

J
103
H72
1965
T7
A42

CANADA. PARLEMENT.
SENAT. COMITE PERMANENT
DES TRANSPORTS ET DES
COMMUNICATIONS, 1965.

Délibérations.

DATE	NAME - NOM

Canada. Parlement. Sénat. Comité
permanent des transports et des
communications.

J
103
H72
1965
T7
A42



Troisième session de la vingt-sixième législature
1965

LE SÉNAT DU CANADA

DÉLIBÉRATIONS
DU
COMITÉ PERMANENT
DES

TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: L'HONORABLE A. K. HUGESSEN

Fascicule 1

Délibérations complètes sur le Bill S-4
intitulé: «Loi concernant The Algoma Central and
Hudson Bay Railway Company.»

SÉANCE DU JEUDI 13 MAI 1965

TÉMOINS:

Algoma Central and Hudson Bay Railway Company: M. John G. Edison, C.R.,
avocat spécial; M. Leslie C. Waugh, président et directeur général; M.
Douglas A. Berlis, C.R., avocat général et secrétaire.

RAPPORT DU COMITÉ

ROGER DUHAMEL, M.S.R.C.
IMPRIMEUR DE LA REINE ET CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE
OTTAWA, 1965
22508-1

COMITÉ PERMANENT
DES
TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: l'honorable Adrian K. Hugessen
Les honorables sénateurs

Aird
Aseltine
Baird
Beaubien (*Provencher*)
Bouffard
Buchanan
Burchill
Connolly (*Halifax-Nord*)
Croll
Dessureault
Dupuis
Farris
Fournier (*Madawaska-Restigouche*)
Gélinas
Gershaw
Gouin
Haig
Hayden
Hollett
Hugessen
Isnor
Jodoin
Kinley
Lambert
Lang

Lefrançois
Macdonald (*Brantford*)
McCutcheon
McGrand
McKeen
McLean
Méthot
Molson
Paterson
Pearson
Phillips
Power
Quart
Rattenbury
Reid
Roebuck
Smith (*Kamloops*)
Smith (*Queens-Shelburne*)
Stambaugh
Thorvaldson
Veniot
Vien
Welch
Willis
Woodrow-50

Membres d'office

Brooks
Connolly (*Ottawa-Ouest*)

(Quorum 9)

ORDRE DE RENVOI

Extrait des *Procès-verbaux* du Sénat en date du jeudi 6 mai 1965.

Suivant l'ordre du jour, l'honorable sénateur Leonard propose, appuyé par l'honorable sénateur Farris, que le Bill S-4, intitulé: «Loi concernant l'Algoma Central and Hudson Bay Railway Company» soit lu la deuxième fois.

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

Le bill est alors lu la deuxième fois.

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

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le greffier du Sénat,
J. F. MacNEILL.

RAPPORT DU COMITÉ

Le JEUDI 13 mai 1965

Le Comité permanent des transports et des communications, auquel a été déféré le Bill S-4, intitulé: «Loi concernant The Algoma Central and Hudson Bay Railway Company», a fait l'étude dudit bill en conformité de l'ordre de renvoi du 6 mai 1965, et il en a fait rapport en tenant compte des modifications suivantes:

1. *Page 3, ligne 26*: Insérer après le mot «droits» ce qui suit: «, acquis ou futurs.»

2. *Page 4*: Retrancher l'article 8 du bill et y substituer ce qui suit:

«8. La compagnie a, à titre de pouvoirs accessoires et incidents aux fins et objets énoncés dans la loi spéciale créant la Compagnie, les pouvoirs énoncés au paragraphe (1) de l'article 14 de la *Loi sur les Compagnies*.»

Respectueusement soumis.

Le président,
A. K. HUGESSEN.

PROCÈS-VERBAL

JEUDI 13 mai 1965.

Conformément à la motion d'ajournement et à l'avis de convocation, le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 10 heures du matin.

Présents: Les honorables sénateurs Hugessen (*président*), Aseltine, Bouffard, Buchanan, Croll, Farris, Gershaw, Haig, Hayden, Hollett, Isnor, Kinley, Lambert, Lefrançois, Molson, Quart, Reid, Roebuck, Smith (*Queens-Shelburne*), Veniot, Willis et Woodrow. (22)

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

Sur la proposition de l'honorable sénateur Hayden, il est décidé que le Comité demande la permission de faire imprimer 800 exemplaires en anglais et 300 exemplaires en français de ses délibérations sur le bill S-4.

Le bill S-4, Loi concernant *The Algoma Central and Hudson Bay Railway Company*, est lu et étudié, article par article.

Le Comité entend les témoins suivants:

The Algoma Central and Hudson Bay Railway Company: M. John G. Edison, c.r., avocat spécial; M. Leslie C. Waugh, président et directeur général; M. Douglas A. Berlis, c.r., avocat général et secrétaire.

Après débat et sur la proposition de l'honorable sénateur Willis, il est décidé de faire rapport dudit bill avec les modifications suivantes:

1. Page 3, ligne 26, après «droits» insérer «présents et futurs» . . .
2. Retrancher l'article 8 et le remplacer par ce qui suit:

«8. La Compagnie a, à titre de pouvoirs accessoires et incidents aux fins et objets énoncés dans la loi spéciale créant la Compagnie, les pouvoirs énoncés au paragraphe (1) de l'article 14 de la *Loi sur les Compagnies*.»

A 10 h. 45 du matin, le Comité s'ajourne jusqu'à jeudi prochain, 20 mai, à 10 heures du matin.

Attesté.

Le secrétaire du Comité,
Frank A. Jackson.

THE [illegible]

[illegible text]

[illegible text]

[illegible text]

[illegible text]

[illegible text]

[illegible text]

[illegible text]

[illegible text]

[illegible text]

SÉNAT

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS TÉMOIGNAGES

OTTAWA, jeudi 13 mai 1965.

Le Comité permanent des transports et des communications, à qui a été déféré le bill S-4, concernant *The Algoma Central and Hudson Bay Railway Company*, se réunit aujourd'hui à 10 heures du matin.

Le sénateur A. K. Hugessen occupe le fauteuil.

Le PRÉSIDENT: Honorables sénateurs, veuillez bien faire silence. Nous avons à étudier ce matin le bill S-4, Loi concernant *The Algoma Central and Hudson Bay Railway Company*. Il s'agit d'un bill privé qui, néanmoins, intéresse une importante société s'occupant de transport. Je me demande si le Comité est d'avis qu'il faudrait établir un rapport des délibérations.

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

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

Le PRÉSIDENT: Avant que nous nous mettions à l'étude du bill, j'aimerais donner lecture au Comité de trois lettres que j'ai reçues au sujet du bill.

La première est une lettre de notre secrétaire-légiste et conseiller parlementaire, en date du 12 du mois courant:

A mon avis, le présent bill se présente sous la forme juridique appropriée, sauf que dans l'article 8, ligne 5, il faudrait substituer à «compagnies» les mots «corporations canadiennes». Il faudra un amendement sous ce rapport, mais il est possible de faire sans amendement le changement correspondant requis dans la note explicative se rapportant à cet article.

Il y a deux corrections d'ordre secondaire à faire dans la note explicative se rapportant à l'article 7. Il faudrait substituer les mots «5 décembre» aux mots «4 décembre», et retrancher les mots «à l'unanimité». Dans le présent cas, le Comité n'a à faire aucun amendement en bonne et due forme. La prochaine édition tiendra compte des corrections nécessaires.

Le ministre des Transports a donné à entendre qu'il ne s'oppose nullement à l'adoption du présent bill.

La deuxième lettre est adressée à notre secrétaire-légiste et conseiller parlementaire et elle lui vient de l'avocat du ministère des Transports. Elle est en date du 11 mai et elle se lit comme il suit:

Je me reporte au bill S-4, Loi concernant *The Algoma Central and Hudson Bay Railway Company*, qui est un bill privé et qui a été lu pour la première fois au Sénat le 4 mai 1965, et au bill S-5, Loi concernant la *Great Northern Railway Company*, bill privé qui a été lu pour la première fois au Sénat le 4 mai 1965.

Je dois vous savoir que le ministre des Transports ne s'oppose nullement auxdits bills.

Nous ne ferons pas l'examen du bill relatif à la *Great Northern* aujourd'hui car ses parrains ne sont pas prêts. Nous l'examinerons, cependant, lorsque nous nous réunirons jeudi prochain et, peut-être, pouvons-nous considérer que nous avons maintenant reçu

de l'avocat du ministère des Transports avis portant que le ministère ne s'oppose nullement à ce bill.

La troisième lettre que je dois vous lire provient d'un des membres de notre Comité, l'honorable sénateur Aird. Elle est en date du 12 mai. Elle se lit comme il suit:

Monsieur le sénateur,

Sujet: *The Algoma Central and Hudson Bay Railway Company* et le bill S-4.

La présente lettre a pour objet de vous faire savoir, comme je l'ai déjà fait savoir au président du Sénat et au leader du Gouvernement au Sénat, que je suis un vice-président et un directeur de l'*Algoma Central and Hudson Bay Railway Company* et que, en conséquence, il ne me paraît pas approprié que je participe aux délibérations concernant cette société.

En conséquence, en ma qualité de membre du Comité permanent des transports et des communications, j'ai l'intention de m'absenter de toute réunion du Comité, où l'on étudiera le bill et de ne participer ni aux délibérations ni à quelque vote sur le bill S-4, présentement à l'étude.

Honorables sénateurs, nous avons ici, à l'appui du bill, M. Leslie C. Waugh, président et directeur général de la société; M. Douglas A. Berlis, c.r., avocat général et secrétaire, et M. John G. Edison, c.r., avocat spécial.

Le sénateur Leonard a expliqué le bill lors de la deuxième lecture. Avez-vous d'autres remarques à faire, monsieur le sénateur Leonard, ou des conseils à nous donner?

Le sénateur LEONARD: Monsieur le président et honorables sénateurs, lors de la deuxième lecture, je crois avoir dit tout ce qu'il était utile de dire. J'ai signalé à l'attention de l'avocat de la société requérante le débat qui a eu lieu lors de la deuxième lecture, et je propose que M. Edison, avocat de la société, adresse maintenant la parole au Comité et se mette à sa disposition.

Le PRÉSIDENT: Le Comité est-il d'accord?

Des VOIX: D'accord.

Le PRÉSIDENT: Honorables sénateurs, le présent bill renferme un certain nombre d'articles relatifs à divers aspects de la structure de la société. Le meilleur moyen de procéder serait peut-être de l'étudier article par article et de demander à M. Edison les explications requises au fur et à mesure. Je ne crois pas que nous ayons besoin d'une explication générale et plus de celle que le sénateur Leonard nous a donnée lors de la deuxième lecture.

Le sénateur ISNOR: Le sénateur Leonard nous a alors fourni un exposé assez complet.

Le PRÉSIDENT: Si tel est le vœu du Comité, je vais poursuivre dans ce sens.

Des VOIX: Entendu.

Le PRÉSIDENT: Article 1, changement de nom. La société désire changer son nom, qui était autrefois *The Algoma Central and Hudson Bay Railway Company*, en celui de *Algoma Central Railway*. Le sénateur Leonard nous a dit, les honorables sénateurs s'en souviendront, que la société ne se rend pas à la baie d'Hudson, qu'elle n'a nullement l'intention de s'y rendre, et, sous ce rapport, son attitude diffère peut-être de celle des citoyens de Winnipeg qui, il y a quelques années, proclamaient: «En avant à la baie!» Donc, la société désire changer son nom en celui de *Algoma Central Railway*. Les honorables sénateurs ont-ils des questions à poser au sujet de l'article 1? L'article 1 est-il approuvé?

Des VOIX: Approuvé.

Le PRÉSIDENT: Le paragraphe (2) a simplement pour objet d'indiquer clairement que, en dépit du changement de nom, les obligations de la compagnie demeurent les mêmes.

Article 2, réduction de capital. L'article 2 a simplement pour objet de réduire le capital social de la compagnie.

Le sénateur ASELTINE: Pourrait-on nous expliquer pourquoi cette réduction est nécessaire?

M. John G. Edison, c.r., avocat spécial, The Algoma Central and Hudson Bay Railway Company: Monsieur le président, honorables sénateurs, il y a eu augmentation du capital de la société, en vertu d'une loi du Parlement en 1958, au moyen de la création de 250,000 actions privilégiées, dont 80,000 ont été vendues au public à l'époque. Depuis cette date, les affaires de la compagnie ont été prospères et celle-ci a racheté un certain nombre de ces actions. La majeure partie ont été converties en actions ordinaires du capital social en conformité des conditions attachées aux actions privilégiées au moment de leur émission. En conséquence, aucune des actions privilégiées n'est aujourd'hui en circulation. Étant donné la nature statutaire de la présente société et les dispositions des statuts d'autorisation, rien ne prévoit l'annulation de ces actions privilégiées, qui ne sont plus en circulation, sans une loi modificatrice. La situation est semblable aux situations que connaissent bien les honorables sénateurs qui sont avocats ou à qui la Loi sur les compagnies ou la nouvelle Loi sur les corporations canadiennes sont familières. Avant l'adoption de la nouvelle Loi sur les corporations canadiennes, il était nécessaire d'obtenir des lettres patentes supplémentaires dans les cas où il y avait eu rachat ou conversion d'actions privilégiées. En vertu des dispositions de la nouvelle loi, les compagnies peuvent, je crois, prendre de telles mesures sans avoir à demander des lettres patentes supplémentaires. J'espère que cette explication est satisfaisante.

Le sénateur ISNOR: Quelle est la différence entre le nombre des actions rachetées et le nombre des actions annulées?

M. EDISON: Effectivement, 10,176 actions ont été rachetées tandis que les autres ont été converties en actions ordinaires.

Le sénateur BOUFFARD: Il n'y en a pas en circulation à l'heure actuelle?

M. EDISON: Non, les actions restantes sur les 250,000 sont autorisées mais aucune n'est en circulation à l'heure actuelle.

Le PRÉSIDENT: Cette explication vous satisfait-elle, sénateur Aseltine?

Le sénateur ASELTINE: Oui, monsieur.

Le PRÉSIDENT: L'article 2 est-il approuvé?

Des VOIX: Approuvé.

