L'hon. M. CHEVRIER: Je ne vois pas que cela présente beaucoup de difficulté. Il ne faudrait pas introduire dans la loi un dispositif qui semblerait être une restriction dirigée contre les États-Unis. Je préférerais ne pas procéder de cette façon; cependant, si le Comité estime nécessaire d'y insérer une clause d'exception pour les navires britanniques, je ne m'y oppose pas, quoique, à mon avis, le règlement des cas devrait être laissé à la discrétion du ministre.

M. ADAMSON: Je partage votre opinion. La clause ne doit s'appliquer qu'aux vieux navires.

L'hon. M. CHEVRIER: En effet.

M. ADAMSON: Je crois que nous devrions établir clairement que les vieux navires délabrés, peu importe leur pays d'origine, ne seront pas admis chez nous.

Le PRÉSIDENT: Qui définira ce que c'est qu'un vieux navire délabré?

M. PEARKES: Si cette clause doit s'appliquer aux navires déjà construits, pourquoi ne pas insérer les mots "qui a été" avant le mot "construit". La difficulté serait résolue. J'ai posé cette question-là afin de savoir si, dans certaines circonstances, le ministre peut donner l'assurance au constructeur reconnu que son navire sera immatriculé au Canada. J'ai mentionné le Pacifique-Canadien. On lui a certainement donné à entendre que ses navires seraient immatriculés au Canada. Mais il y a aussi de plus petits navires appartenant à des compagnies moins importantes qui peuvent être construits en Grande-Bretagne. Une compagnie canadienne qui, pour une raison ou pour une autre, a l'intention de faire construire un navire à Glasgow recevrait-elle l'assurance que le navire, une fois terminé, sera immatriculé au Canada, si le ministre le juge à propos?

L'hon. M. CHEVRIER: Si je devais modifier cette disposition, je préférerais ajouter une clause conditionnelle applicable au Royaume-Uni, plutôt que de changer la définition ou le sens du mot "construit" parce qu'ici, il ne s'applique pas seulement aux vieux navires, mais aux navires nouvellement construits aux États-Unis. car, même si les frais de construction sont actuellement plus élevés aux États-Unis qu'au Canada, le contraire peut se produire plus tard.

M. PEARKES: Et au Japon?

Le PRÉSIDENT: C'est vrai.

L'hon. M. CHEVRIER: Oui. Par conséquent, si le Comité le veut bien, je préférerais ne rien changer. Mais si vous insistez pour que le Royaume-Uni soit protégé davantage, je ne m'opposerai pas à l'adoption d'une clause à cet effet.

M. GILLIS: Il est nécessaire de modifier l'article pour accorder plus de protection au Royaume-Uni? Tout navire qui y est construit peut être immatriculé en Grande-Bretagne et devient ainsi, automatiquement, un navire canadien revêtu de tous les droits et privilèges que confère la présente Loi.

L'hon. M. CHEVRIER: Légalement, il n'en est pas ainsi.

M. MATTHEWS: Un navire immatriculé au Royaume-Uni est un navire britannique et non un navire canadien. Il est vrai qu'il peut faire du cabotage.

M. ROBINSON: La clause dit: "Navire britannique comprend un navire canadien". J'aimerais que ceci soit établi aussi clairement que possible, puisque, si je ne me trompe, nous avons pris des engagements envers le Commonwealth qui permettraient difficilement au ministre de refuser l'immatriculation d'un navire de construction britannique.

M. MOTT: Monsieur le président, le ministre n'a donc aucun pouvoir d'après le texte actuel?

L'hon. M. CHEVRIER: Précisément.

M. MOTT: On a fait venir une quantité de balayeurs de mines sur la côte occidentale.

L'hon. M. CHEVRIER: Oui, et je n'ai pas pu m'y opposer.

Le PRÉSIDENT: Il est six heures et cinq.

L'hon. M. CHEVRIER: A quand la prochaine réunion?

M. GREEN: Nous avons très bien été jusqu'ici. Alors, je propose qu'on nous donne un peu de temps pour mieux étudier la Loi.

Le PRÉSIDENT: Voulez-vous revenir à 11 h. 30 demain matin?

Adopté.

Le Comité s'ajourne.

SESSION DE 1950

CHAMBRE DES COMMUNES

COMITÉ PERMANENT

DES

CHEMINS DE FER, CANAUX ET LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule n° 8

Bill n° 303 (Y-8 du Sénat)
Loi modifiant la Loi de la marine marchande du Canada, 1934

SÉANCE DU MERCREDI 21 JUIN 1950

TÉMOINS:

M. W. J. Matthews, directeur des Services administratifs et du contentieux; M. A. A. Young, principal inspecteur des navires à vapeur; le capitaine J. W. Kerr, surintendant des Services nautiques; M. W. A. Caton, inspecteur en chef de la radio, tous du ministère des Transports; M. Albert Downs, Division des enquêtes criminelles de la Gendarmerie royale du Canada; M. George R. Donovan et M. Frank Wilkinson, K.C., de Toronto, respectivement secrétaire et avocat de la *Dominion Marine Association*.

OTTAWA
EDMOND CLOUTIER, C.M.G., O.A., D.S.P.
IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI
CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE
1951

PROCÈS-VERBAL

CHAMBRE DES COMMUNES,
MERCREDI 21 juin 1950.

Le Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques se réunit à 11 h. 30 du matin sous la présidence de M. L. O. Breithaupt.

Présents: MM. Adamson, Applewhaite, Bourget, Breithaupt, Byrne, Cannon, Carroll, Carter, Chevrier, Darroch, Decore, Dewar, Douglas, Garland, Gibson (*Comox-Alberni*), Gillis, Gourd (*Chapleau*), Green, Harrison, Hatfield, Herridge, Higgins, Hodgson, James, Jones, Lafontaine, Lennard, McCulloch, McGregor, McIvor, Mott, Noseworthy, Prudham, Robinson, Rooney, Thomas, Whiteside et Wylie—38.

Aussi présents: M. W. J. Matthews, directeur des Services administratifs et du contentieux; M. A. A. Young, principal inspecteur des navires à vapeur; le capitaine J. W. Kerr, surintendant des Services nautiques; M. J. Fortier, conseiller juridique; M. W. A. Caton, inspecteur en chef de la radio, tous du ministère des Transports; M. Albert Downs (ancien sergent-chef), Division des enquêtes criminelles de la Gendarmerie royale du Canada; M. George R. Donovan et M. Frank Wilkinson, K.C., tous deux de Toronto et respectivement secrétaire et avocat de la *Dominion Marine Association.* Le Comité reprend l'étude, clause par clause du bill n° 333 (Y-8 du Sénat) Loi modifiant la Loi de la marine marchande du Canada, 1934.

A l'unanimité, le Comité se reporte au paragraphe (10) de l'article premier.

M. G. R. Donovan est appelé. Il fait des représentations au nom de la *Dominion Marine Association* au sujet du paragraphe (10) et de certaines conditions de la convention internationale de 1948 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer.

Le témoin est interrogé à ce propos et se retire.

Les clauses 5, 6, 7 et 8 sont étudiées séparément et adoptées.

Relativement à la clause 9.

M. Albert Downs est appelé. Le témoin est longuement interrogé au sujet de ladite clause. Certaines questions se rapportant à cet article sont posées à M. Matthews et au capitaine Kerr.

M. Herridge propose ce qui suit:

Que la clause 9 soit modifiée par l'addition à l'alinéa *a*) de l'article 107A y contenu, après le mot "détachables" à la 39e ligne de la page 7, des mots suivants "de plus de cinq chevaux-vapeur'.

Après un débat sur la question, la proposition de M. Herridge est mise au vote à main levée et est rejetée par 17 votes négatifs contre 8 affirmatifs.

Ladite clause est finalement adoptée.

M. Downs se retire.

Les clauses 10 à 14 inclusivement sont débattues séparément et adoptées.

Relativement à la clause 15.

Sur la proposition de M. McCulloch,

Il est proposé,—Que ladite clause soit modifiée par l'addition à l'article 276A y contenu du nouveau paragraphe suivant:

(6) Le présent article ne s'applique pas aux ports des États-Unis sur les Grands lacs ou sur le fleuve Saint-Laurent.

Ladite clause est adoptée avec ses modifications.

La clause 16 est adoptée.

A 1 heure de l'après-midi, le Comité suspend sa séance jusqu'à 3 h. 30.

REPRISE DE LA SÉANCE

A 3 h. 30 de l'après-midi, le Comité reprend ses délibérations sous la présidence de M. L. O. Breithaupt.

Présents: MM. Adamson, Bourget, Breithaupt, Byrne, Carroll, Carter, Chevrier, Darroch, Dewar, Gillis, Gourd (*Chapleau*), Green, Harrison, Hatfield, Herridge, Higgins, Jones, Jutras, Lafontaine, McCulloch, McIvor, Nixon, Pearkes, Robinson, Rooney, Thomas, Thomson et Whiteside.—(28).

Aussi présents: Les mêmes que le matin, à l'exception de M. Downs.

Le Comité reprend l'étude clause par clause du bill 303 (Y-8 du Sénat), Loi modifiant la Loi de la marine marchande du Canada, 1934.

MM. Matthews, Young et Caton sont interrogés relativement à diverses clauses à l'étude.

Les clauses 17 à 35 inclusivement sont examinées séparément et adoptées.

Relativement à la clause 36

Un débat surgissant et se poursuivant à ce sujet, M. Green propose:

Que la clause soit modifiée par l'addition du nouveau paragraphe suivant:

> Modifier l'alinéa *a*) du paragraphe (2) de l'article 406 de ladite loi en substituant les mots: "à partir du point de départ jusqu'au point extérieur le plus éloigné", aux mots: "d'un lieu à un autre lieu" partout où figurent ces derniers mots dans les sous-alinéas (i), (ii) et (iii) dudit alinéa.

La modification de M. Green ayant été mise au vote à main levée, elle est rejetée sur division par 17 votes négatifs contre 7 affirmatifs.

Ladite clause est finalement adoptée.

Les clauses 37 à 63 inclusivement et l'annexe au projet de loi sont adoptées séparément.

A l'unanimité le Comité consent à reprendre l'étude de la clause 1. M. Frank Wilkinson, K.C., est appelé. Le témoin fait certaines représentations au nom de la *Dominion Marine Association* relativement à la définition de l'expression "passager" au paragraphe (11) de la clause 1.

Sur la proposition de M. Rooney.

Il est résolu,—Que l'alinéa *b*) du paragraphe quatre-vingt de l'article 2 de ladite loi soit modifié par l'addition au sous-alinéa (i), après le mot "navire", à la 16e ligne, page 3 du bill, des mots suivants: "ou une personne employée ou occupée à bord à un titre quelconque, pour les affaires de ce navire".

La clause 1 est adoptée dans sa forme modifiée.

M. Wilkinson se retire.

Le préambule et le titre du bill sont adoptés séparément; il est ordonné de rapporter à la Chambre ledit bill avec ses modifications.

A 5 heures de l'après-midi le Comité s'ajourne pour se réunir de nouveau à la discrétion du président.

Le Secrétaire du Comité,
ANTOINE CHASSÉ.

RAPPORT À LA CHAMBRE

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

HUITIÈME RAPPORT

Conformément à l'ordre de renvoi adopté le lundi 19 juin, votre Comité a étudié le Bill n° 303 (Y-8 du Sénat), intitulé: "Loi modifiant la Loi de la marine marchande du Canada, 1934", et a convenu de le rapporter avec des amendements.

Est déposé avec le présent rapport un exemplaire des procès-verbaux et des témoignages relatifs audit bill.

Le tout respectueusement soumis.

Le président,
L. O. BREITHAUPT.

TÉMOIGNAGES

CHAMBRE DES COMMUNES,
MERCREDI 21 juin 1950.

Le Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques se réunit à 11 h. 30 du matin sous la présidence de M. L. O. Breithaupt.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, reprenons l'étude du bill. Nous en étions à la clause 5 au moment de l'ajournement hier soir.

M. ROBINSON: Monsieur le président, avant d'aborder l'examen de cette clause, je crois que le Ministre ou vous-même avez mentionné hier que vous aviez reçu un message de la *Dominion Marine Association*. Ses représentants sont ici ce matin et je crois qu'ils ne sont pas satisfaits de la définition de l'expression "voyage international". Moyennant le consentement du Comité, nous pourrions peut-être nous reporter au paragraphe 10 de l'article 1 et entendre les exposés de cette association. MM. Donovan et Wilkinson sont ici à cette fin.

Le PRÉSIDENT: Le Comité consent-il à revenir maintenant au paragraphe (10) de la page 2?

Convenu.

Veuillez donc vous avancer, monsieur Donovan?

M. H. R. Donovan, secrétaire de la *Dominion Marine Association*, est appelé:

Le TÉMOIN: Monsieur le président, messieurs, il serait vain de rappeler au Comité que la Loi de la marine marchande du Canada, que ce bill tend à modifier, ainsi que la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer sont d'importantes mesures législatives qui intéressent la marine de commerce lacustre.

Nous avons eu de nombreux pourparlers avec M. le ministre et ses collaborateurs et je crois qu'en matière de définition de l'expression "voyage international" nous sommes passablement convenus du sens qu'elle comporte. Si cette stricte définition contenue dans la convention s'applique comme de fait aux navires de commerce lacustres, nous craignons qu'elle nuise à ce commerce, entraîne des contradictions mal venues qui pourraient être corrigées par voie de modification; de plus, cette rectification entraînerait peut-être une modification de la convention même.

Si je saisis bien la situation, un navire prenant chargement à Corner-Brook, sur la côte ouest de Terre-Neuve, et se dirigeant sur Port-Colborne n'est pas un navire visé par la convention. Celle-ci ne s'applique pas à un navire de ce genre parce qu'il accomplit un voyage de commerce domestique dans les eaux canadiennes. Par contre, un navire prenant cargaison à Corner-Brook à destination de Buffalo, en face de Port-Colborne sur le lac Érié, tombe aussitôt sous le régime de la convention parce qu'il accomplit un voyage international.

Il nous semble peu logique qu'il y ait intervention pour motif de voyage international, alors qu'il n'est pas plus périlleux de naviguer de Corner-Brook à Port-Colborne que de ce premier endroit à Buffalo. Si ce que j'avance est exact, nous estimons que la loi, présentement ou à une date ultérieure, devrait tenir compte de tels voyages.

Je puis ajouter que cette stricte définition des voyages internationaux inflige une dure épreuve aux navires américains,—je veux parler de navires des États-Unis, immatriculés aux États-Unis,—et nous avons toujours collaboré étroitement avec nos amis américains. Nous croyons qu'en général les règlements qui régissent les navires canadiens s'appliquent également aux navires immatriculés aux États-Unis.

Voilà mon premier point; le second est qu'en dépit de la clause de la convention qui se lit comme suit: "Nonobstant toutes dispositions des présentes Règles, aucune de leurs stipulations ne doit s'appliquer aux navires circulant uniquement sur les Grands Lacs..."

M. GREEN: Où cela se trouve-t-il?

Le TÉMOIN: A l'alinéa *b*) de la Règle 3, page 47. "Nonobstant toutes dispositions des présentes Règles, aucune de leurs stipulations ne doit s'appliquer aux navires circulant uniquement sur les Grands Lacs de l'Amérique du Nord, et sur les eaux qui les relient entre eux, ou en sont tributaires, limitées à l'Est par le débouché du canal Lachine à Montréal, dans la province de Québec, Canada."

Que le Comité me permette de rappeler, comme je l'ai déjà rappelé à M. le ministre, que la *Lakes Carriers Association*, association américaine de propriétaires de navires lacustres, ainsi que la *Dominion Marine Association* ont demandé que cette clause soit incluse dans la convention pour cette raison. Il existe un certain nombre de règlements de circulation dans les eaux canadiennes, comme vous le savez sans doute. Nous avons nos propres règlements de circulation sur les Grands lacs. Ces règles s'appliquent actuellement, comme elles l'ont toujours fait, jusqu'à l'entrée dans le port de Montréal et le canal Lachine. L'entrée dans le port de Montréal est régie par des règlements internationaux. Il conviendrait de faire remarquer au Comité que ce fait ne devrait pas se rattacher aux voyages internationaux, car on pourrait supposer que tout trafic passé le canal Lachine constituerait un voyage international, et ce serait faux.

C'est là, je crois, tout ce que j'avais à dire sur le compte des règles internationales.

Permettez-moi de souligner une fois de plus qu'un voyage de Corner-Brook à Port-Colborne ne tombe pas sous le régime de la convention, mais que si un navire traverse le lac à destination de Buffalo, cela devient immédiatement un voyage international et est régi par la convention. Ce fait nous apparaît comme un contresens et il semble porter préjudice aux navires lacustres battant pavillon américain.

M. Green:

D. L'exemple que vous citez ne vaut-il pas pour le littoral du Pacifique, où un navire allant de Vancouver à Victoria serait régi par les règlements canadiens seulement, tandis que s'il se rend à Seattle, ce déplacement constitue un voyage international?—R. Je n'ai pas la compétence pour répondre à cette question, monsieur, mais je suppose que votre affirmation est juste.

D. Ce que vous demandez au juste, c'est que les trajets en deçà de Terre-Neuve ne soient pas appelés des voyages internationaux?

L'hon. M. CHEVRIER: C'est bien cela.

M. Green:

D. Qu'est-ce que vous demandez au juste?—R. Nous demandons que les voyages internationaux soient définis de nouveau de façon que les navires employés au commerce lacustres entre les ports canadiens et américains ne soient pas désavantageusement traités.

D. Ce que vous demandez réellement, c'est qu'il n'y ait pas de voyage internationaux de ce côté-ci comme il y en a dans les Grands lacs, que les navires en question bénéficient d'une exemption lorsqu'ils passent la ligne en même temps que les océaniques?—R. A l'heure actuelle ils sont exemptés à partir d'une ligne tirée depuis le cap DesRosiers jusqu'à l'île Anticosti. S'ils traversent cette ligne,—il y a un lourd trafic, comme je l'ai déjà dit à partir de Corner-Brook, sans compter le transport de charbon du Cap-Breton,—les navires relèvent de la convention et il faudrait les soustraire à la définition des voyages internationaux inscrite dans la convention.

L'hon. M. CHEVRIER: Je crois avoir indiqué hier, en réponse à une question posée par M. Robinson, à quoi se résumait la situation, et j'ai tâché de l'expliquer en entier dans la correspondance que j'ai eue avec M. Donovan. Mise en regard de la convention, la loi a pour effet présentement d'exempter de l'application de la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer tous les navires voyageant à partir d'un point à l'extrémité occidentale de l'île Anticosti jusqu'à l'extrémité supérieure des Grands lacs, de sorte que les navires faisant le commerce entre ces deux points ne sont pas soumis aux règlements de la convention. Or M. Donovan soulève le problème d'un navire opérant de Corner-Brook (Terre-Neuve) à quelque port américain. Ce cas n'est pas prévu, et même si nous apportions une modification au texte de la loi, cela ne changerait rien à la convention, car celle-ci a été sanctionnée. S'il y a avantage à modifier la convention, on peut y procéder de deux façons. La première est d'accorder une exemption à un navire du genre mentionné par M. Donovan; la seconde est d'adresser aux États-Unis une demande tendant à faire modifier la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer.

Cette situation existe depuis 1929, car la rédaction de la convention de 1929 est à peu près la même, et aucune difficulté ne s'est présentée. Je suis convaincu qu'aucune difficulté ne surgira à présent. Nous ne voulons certainement pas soumettre à la convention nos navires de minerai, notamment ceux qui voyagent à partir du port des Sept-Îles qui est actuellement en voie de construction. Si l'on en arrivait à ce point au sujet du minerai nous n'avons sûrement pas l'intention de soumettre ces navires à la convention internationale, pas plus que s'ils partaient de Corner-Brook. J'estime que la réponse que j'ai donnée à M. Donovan dans une lettre règle la situation.

M. ROBINSON: Sept-Îles n'est-il pas à l'ouest d'Anticosti?

L'hon. M. CHEVRIER: Oui. La situation serait la même à l'égard de tout navire à l'est d'Anticosti.

Le TÉMOIN: Si l'on me permet de répondre aux remarques de l'honorable ministre, nous affirmons officiellement que la convention devrait être modifiée de façon à étendre les limites du commerce maritime à une distance raisonnable

des eaux intérieures actuellement définies, soit la ligne du cap DesRosiers à l'île d'Anticosti. Il ne nous plaît pas de demander une exemption au ministre. Comme exploitants de navires, nous n'aimons pas les cas exceptionnels et je sais qu'il ne plaît pas au ministre de recevoir de telles demandes. Elles causent souvent de l'embarras. Puisque nous avons le droit de demander une extension des limites, je crois que la chose devrait se faire par modification de la présente loi ou, comme le suggère le Ministre, de la convention elle-même.

J'ai voulu exprimer une opinion formelle au sujet de cette question des voyages internationaux. Je crois que le ministre et moi-même, et aussi la *Dominion Marine Association*, sommes tous d'accord sur ce point.

Le PRÉSIDENT: Comme le ministre l'a fait remarquer, nous ne pouvons pas modifier la convention sauf en ayant recours à l'un des moyens proposés. C'est pourquoi je ne vois pas bien ce qu'il y aurait à faire présentement sauf de faire rapport de votre situation.

L'hon. M. CHEVRIER: M. Donovan veut que le compte rendu mentionne qu'il demande une modification. Nous comprenons la situation et prendrons, en temps opportun, les mesures voulues.

M. Adamson:

D. De quels produits s'agit-il en l'occurrence?—R. Le bois à pâte et le papier dans une direction, le charbon dans l'autre.

D. Les transporte-t-on tout le long jusqu'à Port-Colborne?—R. Je ne dis pas qu'ils vont toujours de Corner-Brook aux Grands lacs, mais le trafic est considérable entre ces deux extrémités tout le long du Saint-Laurent.

Le PRÉSIDENT: Devons-nous reprendre l'étude de la clause 5 qui est restée inachevée hier soir?

L'hon. M. CHEVRIER: M. Robinson interrogeait alors le témoin.

M. ROBINSON: J'aurais quelques questions à poser à M. Matthews présentement. Si je comprends bien, monsieur Matthews, le but de ce nouvel article 21A est d'interdire l'importation et l'immatriculation au Canada de navires non construits chez nous.

M. MATTHEWS: Je ne crois pas qu'il soit aussi catégorique; il laisse une certaine liberté d'action au ministre.

M. ROBINSON: Il donne au ministre la faculté de refuser de tels navires?

M. MATTHEWS: De refuser l'immatriculation.

M. ROBINSON: En quoi ce geste serait-il souhaitable?

M. MATTHEWS: Le ministre a fait remarquer hier que l'importation de vieux navires désuets des États-Unis n'était pas à l'avantage de la marine marchande canadienne et qu'il fallait y mettre obstacle. Voilà la raison d'être de cet article.

M. ROBINSON: Ce serait aussi un encouragement à la construction navale, n'est-ce pas?

M. MATTHEWS: Je le crois.

M. ROBINSON: J'irai un peu plus loin. Un des privilèges conférés par l'immatriculation de navires au Canada est, je crois, celui du cabotage, n'est-ce pas?

M. MATTHEWS: Vous avez raison. Toutefois les navires britanniques ont le droit de faire du cabotage au Canada, aux termes de l'accord du Commonwealth britannique sur la marine marchande.

M. ROBINSON: Oui, naturellement, mais un navire d'immatriculation américaine ne peut pas pratiquer le cabotage chez nous?

M. MATTHEWS: C'est cela.

M. ROBINSON: Mais jusqu'à présent un navire américain peut être transféré et immatriculé au Canada, après quoi il peut naviguer entre nos ports?

M. MATTHEWS: Précisément.

M. ROBINSON: En vertu de l'article en question, on peut prévenir cet état de choses; il faut que le ministre intervienne.

M. MATTHEWS: C'est bien mon avis.

M. ROBINSON: Personnellement j'espère que le ministre exercera son autorité en la matière, car plus de la moitié des cargos qui sillonnent la partie supérieure des lacs sont de vieux navires américains. Il serait extrêmement avantageux d'écarter des lacs certains de ces navires.

L'hon. M. CHEVRIER: C'est pourquoi il me faut la liberté d'action.

M. GIBSON: Une mesure législative de sélection.

M. ROBINSON: Comme vous l'avez déjà dit, le privilège de pratiquer le cabotage ne se limite pas aux navires immatriculés au Canada; les navires d'immatriculation britannique jouissent également de ce privilège en vertu de l'accord du Commonwealth britannique sur la marine marchande?

M. MATTHEWS: C'est bien cela, monsieur Robinson.

M. ROBINSON: Pourriez-vous nous dire quelle différence existe, si différence il y a, entre les navires de construction et d'immatriculation britanniques d'une part, et les navires d'immatriculation britannique mais de construction étrangère d'autre part?

M. MATTHEWS: Un navire d'immatriculation britannique et de construction étrangère aurait à verser un droit de 25 p. 100 et prendre licence lui permettant de pratiquer le cabotage. Un navire de construction britannique peut faire du cabotage en tout temps.

M. ROBINSON: Après l'obtention d'un permis?

M. MATTHEWS: Il n'aurait pas de droit à payer.

M. ROBINSON: Je comprends, mais il lui faudrait un permis?

M. MATTHEWS: Je n'en suis pas sûr.

M. ROBINSON: Je veux en venir à ceci: Existe-t-il quelque disposition qui empêcherait le transfert d'un vieux navire américain à l'Australie, après quoi ce navire viendrait caboter sur nos côtes?

M. MATTHEWS: Cela dépend de la loi australienne. Je ne connais pas la loi de ce pays, mais si un navire est immatriculé en Australie et devient navire britannique, de nationalité australienne, je crois qu'il peut venir exercer le cabotage.

M. ROBINSON: Par conséquent l'article en question, dans sa forme actuelle, et si l'immatriculation australienne est bien ce que nous pensons, n'empêcherait pas ces vieux navires américains de venir caboter au Canada?

M. MATTHEWS: Non. Naturellement, il leur faudrait payer le droit de 25 p. 100.

M. ROBINSON: Autrement dit, afin de protéger les armateurs et la marine marchande du Canada à cet égard, il faudrait imposer une espèce d'interdiction absolue, et non une clause discrétionnaire comme celle-ci.

M. MATTHEWS: Ce que vous dites me paraît juste. Afin de réglementer le commerce côtier, il vous faut imposer une interdiction à cet effet.

M. ROBINSON: C'est ce qu'il faut faire?

M. MATTHEWS: Oui, c'est mon avis.

M. ROBINSON: Merci.

M. MATTHEWS: Il nous faudrait modifier le passage de la loi qui traite de cabotage.

M. GREEN: Le nouvel article 21A ne s'apliquera pas aux navires d'immatriculation britannique.

M. MATTHEWS: Il vise tout navire construit hors du Canada.

M. GREEN: Il n'empêcherait pas un navire d'immatriculation britannique de faire commerce au Canada?

M. MATTHEWS: Non, il ne l'empêcherait pas, c'est vrai.

M. GREEN: Mais interdirait-il un navire japonais acheté pour utilisation au Canada?

M. MATTHEWS: Oui, il permettrait au ministre de le frapper d'interdiction.

M. GREEN: Mais, en raison d'autres dispositions de la loi, il n'empêcherait pas un navire de construction britannique de servir au cabotage?

M. MATTHEWS: Ce que vous dites me semble exact.

M. GREEN: Des navires tels que les paquebots du Pacifique-Canadien qui opèrent sur le littoral du Pacifique?

M. MATTHEWS: Ces navires ne seraient pas visés. Mais je crois qu'ils sont immatriculés au Canada.

M. GREEN: Ils sont tous d'immatriculation canadienne?

M. MATTHEWS: Oui.

M. GREEN: Comment l'article s'appliquerait-il? Le ministre donnera-t-il son consentement avant l'achat d'un navire? Il le faudrait réellement, car personne ne voudrait faire l'acquisition d'un navire qu'il ne pourrait pas utiliser.

M. MATTHEWS: Je le crois bien. Un acheteur prudent ferait mieux de s'assurer des dispositions du ministre avant de faire un achat.

M. GREEN: Il faudrait que le ministre donne son consentement avant l'achat d'un navire?

M. MATTHEWS: C'est mon avis.

M. GREEN: Il s'agit alors d'une nouvelle ligne de conduite, n'est-ce pas?

M. MATTHEWS: Oui.

M. GREEN: Cette politique a une grande portée.

L'hon. M. CHEVRIER: Elle est excellente.

M. GREEN: Je ne le conteste pas, mais je crois qu'il serait plus prudent d'en définir les limites. Se propose-t-on de l'exposer plus en détail?

L'hon. M. CHEVRIER: Ce sera assez difficile tant qu'on n'aura pas reçu la demande. Ce n'est qu'en m'adressant à d'autres sources que je puis obtenir le nombre de navires qui viennent au Canada de cette façon, et tant que je n'aurai pas une liste, tant que les fonctionnaires n'auront pas cette liste, qui peut compter 500 noms ou seulement 100, il est bien difficile d'agir autrement que par décision ministérielle. Et j'ai l'intention d'exercer cette discrétion, comme il

se doit, à l'égard des navires désuets importés au pays à un rythme beaucoup plus rapide que de raison et trop rapide pour le bien de l'industrie.

M. GREEN: Et le problème des nouveaux navires s'aggraverait du fait qu'ils peuvent être produits à meilleur compte aux États-Unis qu'au Canada.

L'hon. M. CHEVRIER: Le problème ne se pose pas en ce moment, car le coût de construction des navires américains est un peu plus élevé que celui des navires canadiens, bien que cette situation ne soit peut-être que passagère.

M. GIBSON: Monsieur le président, je suis convaincu que cet article a une grande portée. Je prévois que le ministre devra rendre un trop grand nombre de décisions discrétionnaires. Il se peut qu'il soit justifié de prendre à l'égard de navires des lacs, une décision qui ne s'appliquera pas également au littoral du Pacifique. Par contre, je prévois que des exploitants lui reprocheront d'autoriser tel genre d'importation en Colombie-Britannique alors qu'ils ne sont pas autorisés à le pratiquer. A mon sens, le Parlement canadien a pris certaines mesures protectrices. Nous ne sommes pas ici pour légiférer en faveur des chantiers maritimes ou des propriétaires de navires. Nous nous efforçons de les traiter avec équité. Nous insistons tout d'abord pour qu'un propriétaire fasse inspecter son navire avant de le mettre en service, et il doit payer en sus un droit de 25 p. 100. J'estime qu'un bureau d'appel devrait être institué. Je ne crois pas qu'un seul ministre veuille s'ériger en autorité de dernier ressort. Même les ministres doivent se rendre compte qu'ils sont sujets à erreur parfois. C'est pourquoi j'estime qu'on devrait pouvoir en appeler d'une décision; la Commission maritime pourrait assumer cette fonction.

L'hon. M. CHEVRIER: Le comité qui a été institué à cet effet a étudié la question à fond. Soumettre un problème de ce genre à un bureau d'appel serait, à mon sens, une erreur. Il faut régler cette situation et je ne crois pas que l'industrie ou la population canadienne désirent que des navires désuets continuent leur service au Canada et sur les Grands lacs. Par conséquent, je suis en faveur du maintien de cet article dans son intégrité.

Le PRÉSIDENT: L'article est-il adopté?

M. MACGREGOR: Monsieur le président, si nous craignons la présence de vieux navires, pourquoi ne prenons-nous pas les mesures voulues?

L'hon. M. CHEVRIER: Il ne s'agit pas seulement de vieux navires, mais aussi des nouveaux. L'article vise tous les navires construits hors du Canada.

M. MACGREGOR: Tout se résume à dire que si quelqu'un désire acheter un navire à l'étranger et l'amener ici, il doit y être autorisé par le ministre.

M. MATTHEWS: Pour le faire immatriculer.

M. MACGREGOR: Et si le ministre juge à propos de lui en donner la permission, il peut le faire.

L'hon. M. CHEVRIER: Précisément.

M. GILLIS: Je ne vois pas les conséquences graves de cette clause, quant à moi, c'est un pas dans la bonne direction.

M. ROBINSON: Elle est loin d'être complète.

M. GILLIS: Je ne doute pas que le ministre soit en mesure de consulter des gens compétents dans son entourage lorsqu'il a une décision à prendre. Je ne crois pas qu'il prendrait une décision sans examiner toutes les données qui lui sont soumises. Cette clause offre une certaine protection, mais elle ne protège pas les navires marchands canadiens, car la concurrence à laquelle nous

devons faire face en matière de cabotage nous est livrée par les navires d'immatriculation britannique et non ceux d'immatriculation américaine. Ces derniers ne nous causeront jamais beaucoup de difficultés étant donné que les hauts salaires qu'on y paie rendent leur utilisation trop dispendieuse pour le cabotage. Par contre les salaires britanniques sont de moitié inférieurs à ceux en vigueur dans la marine canadienne, de sorte que la menace à notre commerce côtier vient des navires britanniques. Cette clause ne va donc pas assez loin. Il faut dire qu'elle protège dans une certaine mesure le peuple canadien contre l'introduction dans notre commerce maritime de vieux vaisseaux décrépits et veille quelque peu aux intérêts des armateurs. Mais je l'aimerais plus complète. Je crois qu'hier le ministre nous a dit qu'on n'y pouvait rien à moins de modifier l'accord du Commonwealth. J'estime cependant qu'il devrait y avoir une modification selon laquelle les navires britanniques seraient considérés comme navires étrangers. A mon avis, le Canada est en mesure de se constituer une bonne marine marchande à lui, mais c'est impossible dans les conditions actuelles. De toute façon, je n'ai rien à redire contre la clause dans sa forme actuelle. Elle constitue un premier pas dans la bonne direction.

M. ROONEY: Monsieur le président, je songe en ce moment à un autre aspect du problème. Le ministre a dit que le coût de construction des nouveaux navires aux États-Unis serait plus élevé, ce qui élimine la concurrence. Que doit-on penser de la production du Japon?

L'hon. M. CHEVRIER: Cette clause interdit l'importation de navires japonais.

Le PRÉSIDENT: Je crois que ce point a été discuté lors de la question précédente. L'article est-il adopté?

M. GREEN: A-t-on songé à rendre l'interdiction plus explicite, quitte ensuite à autoriser un appel au ministre? Selon le libellé actuel, le pouvoir d'intervention n'est pas très clair; du moins l'interdiction frappant ces navires n'est pas très précise. Il serait préférable de rendre l'interdiction complète et l'assujétir à un appel au ministre. Dans sa forme actuelle, l'article prescrit que le ministre doit s'occuper de chaque cas qui lui est soumis.