Le PRÉSIDENT: Article 3, excédent de capital. Je crois comprendre que ce qui s'est produit ici, monsieur Edison, c'est que la société a acheté du public certaines de ces actions privilégiées à un prix inférieur à leur valeur au pair, ce qui a donné lieu à un excédent de capital de \$508,800, que vous retournez maintenant à l'excédent d'exploitation?

M. EDISON: C'est essentiellement cela. La société n'a pas acheté ces actions à rabais, mais, en vertu d'une disposition de la législation antérieure relative à la création de ces actions privilégiées, il ne devait pas y avoir de ce fait réduction du capital, en conséquence, le montant a été versé au compte d'excédent de capital. Encore une fois, cela correspond à la procédure prévue par la Loi sur les compagnies, et permet à la compagnie de retourner le montant à l'excédent d'exploitation.

Le sénateur CROLL: Avez-vous dit que ces actions n'avaient pas été achetées à rabais?

M. EDISON: Non, elles ne l'ont pas été. Elles ont été achetées au pair ou mieux.

Le PRÉSIDENT: Elles ont été achetées à leur valeur au pair qui était de \$508,800, ce qui a donné lieu à un excédent de capital, et maintenant la société désire retourner cet excédent à l'excédent d'exploitation, n'est-ce pas?

M. EDISON: C'est juste, monsieur.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): Quelle est la situation pour ce qui est des certificats en circulation donnant droit à l'achat d'actions ordinaires?

M. EDISON: Ils ont tous été honorés, je crois. Je pourrais peut-être demander à M. Waugh, président de la compagnie, de répondre à votre question.

M. Leslie C. Waugh, président et directeur général, The Algoma Central and Hudson Bay Railway Company: En gros, il y a environ 128,000 certificats en circulation. Autrement dit, lorsque les actions ont été fractionnées en cinq, il restait 25,600 certificats en circulation.

Le sénateur HAYDEN: Les actions rachetées l'ont-elles été à l'aide des fonds disponibles? Je songe aux dispositions de la Loi sur les sociétés et il s'agit ici d'un procédé analogue où, tout d'abord, le rachat, puisque vous utilisez des fonds autres que du capital à cette fin, aurait pour effet de créer un excédent de capital, et vous cherchez maintenant à réduire cela en excédent d'exploitation ou excédent distribuable.

M. EDISON: Les fonds provenaient toujours des recettes courantes de la société au cours des années. En vérité, les articles 2, 3 et 4 se rapportent à la même question, monsieur.

Le PRÉSIDENT: L'article 3 est-il approuvé?

Des VOIX: Approuvé.

Le PRÉSIDENT: Article 4, réduction de capital. Sur quoi porte l'article 4. . . Le rachat futur d'actions privilégiées, n'est-ce pas?

M. EDISON: Oui. Aux termes de cet article, si, à l'avenir, — bien que la société n'ait pas présentement l'intention d'émettre d'autres actions privilégiées, — elle en émet et qu'elle les rachète ou les convertisse subséquemment, on pourra recourir aux mêmes méthodes comptables qu'à l'égard des actions déjà rachetées ou converties de cette façon, afin d'éviter de faire de nouveau appel au Parlement pour obtenir cette mesure correctrice.

Le sénateur BOUFFARD: Vous avez encore environ 170,000 actions privilégiées qui n'ont pas été émises?

M. EDISON: Oui, monsieur.

Le sénateur BOUFFARD: Avez-vous l'intention de les émettre un jour, et si vous les rachetez vous voulez procéder de la même façon?

M. EDISON: Oui, monsieur.

Le sénateur HAYDEN: Est-ce afin de vous autoriser à racheter sur le capital?

M. EDISON: Oui, monsieur.

Le sénateur MOLSON: Il reste donc 170,000 actions, à peu près?

M. EDISON: Oui, sénateur Molson.

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

Des VOIX: Approuvé.

Le PRÉSIDENT: L'article 5 porte sur les pouvoirs d'emprunter de la société. Il stipule, dans les termes habituels, que les directeurs peuvent en tout temps emprunter sur le crédit de la compagnie, émettre des obligations, garanties ou non, ou d'autres valeurs de la compagnie et, à l'alinéa c), hypothéquer, grever, gager ou donner en nantissement la totalité ou une partie des biens meubles ou immeubles, de l'entreprise et des droits de la compagnie pour garantir n'importe lesquelles de ces actions, garanties ou non, etc. Il s'agit des termes habituels d'un règlement relatif aux emprunts.

J'ai une proposition à faire à ceux qui constituent une société en corporation. Elle porte sur l'alinéa c) conçu ainsi qu'il suit:

hypothéquer, grever, gager ou donner en nantissement la totalité ou une partie des biens meubles ou immeubles, de l'entreprise et des droits de la Compagnie . . .

Je propose que l'on y ajoute les mots «présents ou futurs». Les honorables sénateurs qui se sont occupés du financement d'entreprises constituées en corporation ont, je crois, l'habitude d'employer ces termes afin de vraiment s'assurer que la Compagnie, si elle désire le faire, a le pouvoir d'hypothéquer ou de donner en nantissement de futurs actifs.

Une autre raison m'incite à faire une telle proposition. Dans le Bill S-5 concernant la *Great Northern Railway Company* et les *Great Northern Pacific & Burlington Lines*,

Inc., dont notre Comité est aussi saisi, figurent à l'article 5 qui porte sur les pouvoirs d'emprunter les mots suivants:

. . . grever de *mortgage*, d'hypothèque, de nantissement ou de charge son chemin de fer et son entreprise, ainsi que l'ensemble ou quelque partie de ses propriétés, biens, rentes et revenus actuels et à venir . . .

Nous devrions, je pense, employer les mêmes termes dans les deux cas.

Naturellement, il y a une autre considération à faire. Si ces termes sont employés dans un bill et non dans l'autre, il pourrait arriver qu'une personne mal intentionnée allègue que nous n'avons pas l'intention de donner à cette société le pouvoir d'hypothéquer des biens futurs.

M. EDISON: On me charge de vous dire que nous serons très heureux d'accepter une telle proposition.

Le sénateur HAIG: Je propose que ces mots soient ajoutés.

Le PRÉSIDENT: Le sénateur Haig propose donc qu'après «droits» à la ligne 26 de la page 3 soient ajoutés les mots «présents ou futurs».

Le sénateur HAIG: Oui.

Le sénateur HAYDEN: Puis-je poser une question à M. Edison?

Le PRÉSIDENT: Un instant, s'il vous plaît, monsieur le sénateur. Votre remarque porte-t-elle sur l'amendement?

Le sénateur HAYDEN: Non.

Le PRÉSIDENT: Le Comité appuie-t-il l'amendement?

Des VOIX: (Assentiment).

Le sénateur HAYDEN: Je me demande pourquoi il était nécessaire de mentionner qu'aucune limitation ne sera imposée sur le montant principal des emprunts vu que l'article se lit ainsi qu'il suit:

nonobstant toute disposition de la *Loi sur les chemins de fer* ou de toute autre loi . . .

M. EDISON: Je vous répondrai, sénateur Hayden, que dans la Loi de 1958 la Compagnie avait imposé une limite de 11 millions de dollars sur ses emprunts, limite qu'elle désire maintenant faire supprimer. La loi habilitante de 1958 a eu pour effet de faire émettre un montant de 11 millions de dollars en obligations combinées, garanties ou non.

Le sénateur HAYDEN: L'autre solution aurait pu être de supprimer l'article en question dans la loi de 1958.

M. EDISON: Oui, sauf que ces obligations sont encore en circulation, et qu'elles ont été émises aux termes de telles conditions. C'est seulement là mon opinion, — et je me rends à la vôtre car je sais que vous en connaissez beaucoup plus que moi sur ce sujet, mais je ne crois pas qu'il conviendrait de supprimer une telle disposition. Nous avons considéré que c'était là la meilleure manière de procéder.

Le sénateur HAYDEN: En procédant ainsi, il n'y a place pour aucun doute, et vous ne vous exposez pas à des difficultés lorsque vous demandez aux gens ce qu'ils en pense.

Le sénateur BOUFFARD: A l'émission des présentes obligations, on vous avait limité à 11 million de dollars.

M. EDISON: Oui, on nous avait limité à 11 millions de dollars.

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

Des VOIX: Il est adopté.

Le PRÉSIDENT: L'article 6 prévoit que les administrateurs peuvent fixer les conditions des obligations, du taux d'intérêt, de la date d'échéance et de ce genre de choses. Il n'y a rien de particulier à cela, n'est-ce pas?

M. EDISON: Non, cela correspond à la disposition habilitante que prévoit la loi de 1958.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous quelques commentaires à faire ou quelques questions à poser au sujet de l'article 6? L'article 6 est-il adopté?

Des VOIX: Il est adopté.

Le PRÉSIDENT: L'article 7 prévoit ce qui suit:

Il ne doit pas être exigé de la part des détenteurs des actions de la Compagnie d'autre approbation relativement à l'émission des obligations, garanties ou non, ou des autres valeurs autorisées par la présente loi ni les termes ou dispositions y afférents.

Comme les honorables sénateurs le savent, c'est ce qui se fait habituellement dans les cas de constitutions en corporation. Les actionnaires donnent leur approbation à un règlement général, lequel autorise, à l'occasion, les administrateurs à emprunter de l'argent et à émettre des valeurs. Ceux-ci n'ont pas alors besoin d'obtenir une autre approbation dans l'exercice de ces pouvoirs. Je ne sais si cet article est absolument nécessaire, mais. . .

M. EDISON: La raison pour laquelle cet article y figure, monsieur le président et honorables sénateurs, c'est que dans la Loi sur les chemins de fer, loi que, — vous vous en rendez compte, a été adoptée bien des années passées alors que tout allait un peu plus lentement, il se trouve un article qui prévoit qu'une compagnie de ce genre doit obtenir l'approbation des actionnaires avant d'émettre des valeurs. La Loi sur les chemins de fer stipule aussi que l'on ne peut tenir une réunion d'actionnaires qu'à l'expiration des 28 jours qui suivent l'avis de convocation. Celle-ci doit aussi être annoncée dans la *Gazette du Canada* et dans les journaux. On ne peut convoquer une réunion des actionnaires dans un laps de temps moindre que 35 jours, et compte tenu de la manière dont opère le marché des valeurs, il n'est pas possible de fixer avec les assureurs des conditions à l'égard de l'émission d'obligations, garanties ou non, et de prescrire ensuite un délai de 35 à 40 jours avant d'approuver officiellement de telles conditions.

Le sénateur CROLL: Qu'est-ce à dire du vote que l'on a pris le 4 décembre 1964?

Le PRÉSIDENT: C'était plutôt le 5 décembre 1964.

Le sénateur CROLL: Quel était le nombre de ceux qui avaient donné leur appui et de ceux qui s'étaient opposés?

M. EDISON: Les détenteurs de 510,180 actions y étaient représentés. Un des actionnaires qui détenait dix actions y fit produire une procuration qui, bien que n'étant pas rédigée en termes tout à fait clairs, indiquait que celui-ci avait l'intention de voter contre tout ce qui serait présenté à la réunion. Sur l'ordre du président, cette procuration fut interprétée comme une opposition à l'approbation de la loi sous sa présente forme, de sorte que le vote à l'appui ne fut pas tout à fait unanime. Les détenteurs de 510,170 actions appuyèrent la proposition et celui qui en détenait dix s'y opposa.

Le PRÉSIDENT: Le détenteur des dix actions était vaguement opposé.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): Il perdit son dépôt.

Le sénateur BOUFFARD: A quel montant s'élevaient les obligations que l'on devait alors émettre?

M. EDISON: Au début, le total des obligations, garanties ou non, s'élevait à 11 millions de dollars, dont une valeur d'environ \$2,500,000 avait été rachetée à venir jusqu'à ce moment-là. Les obligations présentement en circulation représentent un montant d'environ \$8,500,000.

M. BERLIS: \$8,282,000 pour être exact.

Le sénateur BOUFFARD: Voulez-vous dire que vous désirez que l'on accorde aux administrateurs un droit illimité d'émettre des obligations, soit jusqu'à concurrence d'un montant dépassant de beaucoup 11 millions de dollars?

M. EDISON: Du point de vue technique vous avez raison, mais les dispositions que prévoient présentement les actes de fiducie à l'égard des obligations, garanties ou non, imposent de sévères restrictions sur l'émission de valeurs additionnelles. En premier lieu, nous ne pouvons émettre d'autres obligations à moins d'avoir trois fois la couverture de

toutes les obligations de consolidation de la compagnie, et à moins aussi de réaliser des gains dont la moyenne en les deux années précédentes suffirait à acquitter deux fois tous les intérêts.

Le sénateur BOUFFARD: Mais par contre, le total des valeurs en circulation qu'ont autorisées les actionnaires se chiffrent à 11 millions de dollars.

M. EDISON: Oui, monsieur.

Le sénateur BOUFFARD: Si nous adoptons le présent article, vous pourrez émettre des obligations non garanties d'une valeur additionnelle de 20 ou de 25 millions de dollars sans avoir à obtenir une autorisation.

Le sénateur HAYDEN: Puis-je vous interrompre un instant? Je crois comprendre que l'acte de fiducie prévoit une limite, et que celle-ci figure dans votre loi spéciale?

M. EDISON: En effet.

Le sénateur HAYDEN: La limite prévue dans l'acte de fiducie s'applique simplement aux termes et aux conditions en vertu desquels vous pouvez émettre un plus grand nombre d'obligations?

M. EDISON: C'est exact. J'aimerais informer l'honorable sénateur que cet article même du bill se trouvait entre les mains des actionnaires lors de la réunion de ceux-ci en décembre dernier alors qu'ils avaient approuvé la demande adressée au Parlement au sujet de la présente mesure habilitante.

Le PRÉSIDENT: Sénateur Bouffard, ceci me rappelle beaucoup ce qui arrive dans le cas d'une compagnie détenant des lettres patentes lorsque vous demandez aux actionnaires de donner, à l'occasion, aux administrateurs le pouvoir général d'emprunter de l'argent et d'émettre des obligations et des valeurs. Cette disposition n'est pas, il est vrai, sous forme de règlement; elle figure comme article dans un projet de loi que l'on avait soumis aux actionnaires et qui avait été approuvé par eux.