L'hon. M. CHEVRIER: Le rôle du ministre, défini dans cet article, ne diffère pas de celui qu'il remplit à l'égard des exceptions prévues dans les règlements de sécurité, comme ceux de l'inspection des navires à vapeur. Une clause spéciale de la Loi de la marine marchande du Canada prévoit, je pense, des cas exceptionnels relativement à certains voyages. Il s'agit là d'un pouvoir discrétionnaire non sujet à appel. Autrement il n'y aurait jamais de fin, ou le règlement de la question prendrait trop de temps.

M. GREEN: Je serais en faveur d'une interdiction pure et simple, sous réserve d'appel au ministre.

L'hon. M. CHEVRIER: Nos gens ont étudié le problème avec le plus grand soin et j'espère que nous adopterons cet article dans sa forme actuelle.

M. HATFIELD: Les navires américains ne sont pas autorisés à faire du cabotage entre les ports américains et canadiens à l'heure actuelle. La chose leur est interdite, n'est-ce pas?

L'hon. M. CHEVRIER: Oui.

Le PRÉSIDENT: L'article est-il adopté?

Adopté.

La clause 6: "Tarifs de droits".

M. GREEN: Le ministre nous expliquerait-il pourquoi on impose ces droits?

Le PRÉSIDENT: Cela se rapporte à la clause 6. M. Matthews peut sans doute vous répondre.

M. MATTHEWS: Aucun droit n'est exigible pour les services fournis par le ministère des Transports. Avant son entrée dans la confédération, Terre-Neuve imposait un tarif de droits et nous croyons qu'en toute justice les frais engagés devraient être partiellement payés par ceux qui demandent un transfert ou une immatriculation de navire. Nous croyons qu'ils doivent payer un certain droit pour ce service. Tous les bureaux d'inscription du pays exigent des droits, mais jusqu'à présent nous avons rendu ces services gratuitement. Je crois que les propriétaires de navires ont les moyens de payer une redevance.

M. HIGGINS: Comment se comparent les droits exigés à Terre-Neuve et ceux proposés ici?

M. MATTHEWS: Cette comparaison n'a pas été faite.

Le PRÉSIDENT: La clause 6 est-elle adoptée?

Adoptée.

Clause 7: "Abrogation".
Cette clause est-elle adoptée?

Adoptée.

Clause 8: "Honoraires et frais de voyage".

M. GREEN: Cette clause a trait à la surveillance des navires. Des employés de l'État ont-ils le droit d'exercer cette surveillance et, par ce moyen percevoir des droits en dehors de leur rémunération régulière?

M. MATTHEWS: Non, cela n'est pas permis.

M. GREEN: Mais ne l'a-t-on pas déjà fait?

M. MATTHEWS: Si je comprends bien, un employé du gouvernement touche son traitement et est indemnisé de ses frais de déplacement, voilà tout. Il n'est pas autorisé à percevoir des droits relativement à son inspection. Mais si ce travail est accompli par un surveillant attaché à une société de classification, c'est une autre affaire. Dans ce cas, ce dernier n'est pas à l'emploi du gouvernement; il peut donc imposer des droits et les conserver.

M. GREEN: Un employé de l'État ne peut pas garder le produit de sa perception?

M. MATTHEWS: Non, impossible.

Le PRÉSIDENT: La clause 8 est-elle adoptée?

Adoptée.

Clause 9: "Règlements par le Gouverneur en conseil". Je crois que, sur ce chapitre, nous devons entendre le sergent-chef Albert Downs, de la Gendarmerie royale du Canada.

Le sergent d'état-major Albert Downs, de la subdivision du quartier général de la Gendarmerie royale du Canada est appelé.

Le TÉMOIN: Monsieur le président, messieurs. Le ministère des Transports m'a demandé de comparaître au nom de la Gendarmerie royale du Canada pour donner simplement un aperçu de l'aide que la Gendarmerie, à la demande du

ministère, accorde à celui-ci dans l'application de la Loi de la marine marchande du Canada, et plus particulièrement des règlements s'appliquant aux types de petits navires à moteur circulant dans nos eaux intérieures et côtières.

La Gendarmerie exécute ce travail depuis 1936. Durant la guerre, il y eut une interruption assez longue pour des raisons que vous comprendrez, mais depuis la fin des récentes hostilités, nos efforts se sont encore élargis. D'abord, j'expliquerai que nos responsabilités se classent sous quatre rubriques principales:

(1) Voir à ce que les embarcations à moteur jaugeant moins de dix tonnes et par conséquent ne relevant pas de la prescription d'immatriculation possèdent le permis exigé par la loi et que délivre le plus proche receveur ou sous-receveur des douanes;

(2) Voir à ce que les petits navires portent le minimum requis d'engins de sauvetage;

(3) Voir à ce qu'ils portent le minimum requis de matériel pour la lutte contre l'incendie; et

(4) Empêcher les opérateurs de conduire ces petites embarcations à des vitesses qui mettraient en danger les autres petits bateaux et même la vie des enfants et autres personnes fréquentant les plages des eaux intérieures.

Les efforts communs de la Gendarmerie et du ministère, en ce qui concerne les trois premières rubriques, se sont limités à renseigner plutôt qu'à punir, sauf dans les cas de flagrant délit. On s'est contenté généralement de renseigner les propriétaires des petits navires à moteur sur les prescriptions minimums et de les aviser qu'ils doivent posséder un permis en les avertissant habituellement que nos patrouilles effectueront à une date ultérieure une visite pour se rendre compte de ce qu'ils ont accompli pour corriger la situation. Sans vérifier les dossiers, je ne crois pas me tromper en affirmant, sous réserve de rectification par d'autres fonctionnaires du ministère présents, que la proportion des cas où il a fallu sévir, laquelle s'établit à ½ p. 100 de tous les cas enquêtés, démontre la valeur de l'effort éducatif par opposition au recours à des mesures punitives. Pour moi, cette proportion est même inférieure au chiffre cité.

Au sujet de la dernière rubrique qui a trait à l'application des règlements dans le cas où les propriétaires de petites embarcations de course les conduisent à une vitesse excessive ou d'une manière qui met en danger la vie d'autres personnes ou la sécurité d'autres bateaux, le besoin de renseigner est moindre car il a fallu nécessairement être plus sévère dans les cas de flagrant délit. Des avertissements sont toujours donnés avant que l'on songe à des poursuites à moins qu'il ne s'agisse d'un cas flagrant. Les clauses que vous allez étudier, messieurs, ne servent en réalité qu'à renforcer la loi existante au moyen de règlements exigeant que ces embarcations soient munies d'un permis et stipulant que le ministre peut établir le genre de marque d'identification qui doit être peint à l'extérieur de la coque. Nous avons constaté que les cas de conduite dangereuse nous sont très souvent rapportés par ceux qui en sont les victimes ou quelquefois par nos propres patrouilles de terre et plus souvent par le capitaine ou l'équipage de nos bateaux-patrouille. Il est presque impossible de faire stopper un bateau comme on le ferait une automobile sur la route et dans le but de l'identifier positivement il est essentiel qu'il porte une marque d'identification visible soit à l'aide de lunette d'approche, soit à l'œil nu et qui nous permettrait de vérifier au port émetteur du permis le nom et l'adresse du propriétaire. Une enquête policière déterminerait qui conduisait l'embarcation au moment

de l'infraction aux règlements. Notre tâche est très difficile, particulièrement dans les régions où circulent plusieurs bateaux à moteur, comme par exemple aux environs des Milles-Îles sur le Saint-Laurent et sur la rivière Détroit et à d'autres endroits. Ces bateaux se ressemblent tous beaucoup et sans une marque d'identification par laquelle on peut reconnaître l'embarcation et son propriétaire, l'application des règlements serait très difficile, sinon impossible.

C'est tout ce que j'ai à dire, mais s'il existe des points sur lesquels je peux donner d'autres explications, je serai heureux de le faire.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Downs, vous n'avez pas mentionné les feux de bord concernant ces petits bateaux. L'absence de feux de bord est un des plus grands dangers lorsqu'il y a plusieurs de ces embarcations qui circulent et elle cause de très nombreux accidents. Fait-on quelque chose pour y remédier?

Le TÉMOIN: Oui, monsieur, les feux de bord sont maintenant requis. Ce genre d'infraction est beaucoup moins fréquent que les autres que j'ai mentionnées, comme par exemple, l'utilisation d'une embarcation sans le minimum requis d'engins de sauvetage et de matériel pour la lutte contre l'incendie, l'absence de permis et la conduite à une vitesse dangereuse; nous sommes d'accord que les feux de bord sont très nécessaires, surtout lorsque plusieurs embarcations circulent dans des eaux resserrées.

Le PRÉSIDENT: Des questions?

M. HODGSON: Il y a plusieurs touristes qui viennent au Canada avec leur moteur hors-bord. Sur qui retombe alors la responsabilité? Sur le propriétaire du moteur ou sur le locateur de l'embarcation?

Le TÉMOIN: Je crois, monsieur, que le directeur des Services nautiques pourrait répondre à cette question. Nous l'avons soulevée parce qu'elle s'est posée lors de l'application des règlements. Un individu loue une embarcation et le client utilise son propre moteur hors-bord. La question est de savoir sur qui retombe la responsabilité: sur celui à qui appartient le moteur hors-bord ou sur celui qui loue la chaloupe. Je ne suis pas très certain que le ministère ait établi des règlements à ce sujet, mais je pense que le directeur des Services nautiques pourrait répondre à la question.

Le PRÉSIDENT: Nous continuerons toutefois d'interroger M. Downs pour le moment.

M. HERRIDGE: Après avoir écouté M. Downs, je dois dire que je ne me suis pas conformé à la loi. Je suis bien certain que beaucoup de gens ne savent pas qu'il faut obtenir un permis pour un bateau jaugeant moins de 10 tonnes. J'utilise depuis longtemps une embarcation d'à peine moins de 10 tonnes et j'avais l'impression que lorsqu'il n'y a pas d'inspection de navire à vapeur, rien d'autre n'est exigé. J'aimerais savoir ce que prescrit maintenant la loi au sujet de l'immatriculation des embarcations jaugeant 10 tonnes. Quelles sont les prescriptions?

Le capitaine KERR: Les bateaux de 10 tonneaux de jauge s'ils ne sont pas enregistrés doivent, en vertu de la Loi, posséder un permis.

M. HODGSON: Il y a beaucoup de touristes qui viennent au Canada avec leur propre moteur.

Le capitaine KERR: Nous avons étudié la question. Cependant, nous nous sommes demandé s'il est pratique pour le propriétaire d'un établissement touristique qui loue des embarcations à moteur aux fins auxquelles pense l'honorable député d'inscrire sur l'embarcation des marques d'identification.

Je ferai remarquer que les marques d'identification et les permis pour les navires ne sont rien de nouveau. Au Canada, nous avons plus de 61,000 navires possédant déjà un permis. Ces navires se sont conformés à la loi et ils doivent porter leur nom inscrit à la poupe et la proue.

M. ROBINSON: Où trouvez-vous ce règlement?

Le capitaine KERR: A l'article 106 de la Loi.

M. ROBINSON: Il semble qu'il ne s'applique qu'aux navires de pêche et de commerce.

M. MATTHEWS: L'article 107 est le plus important. Les deux articles traitent du même sujet mais l'article 107 est le plus important des deux.

Le capitaine KERR: Ces dernières années, le nombre de navires qui ont obtenu des permis a continuellement augmenté. Nous proposons de simplifier le mode d'identification.

M. HODGSON: Il y a dans ma région des milliers de bâtiments qui ne portent aucune marque d'identification.

M. GREEN: Cela veut-il dire que vous désirez obtenir l'autorité d'obliger tout propriétaire d'embarcation à moteur hors-bord de posséder un permis?

L'hon. M. CHEVRIER: Non.

M. GREEN: Quels bâtiments seraient exclus?

L'hon. M. CHEVRIER: Un instant. Il est évident que s'il en était ainsi, il y aurait confusion. Pour le moment, si je comprends bien, on a mentionné un article qui a trait aux permis des navires. On a appliqué les dispositions de la loi de la façon que vient d'expliquer M. Downs, c'est-à-dire d'une façon éducationnelle, parce que si l'article en question était appliqué en interprétant strictement ses termes, les propriétaires d'embarcation d'un cheval et demi seraient dans une situation très difficile. On a fait remarquer de temps à autre à certains propriétaires qu'ils ne possédaient pas de permis; la loi ne prévoit pas de sanction. Ce que nous désirons ici est le pouvoir d'établir des règlements. Comme je l'ai expliqué à la Chambre, nous ne possédons pas de loi des bateaux à moteur du Canada; nous n'en sommes pas au point où nous pensons qu'elle serait nécessaire; mais nous y songeons et nous avons pensé que le premier pas dans cette direction serait d'obtenir la faculté d'établir des règlements, les appliquer et en constater les résultats. Il faudra faire, à un certain moment, une distinciton entre le propriétaire d'un bâtiment de dix-neuf ou vingt pieds de long et celui d'une petite embarcation sur laquelle il peut installer un moteur hors-bord de un demi, deux, trois ou quatre chevaux. Il n'est pas question d'appliquer les règlements à cette catégorie d'embarcation. Je ne sais où tirer la ligne et je doute qu'il existe une opinion bien définie à ce sujet. Il ne peut en exister avant la mise en application des règlements. Nous désirons obtenir le pouvoir d'établir des règlements, mais je ne sais où nous nous arrêterons. Nous en déciderons à la lumière de l'expérience que nos fonctionnaires acquéreront avec le temps. Je dirai cependant que nous n'avons pas du tout l'intention de viser le cas dont j'ai parlé d'une personne possédant une petite embarcation à moteur hors-bord, mais par ailleurs, nous entendons bien viser celui d'un individu possédant une embarcation à moteur hors-bord très puissant qu'il pourrait conduire à haute vitesse mettant par là en danger d'autres embarcations du même genre circulant sur les eaux intérieures ainsi que la vie des enfants et autres personnes utilisant les plages longeant ces eaux.

M. GREEN: Permettez-moi, monsieur le président, de dire au ministre qu'il serait préférable alors d'établir des règlements s'appliquant à des cas particuliers au lieu de demander un pouvoir illimité comme celui que l'on cherche à obtenir par l'amendement tendant à lui permettre d'imposer un permis à toute embarcation à moteur hors-bord au Canada. Je pense que c'est aller beaucoup trop loin; si le ministère a décidé de la catégorie d'embarcations qu'il veut atteindre, qu'il établisse des règlements qui ne s'apliquent qu'à elle et si on se rend compte plus tard que la loi n'est pas suffisante, on pourra la modifier; mais c'est aller beaucoup trop loin que d'élaborer des règlements d'ordre général sans savoir exactement à qui les appliquer.

M. GILLIS: Monsieur le président, les intentions du ministre seraient excellentes s'il essayait d'appliquer les règlements, mais à mon avis, le nouvel article prévoit un permis pour les embarcations à moteur hors-bord sans en déterminer le nombre de chevaux, ce qui les place dans la même situation que les automobiles. Selon les nouveaux règlements, un permis est requis pour toute embarcation à moteur hors-bord. La Gendarmerie royale du Canada après en avoir pris connaissance les appliquera et dans bon nombre de provinces elle travaille sous l'autorité du procureur général de la province. Il semble bien que si l'on veut appliquer cet article dont les dispositions ne font aucunement mention du nombre de chevaux-vapeur, il faudra exiger que toute embarcation possède un permis quelle que soit la puissance de son moteur. De plus, nous empiétons sur le domaine de la juridiction provinciale en adoptant cet article. Je suis d'avis qu'il laisse trop de marge et je me demande réellement si on ne devrait pas inclure dans les règlements quelque chose qui prescrirait l'immatriculation d'une embarcation d'un certain tonnage basée, disons, sur le nombre de chevaux-vapeur du moteur, ou quelque chose du genre. L'article dans sa présente force exige un permis pour une embarcation à moteur d'un demi cheval et son propriétaire se verra dans l'obligation d'agir tout comme pour son automobile. Voilà qui est assez embrouillé.

Le TÉMOIN: Monsieur le président, j'expliquerai que le travail de la Gendarmerie dans les provinces est régi par un contrat avec le gouvernement provincial, mais elle n'est pas responsable au procureur général de la province lorsqu'il s'agit de l'application de lois fédérales.

M. JONES: Monsieur le président, quel sera l'effet de cet article sur les régattes qui sont un divertissement si important à de nombreux endroits à travers le pays? Lorsque les régattes annuelles sont organisées, il est nécessaire que les embarcations de course effectuent plusieurs mois auparavant des essais pour déterminer la vitesse qu'elles peuvent atteindre et des choses du genre, et des embarcations équipées de moteur hors-bord arrivent de plusieurs endroits de l'extérieur comme Spokane, Seattle et autres points. Depuis de nombreuses années, nous avons essayé de les encourager à venir participer à nos régattes et de même avons-nous essayé d'encourager de plus grandes mesures de sécurité et je n'ai pas souvenir qu'aucun accident sérieux se soit produit depuis bon nombre d'années grâce aux mesures de sécurité et aux précautions qui sont devenues usuelles avec le temps. Nous avons pu édifier un genre de code de sécurité qui semble donner d'excellents résultats et l'application des règlements relatifs au permis serait un handicap à notre travail, non pas en ce qui concerne le permis même mais surtout en ce qui regarde la vitesse, ce qui aurait une importante influence sur nos régattes annuelles.

Le TÉMOIN: En réponse au point que vient de soulever M. Jones au sujet des régattes annuelles, je dirai que le ministère ne nous demande pas d'appliquer les règlements ou restrictions concernant la vitesse aux régattes mais plutôt d'écarter les autres personnes de façon à ce qu'aucun mal ne puisse leur arriver. Lors de régates et de sports nautiques du genre, nous avons l'habitude d'affecter du personnel supplémentaire pour tenir à l'écart les autres embarcations en vue d'éviter des accidents.

L'hon. M. CHEVRIER: Permettez-moi d'éclaircir un détail. Je crois savoir, d'après ce que me disent les fonctionnaires du ministère qu'il n'y a rien dans l'article en question qui puisse gêner de quelque façon que ce soit les régattes.

M. JONE: Mais ce ne sont pas en réalité les régattes mêmes qui nous préoccupent mais plutôt le fait que tout propriétaire inscrivant une embarcation dans un concours semblable voudra savoir le rendement qu'elle peut donner et par conséquent voudra faire des essais de vitesse pendant peut-être quatre, cinq ou six semaines avant le jour des régattes. Franchement, je pense que vous devriez exclure certaines eaux, ou réserver certaines eaux pour des concours de ce genre et y appliquer des règlements et exiger des permis.

M. CARROLL: A mon avis, l'article ne semblerait pas donner au ministre des pouvoirs qu'il ne possédait pas avant la convention. L'article de la loi relatif aux définitions donne une description de tous les navires non propulsés par rames qui font de la navigation. L'article 107 prévoirait donc un permis pour les navires qui ne sont pas soumis aux prescriptions du tonnage et de l'immatriculation, c'est-à-dire, cette classe de petits navires. Par conséquent, le nouvel article 107 qui prescrit le permis pour les embarcations à moteur détachable ne semble pas à mon avis ajouter quoi que ce soit aux pouvoirs que possède déjà le ministre.

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

M. CARROL: Pourquoi spécialement les embarcations à moteur hors-bord?

M. MATTHEWS: L'article modifie le système en prescrivant le permis pour certains navires et certaines petites embarcations équipées d'un moteur amovible. Le Comité sera peut-être intéressé à savoir à ce sujet que le *Motorboat Act* des États-Unis prescrit le permis et l'immatriculation pour toute embarcation de plus d'une certaine longueur, et on compte là-bas un million d'embarcations semblables qui possèdent un permis et sont immatriculées.

M. JONES: Le permis est-il exigé aux fins de revenus?

M. MATTHES: Non, ce n'est pas exigé pour créer une source de revenus mais pour les fins d'identification seulement.

M. HERRIDGE: Tout propriétaire d'une embarcation à moteur hors-bord devra-t-il y faire inscrire un nom?

M. MATTHEWS: Non, il existe certaines dispositions.

Le PRÉSIDENT: Non, il existe un code uniforme.

M. MATTHEWS: C'est exact.

Le PRÉSIDENT: En vue de donner une application uniforme. Nous aurons plus d'explications là-dessus un peu plus loin.

M. MATTHEWS: Je pense que les règlements comprennent cela.

M. GARLAND: Monsieur le président, j'aimerais poser une question.

Le PRÉSIDENT: Excusez-moi, je ne vous avais pas vu, monsieur Garland.

M. GARLAND: La Gendarmerie royale du Canada voit à l'application du règlement; quelle attitude adopte-t-elle concernant son application aux petites embarcations?

M. MATTHEWS: Je pense que le sergent Downs pourrait mieux vous répondre là-dessus au nom de la Gendarmerie. Recommandez-vous, au nom de la Gendarmerie, que ces petites embarcations portent des marques d'identification?

Le TÉMOIN: Il est essentiel qu'elles portent une marque si l'on veut appliquer le règlement. Autrement, je ne vois pas comment on pourrait l'appliquer car on aurait aucun moyen positif d'identification lorsque une plainte est portée contre une embarcation et à cette fin, il est très important que les bateaux soient clairement identifiés.

M. GARLAND: M. Downs est présent en qualité de fonctionnaire responsable de l'application de la loi. Cependant, je doute de la nécessité d'appliquer cette clause aux petites embarcations des touristes qui les utilisent aux divers endroits à travers le territoire où le gendarme est de service. En soi cette clause semble bien inoffensive. M. Downs dit que les sanctions s'étaient élevées à moins de ½ p. 100. Je pense que le permis est requis pour permettre d'appliquer les règlements. Je sais que les propriétaires de campement de ma région ont reçu des visites; les propriétaires de très petites embarcations ont été avisés qu'ils sont obligés de placer des engins de sauvetage et du matériel de lutte contre l'incendie à bord de ces embarcations. A mon avis, le permis n'est requis que pour faciliter la tâche d'identification de la Gendarmerie royale du Canada lors de l'application des règlements. Je connais plusieurs propriétaires de campement et je sais que plusieurs députés qui viennent de régions où il n'existe pas de commerce touristique savent où je veux en venir. Les embarcations d'un propriétaire de campement peuvent être disséminées à travers la région et il lui serait impossible de maintenir dans cette petite embarcation qu'il n'utilise peut-être qu'une ou deux fois par semaine, des engins de sauvetage et du matériel de lutte contre l'incendie. Ces petits bateaux sont gardés dans les bois ou tirés sur le rivage. J'affirme donc qu'il lui serait impossible de se conformer au règlement. En plus d'être un inconvénient, ce règlement créerait des difficultés en Ontario, si un individu doit maintenir des engins de sauvetage et du matériel de lutte contre l'incendie dans toutes les petites embarcations qu'il emploie dans son exploitation. Si c'est là le but, bien que l'article ne le dise pas, la prescription du permis amènera l'application du règlement, et c'est ce à quoi je m'oppose; je parle au nom de plusieurs propriétaires de ma région qui sont venus me voir au sujet de l'application des règlements prescrivant le matériel de lutte contre l'incendie et les engins de sauvetage.

Dans ma région, qui est petite, le commerce touristique nous apporte chaque année $5 millions de revenus et nous sommes naturellement anxieux de ne pas perdre un sou de cette source de revenus.

M. NOSEWORTHY: Monsieur le président, doit-je comprendre que l'article 107 prescrit le permis et le reste, pour toutes les embarcations munies d'un moteur hors-bord? Est-ce là le but?

M. MATTHEWS: Il prévoit simplement l'établissement de règlements. Ils n'ont pas encore été établis et ils seront sérieusement étudiés auparavant. Certaines embarcations munies de moteurs amovibles devront posséder un permis et d'autres n'en n'auront pas besoin. Cela dépendra des études que pourra faire le ministère.

M. NOSEWORTHY: C'est à quoi je pensais.

M. HERRIDGE: Monsieur le président, je veux simplement déclarer que je suis d'accord en principe avec l'article et j'ai un peu l'expérience de divers types d'embarcations, y compris celles à moteur hors-bord. Je proposerais simplement qu'il serait peut-être sage d'ajouter à l'article une disposition relative à la puissance du moteur hors-bord qui est en relation directe avec son potentiel de vitesse. Un moteur hors-bord à haute vitesse développant de nombreux chevaux-vapeur peut aller très vite. J'étais heureux de constater qu'on faisait mention ici de prescriptions relatives aux engins de sauvetage et au matériel de lutte contre l'incendie car nous recevons au pays nombre de touristes qui conduisent des embarcations et je pense que toute embarcation louée devrait présenter une certaine sécurité, du moins en ce qui concerne le matériel de lutte contre l'incendie et les engins de sauvetage. Je vois un très grand nombre de petites embarcations à moteur qui vont à l'eau fréquemment sans porter quoi que ce soit en tant qu'engins de sauvetage ou une protection suffisante contre l'incendie et je sais qu'un bon nombre d'accidents presque fatals se sont produits parce que les embarcations n'offraient aucune protection. Beaucoup de gens conduisant ces petites embarcations à moteur, surtout celles louées, sont très négligents simplement parce qu'il n'existe pas de règlement. Je suis tout à fait en faveur des règlements. J'ai l'habitude de me promener sur les lacs et la pire bête noire que j'aie rencontrée est l'individu qui conduit son embarcation à très puissant moteur à une vitesse de 40 milles à l'heure, spécialement la nuit et sans feux de bord. Je suis en faveur de règlements régissant ces choses-là. Je pense qu'ils sont excellents et que le public doit jouir d'une protection supplémentaire. A mon avis, le public doit être protégé contre les embarcations à moteur hors-bord, particulièrement contre celles dont les moteurs sont très puissants; mais je crois qu'il serait sage de ne régir que les moteurs hors-bord de plus de 5 chevaux-vapeur, qui peuvent devenir un très grave danger à cause de leur vitesse. A propos du contenu de l'article, je propose donc que le ministère fasse tous les efforts possibles pour renseigner le public sur ces règlements. Je suis d'avis qu'il est très important que le public soit renseigné.

Le PRÉSIDENT: Oui, on doit le renseigner correctement et sûrement afin qu'il n'y ait pas de malentendu. Ainsi que l'a signalé M. Garland, cela influe sur le tourisme et c'est une question à laquelle il nous faut accorder une soigneuse attention.

M. APPLEWHAITE: Ces permis sont-ils renouvelables chaque année?

M. MATTHEWS: Non, on accorde un permis une fois pour toute, sans réserve d'un changement de propriétaire.

M. APPLEWHAITE: Il faudrait renouveler le permis au changement de propriétaire?

M. MATTHEWS: Oui.

M. CARROLL: Pourriez-vous nous dire quelques mots de l'emploi de moteurs détachables par les navires de pêche et les petits bateaux de pêche du littoral de l'Atlantique, particulièrement par ceux de l'Île-du-Cap-Breton: ces embarcations sont-elles munies de moteurs hors-bord?

M. KERR: Je n'ai jamais entendu parler d'aucun navire de pêche d'aucune de nos côtes qui ait été mû entièrement par un moteur détachable. A ma connaissance, tous les bateaux de pêche, j'entends les navires de pêche commerciale, sont mus par des moteurs intérieurs.

M. CARROLL: Oui, et s'il y en avait, je présume que l'avocat du ministère verrait à ce que les vaisseaux de pêche mentionnés à l'article 106, qui doivent être munis d'un permis... Au fait, seraient-ils assujétis au règlement en question?

M. MATTHEWS: Non, les navires de pêche en seraient exemptés.

M. CARROLL: Je sais que les propriétaires de ces navires doivent se procurer un permis, mais j'aimerais savoir maintenant si ces règlements s'appliqueraient dans le cas des petits bateaux ou vaisseaux de pêche.

M. MAYHEW: Il me semble qu'ils en seraient exempts en vertu de tous règlements qui pourraient être adoptés.

M. CARROLL: Je comprends, c'est pourquoi je désirais en parler au ministre. Les règlements qui seront établis en vertu de l'amendement proposé s'appliqueront-ils aux bateaux de pêche ou vaisseaux des eaux côtières?

L'hon. M. CHEVRIER: Je puis maintenant vous en donner l'assurance.

M. APPLEWHAITE: La troisième question que je désire poser se rapporte à ce point de la loi où il est dit que les propriétaires de bâtiments n'ont d'autres moyens de faire enregistrer leurs navires que de s'adresser au receveur des douanes le plus rapproché. C'est donc le receveur le plus près qui fait l'enregistrement?

M. MATTHEWS: Oui, je crois que ce serait juste; le receveur ou sous-receveur des douanes procéderait à l'enregistrement du navire.

M. APPLEWHAITE: J'aimerais simplement faire une proposition au ministre. Je ne connais pas très bien l'article en question et ce que je vais dire s'y trouve probablement. Je ne veux pas parler ici de l'industrie touristique ou des voies navigables très fréquentées, mais je désire parler des endroits éloignés du pays et du cas de l'homme qui posséderait une embarcation à moteur détachable ou fixe et qui demeurerait à 300 ou 400 milles du bureau de la douane et n'aurait accès a aucune route ni d'autre moyen de transport. Voici où je veux en venir: lors de la préparation des règlements, ne pourrait-on pas éviter d'établir des lois de nature générale qu'il serait impossible d'appliquer dans des régions éloignées.

M. CARTER: En réponse à une question de M. Carroll, et pour l'information du Comité j'aimerais qu'on consigne au compte rendu que dans mon comté, il se trouve nombre de pêcheurs qui emploient des moteurs détachables dans leurs petits bâteaux de pêche.

M. MOTT: Je ne vois pas grand chose d'erroné dans cet article et en fait, je l'appuierais, mais au sujet des remarques de M. Carroll, je ferais observer que certaines embarcations de pêche sont beaucoup plus rapides que des motoglisseurs. En faisant la vérification de l'article, je présume qu'il faudrait tenir compte des bâteaux de pêche. Je sais que certaines de ces embarcations utilisées pour la pêche au chien de mer et qui s'éloignent de trois ou quatre milles de la côte font 25 ou 26 nœuds. Il me semble que la question de l'outillage nécessaire pour combattre l'incendie est de peu d'importance, mais un des points à l'égard desquels la disposition est utile est le vol des moteurs des embarcations. La question de l'identification est importante.

Le PRÉSIDENT: La clause est-elle adoptée?

M. GARLAND: Pourrais-je savoir si tous les navires munis de moteurs hors-bord quel que soit leur lieu d'amarrage, devront se munir d'outillage contre l'incendie, de même que d'appareils de sauvetage?

M. MATTHEWS: Oui, il existe des règlements à cette fin. Le service d'inspection des navires à vapeur exige que toutes les embarcations à moteur soient équipées d'un certain nombre de ceintures de sauvetage et qu'aux fins de combattre l'incendie, les navires employés pour le commerce transportent un extincteur d'incendie. Les propriétaires doivent donc installer ces appareils. Nous recevons nombre de plaintes et des gens se noient chaque été.

M. ROONEY: Dans la baie de Toronto, presque tous les bateaux ont un permis. Quelles que soient leurs dimensions, les embarcations doivent être munies de feux de bord. Je ne sais qui fait la perception des droits de permis; le ministre pourrait peut-être nous dire si c'est la commission du port de Toronto ou non, mais avec la quantité additionnelle de permis à délivrer, comment le travail serait-il partagé?

M. MATTHEWS: Ces bateaux relèveraient du contrôle de la Commission du port de Toronto, mais le ministère travaillerait en collaboration avec la commission du port.

M. ROONEY: Il n'y aurait pas de dédoublement du travail?

M. MATTHEWS: Non.

M. HERRIDGE: Je proposerais d'ajouter à l'alinéa *a*), article 107A les mots "de plus de cinq chevaux-vapeur" aux mots "moteurs amovibles".

M. HODGSON: J'appuierais votre proposition si vous ajoutiez la longueur de l'embarcation, soit 20 pieds.

L'hon. M. CHEVRIER: Entendons-nous. Si vous incluez la longueur de l'embarcation, vous réduisez à présent la proposition de M. Herridge. Comment voulez-vous régler cela, par la longueur de l'embarcation ou le nombre de chevaux-vapeur?

Quelques VOIX: Par le nombre de chevaux-vapeur.

L'hon. M. CHEVRIER: L'autre soir, je croyais qu'il fallait tenir compte des "chevaux-vapeur", cependant des fonctionnaires de mon ministère m'ont fait remarquer que nous devrions tenir compte de la "longueur". Ils n'ont pas dit qu'il fallait tenir compte de la longueur, mais ils croyaient qu'il serait préférable d'en tenir compte. Si vous modifiez la loi, vous allez leur lier les mains. Ils désirent vérifier par expérience s'il faut tenir compte de la longueur ou des chevaux-vapeur, et il me semble que nous devrions peut-être laisser l'expérience nous apprendre ce qu'il faut faire et laisser les choses telles qu'elles sont.

M. JONES: Monsieur le président, je crois que la difficulté qu'il y a à déterminer ce point en nous fondant sur la longueur des embarcations repose sur le fait que sur nos lacs, les bâteaux qui font de la vitesse sont de petites embarcations de 5 ou 6 pieds de longueur que les Anglais ont dénommé "flap-jacks".

L'hon. M. CHEVRIER: Vous pensez présentement aux bâteaux de course.

M. JONES: Oui, ils sont sur l'eau continuellement.

M. HARRISON: Monsieur le président, cet article me semble assez clair. Cette correction serait-elle sujette à ratification par le Parlement?

Le PRÉSIDENT: Non.

M. NOSEWORTHY: Ne serait-ce pas plus judicieux de déterminer cela par la vitesse véritable à l'heure plutôt que par la longueur ou la puissance du moteur?

L'hon. M. CHEVRIER: Cela se pourrait. C'est un point que nous aimerions étudier.

M. NOSEWORTHY: Cinq chevaux-vapeur sur une petite embarcation produiraient une plus grande vitesse que deux fois cette puissance sur une grande embarcation. Je parle ici du facteur vitesse.

M. HIGGINS: Cela ne me satisfait pas beaucoup. Le ministre a dit qu'il s'agit de trouver ce qui conviendrait le mieux. Pourquoi n'attendons-nous pas d'avoir trouvé avant de terminer l'étude de cet article?

L'hon. M. CHEVRIER: Monsieur le président, vous êtes déjà saisi d'une modification à ce sujet.