Le sénateur CROLL: Je m'inquiète de cette disposition qui semblerait mettre de côté les actionnaires pour des raisons de convenance et de temps, comme M. Edison le souligne. Mais, en principe ceci est. . .

Le sénateur HAYDEN: C'est la manière habituelle dont il est procédé aux termes du droit commercial.

Le sénateur CROLL: Il n'est pas dans les coutumes d'ignorer les actionnaires à ce point. M. Edison croit-il que cela soit motivé? Croyez-vous qu'il soit sage, monsieur Edison, de traiter cette question de cette manière sans consulter les actionnaires, — même la personne qui détient les dix actions, quelle qu'elle puisse être?

M. EDISON: Je répondrai avec grande déférence à l'honorable sénateur qu'étant donné la manière moderne de procéder dans les affaires, il serait pour ainsi dire impossible à cette compagnie de s'y prendre autrement. Comme certains honorables sénateurs l'ont signalé, d'importants établissements commerciaux qui sont constitués en corporation en vertu de la Loi sur les compagnies émettent régulièrement et fréquemment des obligations, garanties ou non. Tous les jours dans les journaux nous voyons des annonces d'importantes émissions de valeurs que font paraître les conseils d'administration sans l'approbation des actionnaires. Ceux qui détiennent des actions tant dans cette compagnie que dans les établissements commerciaux votent des règlements à cette fin. Dans le présent cas, ces gens ont approuvé cette loi particulière qui enjoint aux administrateurs d'agir de la sorte et qui leur donne ce pouvoir à l'avance. Nous n'avons reçu aucune objection de la part des actionnaires si ce n'est du détenteur des dix actions qui semble s'opposer à tout.

Le sénateur CROLL: La question qui se pose c'est que jusqu'à maintenant une telle manière de faire a donné d'excellents résultats et vous avez, à l'occasion, consulté vos actionnaires. Maintenant vous déviez de cette ligne de conduite.

M. EDISON: En deux occasions nos actionnaires ont approuvé une telle disposition. Ils ont donné leur approbation à une stipulation qui y correspondait dans la loi de 1958 et, à leur réunion en décembre, ils ont approuvé exactement sous sa présente forme la mesure que la Comité étudie présentement.

Le sénateur CROLL: Si une telle disposition avait été prévue en 1958, pourquoi avez-vous consulté ces gens en 1964? Vous nous avez dit que l'émission d'obligations non garanties avait été prévue sans que les actionnaires soient consultés en 1958.

M. EDISON: Une telle disposition avait été insérée dans la loi à ce moment-là avec le consentement des actionnaires, mais cette loi habilitante comportait la limite, comme je vous l'ai dit, de 11 millions de dollars. C'était là un maximum que l'on imposait. Notre étude porte maintenant sur une situation théorique dans laquelle la compagnie pourrait désirer émettre des valeurs additionnelles.

Le sénateur BOUFFARD: Et vous avez consulté les actionnaires?

M. EDISON: Oui, monsieur.

Le sénateur LEONARD: Peut-être une telle information pourrait se révéler utile au Comité. Combien d'actionnaires avaient assisté à la réunion tenue à leur intention?

M. EDISON: Je vous suis très reconnaissant, sénateur, d'avoir posé cette question. Plus de 80 p. 100 des détenteurs des actions mises en circulation par cette compagnie étaient représentés à cette réunion, et je crois que les sénateurs qui ont eu quelque expérience avec des réunions de ce genre conviendront que c'est là un nombre imposant. Cinq cent dix mille représentent plus que 80 p. 100 des actions mises en circulation par la compagnie.

Le sénateur BOUFFARD: Les actionnaires ont déjà été consultés?

M. EDISON: Oui.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres observations que l'on voudrait faire au sujet de l'article 7? L'article 7 est-il adopté?

DES VOIX: Il est adopté.

Le PRÉSIDENT: L'article 8 portant sur les pouvoirs accessoires pose deux questions distinctes. Je vais vous donner lecture de cet article:

Il est déclaré et édicté par les présentes que la Compagnie a et a toujours eu, à titre de pouvoirs accessoires et incidents aux fins et objets énoncés dans la loi spéciale créant la Compagnie, les pouvoirs énoncés au paragraphe (1) de l'article 14 de la *Loi sur les compagnies*.

Les honorables sénateurs se rappelleront qu'à la deuxième lecture, le sénateur Grossart avait posé une question des plus appropriées au sujet de cet article qui visait à être rétroactif. C'est là, je pense, un point que le Comité devrait considérer. Je crois qu'en général, le Sénat s'oppose une loi habilitante qui serait rétroactive. Il peut y avoir une certaine raison particulière pour laquelle dans ce cas-ci il tiendrait à la rétroactivité. Il est concevable que la compagnie puisse s'être adonnée à des entreprises ne tombant pas strictement sous les pouvoirs conférés par sa charte. Peut-être l'a-t-on menacée de procès ou de quelque chose du genre et tient-elle à parer à une telle situation en disant qu'elle «procède ainsi et qu'elle a toujours procédé ainsi.» A moins, toutefois, qu'il n'existe une situation semblable, je crois que pour le principe nous devrions faire preuve d'un peu de prudence avant d'accorder des pouvoirs rétroactifs en ce sens. M. Edison pourrait peut-être nous expliquer la raison qui a motivé la demande de cet article.

Le sénateur BOUFFARD: Quel est le libellé du paragraphe 1 de l'article 14?

Le PRÉSIDENT: Il s'agit de ce long article 14 de la Loi fédérale sur les compagnies qui confère à une compagnie certains pouvoirs inhérents. Depuis a) jusqu'à bb) inclusivement ses alinéas couvrent trois pages.

Le sénateur BOUFFARD: Accordant tous les pouvoirs?

Le PRÉSIDENT: Oui, des pouvoirs inhérents à toute compagnie constituée en constitution par lettres patentes, et la présente compagnie désire jouir des mêmes pouvoirs.

Le sénateur HAYDEN: Je remarque à l'article 8 le renvoi au paragraphe (1) de l'article 14 de la Loi sur les compagnies. Cette disposition a maintenant force de loi.

Le PRÉSIDENT: Il s'agit là du prochain point à discuter.

Le sénateur CROLL: M. Edison ne pourrait-il pas répondre à votre question, monsieur le président?

M. EDISON: Sur la question de rétroactivité, je me ferai un plaisir de donner au comité toutes les explications possibles. Bien des avocats et plusieurs membres du Sénat sont opposés aux mesures législatives portant rétroactivité. Je pense qu'on ne s'est pas bien rendu compte que nous demandions une grande indulgence à cet égard et, si c'est le vœu du Comité, puisque la question a été soulevée au moment de la deuxième lecture. J'ai consulté les autorités de la compagnie à ce sujet et nous serions bien consentants à supprimer les mots «a et a toujours eu» ou de les retrancher de l'article.

Je prendrai la défense de la compagnie en vous disant que, jusqu'en 1958, la compagnie était dirigée depuis près de 50 ans, par un comité de détenteurs d'obligations, ce qui revient à dire que la compagnie était effectivement aux mains des créanciers hypothécaires. Avec tout le respect que j'ai pour ceux qui s'occupaient des opérations financières de la compagnie à ce moment-là, je crois qu'ils n'ont peut-être pas toujours tenu compte des pouvoirs que possède une compagnie statutaire de ce genre et, lorsque les détenteurs d'actions ont pris la direction au cours des six dernières années, leurs conseillers juridiques ont pris connaissance de diverses affaires dont la compagnie s'était occupée, et nous avons trouvé trois cas particuliers sans grande importance et qui n'ont encore causé aucun ennui à la compagnie mais qui pourraient, à notre avis, susciter des doutes en ce qui concerne la compagnie.

Dans le premier cas, il s'agit du régime de pensions établi pour les employés. Dans le second cas, il s'agit d'un programme mis en œuvre par la compagnie pour le bénéfice d'un certain nombre de ses employés en vue de leur prêter de l'argent. Dans le troisième cas, il s'agit des placements que la compagnie a faits de temps à autre avec les fonds excédentaires qu'elle avait à placer, dans l'intervalle entre les dates d'échéance des intérêts et ainsi de suite.

Une chose peut paraître étrange, mais le fait demeure que nous n'avons pu trouver aucune autorisation dans la Loi sur les chemins de fer ni dans la loi qui habilite la compagnie en question pour la justifier de s'être livrée à ces entreprises particulières. Les trois entreprises en question sont toutes précisément comprises dans les pouvoirs accessoires accordés aux compagnies par la Loi canadienne relative aux corporations.

A mon avis, le texte du projet de loi visait à faire bien comprendre que les trois entreprises particulières de la compagnie entraient dans le cadre de ses pouvoirs, mais aucune question n'a été soulevée à ce sujet.

Le PRÉSIDENT: On ne s'est pas attaqué à la question?

M. EDISON: Ils n'ont pas été attaqués. Je me rends bien compte que l'on ne peut demander au Parlement et au Sénat d'approuver, d'une façon générale, une mesure dont ils ne connaissent rien. Il se peut que la compagnie ait pris certaines mesures qu'elle n'aurait pas dû prendre. Nous ne demandons de prendre aucune mesure législative portant rétroactivité. J'ose espérer que vous accepterez mes explications et nous sommes prêts à accepter de modifier en conséquence l'article du projet de loi, si c'est le vœu du Comité.

Le sénateur HAYDEN: Au lieu de faire la présente déclaration, vous auriez pu ratifier toute mesure prise par la compagnie et visant à exercer ses pouvoirs accessoires.

M. EDISON: Oui, monsieur le sénateur, mais vous comprendrez que les avocats ne connaissent pas tout ce que le conseil d'administration a fait depuis 11 ans.

Le sénateur CROLL: Je propose de biffer les mots en question.

Le PRÉSIDENT: Les explications de M. Edison indiquent tout simplement que les membres du Comité, qui connaissent bien le latin, agissent *ex abundante cautela*. Alors, biffons de l'article 8 les mots suivants:

Il est déclaré et édicté par les présentes que la Compagnie a et a toujours eu . . .

Devrons-nous dire «la compagnie aura, à titre de pouvoirs accessoires»?

Le sénateur HAYDEN: Disons plutôt «la compagnie a».

Le PRÉSIDENT: A partir de la première ligne à la page 4 du bill, biffons les mots «il est déclaré et édicté par les présentes que la Compagnie».

Le sénateur HAYDEN: Et biffons les mots «a et a toujours eu».

Le sénateur FARRIS: Est-ce qu'il n'y a pas là ambiguïté et matière à discussion?

Le PRÉSIDENT: Je proposais de dire «que la Compagnie aura».

Le sénateur CROLL: Aura désormais, c'est bien cela.

Le PRÉSIDENT: Oui.

Le sénateur BOUFFARD: Si l'on supprime les mots en question, cela ne veut-il pas dire que la Compagnie devra modifier ses règlements?

Le sénateur ISNOR: C'est son problème.

Le sénateur BOUFFARD: Je préférerais ratifier ce qui a été fait plutôt que d'ajouter aux pouvoirs que la Compagnie possède déjà des pouvoirs accessoires et incidents.

Le sénateur CROLL: Si nous devons ratifier ce qui a été fait, nous devons être saisis des trois cas dont il a été question de manière à nous renseigner à ce sujet. Il me semble illogique de ratifier ce qui a été fait sans rien savoir. Nous disons que la compagnie a désormais les pouvoirs accessoires et incidents, et je crois que c'est juste.

Le PRÉSIDENT: Vous proposez les mots «la Compagnie a»?

Le sénateur CROLL: Oui.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): Il est bien clair, de l'avis du témoin, qu'il est très peu probable que le régime établi par la Compagnie puisse causer des ennuis?

M. EDISON: En effet, je suis raisonnablement sûr de cela. On ne peut tout de même être absolument certain.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): A part le sénateur Bouffard, la question semble en préoccuper d'autres.

M. EDISON: Vu les observations qui ont été faites par les membres du Comité, si la question se posait, je pense que nous devrions avoir recours au Parlement et lui demander d'adopter une mesure spéciale.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): Je crois que vous auriez gain de cause.

M. EDISON: Je vous remercie. A mon avis, c'est la solution qui convient.

Le sénateur ASELTINE: Pourquoi ne pas laisser l'article tel qu'il se lit présentement? Je pensais de toute façon qu'il existait depuis toujours.

Le sénateur CROLL: Ce serait approuver quelque chose dont nous ne connaissons rien, ce que nous ne pouvons faire.

Le sénateur BOUFFARD: De plus, l'article 14 n'est pas encore en vigueur.

Le sénateur LEONARD: Je crois comprendre que la Compagnie consent à laisser tomber les mots «et a toujours eu», à l'article 8.

Le PRÉSIDENT: Les proposeurs sont disposés à laisser tomber les mots en question. Pourquoi donc ne pas commencer tout simplement par les mots «la Compagnie a, à titre de pouvoirs accessoires et incidents—»?

Le sénateur CROLL: Oui.

Le PRÉSIDENT: Est-ce là l'amendement que vous proposez?

Le sénateur LAMBERT: Il n'y aurait donc plus d'effet rétroactif.

Le PRÉSIDENT: Dois-je mettre l'amendement aux voix?

Des VOIX: D'accord.

Le PRÉSIDENT: Vous êtes d'accord. Y a-t-il des voix dissidentes?

Adopté.

Comme l'a dit le sénateur Hayden, il faut apporter un autre amendement à la dernière ligne de l'article 8. Il ne s'agit pas de la «Loi sur les compagnies», il s'agit de la Loi canadienne relative aux corporations.

Le sénateur HAYDEN: A y bien penser, la modification visant le changement de nom entre en vigueur le 1^{er} juillet, de sorte que toutes les mesures que nous prenons d'ici au 1^{er} juillet tombent sous le régime de la Loi sur les compagnies et les amendements ne portent pas sur l'article 14.

Le PRÉSIDENT: Non.

Le sénateur HAYDEN: Il convient donc parfaitement à mon avis de laisser le nom de la loi tel qu'il est pour le moment.

Le PRÉSIDENT: Qu'est-ce que notre secrétaire-légiste en pense?