Le PRÉSIDENT: Oui, M. Rooney parlait précisément de cette modification.

M. ROONEY: J'aimerais clarifier ce point. A mon retour chez nous, il me faudra répondre à ces questions. Je suis membre du *Royal Canadian Yatch Club*. La majorité des gens qui possèdent une embarcation sont tenus d'y apposer une plaque, et voilà que vous en ajoutez une à celle déjà existante. Je crains qu'il y ait beaucoup de plaintes. Avant que ce point soit réglé, ne pourriez-vous pas conclure avec la commission du port de Toronto une entente précisant qu'il n'y aurait qu'une plaque?

M. ROBINSON: Ou avec toute autre commission de port?

M. ROONEY: Oui, c'est cela, Hamilton se trouve dans la même situation.

M. GREEN: J'aimerais savoir où se trouvent les dispositions concernant les peines imposables? Où sont consignés les délits? Est-ce dans le Code criminel ou dans les règlements d'application de la présente loi? Où se trouvent les lois qui s'appliquent en l'occurence?

Le TÉMOIN: Vous voulez dire les sanctions pour avoir négligé de se conformer aux règlements?

M. GREEN: Non, où sont consignés les délits?

Le TÉMOIN: Dans la loi même de la marine marchande pour ce qui concerne l'insuffisance de moyens de protection contre l'incendie, des moyens de sauvetage, de même que les délits relatifs à la vitesse. On trouve dans les règlements la sanction concernant la vitesse excessive dans les eaux intérieures.

M. GREEN: C'est un des règlements de la Loi de la marine marchande?

Le TÉMOIN: Oui.

M. GREEN: Y a-t-il dans le code criminel quelques dispositions que vous pourriez invoquer au sujet de ces embarcations?

Le TÉMOIN: Je ne puis me souvenir d'aucune, monsieur.

M. GREEN: Vous ne voyez qu'à l'application des règlements de la Loi de la marine marchande?

Le TÉMOIN: Oui, monsieur.

M. GREEN: A-t-on reçu des plaintes de certaines provinces au sujet de la loi telle qu'elle existe?

Le capitaine KERR: Avec les années, nous avons reçu presque de chaque province, de même que de particuliers, une série de plaintes relatives au besoin de règlements régissant la vitesse des embarcations à moteur.

M. GREEN: Avez-vous reçu quelques plaintes du Procureur général de certaines provinces?

L'hon. M. CHEVRIER: Les procureurs généraux ne s'adresseraient pas à nous, ils s'adresseraient plutôt au ministère de la Justice.

Le TÉMOIN: Il me semble que nous avons reçu l'été dernier une plainte de la Saskatchewan relativement à la vitesse excessive sur un certain lac dont j'oublie le nom. Il y a sur ce lac une plage et on nous a demandé de prendre des dispositions pour empêcher qu'on fasse de la vitesse. Il peut y avoir d'autres cas. Je crois que cela s'est produit l'été dernier.

M. GREEN: Mais le ministre n'a eu connaissance d'aucune plainte formulée par un procureur général?

Le TÉMOIN: Non.

M. GREEN: Au sujet de ces règlements, ou de la façon dont ils sont appliqués, pouvez-vous nous dire si quelqu'un d'autre que les membres de la gendarmerie peut voir à leur application?

Le TÉMOIN: Oui, je crois que les règlements ont été préparées de telle façon que d'autres policiers peuvent voir à leur application. Je suis certain qu'en Ontario, des poursuites ont été intentées par la police municipale.

M. ROBINSON: Les autorités du canal de Trent peuvent par exemple voir à l'application de ces règlements.

M. CARROLL: Tout particulier peut agir de même.

M. GREEN: Oui, ces règlements sont d'application universelle. S'appliqueront-ils à la navigation sur tous les lacs du pays ou seront-ils limités aux eaux où le va-et-vient est dense. Les appliquera-t-on à tous les lacs du pays? Il me semble qu'il y a une forte différence entre les besoins de règlementation pour la rivière Détroit et pour les Mille-Îles et ceux du lac Labine dans la circonscription du député de Skeena. Ces règlements s'appliqueront-ils à tout le pays ou seulement aux eaux très fréquentées?

Le PRÉSIDENT: Monsieur Herridge, je vois que vous partez. Retirez-vous votre motion?

M. HERRIDGE: Non, monsieur le président, je dois malheusement partir. Je ne retire pas ma motion.

Le capitaine KERR: Je crois savoir qu'on n'a nullement l'intention d'incommoder les gens par ces règlements, on n'a pas non plus l'intention de se rendre dans les endroits reculés afin de voir si les gens ont posé une plaque à leur embarcation. L'intention est de marquer les bateaux aux fins d'identification là où cela est possible et praticable.

M. GREEN: Si vous vous bornez à prendre ceux qui sont dans le tort, et vous en trouverez dans tous les districts populeux, pourquoi ne pas limiter votre loi à ces régions, car pour obtenir un permis pour une embarcation à moteur, comme l'a dit M. Applewhaite, un homme peut être obligé de parcourir des centaines de milles et avant qu'il obtienne ce permis, la police peut se mettre à sa poursuite et porter contre lui une accusation. Cela donne libre cours à la mesquinerie. Il me semble que lorsque nous établissons des règlements de cette nature, règlements qui peuvent peut-être comprendre une menace d'emprisonnement,—il y aura punition si l'on contrevient aux règlements,—il nous faut être très prudent en établissant des règlements généraux, spécialement lorsque le ministère ne peut lui-même en définir les limites. Ce que M. Garland a dit est d'une extrême importance pour le Canada. L'industrie touristique est l'une des plus grandes

du Canada, et par cette mesure, nous nuirions aux touristes qui fréquentent les lieux de villégiature du Canada, c'est-à-dire, aux Américains qui viennent au pays et qui apportent leurs chaloupes à moteur avec eux. Le ministère ne sait pas encore qui devra se procurer ce permis, savoir les Américains ou le locateur. La loi va beaucoup trop loin. Je crois qu'il faudrait établir certaines restrictions en ce qui concerne cette disposition. A-t-on fait l'évaluation du nombre d'embarcations à moteur amovible au Canada?

Le capitaine KERR: Monsieur le président, je ne puis répondre à cette question, toutefois, je sais qu'il y en a plus de 61,000 munies de permis.

M. GREEN: Oui, mais il s'agit là d'embarcations de plaisance que nous trouvons par exemple aux environs de Vancouver et dans divers ports, mais si vous prenez les embarcations à moteur amovible, je parierais qu'il y en a des milliers pour ne parler que de Vancouver. Ne pouvez-vous pas maintenant dire combien de milliers ou de centaines de milliers vous en trouverez au Canada?

Le capitaine KERR: Je ne crois pas qu'il soit possible de dire exactement combien il y a de moteurs amovibles ou de bâteaux mus par des moteurs amovibles, ou même de donner un chiffre approximatif raisonnable.

M. GREEN: On n'a fait aucun relevé approximatif quant au nombre.

Le capitaine KERR: Pas que je sache.

M. CANNON: Monsieur le président, en marge des remarques de M. Green, et de la motion présentée par M. Herridge, j'aimerais signaler que nous ne pouvons incorporer à la loi l'étendue exacte des exigences requises pour l'obtention d'un permis; nous ne pouvons non plus définir les eaux auxquelles s'appliquerait la loi, ni la norme dont on se servirait, c'est à dire la vitesse, la dimension de l'embarcation, ou la puissance du moteur. Je crois qu'il faut laisser aux règlements et au ministère la tâche de s'occuper de ces détails. A mon sens, nous perdons notre temps à chercher à les élucider.

M. HODGSON: Dans ma circonscription seulement, il y a 5,000 embarcations à moteur hors-bord et aucune n'a de permis; il y a plus de 5,000 autres embarcations qui ne sont pas marquées. Mainenant, si ces règlements entrent en vigueur cette année, tout ce qui restera à faire aux policiers sera de se rendre à la tombée de la nuit aux ports de Bobcaygeon, Fenelon-Falls, et à plusieurs autres endroits du comté d'Haliburton où ils pourront, en un seul soir, saisir soixante embarcations à n'importe lequel des quais.

L'hon. M. CHEVRIER: Monsieur le président, permettez-moi de rassurer mon honorable ami, M. Hodgson; nous n'avons pas l'intention d'agir ainsi. Il est certain que les personnes chargées de l'application de la loi feront preuve de sens commun; si elles négligent de ce faire, je verrai à ce qu'elles en fassent preuve, et je les en avertis dès maintenant. Le but de la loi a été très clairement expliqué par les fonctionnaires et nous n'avons nullement l'intention de créer des difficultés aux gens. Il est à peu près certain que la situation dans ma région est à peu près semblable à celle qui existe dans le comté de mon ami M. Hodgson, de même que dans d'autres régions. Je crois que nous pouvons nous fier à la sagacité de ces hommes comme l'a dit M. Cannon. Ils n'appliqueront pas les règlements dans le but d'indisposer le public, je crois au contraire qu'ils les appliqueront pour sa protection.

Monsieur le président, je ferais remarquer que nous avons étudié deux articles depuis le début de la séance ce matin.

Le PRÉSIDENT: Prononçons-nous sur la motion de M. Herridge. Le secrétaire va nous en donner la lecture.

Le SECRÉTAIRE: M. Herridge propose que la clause 9 soit modifiée par l'addition à l'alinéa *a*) de l'article 107A, ligne 39, page 7, des mots "de plus de cinq chevaux-vapeur", après les mots "moteurs amovibles".

Le PRÉSIDENT: Pour? Contre?

La motion est rejetée.

M. GREEN: Pourrions-nous obtenir une explication de l'alinéa *b*)?

Le PRÉSIDENT: L'alinéa *b*) de la clause 9?

L'hon. M. CHEVRIER: Oui.

M. MATTHEWS: Voilà le but de l'alinéa *b*), article 9. Présentement, un citoyen des États-Unis possédant une embarcation au Canada n'est pas tenu de se procurer un permis, et à titre d'aubain, ne peut en obtenir, aussi, le présent article est-il ajouté à la loi afin de permettre la délivrance de permis à un citoyen américain habitant le Canada l'été.

M. GREEN: Autrement dit, si une embarcation à moteur des États-Unis pénètre dans les eaux canadiennes, son propriétaire doit obtenir un permis du Canada?

M. MATTHEWS: Non, ce n'est pas ce que nous voulons. Nous pensons ici à celui qui possède en permanence un bateau au Canada; il lui faudrait obtenir un permis pour cette embarcation.

M. GREEN: La loi ne s'appliquerait pas dans le cas d'un bateau de passage?

M. MATTHEWS: Non, pas à un tel bateau.

M. GREEN: Elle s'appliquerait au bateau véritablement canadien, mais propriété d'un Américain.

M. MATTHEWS: Oui, entretenu par ses soins au Canada.

Le PRÉSIDENT: Doit-il payer pour obtenir ce permis?

M. MATTHEWS: Non, le permis est gratuit.

La clause est-elle adoptée?

Adoptée.

La clause 10 est-elle adoptée?

Adoptée.

La clause 11 est-elle adoptée?

Adoptée.

La clause 12 est-elle adoptée?

M. GREEN: Pourrions-nous obtenir une explication de cette clause?

M. MATTHERS: Les pêcheurs de flétan de la côte ouest ont fait des représentations auprès du ministère. Présentement, les règlements leur permettent de se rendre jusqu'au cap Spencer, et s'ils veulent remonter plus loin le long de la côte de l'Alaska, ils ne le peuvent pas. Le but de cette modification est de leur en donner la permission. Autrement dit, cet article élargit les limites dans lesquelles ils peuvent faire la pêche. Les pêcheurs ont déclaré que cette modification leur donnait satisfaction.

M. GREEN: Qui a demandé cette modification?

M. MATTHEWS: Les pêcheurs de flétan, tous les pêcheurs de flétan de la côte ouest.

Adoptée.

Clause 13, cette clause est-elle adoptée?

M. GREEN: Pourrions-nous en obtenir une explication?

M. MATTHEWS: Oui. La première partie de cet article, c'est à dire de l'article 122, est demeurée inchangée. La modification est à l'alinéa *b*) et a pour but de permettre à une personne exploitant une embarcation comme celles qu'on trouve à Gananoque et Brockville de faire conduire son bâteau par un capitaine ne possédant qu'un certificat provisoire. A proprement parler, pour se conformer à la loi, ces gens seraient tenus de se procurer un certificat leur permettant de naviguer dans les eaux secondaires, ce qui demanderait une certaine somme d'expérience, un examen médical, et le reste. Les propriétaires de ces petites chaloupes à moteurs connaissent très bien les eaux locales et ont le droit d'obtenir un certificat d'exploitation.

Adoptée.

Clause 14, cette clause est-elle adoptée?

Adoptée.

Clause 15?

M. ROBINSON: Au sujet de la clause 15, les représentants de la *Dominion Marine Association* aimeraient dire quelques mots. Je suis certain que ce ne sera pas long.

L'hon. M. CHEVRIER: Je crois savoir ce qu'ils désirent et je pourrais peut-être dire un mot à ce sujet. Leur requête me semble raisonnable. Les propriétaires d'embarcations et la *Dominion Marine Association* croient, je présume, que cet article 276 ne doit pas s'appliquer à la navigation sur les Grands lacs; s'il en est ainsi, je crois qu'ils ont raison, et peut-être pourrais-je proposer qu'on ajoute un sixième paragraphe qui se lirait comme suit: "Le présent article ne s'applique pas aux ports des États-Unis sur les Grands lacs ou sur le fleuve Saint-Laurent". Cette modification résout-elle le problème?

M. DONOVAN: Elle est satisfaisante.

M. GIBSON: Je me demande si M. Matthews pourrait nous dire à quoi se rapporte cet article?

M. MATTHEWS: Cet article oblige les navires en voyage international à remettre à des officiers consulaires les documents des navires lorsque ces derniers sont au port. On était d'avis que cet article ne devait pas s'appliquer aux navires des Grands lacs voyageant d'un port du Canada à un port des États-Unis.

M. GREEN: Que ferait-on dans le cas des navires de la côte ouest qui font le cabotage?

M. MATTHEWS: La loi s'applique expressément aux navires qui visitent des ports étrangers. Ainsi, un navire voyageant de Vancouver à San-Francisco serait tenu de se conformer à cet article et de remettre ses documents à l'officier consulaire qui s'y trouve.

M. GREEN: Supposons cependant que le navire aille à Skagway, en Alaska?

M. MATTHEWS: L'article s'appliquerait aussi dans ce cas. Les documents devraient être remis à l'officier consulaire de l'endroit, s'il s'en trouve un.

M. GREEN: Il s'agit ici d'une disposition tout à fait nouvelle de la loi canadienne?

M. MATTHEWS: Oui, elle est fondée sur une disposition similaire de la loi du Royaume-Uni.

M. GREEN: Le capitaine du navire doit se rendre chez l'officier consulaire et lui remettre pour la durée de son séjour dans le port une copie du contrat d'engagement signé entre les armateurs et l'équipage; est-ce cela?

M. MATTHEWS: C'est juste.

M. GREEN: Je ne me plains pas de la modification. Il s'agit d'une nouvelle disposition de la loi et je me demandais pourquoi cette disposition apparaissait dans cet article?

M. MATTHEWS: Le but de cet article est d'assurer les autorités que s'il arrivait qu'une personne manque son bateau, cette personne serait inscrite dans les registres de l'officier consulaire.

M. GREEN: Qui en a fait la demande?

M. ADAMSON: Ne s'agit-il pas d'une recommandation du Bureau International du Travail?

M. MATTHEWS: Dans la pratique des affaires, le ministère s'est rendu compte, depuis un certain temps de la nécessité de la modification. La recommandation vient du ministère.

Le PRÉSIDENT: M. McCulloch a une modification à présenter?

M. MCCULLOCH: Oui.

Le PRÉSIDENT: Le secrétaire pourrait-il nous lire cet amendement?

Le SECRÉTAIRE: Il est proposé que la clause 15 du bill soit modifiée en ajoutant le paragraphe (6) suivant à l'article 276A. "(6) Le présent article ne s'applique pas aux ports des États-Unis sur les Grands lacs ou sur le fleuve Saint-Laurent."

Le PRÉSIDENT: Que décide-t-on au sujet de l'amendement?

Adopté.

La clause ainsi modifiée est-elle adoptée?

Adoptée.

Clause 16.

Adoptée.

Clause 17.

M. GREEN: Cela nous amène à aborder un nouveau point et je me demande si nous ne pourrions pas attendre à plus tard?

Le PRÉSIDENT: Il est une heure, pouvons-nous suspendre la séance jusqu'à 3 h. 30?

Convenu.

La séance est suspendue.

REPRISE DE LA SÉANCE

MARDI 21 juin 1950.

—La séance est reprise à 3 h. 30 de l'après-midi.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, si je me souviens bien, M. Green parlait de la clause 17 lorsque nous avons suspendu la séance. Aimeriez-vous continuer, monsieur Green?

M. GREEN: Je me demande si les fonctionnaires pourraient nous expliquer cette question de certificats de pavillon blanc. Apparemment, on ne les utilise plus et j'aimerais avoir quelques renseignements à ce sujet.

M. MATTHEWS: Le certificat de pavillon blanc est celui que reçoit un capitaine ou un second d'un navire et permettant au détenteur de piloter son propre navire. On n'en a pas émis depuis plusieurs années. Je crois savoir qu'il n'y en a présentement aucun en vigueur. Les pilotes eux-mêmes se sont opposés à cette disposition de la Loi et ont demandé le retrait de ces certificats de pavillon blanc. Désormais, les seules personnes à posséder des certificats de pilotage seront les pilotes eux-mêmes.

Le PRÉSIDENT: La clause 17 est-elle adoptée?

Adoptée.

Clause 18.

Adoptée.

Clause 19.

M. GREEN: La clause 19 modifie l'article 338, article exemptant certains navires du paiement des droits de pilotage. Or, si un navire d'État engage un pilote, l'État n'est-il pas tenu de verser les droits de pilotage, et si non, pourquoi?

M. MATTHEWS: Les navires d'État ne sont pas tenus de payer les droits de pilotage,—ils en sont exonorés parce qu'ils ne se livrent pas à des opérations commerciales. Cette modification est apportée à cause de la situation qui existe dans le cas du pilotage entre Sydney (Nouvelle-Écosse) et Terre-Neuve. Avant l'entrée de Terre-Neuve dans la Confédération, les navires du chemin de fer de Terre-Neuve payaient des droits de pilotage lorsqu'ils ralliaient le port de Sydney-Nord. A l'entrée dans la Confédération, ils devinrent propriété de l'État. Leur exploitation a été confiée aux chemins de fer Nationaux du Canada et on propose de soumettre ces vaisseaux aux droits de pilotage. L'exception concernant le paiement de ces droits se lit comme suit: "à l'exception des navires doit l'exploitation et la gestion ont été confiées à une agence de Sa Majesté",— le National-Canadien. Ces navires se livrent à des opérations commerciales.

M. GREEN: Tous les autres navires d'État jouiront gratuitement du service de pilotage. Je ne puis comprendre pourquoi les navires de guerre n'auraient pas à payer de pilotage.

M. MATTHEWS: S'ils engagaient un pilote il leur faudrait le payer; mais ils n'en prennent pas.

M. GREEN: Tous les navires d'État, à l'exception de ceux dont on a pris possession à la suite de l'entrée de Terre-Neuve dans la Confédération jouissent d'un service gratuit? Est-ce bien cela?

M. MATTHEWS: Ces navires n'emploient pas de pilote. Un navire de servitude pour les phares n'engage pas de pilote.

L'hon. M. CHEVRIER: Le capitaine d'un navire connaît les eaux dans lesquelles il navigue.

M. GREEN: Mais s'ils doivent engager un pilote...

M. MATTHEWS: S'ils doivent engager un pilote, ils le paieront.

Le PRÉSIDENT: La clause est-elle adoptée?

Adoptée.

Clause 20.

M .GREEN: La clause 20 semble accorder aux pilotes le droit de réduire l'exemption au paiement des droits de pilotage, privilège qu'ils ne possédaient pas auparavant.

M. MATTHEWS: En effet.

M. GREEN: Pourquoi ce changement?

M. MATTHEWS: Ils possédaient déjà ce droit, monsieur Green. En ce qui concerne les navires dans la circonscription de pilotage de Montréal, on a enlevé les mots "autre que la circonscription de pilotage de Montréal", parce que les pilotes de l'endroit veulent faire disparaître l'exemption lorsqu'il s'agit d'un navire de plus de 1,500 tonnes. C'est la raison de cette exception "autre que la circonscription de pilotage de Montréal". A part ça, cette clause est la même qu'auparavant; elle accorde aux pilotes de Montréal le droit de faire disparaître les exemptions.

M. GREEN: Le droit ne devrait-il pas être accordé au ministère plutôt qu'à l'administration de pilotage?

M. MATTHEWS: C'est un droit ministériel, parce que la chose ne peut se faire que par règlement approuvé par le Gouverneur en conseil. Les pilotes ne peuvent agir ainsi, sauf après règlement approuvé par le Gouvernement.

Le PRÉSIDENT: La clause est-elle adoptée?

Adoptée.

Clause 21.

Adoptée.

Clause 22.

Adoptée.

Clause 23.

Adoptée.

Clause 24.

Adoptée.

Clause 25.

M. GREEN: Cette clause accorde au gouvernement des pouvoirs apparemment très étendus pour lui permettre d'édicter des règlements en conformité de la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer. Est-ce bien l'idée?

M. MATTHEWS: En effet. Seulement ce qui se rapporte à la nouvelle convention est nouveau. L'ancien article s'applique à l'ancienne convention.

Les clauses qui suivent accordent simplement le pouvoir de donner suite à la nouvelle convention.

M. GREEN: A partir de la clause 25, toutes les autres traitent de la convention?

M. MATTHEWS: Oui, sauf les deux dernières.

Le PRÉSIDENT: La clause 25 est-elle adoptée?

Adoptée.

Clause 26.

Adoptée.

Clause 27.

M. HERRIDGE: J'aimerais demander au témoin si la clause 27 s'applique à un navire neuf mis à la mer sans être inspecté et qui se dirige à vide vers un autre port pour des travaux de parachèvement.

M. MATTHEWS: M. Young me dit que dans ce cas, un permis est délivré.

Le PRÉSIDENT: La clause est-elle adoptée?

Adoptée.

Clause 28.

M. GREEN: M. Matthews pourrait-il nous expliquer cette clause. Je ne vois pas pourquoi cela ne relève pas de l'article 387 de la Loi de la marine marchande du Canada au lieu de l'article 388.

M. MATTHEWS: Nous parlons de l'article 389.

M. GREEN: Ah oui!

M. MATTHEWS: Cette clause concerne la délivrance de certificats. L'article 389 énonce: "sur réception du rapport de l'inspection prévue à l'article 388..." Il s'agit de navires ressortissant à la Convention.

M. GREEN: Pourquoi pas sur réception du rapport de l'inspection prévue à l'article 387?

M. MATTHEWS: L'article 387 exige que l'inspection soit faite; l'article 388 concerne le rapport et prescrit qu'il doit être adressé au président.

M. GREEN: Les deux articles concernent la même inspection?

M. MATTHEWS: Oui.

M. ROBINSON: Pourquoi les mots "navire à vapeur canadien" dans cet article? Y a-t-il une raison?

M. MATTHEWS: Oui. C'est parce nous avons changé la définition de navire immatriculé au Canada pour navire canadien.

M. ROBINSON: Dans la clause d'interprétation, vous l'appelez "navire canadien". Pourquoi ne pas utiliser partout le même terme?

M. MATTHEWS: Il s'agit d'un navire à vapeur en particulier.

M. ROBINSON: Ne devrions-nous pas définir "navire à vapeur canadien"?

M. MATTHEW: Je ne crois pas que ce soit nécessaire. Le navire à vapeur est défini comme "navire à propulsion mécanique".

M. ROBINSON: Cet article ne s'applique qu'aux navires à vapeur?

M. MATTHEWS: C'est exact.

Le PRÉSIDENT: Et si c'était un navire à moteur diesel?

M. MATTHEWS: Ce serait un navire à vapeur.

M. GREEN: Que dites-vous du paragraphe 2 de l'article 389?

M. MATTHEWS: Il s'agit là d'un navire de charge. L'ancienne convention ne s'appliquait pas aux navires de charge, de sorte que maintenant un certificat spécial de sécurité est prévu pour ces navires.

Le PRÉSIDENT: La clause 28 est-elle adoptée?

Adoptée.

Clause 29.

Adoptée.

Clause 30.

Adoptée.

Clause 31.

M. GREEN: Pouvez-vous expliquer ce nouvel article 392?

M. MATTHEWS: Cela est nouveau, monsieur Green. Les mots soulignés indiquent les modifications apportées pour correspondre avec les clauses de la Convention de sécurité. Je crois qu'il n'y a là rien d'important.

M. GREEN: Les mots "au cours d'un voyage" ont-ils une signification particulière?

M. MATTHEWS: Non. Auparavant il y avait "si, au cours d'un voyage international". Je crois que cette modification a été proposée par le ministère de la Justice.

M. GREEN: Sans aucune signification particulière?

M. MATTHEWS: Non.

Le PRÉSIDENT: La clause 31 est-elle adoptée?

Adoptée.

Clause 32.

M. GREEN: Puis-je me reporter à la nouvelle clause 393, paragraphe (2)?

Le PRÉSIDENT: Durée du certificat?

M. GREEN: Auparavant, le certificat ne valait que pour un an et maintenant, cette limite est abolie. Pourquoi ça?

M. MATTHEWS: Les certificats de sécurité de matériel d'armement qui s'appliquent aux navires de charge sont bons pour deux ans. C'est là un changement à la convention.

M. GREEN: Quelle en serait la durée pour un navire à passagers?

M. MATTHEWS: Une année, je crois. Mais je vais laisser M. Young vous l'expliquer.

M. YOUNG: L'article 476 de la Loi traite des petits navires dont la jauge brute est de moins de 150 tonnes, qui sont mus par un moteur et inspectés seulement tous les quatre ans. Les certificats de sécurité de matériel d'armement sont délivrés tous les deux ans aux navires de charge en vertu de la Convention de sécurité. Tous les autres certificats sont délivrés annuellement.

M. GREEN: L'ancien paragraphe 2 se lit comme suit: "Sauf dans les cas prévus à l'article 476 de la présente loi, un certificat ne doit pas demeurer en vigueur plus d'une année à compter de la date de sa délivrance, ou plus longtemps que durant la période plus courte qui y est déclarée, ni après avis donné par le président au propriétaire ou au capitaine que le certificat a été annulé." Maintenant, vous enlevez la période d'un an dans la nouvelle clause?

M. YOUNG: Tous les certificats, sauf les exceptions, valent pour une année seulement. Dans les cas des navires à moteur d'une jauge inférieure à 150 tonnes brutes, l'inspection doit se faire tous les quatre ans; dans le cas des navires de charge qui doivent être munis de certificat de sécurité de matériel d'armement, l'inspection doit avoir lieu tous les deux ans.

M. GREEN: Tous les certificats relevant de l'article 393 seront de deux ans dans le cas des navires de charge et d'un an dans le cas des navires à passagers?

M. YOUNG: Une année dans le cas des navires à passagers est exact.

M. GREEN: Même si la durée n'est pas mentionnée dans le certificat?

M. YOUNG: Les navires relevant de l'article 387 doivent être inspectés tous les ans.

M. GREEN: Que dites-vous du nouveau paragraphe 4 qui prévoit une prolongation d'un mois?

M. YOUNG: C'est une nouvelle disposition de la Convention.

M. GREEN: Exigée par la Convention?

M. YOUNG: Oui.

La clause est-elle adoptée?

Adoptée.

Clause 33.

Cette clause est longue, messieurs, et je suppose que vous en avez étudié les divers paragraphes?

M. GREEN: A la page 18, je remarque que le paragraphe 3 de l'article 396 est nouveau. L'un des représentants pourrait-il m'expliquer pourquoi il a été inséré?

Le PRÉSIDENT: Vous voulez parler du paragraphe qui se trouve au bas de la page 18?

M. MATTHEWS: Il s'applique aux navires de charge qui ne ressortissaient pas à l'ancienne convention et signifie seulement qu'un navire de charge étranger, muni d'un certificat valide de sécurité de matériel d'armement, est accepté par les autorités canadiennes.

M. GREEN: Cette disposition vise les navires de charge?

M. MATTHEWS: Oui.

Le PRÉSIDENT: La clause 33 est-elle adoptée?

M. GREEN: Avant de passer à la clause 34, j'aimerais poser une question au sujet du nouvel alinéa 398*a*) qui, apparemment, s'applique aux navires d'un pays qui n'est pas partie à la Convention. Le Canada pourrait délivrer un permis à ces navires, si je comprends bien. Pourrait-on m'expliquer comment on s'y prend?

M. MATTHEWS: Non, nous ne délivrons pas de permis aux navires d'un pays non signataire de la Convention. Si un navire de l'un de ces pays entre dans nos ports et que notre inspecteur considère qu'il ne répond pas aux conditions de sécurité, il peut lui refuser un permis de sortie ou de lui délivrer ce permis à certaines conditions énumérées à la page 19.

M. GREEN: C'est là une nouvelle disposition?

M. MATTHEWS: Oui. La raison, c'est que nous considérons que les navires appartenant à des pays non ressortissants à la Convention de sécurité ne devraient pas pénétrer dans nos ports pour y faire le commerce sans être inspectés

ou sans que nous ayons le loisir de décider si nous y consentons ou non. Ils ne répondent peut-être pas aux normes de sécurité exigées. Par conséquent, nous croyons que nos inspecteurs devraient avoir le droit de les visiter et, s'il y a lieu, leur refuser un permis de sortie.

M. GREEN: C'est un nouveau droit que s'arroge le Canada?

M. MATTHEWS: En effet.

M. GREEN: Jusqu'ici, nous ne pouvions exercer aucun contrôle sur un navire, sauf s'il ressortissait à la Convention?

M. MATTHEWS: Non.

Le PRÉSIDENT: La clause 33 est-elle adoptée?

Adoptée.

Clause 34.

Adoptée.

Le PRÉSIDENT: La clause 35 est-elle adoptée?

Adoptée.

La clause 36 est-elle adoptée?

Adoptée.

M. HERRIDGE: Monsieur le président, j'ai posé une question au sujet de la clause 34.

Le PRÉSIDENT: Je m'excuse. Quelle était la question?

M. HERRIDGE: J'ai demandé ce qu'elle signifiait?

M. MATTHEWS: M. Young pourrait peut-être vous répondre.

M. YOUNG: Voici: Un navire transportant un grand nombre de passagers n'a pas le droit de transporter une charge aussi lourde qu'un autre sur lequel se trouvent 20 ou 30 passagers seulement. La ligne de charge doit être plus rapprochée à mesure que le nombre de passagers augmente. Dans bien des cas, le navire peut être chargé plus profondément s'il y a très peu de passagers à bord; dans le cas contraire, il faut tenir compte des lignes de subdivision. Les seules modifications à la partie principale de cet article dans l'ancienne loi sont les quelques lignes soulignées.

M. GREEN: Est-ce que la disposition suivante a une signification particulière: "le navire à vapeur ne doit pas être chargé au point d'immerger, en eaux salées, la ligne de charge de compartimentage appropriée sur chaque côté du navire, si le navire ne donne pas de la bande"?

M. YOUNG: La Convention originale ne spécifie rien à ce sujet, mais la plupart des navires ressortissant à la Convention sont des navires océaniques. Dans bien des cas, un navire chargé jusqu'à la ligne de charge, disons à Montréal, peut dépasser cette ligne de plusieurs pouces après avoir pris la mer. De sorte que la Convention ne s'applique plus au chargement du navire dans les eaux douces.

M. GREEN: Comment procède-t-on à Montréal qui est un port d'eau douce?

M. YOUNG: Le navire est d'abord chargé. Naturellement, les eaux douces sont moins denses que l'eau salée, et le navire flotte à une plus grande profondeur, de sorte qu'en atteignant l'eau salée, il navigue, dans bien des cas, à une profondeur souvent moindre de neuf pouces, suivant ses dimensions. De plus, une quantité considérable des marchandises qu'il transporte est consommée en cours

de route entre Montréal et l'eau salée. Par conséquent, on alloue suffisamment pour le navire, une fois rendu dans ces eaux, flotte à la ligne de charge subdivisée.

M. GREEN: Vous permettez au navire de dépasser la ligne de charge à Montréal?

M. YOUNG: En effet.

M. PEARKES: Quelle définition donnez-vous à "eaux salées"?

M. YOUNG: Dans le présent cas, il s'agit d'eau de mer, 64 livres par pied cube.

Le PRÉSIDENT: Nous avons adopté les clauses 34 et 35. La clause 36 est-elle adoptée?

M. GREEN: Peut-on nous l'expliquer, monsieur le président?

Le PRÉSIDENT: "Installation de radio".

M. CATON: Monsieur le président, la clause 36 est une moitié de l'article 406 de la Loi de la marine marchande du Canada qui s'applique aux navires effectuant des voyages internationaux; ainsi, cette clause correspond à la nouvelle convention.

M. GREEN: Elle traite d'opérateurs en radiotélégraphie au cours de voyages internationaux et se lit comme suit:

> Tous les navires canadiens à passagers, transportant plus de douze passagers, et les autres navires canadiens de 1,600 tonneaux de jauge brute ou plus, accomplissant des voyages internationaux, doivent, à moins d'en être exemptés en vertu des dispositions de la présente loi ou des règlements établis sous son autorité, être munis d'une installation de radio conforme aux dispositions de la Convention de sécurité qui s'appliquent aux navires munis d'une installation radiotélégraphique, et doivent avoir à bord les opérateurs possédant la compétence nécessaire et qui assureront l'écoute que le Ministre peut prescrire; et pendant qu'ils assureront l'écoute, les opérateurs ne doivent exercer aucune autre fonction susceptible de gêner l'écoute de quelque façon.

Nous avions espéré qu'une disposition semblable s'appliquerait aux navires qui font du cabotage. Les membres du Comité noteront qu'il faut d'abord une installation radiotélégraphique, c'est-à-dire un poste Marconi; que le navire doit avoir à son bord le nombre requis d'opérateurs assurant l'écoute que le Ministre peut prescrire et qu'en assurant l'écoute, ils ne doivent exercer aucune autre fonction. Ils doivent alors se tenir à portée de l'instrument.