M. HOPKINS: L'amendement relatif à l'entrée en vigueur de la Loi sur les compagnies a été proposé à la Chambre des communes et ne prend effet que le 1^{er} juillet 1965. A mon avis, nous n'avions donc peut-être pas tort de laisser en premier lieu le renvoi à la Loi sur les compagnies.

Le PRÉSIDENT: Nous laisserons donc la ligne 5 telle qu'elle est. L'article 8 modifié est-il adopté?

Des VOIX: Adopté.

Le PRÉSIDENT: L'article 8 est adopté. L'article 9 portant sur la Commission des transports du Canada est-il adopté?

Des VOIX: Adopté.

Le PRÉSIDENT: L'article 9 est adopté. Le préambule est-il adopté?

Des VOIX: Adopté.

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

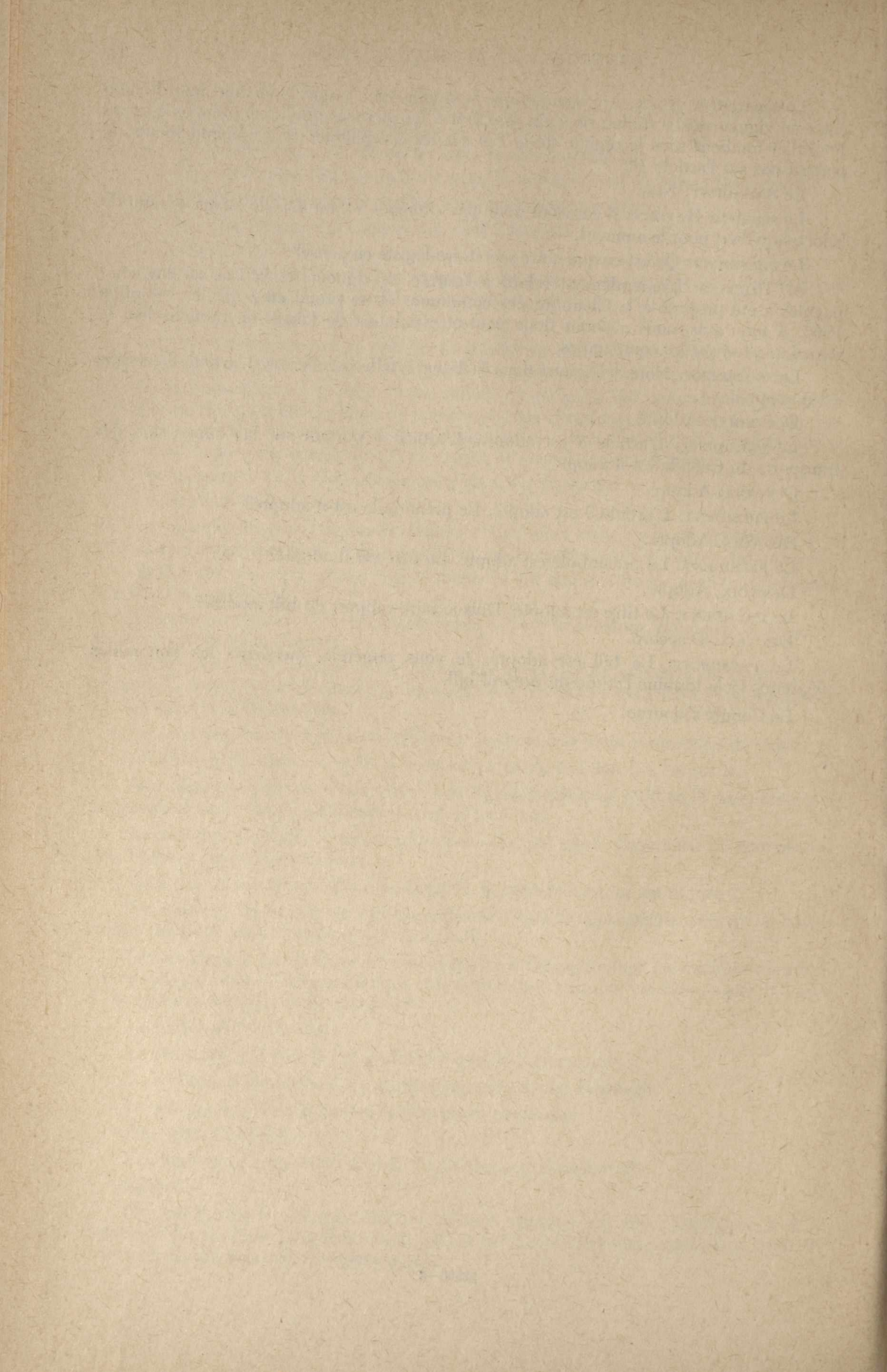
Des VOIX: Adopté.

Le PRÉSIDENT: Le titre est adopté. Dois-je faire rapport du bill modifié?

Des VOIX: D'accord.

Le PRÉSIDENT: Le bill est adopté. Je vous remercie, messieurs les honorables sénateurs. Cela termine l'étude du présent bill.

Le Comité s'ajourne.





Troisième session de la vingt-sixième législature

1965

LE SÉNAT DU CANADA

DÉLIBÉRATIONS

DU

COMITÉ PERMANENT

DES

TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: L'HONORABLE A. K. HUGESSEN

Fascicule 2

Délibérations complètes sur le Bill S-5

intitulé: «Loi concernant la Great Northern Railway Company et la
Great Northern Pacific & Burlington Lines, Inc.»

SÉANCE DU JEUDI 20 MAI 1965

TÉMOINS:

Great Northern Railway Company: M. L. E. Torinus, avocat-conseil; M. George
D. Finlayson, C.R., agent parlementaire.

RAPPORT DU COMITÉ

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

22510-1

COMITÉ PERMANENT
DES
TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: l'honorable Adrian K. Hugessen

Les honorables sénateurs

Aird
Aseltine
Baird
Beaubien (*Provencher*)
Bouffard
Buchanan
Burchill
Connolly (*Halifax-Nord*)
Croll
Dessureault
Dupuis
Farris
Fournier (*Madawaska-Restigouche*)
Gélinas
Gershaw
Gouin
Haig
Hayden
Hollett
Hugessen
Isnor
Jodoin
Kinley
Lambert
Lang

Lefrançois
Macdonald (*Brantford*)
McCutcheon
McGrand
McKeen
McLean
Méthot
Molson
Paterson
Pearson
Phillips
Power
Quart
Rattenbury
Reid
Roebuck
Smith (*Kamloops*)
Smith (*Queens-Shelburne*)
Stambaugh
Thorvaldson
Veniot
Vien
Welch
Willis
Woodrow-50

Membres d'office

Brooks
Connolly (*Ottawa-Ouest*)

(Quorum 9)

ORDRE DE RENVOI

Extrait des *Procès-verbaux* du Sénat en date du jeudi le 6 mai 1965.

Suivant l'ordre adopté, l'honorable sénateur Reid propose, appuyé par l'honorable sénateur Smith (*Kamloops*), que le Bill S-5, intitulé: «Loi concernant la Great Northern Railway Company et la Great Northern Pacific & Burlington Lines, Inc.» soit lu la deuxième fois.

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

Le bill est alors lu la deuxième fois.

L'honorable sénateur Reid propose, appuyé par l'honorable sénateur Smith (*Kamloops*), que le bill soit déféré au Comité permanent des transports et des communications.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le greffier du Sénat,
J. F. MacNeill.

REPORT OF THE

COMMISSIONERS OF THE LAND OFFICE

IN RESPONSE TO A RESOLUTION PASSED BY THE HOUSE OF REPRESENTATIVES
ON FEBRUARY 28, 1890, RELATIVE TO THE LANDS BELONGING TO THE STATE

AND TO THE LANDS BELONGING TO THE FEDERAL GOVERNMENT

IN THE STATE OF CALIFORNIA

FOR THE YEAR ENDING DECEMBER 31, 1890

PREPARED BY THE COMMISSIONERS OF THE LAND OFFICE

W. W. HAYDEN, COMMISSIONER

AND

J. W. HAYDEN, COMMISSIONER

PROCÈS-VERBAL

JEUDI 20 mai 1965

Conformément à la motion d'ajournement et à l'avis de convocation, le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 10 h. 25 du matin.

Présents: Les honorables sénateurs Hugessen (*président*), Baird, Bouffard, Buchanan, Connolly (*Halifax-Nord*), Croll, Fournier (*Madawaska-Restigouche*), Gershaw, Gouin, Haig, Hollett, Isnor, McCutcheon, Phillips, Rattenbury, Smith (*Kamloops*), Smith (*Queens-Shelburne*), Stambaugh, Willis et Woodrow. (20).

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

Sur la proposition de l'honorable sénateur Croll, il est décidé que le Comité demande l'autorisation de faire imprimer 800 exemplaires en anglais et 300 exemplaires en français du compte rendu de ses délibérations sur le bill S-5.

Le bill S-5, intitulé «Loi concernant la *Great Northern Railway Company* et la *Great Northern Pacific & Burlington Lines, Inc.*, est lu et étudié article par article.

Le Comité entend les témoins suivants:

Great Northern Railway Company:

M. L. E. Torinus, avocat conseil.

M. George D. Finlayson, C.R., agent parlementaire.

Sur une proposition de l'honorable sénateur McCutcheon, le Comité décide de faire rapport du bill sans modification.

A 10 h. 50 du matin, le Comité est ajourné pour se réunir de nouveau sur convocation du président.

Certifié conforme.

Le secrétaire du Comité,
F. A. Jackson.

RAPPORT DU COMITÉ

Le JEUDI 20 mai 1965

Le Comité permanent des transports et des communications, auquel a été déferé le Bill S-5, intitulé: «Loi concernant la *Great Northern Railway Company* et la *Great Northern Pacific & Burlington Lines, Inc.*», a fait l'étude dudit bill en conformité de l'ordre de renvoi du 6 mai 1965, et il en fait rapport sans amendement.

Le président,
A. K. HUGESSEN.

LE SÉNAT

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS TÉMOIGNAGES

Le JEUDI 20 mai 1965

Le Comité permanent des transports et des communications, auquel a été renvoyé le bill S-5 concernant la *Great Northern Railway Company* et la *Great Northern Pacific & Burlington Lines, Inc.*, se réunit ce matin à 10 h. 25 sous la présidence du sénateur A. K. Hugessen.

Le Comité décide de faire prendre le compte rendu sténographique de ses délibérations sur le bill.

Le Comité décide de demander l'autorisation de faire imprimer 800 exemplaires en anglais et 300 exemplaires en français du compte rendu de ses délibérations sur le bill.

Le PRÉSIDENT: J'ai reçu le rapport suivant daté le 7 mai de M. Hopkins, notre secrétaire-légiste, au sujet du bill S-5, Loi concernant la *Great Northern Railway Company* et la *Great Northern Pacific & Burlington Lines, Inc.*:

À mon avis, ce bill est en bonne et due forme et je n'ai aucune modification à proposer.

Les honorables sénateurs se rappelleront aussi qu'à notre réunion de la semaine passée, lors de l'étude du bill concernant *The Algoma Central and Hudson Bay Railway Company*, nous avons reçu une lettre du conseiller juridique du ministère des Transports qui se référait aussi bien à ce bill qu'à celui de la *Great Northern Railway*. Il a déclaré que dans les deux cas, tant le ministre que le ministère des Transports n'avaient aucune proposition à faire ni ne voulaient être représentés. Ainsi donc, nous pouvons présumer que le ministère des Transports est satisfait pour autant qu'il est intéressé.

Le bill porte le nom du sénateur Reid qui l'a expliqué à la deuxième lecture. Malheureusement, il ne peut être présent aujourd'hui vu qu'il devait se rendre à Vancouver pour une réunion de la Commission internationale des pêches du saumon du Pacifique; mais le bill est défendu et soutenu aujourd'hui par M. George D. Finlayson, C.R., conseil spécial, M. L. E. Torinus, avocat conseil et M. Peter G. Beattie, agent parlementaire. Je crois comprendre que M. Finlayson nous exposera le bill.

M. FINLAYSON: Oui, monsieur le président.

Le PRÉSIDENT: Plaît-il au Comité d'écouter M. Finlayson?

Des VOIX: Oui.

M. G. D. Finlayson, C.R., conseil spécial: Monsieur le président et honorables sénateurs, ma présence vise à recommander le bill S-5 au nom de ceux qui l'ont proposé, à savoir la *Great Northern Railway Company* et la *Great Northern Pacific & Burlington Lines Inc.* Peut-être serait-il utile de vous exposer le but général que se propose le bill.

Vous trouverez, en annexe au bill, un accord entre la *Great Northern Railway Company*, dénommée la *Great Northern* et la *Northern Pacific Railway Company* dénommée la *Northern Pacific*.

Ces deux compagnies fusionneront en vertu de cet accord de fusion, et la compagnie remplaçante qui est la *Great Northern Pacific and Burlington Lines Inc.*, fusionnera à son tour avec la *Chicago, Burlington & Quincy Railroad Company*. Cette fusion touchera quelque 24,000 miles de voies ferrées aux États-Unis.

En ce qui concerne le Canada, la Great Northern exploite environ 130 milles de lignes de chemin de fer dans la province de la Colombie-Britannique qu'elle avait, à son tour, acquises de la Vancouver, Victoria and Eastern Railway and Navigation Company et de la Nelson and Fort Sheppard Railway Company.

Les lignes sont installées dans quatre parties. La première relie Blaine, dans l'État de Washington, à Vancouver, en Colombie-Britannique. La deuxième joint la frontière des États-Unis à Keremos. La troisième relie la frontière des États-Unis à Nelson, en Colombie-Britannique et la quatrième fait partie d'une ligne qui relie Kettle Falls, dans l'État de Washington, à Republic, aussi dans État de Washington, et qui juste contourne la frontière pour aboutir à Grand Forks, en Colombie-Britannique. Une autre compagnie qui est impliquée dans la fusion, mais qui ne nous intéresse pas, est la Pacific Coast Railroad Company, qui exploite quelques 20 milles de voies ferrées à Seattle, Washington, mais qui ne touche pas cette ligne au Canada.