L'alinéa *aa*) ne s'applique qu'aux navires de charge ayant une jauge brute de moins de 1,600 tonnes. Mais ce n'est pas ce qui nous intéresse dans le moment. J'espère qu'on prendra les mêmes mesures dans le cas des navires de la côte ouest. Cette disposition ne les concerne pas. S'ils se rendent à Seattle ou en Alaska après s'être arrêtés à Prince-Rupert, ils doivent cependant observer ces règlements. Ils sont tenus d'avoir un opérateur à bord. Il doit assurer l'écoute et n'assumer aucune autre fonction pendant qu'il est ainsi en service. Les dispositions s'appliquant aux navires qui ne se rendent pas dans les ports américains se trouvent au sous-alinéa suivant. Elles ne font pas partie du bill; elles n'apparaissent que dans la Loi et les voici:

> Tous navires à vapeur à passagers, immatriculés ou non immatriculés au Canada, qui, au sens du premier paragraphe du présent article,

(i) ne transportent pas ou ne possèdent pas un certificat les autorisant à transporter cinquante personnes ou plus, y compris les passagers et l'équipage, et qui entreprennent un voyage qui est ou qui comprend un voyage de plus de deux cents milles marins d'un lieu à un autre lieu;

(ii) ne transportent pas ou ne possèdent pas un certificat les autorisant à transporter deux cent-cinquante ou un plus grand nombre de personnes, y compris les passagers et l'équipage, et qui entreprennent un voyage qui est ou qui comprend un voyage de plus de quatre-vingt-dix milles marins d'un lieu à un autre lieu;

(iii) ne transportent pas ou ne possèdent pas un certificat les autorisant à transporter cinq cents personnes ou plus, y compris les passagers et l'équipage, et qui entreprennent un voyage qui est ou qui comprend un voyage de plus de vingt milles marins d'un lieu à un autre lieu;

Les membres remarqueront que ceci semble accorder une certaine protection. Cependant, sur notre littoral, l'habitude est que si un navire, même si c'est un paquebot transportant plus de 500 passagers, fait escale, ne serait-ce que pour un arêt sur signal ou à un camp de bûcherons situé à 20 milles de distance, alors il n'est pas assujéti à cette disposition et n'est pas tenu d'avoir une installation radiotélégraphique à son bord.

M. ROBINSON: Est-ce qu'il n'y a pas de radiotéléphones à ces endroits?

M. GREEN: Pas du tout. Plusieurs ne sont que des camps de bûcherons.

L'hon. M. CHEVRIER: M. Matthews a fait hier une déclaration, concernant les installations de la région, qui a été consignée au compte rendu. En réalité, les conditions sont meilleures sur le littoral de la Colombie-Britannique que sur nos autres littoraux.

M. GREEN: Beaucoup de ces endroits ne sont que des camps de bûcherons, parfois établis pour la durée des opérations forestières; ensuite les hommes s'en vont ailleurs.

M. ROBINSON: Est-ce qu'il n'y a pas d'installations radiotéléphoniques à plusieurs de ces endroits?

M. GREEN: Quelques-uns en ont et les autres pas. Les gens du littoral trouvent que la loi est trop peu sévère et que ces navires devraient avoir à bord une installation Marconi et un opérateur. Les eaux y sont dangereuses et les brumes fréquentes. Il est aussi dangereux de se rendre à Prince-Rupert qu'à Ketchikan; cependant, un navire se rendant à ce dernier endroit doit avoir un opérateur à bord, mais pour Prince-Rupert, ce n'est pas nécessaire. Il est aussi dangereux de se rendre à la Reine-Charlotte, comme quelqu'un l'a fait remarquer hier. Je crois que les gens du littoral désirent que la loi soit rendue plus rigoureuse parce qu'ils appréhendent un réel désastre dans ces parages, un de ces jours, étant donné qu'on n'exige pas d'installation Marconi ni d'opérateur. Il s'est déjà produit là des accidents sérieux. Des navires se sont égarés dans ces eaux et des centaines de personnes se sont noyées. Peu importe la valeur de la radiotéléphonie, elle n'est certainement pas aussi sûre qu'une installation Marconi. D'abord, il est possible qu'il n'y ait personne qui s'occupe uniquement de radiotéléphone. Ce n'est qu'un emploi secondaire pour quelqu'un assigné à une autre tâche.

M. CARROLL: Vous voudriez que les dispositions de la clause 36 s'appliquent à d'autres situations?

M. GREEN: Nous aimerions que ces dispositions figurent dans le nouvel article 406-1-A calqué sur la convention. Nous aimerions qu'elles s'appliquent, ou d'autres semblables, aux navires côtiers. C'est en somme ce que je propose.

M. CARROLL: Une clause quelconque de la Loi s'applique-t-elle actuellement aux installations de radio à bord des navires?

M. GREEN: Actuellement, les navires côtiers relèvent du paragraphe 2, quoique certaines compagnies trouvent moyen de se soustraire au principe de la clause en s'arrêtant ici et là, ce qui veut dire qu'elles ne sont pas tenues d'avoir ces installations. Les journaux de la province sont, à mon avis, unanimes à ce sujet. J'ai ici un éditorial du *Vancouver Sun* en date du 13 mars dernier, approuvant le discours prononcé à la Chambre par M. Applewhaite sur cette question. Voici comment l'article se termine:

> Il ne devrait exister aucune distinction entre un voyage international le long du littoral et un voyage sur notre propre littoral. La traversée entre Vancouver et les îles de la Reine-Charlotte peut être aussi dangereuse que le voyage de Vancouver à Ketchikan.

En ce qui concerne les Grands lacs, j'ignore quelle est la situation. Aussi je n'en dirai rien. Mais je crois qu'on devrait prendre d'autres mesures au sujet des conditions sur le littoral. Nous devrions modifier cet article 406-2 qui vise les navires à passagers faisant la navette le long du littoral. Je proposais,—et ce n'est probablement pas suffisant,—que nous modifions les alinéas 1, 2, et 3 de la clause 406-2 en substituant aux mots "d'un lieu à un autre lieu", les mots "à partir du point de départ jusqu'au point extérieur le plus éloigné". C'est l'expression dont on s'est servi à titre d'essai dans les nouveaux règlements de protection contre l'incendie. Il s'agit du règlement nº 3 qui se lit comme suit:

> 3. Les présents règlements s'appliquent à tout navire à vapeur à passagers qui est immatriculé au Canada et affecté à des voyages de commerce intérieur, de navigation intérieure ou dans des eaux secondaires
>
> *a*) et qui est autorisé à transporter plus de vingt-cinq passagers avec couchette ou plus de cinquante passagers avec ou sans couchette; ou
>
> *b*) qui ne transporte pas de passagers avec couchette mais est autorisé à transporter plus de cent passagers sans couchette et dont la longueur du voyage, à partir du point de départ jusqu'au point extérieur le plus éloigné, dépasse quinze milles ou dont la distance à partir du rivage dépasse en tout temps cinq milles.

Ces dispositions ont été insérées dans les règlements de protection contre l'incendie, il y a peine une couple de mois, à la suite du désastre du *Noronic*. Je crois que ce serait plus sage si la clause en question au lieu de comporter 200 milles, ou 90 milles, ou 20 milles, d'un lieu à un autre lieu, mentionnait "à partir du point de départ jusqu'au point extérieur le plus éloigné" et ensuite dont la distance dépasse un certain nombre de milles. Je propose que nous apportions une modification de ce genre et j'aimerais présenter une motion...

M. CARROLL: Avant que vous formuliez la proposition, j'aimerais demander au témoin si cela répondrait aux nécessités présentes, vu les circonstances, ou si l'on y a déjà pourvu?

L'hon. M. CHEVRIER: Je pourrais peut-être répondre à cette question. Nous avons discuté la chose pendant une heure et demie hier. Pour répondre au désir

de M. Green, nous avons d'abord discuté la convention et appelé des témoins, de façon à ce qu'il ait tous les témoignages nécessaires. J'espère que nous n'allons pas maintenant discuter cette clause aussi longuement qu'hier. M. Caton a déclaré alors que les opinions étaient partagées sur la valeur relative de la radiotélégraphie et de la radiotéléphonie. Il a ajouté que la radiotélégraphie est incontestablement supérieure pour les voyages internationaux mais que pour les navires qui font la navette sur le littoral, la radiotéléphonie est satisfaisante, à condition toutefois qu'elle soit assez puissante. Cela, je crois, ne laisse aucun doute. M. Matthews a ensuite fait une déclaration au sujet de la situation sur le littoral occidental. Je n'ai pas l'intention de répéter son témoignage, mais il a dit en substance, que vingt-trois navires sont munis de radiotélégraphie et dix-sept de ceux-ci possèdent en plus le radiotéléphone. Il a ajouté qu'il y a neuf stations côtières administrées par le ministère des Transports, deux postes terminus de radio administrés par la *Northwest Telephone Company* et d'autres postes, comme les stations côtières de Prince-Rupert, Albert-Bay, Cape-Lazo, Esteban et Cape-St-James, tous le long de la route maritime dont parle mon honorable ami.

M. GREEN: Ils ne sont pas tous sur cette route. Esteban n'est pas sur la route de Prince-Rupert, mais sur la côte ouest de l'île Vancouver.

L'hon. M. CHEVRIER: Vous parlez maintenant de la route de Vancouver à Prince-Rupert, n'est-ce pas? Voici les ports d'escale qui se trouvent sur cette route: Cape Lazo, Alert-Bay, Triple Island et Prince-Rupert. Ce sont quatre stations côtières pourvues de téléphone et d'installations radiophoniques. De plus, ces navires, même si mon honorable ami est d'avis contraire, naviguent dans les eaux littorales et non dans des eaux internationales. Maintenant, l'objection principale qu'on peut apporter contre la modification de cette clause, c'est qu'il y a, au ministère des Transports, un comité permanent composé de ces messieurs et d'autres qui étudie les modifications qui devraient être apportées de temps en temps à la Loi de la marine marchande du Canada.

Ces hommes ont entendu les commentaires favorables et défavorables et se sont prononcés devant moi contre l'inclusion de la clause que mon honorable ami désire insérer dans cet article. Nous avons l'habitude de modifier la Loi de la marine marchande tous les deux ans et si le Comité y consent, je n'ai pas d'objection à demander à mes hauts fonctionnaires de l'étudier de nouveau l'an prochain ou l'année suivante, pour voir s'il ne serait pas possible d'en arriver à une entente. Pour le moment, ils m'ont informé qu'ils ne recommandent pas l'inclusion d'une telle modification et, étant donné que c'est là une question technique, il me semble que je devrais accepter leur point de vue et que pour cette raison, le Comité devrait accepter la clause telle qu'elle est actuellement.

M. CARROLL: Je regrette, monsieur le ministre.

Le PRÉSIDENT: Laissez M. Green terminer.

M. GREEN: Le ministre déclare que cette loi est modifiée tous les deux ans. Ce n'est pas exact. Elle n'a pas été modifiée depuis 1948 et, auparavant, elle l'avait été dans les années 1930. Il ne s'agit pas de changer la loi de temps à autre. En réalité, il est très difficile d'y faire changer quelque chose. C'est une loi à laquelle personne n'aime s'attaquer parce qu'elle est très longue et très compliquée. C'est certainement la première fois que j'entends dire qu'on va la reviser tous les deux ans. Les hauts fonctionnaires du ministère peuvent être tenus de donner leur avis d'une façon ou d'une autre, mais ils ne constituent certainement pas l'autorité suprême. Nous sommes tous ici représentant les habitants du littoral qui sont exposés à se faire noyer.

L'hon. M. CHEVRIER: Cela est un peu fort.

M. GREEN: Il nous faut tout de même envisager cette éventualité. L'accident qui s'est produit dernièrement à bord du *Chelhosin* est une preuve à l'appui.

L'hon. M. CHEVRIER: Cela n'avait aucun rapport avec les installations de radiotélégraphie ou de radiotéléphonie, comme l'a expliqué le capitaine Kerr.

M. GREEN: Le navire était muni de radiotéléphone et l'opérateur, sur le pont, essayait d'avertir les membres de l'équipage qu'ils se dirigeaient sur le roc mais personne n'était à l'écoute et ils y sont allés tout droit.

M. ROBINSON: Il n'y a absolument aucune preuve qu'une radiophonie défectueuse en ait été la cause.

M. GREEN: Cela ne coûtera pas un seul sou au gouvernement. Les compagnies maritimes paieront le traitement des opérateurs, frais qui retomberont éventuellement sur les passagers du littoral. Tout ce que nous demandons, c'est qu'on leur assure cette protection. Il ne s'agit pas simplement de rejeter nos opinions à la légère sous prétexte que les hauts fonctionnaires du ministère ne croient pas nécessaire de s'en occuper. Je crois que les compagnies se soustraient à la loi, dans sa phraséologie actuelle, parce qu'en la lisant, on peut s'imaginer qu'il s'agit de faire escale à quelques milles de distance, au cours d'un voyage, pour n'avoir pas à l'observer. Cela est très inquiétant et très important pour nous. La plupart des passagers du littoral sont transportés d'un port canadien à un autre et ils ont droit d'être protégés tout comme ceux que l'on transporte à Seattle ou en Alaska.

M. CARROLL: Monsieur le président, je voulais seulement m'excuser auprès du ministre parce que je cherchais des renseignements à ce sujet. Je n'étais pas présent lorsque la question a été discutée.

L'hon. M. CHEVRIER: Afin que personne ne s'imagine qu'on rejette ses opinions à la légère, je ferai remarquer que nous avons soigneusement étudié la question hier et aujourd'hui. M. Green n'a probablement pas entendu ce que j'ai dit il y a un instant, c'est-à-dire que le ministère des Transports a longuement étudié les remarques des deux parties. Hier, nous avons entendu l'autre partie, en l'occurrence un représentant du syndicat à qui nous avons donné l'occasion de témoigner et de répondre aux questions posées. Nous avons traité de toute la question pendant une heure et demie ou deux heures et nous y revenons aujourd'hui. Par conséquent, personne ne peut dire qu'on la rejette à la légère. Lorsque nous édictons des règlements maritimes qui paraissent un peu sévères, on nous les reproche; maintenant nous agissons autrement et on nous dit que nous sommes trop indulgents. Je crois que dans ce cas-ci, j'aimerais m'appuyer sur les personnes qui connaissent les faits. M. Matthews a fait consigner au compte rendu un résumé de la déclaration du capitaine Harbour, surveillant des certificats des capitaines et des seconds sur le littoral occidental. C'est lui qui a fait une enquête sur la situation là-bas. De plus, nous avons reçu des exposés en faveur et contre cette modification. La recommandation que l'on m'a soumise et que je suis prêt à appuyer, c'est que l'article en question reste tel quel.

M. PEARKES: Monsieur le président, puis-je poser une question? Je ne m'inquiète guère pour les passagers des gros navires. Je suis convaincu que la radiotéléphonie, etc., les protège suffisamment, mais je crois que ces radiotéléphones ne peuvent recueillir les appels de détresse des navires de pêche. Il y a, nous dit-on, un grand nombre de postes récepteurs du ministère des Transports le long du littoral. Voici ce que je désirerais savoir: opèrent-ils sur la même longueur d'ondes ou ont-ils la même puissance de transmission que ceux géné-

ralement utilisés par les navires de pêche, surtout les petits? On a mentionné, je crois, 1630 kilowatts. Est-ce que les pêcheurs n'utilisent pas d'habitude une fréquence différente? Si ces postes disséminés le long du littoral sont en mesure de recueiller les signaux de détresse des pêcheurs, cela, je crois, fait disparaître certaines objections.

Le PRÉSIDENT: M. Caton pourrait peut-être répondre.

M. CATON: Monsieur le président et messieurs, en ce qui concerne la radiotéléphonie, tous les navires, navires de pêche et autres, sont munis d'un permis de radiotéléphonie exigeant une installation de 1630 kilocycles. Ces installations ne sont pas obligatoires; rien n'oblige que l'écoute soit maintenue sur ces fréquences. Cependant, nos stations côtières situées aux endroits mentionnés maintiennent constamment l'écoute sur 1630 kilocycles. Ils couvrent entièrement ces eaux intérieures, autant que la radiotéléphonie peut le faire, de Prince-Rupert à la Reine-Charlotte et jusqu'à Vancouver.

M. PEARKES: Puis-je poser une dernière question? Vous dites qu'ils sont munis d'un permis de radiotéléphonie. Est-ce que la plupart des petits navires de pêche n'opèrent pas sur une fréquence différente? Je me demande s'ils ont même un permis. J'ai pris place à bord de ces petites embarcations et je ne saurais dire exactement, car ma mémoire fait défaut. Mais j'ai l'impression que la fréquence utilisée est différente, j'allais dire 820. C'est peut-être tout à fait inexact. Mais seuls les gros navires, les navires-salaisons opèrent sur 1630.

M. CATON: Je n'ai peut-être pas expliqué clairement qu'il faut un permis pour toutes ces installations radiophoniques et l'une des conditions du permis, c'est qu'elles doivent opérer sur 1630 kilocycles pour la transmission et la réception. Ces navires utilisent également d'autres fréquences pour se mettre en communication avec les lignes commerciales de la *Northwest Telephone Company* qui possède des stations puissantes à Vancouver et à Prince-Rupert, ainsi que des fréquences particulières pour communiquer entre eux. Ils ne sont pas tenus à l'écoute constante sur 1630 kilocycles. Ils peuvent se servir d'autres fréquences.