La Great Northern est propriétaire et exploite ce réseau d'une longueur de 130 milles dans Washington et en Colombie-Britannique. La Great Northern et la Northern Pacific sont toutes deux propriétaires, à raison de moitié chacune, d'une compagnie appelée la Midland Railway Company qui exploite une ligne reliant Emerson à Winnipeg, au Manitoba. La Midland est propriétaire de quelques milles seulement de voies dans la ville même de Winnipeg et de quelque matériel roulant, mais elle a un accord de réseau avec le National-Canadien qui lui permet d'utiliser les lignes de cette dernière entre Emerson et Winnipeg.

La seule autre question pertinente en ce qui concerne la fusion est que la compagnie fusionnée conclura un accord avec la Spokane, Portland & Seattle Railway Company pour louer ses lignes.

Le résultat, comme je l'ai dit, sera que la compagnie exploitera un réseau de 24,000 milles de voies ferrées aux États-Unis. On vient de me dire qu'elle sera la société de chemin de fer avec le plus long réseau aux États-Unis, c'est-à-dire, dans le sens de la longueur des lignes.

Quel sera l'effet de cette situation au Canada? En premier lieu, il y a toujours eu une relation assez étroite entre la Great Northern et la Northern Pacific aux États-Unis.

Le PRÉSIDENT: C'était les lignes de Hill, n'est-ce pas, James J. Hill?

M. L. E. Torinus, conseiller juridique: C'est vrai.

M. FINLAYSON: Ces lignes étaient presque parallèles à travers le Nord-Ouest des États-Unis. Comme je l'ai déjà fait remarquer; chaque société est propriétaire de la moitié de l'exploitation de la Midland Railway Company qui relie Emerson à Winnipeg.

Les deux sociétés ensemble sont propriétaires de 98 p. 100 des actions de la Chicago, Burlington & Quincy Railroad Company qui entrera plus tard dans la fusion. Chacune des deux sociétés est propriétaire de la moitié de ces 98 p. 100.

De plus, chacune est propriétaire de 50 p. 100 des actions de la Spokane, Portland & Seattle Railway Company, qui est la société de laquelle ou se propose de louer le matériel.

Chacune a son siège à St. Paul, Minnesota. De fait, elles partagent le même immeuble. Cet intérêt commun existe depuis assez longtemps, et, comme résultat pratique de la fusion, il n'y aura aucun changement dans l'exploitation au Canada.

La Great Northern est la seule société qui a actuellement des biens au Canada, c'est-à-dire, en Colombie-Britannique, et les deux sociétés sont propriétaires à raison de moitié chacune, de cette entreprise au Manitoba. Naturellement, le seul changement qui résultera de la fusion est que la nouvelle société sera plus forte et aura une plus grande entreprise et sera en mesure de satisfaire plus efficacement les besoins du trafic sur ces lignes au Canada.

En ce qui concerne l'objet du bill, je voudrais souligner le fait qu'il s'agit simplement d'un acte facultatif. C'est une législation qui permet à l'accord de fusion énoncé dans l'annexe d'entrer en vigueur en ce qui concerne le Canada. On ne demande au

Comité que l'autorisation requise, car cette fusion n'entrera en vigueur que lorsque la Commission des transports du Canada aura recommandé au gouverneur en conseil d'approuver ledit accord et que le gouverneur en conseil l'aura effectivement approuvé.

Le PRÉSIDENT: C'est dans l'article 1^{er} du bill, n'est-ce pas?

M. FINLAYSON: Oui, monsieur. Naturellement, à présent ces deux compagnies ont besoin d'obtenir l'approbation de la fusion par la *Interstate Commerce Commission* des États-Unis. La situation telle qu'elle se présente est qu'un inspecteur qui a entendu des témoignages, a déjà préparé un rapport qui est soumis à la Commission et dans lequel il recommande l'autorisation de la fusion sous certaines conditions. La date du 16 juin 1965 a été fixée pour une réunion de la Commission entière pour examiner le sujet.

Le sénateur CROLL: J'ai deux questions, monsieur Finlayson. Où est dans l'accord la disposition qui protège les ouvriers et quel effet aura cet accord sur leur régime de pensions?

M. FINLAYSON: L'accord ne mentionne pas spécifiquement les régimes de pensions.

Le sénateur CROLL: Il-y-a cependant quelque chose à la page 11.

M. FINLAYSON: La seule entreprise est celle qui appartient à la Great Northern en Colombie-Britannique et elle continuera comme dans le passé et jusqu'à présent. Il n'y a pas de raisons pour que les employés soient atteints de quelque façon.

Le sénateur CROLL: Eh bien, n'y aura-t-il pas une nouvelle entité légale?

M. FINLAYSON: C'est une compagnie fusionnée. Il est vrai que les deux compagnie fusionneront en une seule, mais ce que je voudrais dire c'est que, du point de vue pratique, il n'y aura aucun changement dans l'exploitation de l'entreprise en Colombie-Britannique, parce que nous n'avons à présent que la Great Northern, et elle continuera son exploitation bien que sous un nom nouveau et sous une plus grande compagnie.

Le sénateur McCUTCHEON: La dernière phrase de l'article X contient une déclaration de l'intention de protéger les prestations de retraite déjà existantes.

Le sénateur CROLL: Mais, vous mentionnez dans cet article X la possibilité d'une atteinte aux conditions de retraite et de pension.

Le sénateur McCUTCHEON: Où trouvez-vous cela?

Le sénateur CROLL: Vous trouverez dans les six ou sept dernières lignes de l'article X le texte suivant:

... conservera autant que possible les dispositions contenues dans les régimes actuels quant à la retraite et à la pension des employés . . .

C'est une question qui soulève une certaine inquiétude et qui a besoin d'être examinée.

Le PRÉSIDENT: Le texte est le suivant:

La Nouvelle Compagnie adoptera un nouveau régime de pensions, qui comportera des dispositions uniformes pour le versement des prestations de retraite à tous les employés de la Nouvelle Compagnie qui ont droit à pension en vertu des régimes actuels; ce nouveau régime conservera autant que possible les dispositions contenues dans les régimes actuels quant à la retraite et à la pension des employés des corporations constituantes qui seront à leur service à la date de fusion.

Le sénateur CROLL: Qu'est-ce qu'on entend par «conservera autant que possible» monsieur le président? Que veulent-ils dire par là?

Le sénateur McCUTCHEON: Les employés ont un syndicat assez puissant. Je serais porté à croire qu'ils sont capables de se protéger.

M. FINLAYSON: M. Torinus, qui est l'avocat — conseil de la Great Northern aux États-Unis, pourrait répondre à cette question avec plus de détails.

M. TORINUS: L'accord de fusion prévoit dans son article X, qui se trouve à la page 11 du livret que je possède, la disposition suivante:

Les pensions de retraite payables en vertu des divers régimes de retraite des corporations constituantes aux personnes inscrites sur leur registre de pensions à la date de fusion, ou qui auront droit de l'être, et aux veuves desdites personnes, seront désormais versées par la Nouvelle Compagnie, dans la mesure où le paiement desdites pensions n'est pas prélevé sur des fonds de fiducie jusqu'ici créés à cette fin. La Nouvelle Compagnie adoptera un nouveau régime de pensions, qui comportera des dispositions uniformes pour le versement des prestations de retraite à tous les employés de la Nouvelle Compagnie qui ont droit à pension en vertu des régimes actuels; ce nouveau régime conservera autant que possible les dispositions contenues dans les régimes actuels quant à la retraite et à la pension des employés des corporations constituantes qui seront à leur service à la date de fusion. Ce nouveau régime sera intégré, de manière appropriée, aux présents régimes de retraite pour lesdits employés, en plaçant ou non tout ou partie des fonds du nouveau régime, et en continuant ou non à placer les fonds de tout régime de cette nature qui existe déjà.

En d'autres termes, chacune des deux compagnies a son propre régime de pension et la nouvelle compagnie, comme le prévoit cette disposition, assumera les obligations envers les employés par l'intégration des régimes déjà existants en un nouveau régime de pension pour la nouvelle compagnie.

Le sénateur McCUTCHEON: A ce moment là, vous aurez à intégrer les régimes existants pour les employés dans cette fameuse loi sur le Régime des pensions du Canada.

Le sénateur CROLL: Le sénateur n'en est pas satisfait, mais nous en sommes enchantés. Que pensez-vous des accords de travail des employés; qu'en dites-vous?

M. TORINUS: Voulez-vous dire les accords sur les négociations collectives entre les compagnies de chemin de fer et les employés?

Le sénateur CROLL: Oui, comment touchent-ils les Canadiens?

M. TORINUS: Conformément à l'accord de fusion la nouvelle compagnie assume toutes les obligations des compagnies constituantes, ce qui comprendrait tout engagement contractuel en vertu d'accords de négociations collectives.

Le sénateur CROLL: Voulez-vous indiquer la disposition? Je ne l'ai pas complètement remarquée au cours des délibérations précédentes.

M. TORINUS: Voulez-vous vous référer à l'article IX qui se trouve à la page 10 du bill et qui est intitulé «Fusion des actifs et des passifs»?

Le sénateur HAIG: En d'autres termes, la nouvelle compagnie qui sera constituée en vertu de cette fusion, prendra possession de tout l'actif et prendra à sa charge tout le passif, y compris tous les engagements? N'est-ce pas?

M. TORINUS: C'est vrai.

Le PRÉSIDENT: Etes-vous satisfait, sénateur Croll?

Le sénateur CROLL: A l'exception, bien entendu, du fait que j'envisage ces accords de négociations collectives comme une prestation plutôt qu'une obligation. Cependant, ce sont là des termes très généraux. Vous avez été assez longtemps associé à la compagnie, monsieur Torinus. Quelle a été la pratique lors de fusions semblables auxquelles vous avez pris part.

M. TORINUS: A quel égard?

Le sénateur CROLL: A l'égard des accords collectifs.

M. TORINUS: Dans le cas d'une fusion, aux États-Unis, la Interstate Commerce Commission examine si oui ou non la fusion est dans l'intérêt général et elle doit aussi entre autres fonctions, en vertu de la *Interstate Commerce Act* des États-Unis, examiner les répercussions de la fusion sur les employés. Afin d'assurer l'amélioration des fusions

aux États-Unis, cette loi prescrit certaines dispositions pour la protection des employés. La Commission a de nombreux précédents relatifs à des fusions qui imposent des conditions semblables.

Cette question a été minutieusement examinée dans la discussion de la fusion qui nous intéresse, et l'inspecteur a recommandé l'imposition de certaines conditions de protections au profit des employés. Celles-ci sont comprises dans le projet du rapport de l'inspecteur et sont conformes aux principes déjà établis par la *Interstate Commerce Commission* à l'occasion de cas précédents de fusion.

Le sénateur CROLL: Puis-je simplement ajouter, monsieur Finlayson, que nous n'avons pas au Canada une aussi longue tradition de fusions. Notre Commission des transports du Canada considère-t-elle cette question comme importante dans les fusions au Canada?

M. FINLAYSON: Mon problème est identique au vôtre, sénateur. Nous ne semblons pas avoir des précédents assez nombreux pour nous y référer. Tout ce que je peux vous dire est que la nouvelle compagnie a certainement l'intention de respecter les accords de négociations collectives dans toutes ses relations contractuelles avec ses employés; et si, pour une raison quelconque, la Commission des transports du Canada n'est pas satisfaite à cet égard, je présume que, dans l'intérêt public, elle n'aurait pas recommandé la fusion.

Le sénateur McCUTCHEON: Si vous n'aviez pas reconnu l'accord de négociations collectives, vous n'auriez pas pu faire circuler plusieurs trains de Vancouver à Blaine.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions? Êtes-vous prêts maintenant à examiner le bill?

Des VOIX: Oui.

Le PRÉSIDENT: L'article 1^{er}, «Autorisation de fusion quant aux biens et entreprise sis au Canada de la Great Northern Railway», contient la disposition qui prévoit que la fusion n'entrera en vigueur au Canada que lorsque la Commission des transports du Canada l'aura approuvée. L'article est-il adopté?

Des VOIX: Adopté.

Le PRÉSIDENT: L'article 2 dispose que «La Great Northern Pacific & Burlington Lines Incorporated est autorisée à acquérir les biens de la Great Northern et les actions de la Midland.» Je présume que ce sont les biens au Canada, monsieur Finlayson?

M. FINLAYSON: Oui, en effet.

Le PRÉSIDENT: L'article 2 est-il adopté?

Des VOIX: Adopté.

Le PRÉSIDENT: L'article 3 concerne les pouvoirs de la Great Northern. Elle continuera à être investie de tous les pouvoirs des compagnies canadiennes. L'article 3 est-il adopté?

Des VOIX: Adopté.

Le PRÉSIDENT: L'article 4—«Accords avec d'autres compagnies soumis à la Loi sur les chemins de fer.» L'article 4 est-il adopté?

Des VOIX: Adopté.

Le PRÉSIDENT: L'article 5?

Le sénateur HAIG: Avant de passer à l'article 5, monsieur le président, que dit l'article 134 de la Loi sur les chemins de fer?

Le PRÉSIDENT: Cela est mentionné dans l'article 5.

Le sénateur HAIG: C'est ce que nous allons discuter maintenant.

Le PRÉSIDENT: C'est l'article qui prescrit que toute compagnie de chemin de fer qui désire emprunter doit obtenir l'approbation de ses actionnaires. Il est aussi intéressant de rappeler, sénateur Haig, que dans l'article 5 de ce bill, on demande l'autorisation d'émettre des obligations et d'hypothéquer les biens présents et futurs. Êtes-vous satisfait, sénateur Haig?

Le sénateur HAIG: Merci.

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

Des VOIX: Adopté.

Le PRÉSIDENT: Le préambule est-il adopté?

Des VOIX: Adopté.

Le PRÉSIDENT: Le titre est-il adopté?

Des VOIX: Adopté.

Le PRÉSIDENT: Etes-vous d'accord de faire le rapport sur ce bill sans amendement?

Des VOIX: D'accord.

Le PRÉSIDENT: Au sujet du bill S-3, constituant en corporation la Compagnie de chemin de fer du terminus d'Ottawa, puis-je dire que j'ai déclaré au Comité la semaine dernière que je pensais pouvoir nous réunir jeudi prochain pour l'étudier. Cependant, le sénateur Roebuck ne pourra pas être présent ce jour là, et il voudrait être présent lors de l'étude de ce bill car, vous vous souviendrez, c'est sur sa demande que les représentants de l'union des chemins de fer seront présents. J'ai convenu, avec lui que nous siégerons le 3 juin, c'est-à-dire jeudi dans deux semaines.

Le Comité s'ajourne.



Troisième session de la vingt-sixième législature

1965

LE SÉNAT DU CANADA

DÉLIBÉRATIONS
DU
COMITÉ PERMANENT
DES

TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: L'HONORABLE A. K. HUGESSEN

Fascicule 3

Délibérations complètes sur le Bill S-7
intitulé: «Loi concernant l'Interprovincial Pipe Line Company».

SÉANCE DU JEUDI 20 MAI 1965

TÉMOINS:

Interprovincial Pipe Line Company: M. T. S. Johnston, président; M. R. B. Burgess, C.R., agent parlementaire.

RAPPORT DU COMITÉ

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

22512-1

COMITÉ PERMANENT
DES
TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président; l'honorable

ADRIAN K. HUGESSEN

Les honorables sénateurs

Aird	Lefrançois
Aseltine	Macdonald (<i>Brantford</i>)
Baird	McCutcheon
Beaubien (<i>Provencher</i>)	McGrand
Bouffard	McLean
Buchanan	Méthot
Burchill	Molson
Connolly (<i>Halifax-Nord</i>)	Paterson
Croll	Pearson
Dessureault	Phillips
Dupuis	Power
Farris	Quart
Fournier (<i>Madawaska-Restigouche</i>)	Rattenbury
Gélinas	Reid
Gershaw	Roebuck
Gouin	Smith (<i>Kamloops</i>)
Haig	Smith (<i>Queens-Shelburne</i>)
Hayden	Stambaugh
Hollett	Thorvaldson
Hugessen	Veniot
Isnor	Vien
Jodoin	Welch
Kinley	Willis
Lambert	Woodrow-50
Lang	

Membres d'office

Brooks
Connolly (*Ottawa-Ouest*)

(Quorum 9)

ORDRE DE RENVOI

Extrait des *Procès-verbaux* du Sénat en date du mardi 11 mai 1965:

«Suivant l'Ordre du jour, l'honorable sénateur Molson propose, appuyé par l'honorable sénateur Gélinas, que le Bill S-7, intitulé: «Loi concernant l'Interprovincial Pipe Line Company» soit lu la deuxième fois.

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

Le bill est alors lu la deuxième fois.

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

La motion, mise aux voix, est adoptée.»

Le greffier du Sénat,
J. F. MacNEILL.

RAPPORT DU COMITÉ

JEUDI 20 mai 1965.

Le comité permanent des transports et des communications, auquel a été déferé le bill S-7, intitulé: «Loi concernant l'Interprovincial Pipe Line Company» et pour obtempérer à l'ordre de renvoi du 11 mai 1965, l'a chargé d'en faire rapport au Sénat sans amendement.

Votre comité recommande, en outre, que la taxe parlementaire versée à l'égard du bill lors de la dernière session s'applique à ce même bill au cours de la présente session.

Le tout respectueusement soumis.

Le président,
A. K. HUGESSEN.

PROCÈS-VERBAUX

JEUDI 20 mai 1965.

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

Présents: Les sénateurs Hugessen (*président*), Baird, Bouffard, Buchanan, Connolly (*Halifax-Nord*), Croll, Fournier (*Madawaska-Restigouche*), Gershaw, Gouin, Haig, Hollett, Isnor, McCutcheon, Phillips, Rattenbury, Smith (*Kamloops*), Smith (*Queens-Shelburne*), Stambaugh, Willis et Woodrow—(20).

Aussi présent: M. E. Russell Hopkins, conseiller juridique et secrétaire parlementaire.

Sur une proposition du sénateur Croll, il est Résolu de soumettre un rapport recommandant que soient imprimés 800 exemplaires en anglais et 300 en français des délibérations du comité d'enquête sur le bill S-7.

Le bill S-7, une loi relative à *Interprovincial Pipe Line Company* est lu et étudié, article par article.

Les témoins suivants sont interrogés:

Interprovincial Pipe Line Company:

M. T. S. Johnson, président.

M. R. B. Burgess, c.r., agent parlementaire.

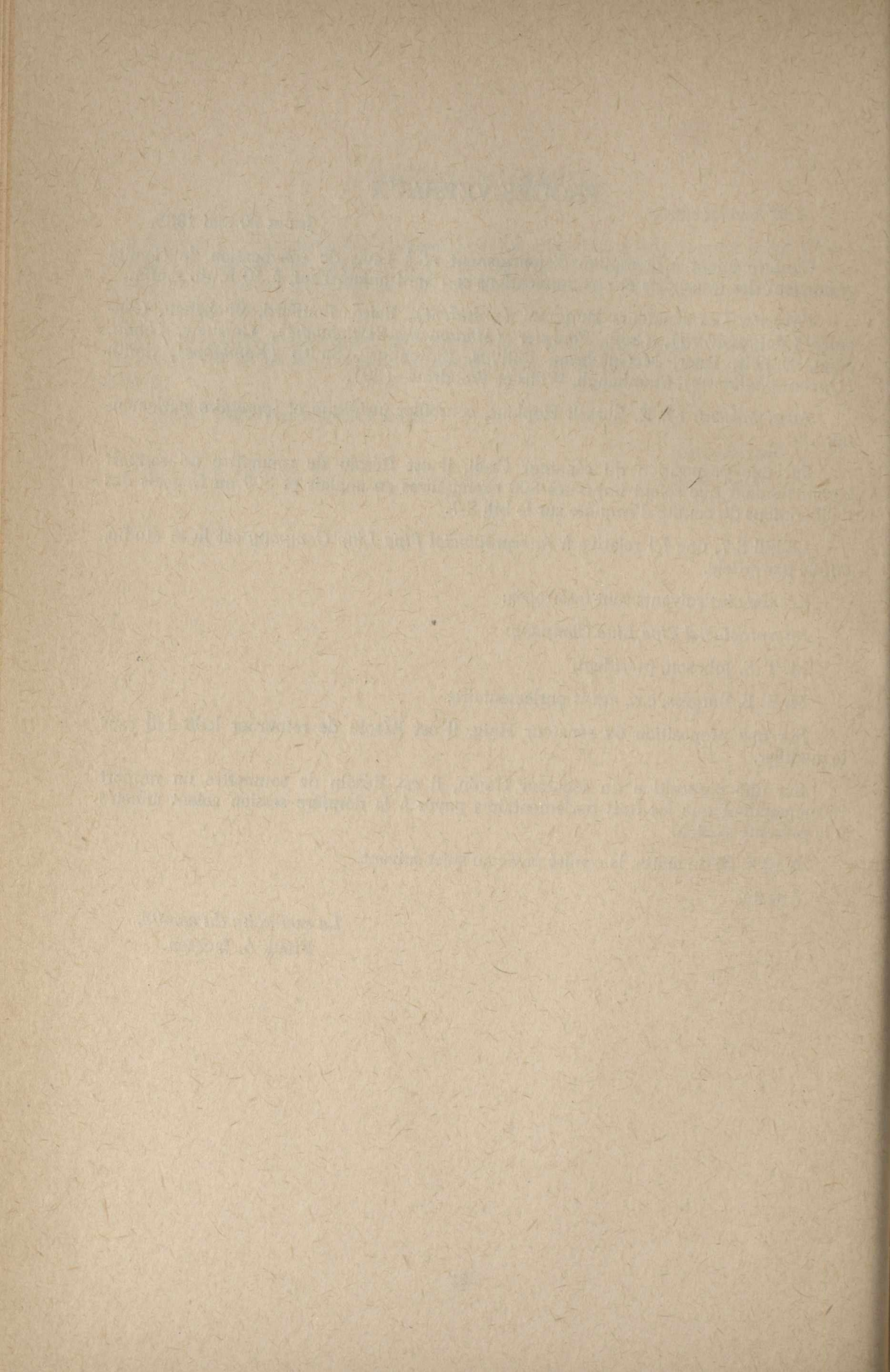
Sur une proposition du sénateur Haig, il est Résolu de retourner ledit bill sans le modifier.

Sur une proposition du sénateur Gouin, il est Résolu de soumettre un rapport recommandant que les frais parlementaires payés à la dernière session soient affectés à la présente session.

A 10 h. 25 du matin, le comité passe au sujet suivant.

Attesté.

Le secrétaire du comité,
Frank A. Jackson.



SÉNAT

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

TÉMOIGNAGES

JEUDI 20 mai 1965.

Le Comité permanent des transports et des communications, auquel on a déferé le bill S-7, relativement à l'*Interprovincial Pipe Line Company*, se réunit aujourd'hui à 10 h. du matin.

Le sénateur A. K. Hugessen, *président*, occupe le fauteuil.

Le PRÉSIDENT: Nous avons quorum. J'appelle la réunion à l'ordre. Nous avons devant nous deux bills à étudier ce matin, le bill S-5, relatif à *Great Northern Railway Company* et *Great Northern Pacific and Burlington Lines Incorporated*, et le bill S-7, relatif à *Interprovincial Pipe Line Company*.

Je propose qu'étant donné que nous avons traité du second bill au cours de la dernière session, nous le passions tout d'abord au premier maintenant et peut-être que nous pourrions en finir rapidement.

Les membres du comité ont convenu que soit fait un rapport sténographié des délibérations relatives aux bills.

Les membres du comité ont convenu de soumettre un rapport recommandant qu'autorisation soit donnée de faire imprimer 800 exemplaires en anglais et 300 en français des délibérations du comité, relatives aux bills.

Le PRÉSIDENT: Au sujet du bill S-7 relativement à l'*Interprovincial Pipe Line Company*, j'ai une lettre de notre secrétaire légiste, qui m'est personnellement adressée et qui est datée du 12 de ce mois:

Selon moi, les termes juridiques de ce bill sont corrects et je n'en propose aucune modification.

Le sénateur Molson est le parrain du bill. Je ne pense pas qu'il soit ici aujourd'hui. Les gens qui comparaissent à l'appui de ce bill sont M. T. S. Johnston, président de l'*Interprovincial Pipe Line Company*; M. J. Blight, secrétaire-trésorier, ainsi que M. R. B. Burgess, c.r., conseiller parlementaire.

Je crois comprendre, monsieur Burgess, que c'est vous qui devez faire un exposé.

M. R. B. Burgess, c.r., conseiller parlementaire, Interprovincial Pipe Line Company: En effet, monsieur le président, je vais commencer.

Le PRÉSIDENT: Les membres du comité se souviendront que nous avons étudié ce bill il y a moins d'un an, du moins un bill semblable à celui-ci. Nous l'avons adopté.

Le sénateur CROLL: «Semblable»? Il s'agit exactement de ce bill, n'est-ce pas?

Le PRÉSIDENT: J'allais demander à M. Burgess s'il s'agit exactement du même bill, sans qu'on y ait changé un seul mot.

M. BURGESS: En effet, c'est vrai. Nous avons ajouté quelques explications afin de le rendre un peu plus clair.

M. HOPKINS: Les notes explicatives.

Le PRÉSIDENT: Vous avez mis à jour les notes explicatives. Les membres du comité désirent-ils entendre d'autres témoignages à ce sujet?

Les SÉNATEURS: Non.

Le PRÉSIDENT: Le bill prévoit la subdivision des actions en celles d'un dollar. Les motifs qu'on nous a fournis l'an passé sont, j'imagine, encore valables, qu'on désire avoir une plus large répartition des actions et que la chose permettrait aux petits investisseurs d'acquérir des actions de la Compagnie.

Le sénateur CROLL: Afin d'éviter les critiques possibles — ce bill a subi quelques critiques à l'autre Chambre—et comme il est possible qu'il y ait de nouveaux membres dans ce comité, il nous faudrait, du moins, avoir une déclaration préliminaire mettant cela de l'avant, pour le bénéfice du compte rendu.

Le PRÉSIDENT: C'est juste.

Le sénateur CROLL: Cela signifierait que nous n'adopterons pas automatiquement le bill uniquement parce que nous l'avons adopté à la dernière session.

M. BURGESS: Messieurs les sénateurs, comme le président l'a déjà fait remarquer, ce bill est rédigé en des termes identiques à ceux d'un bill semblable qui a été étudié par ce comité et adopté par le Sénat, à la dernière session. Il s'agissait du bill S-42 de cette session. Comme je l'ai indiqué, le texte du présent bill est identique. Comme le démontrent les notes explicatives, le bill a pour but de diviser chaque action des 40 millions d'actions autorisées du capital-actions de la Compagnie d'une valeur au pair de cinq dollars en cinq actions d'une valeur au pair d'un dollar. Je ne pense pas qu'il soit nécessaire que je souligne que si le requérant n'était pas une compagnie instituée en vertu d'une loi particulière, il ne serait pas nécessaire de demander cette autorisation au Parlement. Il s'agit d'une division ordinaire du capital, ce qui dans le cas d'une compagnie ordinaire se ferait en présentant une demande au Secrétariat d'État.

Le personnel du Sénat a approuvé la forme du bill, et vous avez entendu le rapport de notre conseiller juridique sur ce sujet. J'aimerais souligner que le bill, s'il est adopté, n'augmentera pas le chiffre du capital autorisé de la compagnie à une valeur supérieure à la valeur déterminée de 200 millions de dollars. Comme je l'ai déclaré, cela subdivisera tout simplement les 40 millions actuels d'actions de cinq dollars chacune en 200 millions d'actions d'une valeur au pair d'un dollar.

Afin que les membres du Comité aient une certaine idée de la compagnie, de ses buts et de ses affaires, j'aimerais brossé une brève revue de l'histoire de la compagnie. Je crois que vous savez tous qu'elle a été constituée par une loi spéciale du Parlement, en 1949.

Le sénateur CROLL: Auriez-vous l'obligeance de prendre quelques minutes pour répondre à quelques-unes des critiques soulevées dans l'autre Chambre relativement à ce bill. Pourriez-vous nous exposer le fondement des critiques?

M. BURGESS: Je serais très heureux de lire le compte rendu.

Le sénateur McCUTCHEON: Nous n'avons certainement pas besoin qu'on nous entretienne des critiques ordinaires ici.

Le sénateur CROLL: Il ne s'agit peut-être pas de critiques ordinaires.