M. JONES: Sur quelle distance portent ces radiotéléphones? Cinquante milles?

M. CATON: La Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer stipule une capacité de 15 watts avec portée normale de 150 milles. La plupart des navires s'en tiennent à cette portée, sauf les navires de pêche où elle est parfois moindre. Je dirais cinquante milles en moyenne.

M. JONES: Voici ce que j'allais faire remarquer: si la portée effective est de 50 milles en moyenne et qu'il n'existe que quatre postes entre Vancouver et l'Île du Prince-Édouard, ce qui représente une distance moyenne de 120 milles entre chacun, la portée effective de 50 milles ne suffirait pas et il resterait une bande vide dans laquelle les navires seraient sans protection. C'était là mon idée.

M. CATON: Je parlais surtout des tout petits navires.

M. JONES: Moi aussi, je parle des petits navires.

M. CATON: La plupart des autres navires sont munis d'installations plus puissantes et notre enquête démontre qu'ils sont capables de communiquer à une telle distance. Il existe certaines anses d'où il leur est difficile de communiquer avec l'extérieur, mais lorsqu'ils opèrent dans les eaux littorales, ils n'ont pas de difficulté à communiquer entre eux.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous avons longuement discuté cette question hier et aujourd'hui Je crois que M. Green veut proposer une modification.

M. GREEN: En effet.

Le PRÉSIDENT: Et en appeler aux voix pour obtenir une décision.

M. HIGGINS: Monsieur le président, j'aimerais obtenir des renseignements au sujet du service du National-Canadien-Terre-Neuve, à l'autre bout du pays. Si je ne me trompe, sur les navires qui parcourent les eaux entre Sydney-Nord et Port-aux-Basques, l'opérateur est en même temps commissaire du navire. Aux termes de l'article en question, il n'a pas le droit de se consacrer à d'autres tâches qui l'empêcheraient de maintenir l'écoute de quelque façon. Je me demande quelles sont ces autres attributions actuellement, en plus de celle d'opérateur. Pouvez-vous me le dire?

M. CATON: Je ne sais pas exactement. Il n'y a aucune stipulation au sujet de ce que peut faire l'opérateur lorsqu'il n'est pas à l'écoute. Il peut faire n'importe quoi, pourvu que l'appareil fonctionne, mais il est censé y veiller.

M. HIGGINS: Je sais que plusieurs d'entre eux trouvent qu'il est très difficile de remplir leurs fonctions d'opérateur, alors qu'à titre de commissaires, ils doivent voir au déchargement et au chargement des marchandises. Il me semble que la tâche d'opérateur est déjà suffisante et c'est pourquoi j'en parle.

Le PRÉSIDENT: Quelle est la modification? Pouvez-vous nous en donner le texte?

M. GREEN: A l'article 406, paragraphe 2*a*), aux alinéas (i), (ii) et (iii), remplacer les mots "d'un lieu à un autre lieu" par "du point de départ au point extérieur le plus éloigné". Le résultat de cette modification serait que les navires effectuant un voyage de 200 milles marins et transportant le plus petit nombre de passagers, les navires de grosseur moyenne parcourant 90 milles et les gros navires parcourant 20 milles devraient être munis d'une installation radiotélégraphique. Deux paragraphes du *Vancouver Sun* résument la situation:

> Le gouvernement devrait reconnaître que les navires transportant au moins 50 personnes, y compris l'équipage, devraient être ainsi protégés. Il faudrait également se rappeler qu'un opérateur à temps continu n'assure pas uniquement la sécurité du navire mais lui permettrait de participer au sauvetage d'autres vaisseaux.
>
> Maintenir continuellement l'écoute est aussi important. L'opérateur ne devrait exercer aucune autre fonction susceptible de nuire à l'écoute.
>
> Il ne devrait exister aucune distinction entre les voyages internationaux de cabotage et les voyages de cabotage domestique. La traversée de Vancouver aux îles de la Reine Charlotte peut être aussi dangereuse que le voyage à Ketchikan.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, vous avez entendu la modification proposée par M. Green à l'effet de remplacer les mots "d'un lieu à un autre lieu" à l'article 406, paragraphe 2 *a*), sous-alinéas (i), (ii) et (iii), par les mots "du point de départ au point extérieur le plus éloigné".

Ceux qui sont en faveur?

M. HERRIDGE: Avant que vous mettiez la modification aux voix, monsieur le président, je voudrais mentionner ceci: sans reprendre la question que M. Green a exposée clairement, je dirai qu'à ma connaissance, la modification proposée représente l'opinion des gens du littoral et de la majorité de ceux qui voyagent

à bord de ces navires. Je crois ma déclaration exacte. J'ajouterai que les témoignages rendus hier devant le Comité par les représentants des opérateurs de radio étaient tout à fait pertinents et ont porté sur le naufrage d'un ou de deux navires, illustrant la nécessité d'une modification de ce genre.

Le PRÉSIDENT: Quels sont ceux en faveur de la modification de M. Green?

Ceux qui s'y opposent?

Je déclare la motion rejetée.

La clause 36 est-elle adoptée?

Adoptée.

Le PRÉSIDENT: Clause 37.

M. GREEN: Pouvons-nous obtenir une explication du nouvel alinéa *b*) au milieu de la page?

M. MATTHEWS: Il n'y a là rien de nouveau, monsieur le président.

La clause 37 est-elle adoptée?

Adoptée.

M. GREEN: Que signifie ceci: "Le Gouverneur en conseil peut exempter des obligations imposées par l'alinéa *a*) du présent paragraphe tout navire ou toute classe de navires, s'il est d'avis, en tenant compte de la nature du voyage auquel le navire est affecté ou d'autres circonstances d'espèce, qu'une installation de radio ou que le service d'une installation de radio n'est ni nécessaire ni raisonnable."

Les mots "ou le service d'une installation" sont nouveaux. Pourquoi?

L'hon. M. CHEVRIER: L'ancienne convention ne comportait aucune stipulation concernant le service des installations de radio et maintenant, il y en a une.

M. CATON: Monsieur le président, cette phrase a été insérée là relativement au nouveau certificat requis pour le service de radiotéléphonie ou pour l'exemption. Le certificat s'applique aussi au service de radiotélégraphie. La clause stipule que, dans le cas d'un navire muni de radio, comprenant la radiogoniométrie, le radar et autres appareils nécessaires à la navigation, en plus du poste transmetteur et du poste récepteur, il y aura des circonstances où il ne portera pas à son bord un opérateur ou une installation pour la transmission radiophonique mais où il sera tenu d'avoir le radar et la radiogoniométrie.

M. GREEN: Qui s'en occuperait dans ce cas? Apparemment, d'après ceci, l'installation est requise à bord du navire, mais il n'est pas nécessaire que quelqu'un s'en occupe. Est-ce bien là ce que cela signifie?

M. CATON: Ce sont là des aides à la navigation, des appareils de radar modernes et de radiogoniométrie, et ils sont généralement placés sur la passerelle. Les officiers du navire s'en occupent.

M. HIGGINS: Une véritable installation télégraphique n'est pas requise?

M. CATON: Non. Autrefois, c'était dans la cabine du radio et ça comportait un mécanisme beaucoup plus compliqué que maintenant.

Le PRÉSIDENT: La clause 37 est-elle adoptée?

Adoptée.

La clause 38 est-elle adoptée?

M. GREEN: Pouvons-nous en obtenir une xplication?

M. MATTHEWS: Elle figure dans la Convention.

Adoptée.

Le PRÉSIDENT: La clause 39 est-elle adoptée?

Adoptée.

La clause 40 est-elle adoptée?

M. HERRIDGE: Au sujet de l'article 411, clause 40, est-ce que cela empêche quelqu'un d'avoir un radio sur son propre yatch?

M. MATTHEWS: Une personne peut avoir un radio sur son yatch tout comme à la maison.

M. HERRIDGE: Vous voulez dire avec un permis ordinaire de radio.

M. MATTHEWS: Oui, un permis ordinaire.

Adopté.

La clause 42 est-elle adoptée?

Adoptée.

La clause 44 est-elle adoptée?

Adoptée.

La clause 45 est-elle adoptée?

M. GREEN: Pouvez-vous nous expliquer la nouvelle disposition qu'elle contient?

M. MATTHEWS: La phraséologie seule en est différente.

M. GREEN: Et cela ne s'applique qu'aux navires de charge?

M. MATTHEWS: Oui, aux navires autres que les navires à passagers. Un navire de charge muni d'une installation radiotélégraphique a droit à un certificat; maintenant, s'il est pourvu de radiotéléphonie, nous lui accordons un certificat correspondant. Voilà toute la différence.

M. GREEN: Le nouveau paragraphe (3) de cette clause ne s'applique apparemment qu'au service domestique?

M. MATTHEWS: Exactement. Il s'agit là du certificat d'inspection dont il est question à l'article 416.

M. GREEN: Est-ce une nouvelle disposition? Faisait-elle auparavant partie de la loi?

M. MATTHEWS: Elle prévoit une nouvelle catégorie de certificat d'inspection d'installation de radio.

Le PRÉSIDENT: La clause 45 est-elle adoptée?

Adoptée.

La clause 46 est-elle adoptée?

Adoptée.

La clause 47 est-elle adoptée?

Adoptée.

La clause 48 est-elle adoptée?

Adoptée.

La clause 49 est-elle adoptée?

Adoptée.

La clause 50 est-elle adoptée?

Adoptée.

M. GREEN: Pouvons-nous obtenir une explication de cette clause?

M. MATTHEWS: Cette modification concerne les chalands et les barges qui ne transportent ni passagers ni équipages, ainsi que l'observation des prescriptions relatives à la ligne de charge contenues dans la loi. Ces stipulations concernent le chargement et la présente modification s'applique apparemment à la remorque et soustrait à l'exigence de la ligne de charge ce genre de vaisseaux, parce que la sécurité des vies humaines n'est pas en jeu.

M. GREEN: C'est une nouvelle disposition?

M. MATTHEWS: Oui.

Adopté.

Le PRÉSIDENT: La clause 51 est-elle adoptée?

M. GREEN: La note explicative sur la page opposée se lit comme suit:

> (3) Nouvel alinéa. Cet amendement exige que mention appropriée d'embarcation ainsi que des exercices contre l'incendie soit faite au journal de bord réglementaire ou, dans le cas de navires naviguant sur des eaux intérieures et qui n'ont pas de journal de bord réglementaire, cette mention doit être faite dans le contrat avec l'équipage.

C'est une disposition entièrement nouvelle?

M. MATTHEWS: Je le crois. C'est le seul endroit où l'on peut inscrire cette mention lorsqu'il n'y a pas de journal de bord réglementaire.

M. GREEN: Où pouvons-nous trouver la disposition contenue dans la Loi concernant le contrat avec l'équipage?

M. MATTHEWS: L'article 165 prévoit spécifiquement un contrat avec l'équipage.

Adopté.

Le PRÉSIDENT: La clause 52 est-elle adoptée?

Adoptée.

La clause 53 est-elle adoptée?

Adoptée.

La clause 54 est-elle adoptée?

Adoptée.

M. GREEN: Il y a là un changement dans les termes. Ceci diffère de la pratique lorsqu'il s'agit de répondre aux signaux de détresse, et il y a d'autres modifications. Pouvez-vous nous les expliquer?

M. MATTHEWS: L'ancien article est mentionné dans les notes explicatives. Les seuls changements, c'est que, lorsque le capitaine reçoit un signal de détresse, il doit se porter au secours du navire. Mais si le capitaine d'un autre navire l'informe qu'il a déjà rejoint le navire en détresse et que du secours n'est plus nécessaire, ou bien, si le capitaine du navire en détresse lui fait savoir qu'il n'a plus besoin d'assistance, le premier n'est pas tenu de se porter au secours. Cette disposition a été insérée là, je crois, parce que les messages sont souvent confus et c'est afin d'éviter la confusion. Cette modification est conforme aux dispositions de la Convention.

Adopté.

M. GREEN: Non, le paragraphe (3)?

Le PRÉSIDENT: Est-ce dans la clause 54?

M. GREEN: Oui. Ce paragraphe stipule maintenant que le capitaine d'un navire n'est pas tenu de se porter à l'assistance d'un autre navire lorsqu'il apprend qu'un ou plusieurs vaisseaux ont été envoyés au secours ou sont disponibles et répondent à l'appel. N'est-ce pas contraire à la disposition actuelle? Autrement dit, lorsqu'un navire est informé qu'un autre est en détresse, n'est-il pas tenu de courir à son secours immédiatement? Si je comprends bien, ceci l'en exempte s'il apprend qu'un autre navire doit s'y rendre. Cela peut être ou ne pas être dans l'ordre, mais il me semble que cela amoindrit les dispositions relatives à la sécurité et j'aimerais savoir pourquoi on fait ce changement.

Le PRÉSIDENT: Est-ce un changement?

M. MATTHEWS: Il y a modification. Apparemment, les experts en navigation et en radio en sont venus à cette entente lors de la Conférence internationale. Lorsqu'un navire apprend qu'il n'est plus requis, il est relevé de son obligation et n'est pas tenu de se porter au secours.

M. GREEN: Il n'est pas relevé de l'obligation simplement parce qu'il apprend qu'un autre va se porter au secours?

M. CARROLL: C'est simplement de la bonne manœuvre.

Le PRÉSIDENT: La clause est-elle adoptée?

Adoptée.

La clause 55 est-elle adoptée?

Adoptée.

La clause 56 est-elle adoptée?

Adoptée.

La clause 57 est-elle adoptée?

Adoptée.

La clause 58 est-elle adoptée?

Adoptée.

La clause 59 est-elle adoptée?

Adoptée.

La clause 60 est-elle adoptée?

Adoptée.

La clause 61 est-elle adoptée?

Adoptée.

La clause 62 est-elle adoptée?

Adoptée.

La clause 63 est-elle adoptée?

Adoptée.

L'appendice est-il adopté?

Adopté.

M. ROBINSON: Pourquoi l'appendice doit-il être adopté?

L'hon M. CHEVRIER: C'est la Convention comportant une vingtaine d'articles.

M. ROBINSON: Elle ne fait pas encore partie de la présente Loi?

L'hon. M. CHEVRIER: Non, mais elle le devient une fois approuvée par la Chambre.

Le PRÉSIDENT: M. Wilkinson désire dire quelque chose.

M. WILKINSON: Je veux parler de la définition du mot "passager" au paragraphe 80, page 3:

(80) "Passager" signifie toute personne transportée sur un navire mais ne comprend pas *a*) une personne transportée sur un navire ressortissant à la Convention de sécurité et qui est:

(i) le capitaine ou un membre de l'équipage de ce navire, ou une personne employée ou occupée à un titre quelconque à bord pour les affaires de ce navire; ou

(ii) un enfant âgé de moins d'un an.

L'alinéa *b*) concerne les mêmes navires mais ne porte pas la même définition. Le mot passager y signifie:

Une personne transportée sur un navire ne ressortissant pas à la Convention de sécurité et qui est:

(i) le capitaine ou un membre de l'équipage; ou

(ii) le propriétaire ou l'affréteur du navire, un membre de sa famille ou un domestique à son service; ou

(iii) un invité du propriétaire ou de l'affréteur du navire, si le navire est exclusivement employé à des voyages de plaisance et si l'invité est transporté sur ce navire sans rémunération ou sans intention de profit; ou

(iv) un enfant âgé de moins d'un an.

L'alinéa *c*) concerne les personnes transportées à bord d'un navire en exécution de l'engagement de transporter des personnes naufragées.

Ce à quoi je veux en venir, c'est que dans bien des cas, même dans la plupart, sur les Grands lacs, ces navires appartiennent à des compagnies et la définition n'est pas suffisante pour nous protéger... le propriétaire ou l'affréteur d'un navire, un membre de sa famille ou un domestique à son service... je ne sais pas ce que l'on veut dire. Il devrait être permis aux ingénieurs, inspecteurs maritimes, régleurs de boussoles, directeurs actifs et autres des compagnies de navigation de monter à bord des navires. La définition contenue dans la modification, ainsi que dans l'ancienne loi, n'est pas suffisante pour permettre à ces gens de voyager à bord du navire et je propose que la définition de l'alinéa *a*) soit répétée à l'alinéa *b*). En d'autres termes, une personne employée à bord du navire ou y travaillant à un titre quelconque, serait comprise dans la définition.

Il n'y a pas la moindre raison pour laquelle une personne de ce genre ne pourrait voyager à bord d'un navire ne ressortissant pas à la Convention.

L'hon. M. CHEVRIER: J'aimerais avoir l'opinion de notre avocat.

M. MATTHEWS: Je ne crois pas que le ministère s'oppose à cette modification si le Comité veut l'accepter.

Adopté.

Le PRÉSIDENT: Voulez-vous revenir sur cette clause?

M. MATTHEWS: La modification pourrait être ajoutée au sous-alinéa (i). Je crois qu'il y a moyen de le faire.

M. ROONEY: J'aimerais présenter la motion.

Le PRÉSIDENT: M. Rooney propose que cette disposition soit ajoutée sous forme de modification.

Adopté.

La clause 1 modifiée est-elle adoptée?

Adoptée.

Le préambule est-il adopté?

Adopté.

Le titre est-il adopté?

Adopté.

Dois-je rapporter le bill avec ses modifications?

Adopté.

Je vous remercie, messieurs. Ceci termine nos travaux.

Le Comité s'ajourne.