M. BURGESS: Je serais très heureux de citer le compte rendu.

Le sénateur CROLL: Je serais certainement très heureux que vous parliez des critiques.

M. BURGESS: Sans prendre beaucoup du temps du Comité, cela serait quelque peu difficile.

Le sénateur WILLIS: Quels étaient les auteurs des critiques.

M. BURGESS: M. Prittie, M. Howard et M. Kindt. Il s'agit de la 3^e lecture.

Le PRÉSIDENT: Quel était le fondement de leurs critiques?

M. BURGESS: C'est qu'il y avait quelque chose de très—je pense que je puis dire—malhonnête de subdiviser le capital de la compagnie, et ensuite par l'entremise d'un courtier mettre le capital sur le marché, les actionnaires actuels pouvant se libérer et faire fortune. Peut-être que si je lisais quelques-unes des observations de M. Kindt, lors de la 3^e lecture, cela aiderait quelque peu. Si les membres du comité veulent

suivre, je lirai ces observations au complet, en toute justice à son égard. Cela représente environ une page et demie du *Hansard*.

Le PRÉSIDENT: Sommes-nous intéressés à entendre ce qu'a dit un député de la Chambre des communes?

Le sénateur CROLL: Pouvez-vous nous en donner un résumé?

Le PRÉSIDENT: Cela serait préférable, je pense.

M. BURGESS: Fondamentalement, cela se résume à ce que j'ai dit. On a estimé que si on subdivisait les actions—et cela était le fondement des critiques faites par M. Kindt et les autres députés—les actions subdivisées augmenteraient automatiquement de valeur.

Le sénateur AIRD: Il n'en est pas toujours ainsi.

M. BURGESS: Cela est tout à fait juste, mais c'est là la prétention qu'on nous a apportée. A cause de cette augmentation automatique, le mot «automatique» étant entre guillemets, de la valeur des actions de la compagnie, un promoteur du capital qui désire augmenter le capital, fait monter les prix du marché pour le moment, et les actionnaires actuels se libèrent en vendant à un prix élevé aux dépens des dupes qui achètent les actions à ce prix. Je regrette de ne pouvoir donner plus de sens aux critiques proférées dans l'autre Chambre.

Le PRÉSIDENT: Est-ce que cela vous satisfait, sénateur Croll?

Le sénateur CROLL: Oui, sauf que je ne pense pas qu'on ait laissé planer quelque doute quant à l'honnêteté. On a parlé de cela comme étant «quelque chose de sinistre», ce qui n'est pas la même chose.

Le sénateur McCUTCHEON: Une nuance très subtile, je dirais.

Le sénateur HOLLETT: Est-ce que cela pourrait arriver? Pourrait-il arriver, comme on l'a dit, que des gens se débarrassent de leurs actions?

M. BURGESS: Cela ne pourrait pas arriver dans cette compagnie où les principaux actionnaires ne veulent vendre à aucun prix.

Le sénateur McCUTCHEON: Il est très difficile de faire un marché au moyen de 200 millions d'actions à moins qu'il ne s'agisse de quelque chose comme de Windfall.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions? Les membres du Comité sont-ils prêts à étudier le bill?

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): Quel a été le principal but de la compagnie lorsqu'elle a décidé de présenter ce bill au Parlement? Est-ce que la division des actions servira l'intérêt général de la compagnie ou bien avez-vous songé surtout à faciliter aux employés l'acquisition de capitaux au moyen de leurs économies? Est-ce là un des principaux buts?

M. BURGESS: Le plan d'épargne des employés constitue une motivation, mais c'est une motivation secondaire. Je pense que la première motivation du conseil d'administration d'une compagnie canadienne de cette nature, est de répartir sur une plus grande base le capital, en particulier de permettre à plus de Canadiens d'acquérir des actions. Cela apporte un résultat très utile en ce sens que pour l'avantage des actionnaires actuels, aussi bien que pour l'avantage d'autres individus qui pourraient désirer acquérir des actions de la compagnie, on obtient un marché beaucoup plus grand pour le capital. Lorsque les actions se vendant à quelque 80 ou 90 dollars, ce sont des actions pour les riches et plusieurs syndicats de placements et des gens de cet acabit en achètent, mais l'homme de la rue n'en achètera pas beaucoup. On a alors des achats qui représentent d'importants investissements ou quelque chose de semblable, et le prix des actions monte sur le marché parce que ces gens achètent des actions en se basant sur ce que leurs experts financiers leur ont dit. Ils désirent des actions que leur ont conseillées leurs experts financiers. Ils sont alors intéressés à avoir des actions; ils en achètent; et les prix montent. Ces commandes sont remplies et le capital diminue quelque peu. Il en résulte évidemment de fortes perturbations des prix du marché des actions qui ont une valeur authentique. Les prix peuvent fluctuer autant que de deux

ou trois dollars en deux ou trois jours. Cela n'est pas bon pour les petits actionnaires indépendants qui sont ici. S'ils doivent vendre les actions qu'ils détiennent à un certain temps pour des motifs personnels, ils doivent accepter le prix du marché au jour où ils vendent. S'il arrive que le prix est de 89 au lieu de 93 dollars, ils doivent accepter les 89 dollars. Lorsqu'on augmente le nombre des actions, on augmente du même coup le nombre des personnes qui pourront logiquement en acheter et auront les moyens d'en acheter, on élargit cela et on fait affaires en huitièmes de point, sur le marché de la bourse au lieu de s'exposer aux perturbations qui peuvent aller jusqu'à deux, trois ou quatre fois.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): Ce que vous avez dit peut se résumer en disant qu'un tel plan donne au marché une condition stable, ce qu'on n'aurait pas autrement, pour la fixation de successions et autres choses de cette nature?

M. BURGESS: En effet, c'est vrai. Si je puis prendre un seul moment pour répondre à la deuxième partie de la question relativement au plan d'épargne des employés, parce qu'on nous a insultés et nous a dit que nous ne nous préoccupions pas beaucoup du désir de nos employés de se procurer des actions; et depuis la dernière fois que nous avons comparu ici, nous avons tenu un scrutin parmi nos employés. Le résultat démontre qu'environ 90 p. 100 de nos employés estiment—et ce scrutin était basé sur la bonne foi et absolument anonyme — environ 90 p. 100 estiment qu'ils pourraient profiter davantage de cette modification relativement aux placements par le truchement du plan d'épargne des employés en achetant des actions de la compagnie si on subdivisait les actions de façon à en faire cinq avec une.

Le sénateur ISNOR: De quelle façon avez-vous tenu ce scrutin?

M. BURGESS: Je présume que nous avons procédé de la même façon que la plupart des compagnies procéderaient. On a distribué des questionnaires. On demandait aux employés d'y répondre. On ne conservait pas de registres; rien sur aucun de ces bulletins n'indiquait d'aucune façon de quel employé il s'agissait ou bien quel était son emploi. Les bulletins nous ont été remis dans des enveloppes scellées, et ce sont des représentants des employés et du bureau des relations extérieures qui ont ouvert les enveloppes. M. Johnston, le président, ni aucun autre représentant de la compagnie savent de quelle façon les employés ont voté.

Le sénateur ISNOR: Quelles étaient les questions?

M. BURGESS: Voici le bulletin tel qu'on l'a remis aux employés:

L'Interprovincial Pipe Line Company présente actuellement une pétition au Parlement du Canada afin d'amender la charte de la compagnie en divisant ses actions de façon à avoir cinq actions pour une.

Une telle modification aurait pour effet qu'une action, actuellement évaluée à \$90 selon le marché, serait divisée en cinq actions, dont chacune vaudra environ \$18.

La compagnie aimerait présenter au Parlement une déclaration de fait quant aux désirs de ses employés à ce sujet. Par conséquent, on demande à chaque employé qui participe au plan d'épargne des employés, de répondre aux deux questions suivantes:

1. Serait-il plus attrayant pour vous, comme moyen de faire des placements par l'intermédiaire de votre plan d'épargne, si on subdivisait le capital de façon à avoir cinq actions au lieu d'une seule, de sorte que chaque nouvelle action aurait sur le marché une valeur d'environ \$18?

Il y avait ensuite un espace réservé pour «oui» et un espace pour «non».

2. Si vous profitez présentement de votre plan d'épargnes pour des épargnes au comptant, ou si vous songez à agir ainsi à un certain moment dans l'avenir, est-ce que le prix inférieur par unité des actions de la compagnie vous inciterait à modifier votre allocation des épargnes au comptant pour acheter plutôt des actions de la compagnie?

Il y avait ensuite un espace réservé pour une réponse «oui» ou «non».

Auriez-vous l'obligeance de répondre au questionnaire immédiatement, ne signez pas votre nom, mais déposez tout simplement le bulletin dans une enveloppe scellée et remettez-la à votre surveillant immédiat, qui la remettra à la division des employés et des relations extérieures.

Le sénateur CROLL: Quelle fût la réponse?

M. BURGESS: Les réponses à la première question ont été: 90 p. 100 «oui».

Le sénateur ISNOR: Est-ce que cela comprend tous vos employés?

M. BURGESS: En effet, tous les employés qui participent au plan d'épargne, et uniquement les employés qui ne sont pas au service de la compagnie depuis le délai requis, soit six mois, ne participent pas à ce plan. Je crois qu'en tout il y a un ou deux employés qui ne participent pas à ce plan.

Le sénateur CROLL: Combien d'employés votre compagnie a-t-elle?

M. BURGESS: Seulement un instant et je vais vous donner les chiffres exacts.

M. T. S. Johnston, président de «Interprovincial Pipe Line Company»: Tout près de 600.

Le sénateur CROLL: Et à l'exception de deux, ils participent tous?

M. JOHNSTON: 99 p. 100 d'entre eux sont admissibles.

Le PRÉSIDENT: Pourrions-nous avoir le résultat précis du vote?

M. JOHNSTON: Oui, je l'ai ici.

M. BURGESS: A la première question, les réponses ont été: 475 «oui»; 22 «non»; et 11 n'ont rien répondu. Peut-être que je ferais mieux de revenir.

Le PRÉSIDENT: Pour la seconde question?

M. BURGESS: 400 «oui»; 35 «non»; 73 n'ont rien répondu. Dans le premier cas, les «oui» correspondent à un pourcentage de 93.5 p. 100 du total des réponses reçues, et pour la seconde question, 78.7 p. 100. Le nombre total des employés qui participent à la caisse était de 575. Il y avait 14 absents pour raison de maladie ou congé, de sorte que le nombre total des employés qui ont voté était de 561. Le nombre total des réponses reçues était de 508, soit 90.5 p. 100 de ceux qui ont voté.

Le PRÉSIDENT: Les membres du comité sont-ils prêts à étudier le bill article par article? Y a-t-il d'autres questions?

Article 1^{er}: subdivision du capital social. Allons-nous adopter l'article 1^{er}?

Les SÉNATEURS: Adopté.

Le PRÉSIDENT: Article 2: droits des porteurs des actions actuelles. Allons-nous adopter l'article 2?

Les SÉNATEURS: Adopté.

Le PRÉSIDENT: Allons-nous adopter le préambule?

Les SÉNATEURS: Adopté.

Le PRÉSIDENT: Allons-nous adopter le titre?

Les SÉNATEURS: Adopté.

Le PRÉSIDENT: Vais-je retourner le bill sans le modifier?

Les SÉNATEURS: Adopté.

Le PRÉSIDENT: Il y a une proposition dont on suggère l'adoption par le Comité, considérant qu'il s'agit d'un bill présenté de nouveau, un bill qu'on nous a présenté au cours de la dernière session:

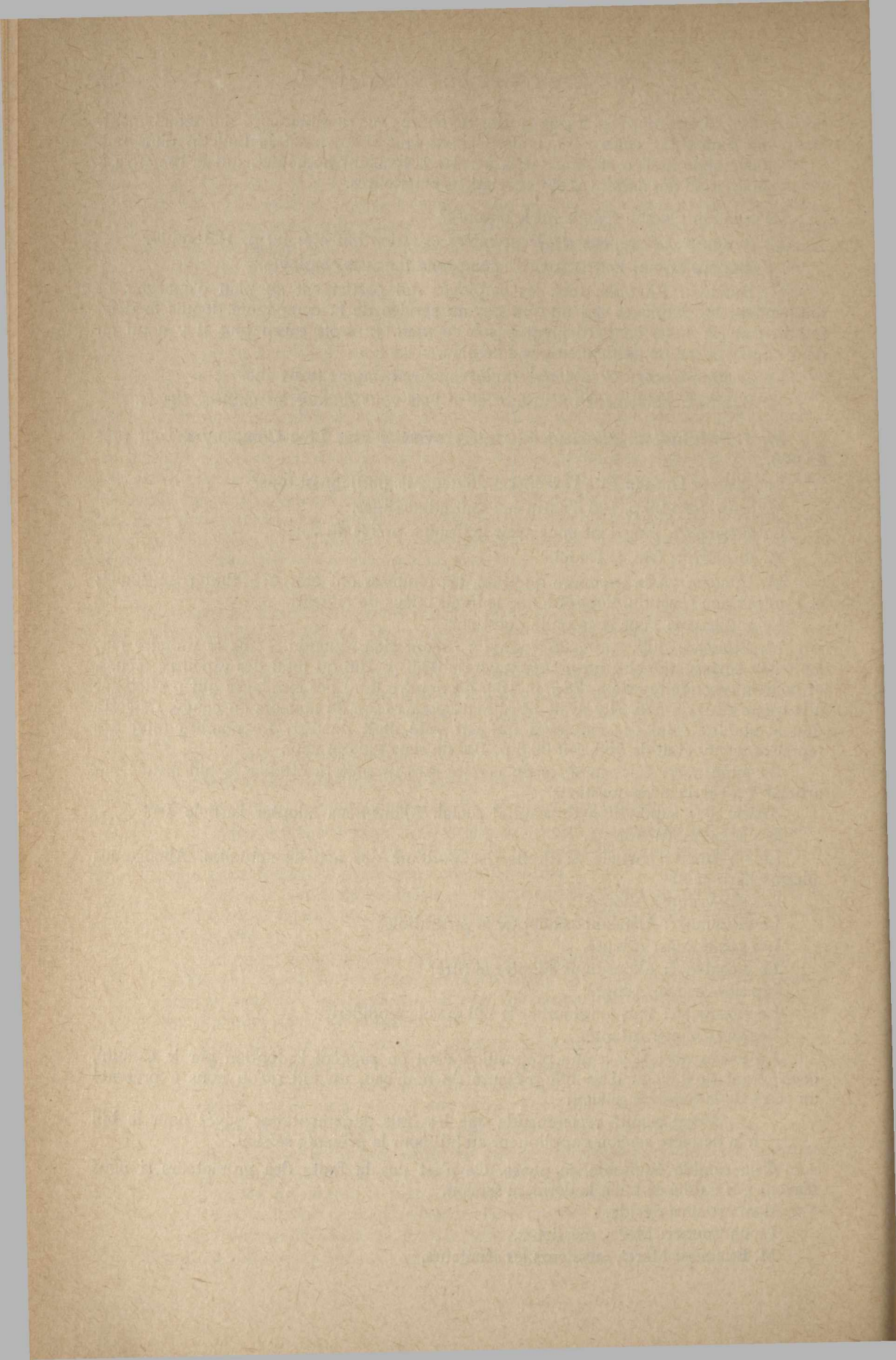
Votre comité recommande que les frais parlementaires payés pour le bill à la dernière session s'appliquent au bill pour la présente session.

Cela semble équitable, je pense. Ce n'est pas la faute des promoteurs si nous n'avons pas étudié ce bill à la dernière session.

Il en est ainsi décidé.

Le PRÉSIDENT: Merci, messieurs.

M. BURGESS: Merci, messieurs les sénateurs.





Troisième session de la vingt-sixième législature
1965

LE SÉNAT DU CANADA

DÉLIBÉRATIONS

DU

COMITÉ PERMANENT

DES

TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: l'honorable ADRIAN K. HUGESSEN

Fascicule 4

Premières délibérations sur le Bill S-3

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

SÉANCE DU JEUDI 3 JUIN 1965

TÉMOINS:

Ministère des Transports: M. Jacques Fortier, C.R., avocat; *Commission de la capitale nationale:* le lieutenant-général S. F. Clark, président; M^{me} E. M. Thomas, conseil; M. J. L. MacQuarrie, consultant ferroviaire; *International Railway Brotherhoods:* M. W. G. McGregor, vice-président du comité législatif national; M. Stuart Wells, directeur de la recherche, comité des non-itinérants; *Brotherhood of Railway Clerks:* M. F. H. Hall, adjoint administratif; *Chemins de fer Nationaux du Canada:* M. J. W. G. Macdougall, C.R., solliciteur général; chemin de fer du Pacifique-Canadien: M. K D. M. Spence, C.R., conseil devant les commissions.

COMITÉ PERMANENT
DES
TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: l'honorable Adrian K. Hugessen

Les honorables sénateurs

Aird	Lefrançois
Aseltine	Macdonald (<i>Brantford</i>)
Baird	McCutcheon
Beaubien (<i>Provencher</i>)	McGrand
Bouffard	McKeen
Buchanan	McLean
Burchill	Méthot
Connolly (<i>Halifax-Nord</i>)	Molson
Croll	Paterson
Dessureault	Pearson
Dupuis	Phillipe
Farris	Power
Fournier (<i>Madawaska- Restigouche</i>)	Quart
Gélinas	Rattenbury
Gershaw	Reid
Gouin	Roebuck
Haig	Smith (<i>Kamloops</i>)
Hayden	Smith (<i>Queens- Shelburne</i>)
Hollett	Stambaugh
Hugessen	Thorvaldson
Isnor	Veniot
Jodoin	Vien
Kinley	Welch
Lambert	Willis
Lang	Woodrow—50

Membres d'office

Brooks
Connolly (*Ottawa-Ouest*).

(Quorum 9)

ORDRE DE RENVOI

Extrait des *Procès-verbaux* du Sénat en date du mercredi 12 mai 1965.

«Suivant l'ordre du jour, l'honorable sénateur Lambert propose, appuyé par l'honorable sénateur Hugessen, que le Bill S-3, intitulé: «Loi constituant en corporation la Compagnie de chemin de fer du terminus d'Ottawa» soit lu la deuxième fois.

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

Le bill est alors lu la deuxième fois.

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

La motion, mise aux voix, est adoptée.»

Le greffier du Sénat,
J. F. MacNEILL.

REPORT OF THE

Commissioners of the
Board of Education
for the year ending
June 30, 1900

ALBANY, N. Y.
1900

PROCÈS-VERBAL

Le JEUDI 3 juin 1965.

Conformément à la motion d'ajournement et à l'avis de convocation, le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 10 heures du matin.

Présents: les honorables sénateurs Hugessen (*président*), Aird, Baird, Beaubien (*Provencher*), Buchanan, Connolly (*Halifax-Nord*), Croll, Fournier (*Madawaska-Restigouche*), Gershaw, Gouin, Haig, Hayden, Isnor, Kinley, Lambert, McCutcheon, McGrand, Phillips, Power, la sénatrice Quart, Rattenburg, Reid, Roebuck, Smith (*Kamloops*), Smith (*Queens-Shelburne*), Stambaugh, Thorvaldson et Woodrow—28.

Aussi présents: M. E. Russell Hopkins, légiste et conseiller parlementaire, M. J. Batt, légiste adjoint, conseiller parlementaire et secrétaire en chef des comités.

Sur la motion de l'honorable sénateur Croll, il est décidé de recommander l'autorisation de faire imprimer 800 exemplaires en anglais et 300 en français des délibérations du Comité sur le bill S-3.

Le Bill S-3 intitulé: Loi constituant en corporation la Compagnie de chemin de fer du terminus d'Ottawa, est étudié par le Comité.

Les témoins suivants sont entendus:

M. Jacques Fortier, C.R., avocat du ministère des Transports.

Le lieutenant-général S. F. Clark, président de la Commission de la capitale nationale.

M^{me} E. M. Thomas, avocat, Commission de la capitale nationale.

M. J. L. MacQuarrie, conseiller (chemins de fer), Commission de la capitale nationale.

Fraternités internationales des cheminots: M. W. G. McGregor, vice-président, comité législatif national, M. Stuart Wells, directeur des recherches, comité des services sédentaires, M. F. H. Hall, adjoint exécutif, Fraternité des cheminots.

M. J. W. G. Macdougall, C.R., avocat général, Compagnie des chemins de fer Nationaux du Canada.

M. K. D. M. Spence, C.R., conseiller pour la commission de la Compagnie du chemin de fer du Pacifique.

Après discussion et sur la motion de l'honorable sénateur Croll, il est décidé de modifier le bill de la façon suivante:

Page 3: Biffer les lignes 45 à 48 inclusivement et les remplacer par:

- g) fournir, en vue de la location, dans les villes d'Ottawa et de Hull et les environs, un service suffisant et approprié, comme le veut la coutume ou l'usage pour le ramassage, la livraison ou le transfert de marchandises au moyen de camions ou

A midi et quart, le comité s'ajourne jusqu'au jeudi 24 juin 1965.

Attestation.

La Secrétaire du comité,
Dale Jarvis.

LE SÉNAT
COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS ET
DES COMMUNICATIONS
TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le jeudi 3 juin 1965.

Le Comité permanent des transports et communications, auquel a été déféré le bill S-3, destiné à constituer en corporation la Compagnie de chemin de fer du terminus d'Ottawa, se réunit aujourd'hui à 10 heures du matin, sous la présidence du sénateur A. K. Hugessen.

Le PRÉSIDENT: A l'ordre, s'il vous plaît! Honorables sénateurs, il est 10 heures et nous avons le quorum. Nous allons étudier ce matin le bill S-3, loi constituant en corporation la Compagnie de chemin de fer du terminus d'Ottawa.

Le Comité consent à recommander que l'on fasse un compte rendu textuel des délibérations sur le bill.

Le comité consent à présenter un rapport. Il recommande l'autorisation de faire imprimer 800 exemplaires en anglais et 300 en français de ses délibérations sur le bill.

Le PRÉSIDENT: Les honorables sénateurs constateront que ce bill ressemble à un bill que nous avons étudié l'année dernière et que nous avons recommandé au Sénat. Ce dernier l'avait adopté moyennant un ou deux amendements mais il n'a pas reçu l'approbation de la Chambre des communes.

Les témoins qui comparaissent à l'appui de la demande sont les mêmes que l'année dernière: le lt-gén. Clark, président de la Commission de la capitale nationale; M. Jacques Fortier, avocat pour le ministère des Transports; des représentants des deux compagnies de chemins de fer—M. K. D. Spence, C.R., conseiller pour la commission de la Compagnie du chemin de fer du Pacifique et M. J. W. G. Macdougall, C.R., avocat général pour la Compagnie des chemins de fer Nationaux du Canada. Nous avons également M^{me} Thomas, avocat auprès de la Commission de la capitale nationale qui représente les requérants.

Par ailleurs, quelques témoins qui n'étaient pas présents l'année dernière désirent soumettre des instances. Ils représentent les divers syndicats des chemins de fer et il y en a un bon nombre: la Fraternité des cheminots, les Fraternités internationales des cheminots et la Fraternité canadienne des cheminots et des employés des services généraux.

Le Comité se souvient que l'année dernière que M. Magee, directeur général de l'Association canadienne du camionnage, accompagné de son avocat, a présenté des instances.

Je me souviens que nous avons consenti à effectuer une modification à leur requête en en refusant toutefois une ou deux autres. On m'a dit que M. Magee n'est pas parmi nous ce matin. Or, j'ai reçu une lettre de lui que je devrais, je crois, lire aux membres du Comité. Elle m'est adressée personnellement et porte la date du 1^{er} juin. Voici:

Monsieur le sénateur,

L'Association canadienne du camionnage a eu des entretiens avec les chemins de fer au sujet d'un amendement au paragraphe g) de l'article 10 du bill S-3 qui résoudrait, à la satisfaction réciproque des deux

parties, les questions que soulève l'article actuel. Les parties se sont entendues quant à la forme d'un amendement acceptable à elles deux et, sauf erreur, le ministère des Transports a approuvé un projet adopté par l'Association canadienne du camionnage. Ce projet a été présenté au nom des deux compagnies de chemins de fer, par le National-Canadien.

On nous apprend que cet amendement sera proposé à l'audience du comité sénatorial des transports et communications, le jeudi 3 juin. L'auteur de cette missive représentera l'Association canadienne du camionnage, mais sauf s'il semble au cours de la discussion que l'amendement puisse ne pas être accepté, l'Association canadienne du camionnage n'a pas l'intention de soumettre un mémoire au Comité.

Si l'on nous demande si l'amendement donne satisfaction à l'industrie du camionnage nous répondrons, bien entendu, affirmativement.

Salutations distinguées,

Le directeur général,
John Magee,

Donc, selon la tournure que prendront les discussions ce matin, M. Magee pourra ou non vouloir être entendu.

Honorables sénateurs, vu les circonstances, la façon la plus logique d'entamer nos délibérations ce matin serait peut-être de voir à quels égards, s'il y a lieu, le bill dont nous sommes saisis aujourd'hui diffère du bill soumis à notre étude l'année dernière. Si le Comité reconnaît que ce soit la meilleure façon de procéder, nous pourrions alors commencer notre examen.

Des VOIX: D'accord!

Le PRÉSIDENT: L'avocat du ministère des Transports, M. Fortier, qui se trouve parmi nous, consentira, sans nul doute, à nous expliquer au juste à quels égards le bill à l'étude diffère du bill présenté l'année dernière. Il pourra aussi nous donner des explications sur l'amendement à l'article 10 qui semble avoir rallié l'assentiment de toutes les parties intéressées.

M. Jacques Fortier, C.R. avocat, ministère des Transports: Monsieur le président, honorables sénateurs, vous vous rappelez que le bill S-33 approuvé par le Sénat en juillet dernier avait été modifié auparavant par le Comité des transports et communications qui avait approuvé les modifications qui lui avaient été présentées:

A l'article 9, les mots «dans la cité d'Ottawa ou ses environs» ont été remplacés par les mots «dans la cité d'Ottawa et ses environs».

A l'article 10, alinéa g) les mots «dans la cité d'Ottawa et ses environs» ont été ajoutés à la première ligne après le mot «location».

Le PRÉSIDENT: Ces modifications concernaient le service de camionnage, n'est-ce pas?

M. FORTIER: Oui, monsieur le président. Le bill S-3 dont est maintenant saisi le Comité, est rédigé dans les mêmes termes que le bill S-33 sous réserve des modifications suivantes qui y ont été incorporées:

A l'alinéa e) de l'article 10, à la dernière ligne, le mot «permis» a été supprimé.

Cette modification a été apportée à la demande de la ville d'Ottawa qui prétend que si l'on donnait le droit à la Compagnie de chemin de fer du terminus d'Ottawa d'accorder des permis, cela pourrait constituer un empiétement sur les droits de la ville de délivrer des permis en vertu de ses règlements à cette fin.

Le sénateur CROLL: Quelle différence y a-t-il entre un permis et une concession?

M. FORTIER: En parlant d'un document légal on emploierait plutôt le mot «permis» au lieu de «concession». La forme du document qui serait remis, qui porterait l'en-tête d'un permis, serait appelée une licence ou un permis.

Le sénateur CROLL: On s'y oppose en disant que vous ne pouvez pas délivrer de permis. Vous ne les appelez pas «permis» vous les appelez «concessions». Où est la différence?

M. FORTIER: Dans le bill S-33 nous avons inclus le mot «permis» mais il a maintenant été biffé.

Le sénateur CROLL: Voilà justement où je veux en venir. Quelle différence y a-t-il entre le mot «concession» et «permis». Vous employez maintenant le mot «concessions» dans le bill.

M. FORTIER: Le mot «concession» figurait déjà dans le bill S-33 et il figure encore dans le bill à l'étude.

Le sénateur CROLL: Je le vois.

Le sénateur ROEBUCK: On vous demande quelle est la différence? Qu'avez-vous supprimé lorsque vous avez laissé le mot «concessions» et biffé le mot «permis»? Qu'avez-vous supprimé ainsi?

M. HOPKINS: Monsieur le président, puis-je intervenir?

Le PRÉSIDENT: Oui.

M. HOPKINS: J'imagine que c'était pour protéger le droit de la ville d'Ottawa de délivrer des permis. Une concession aurait probablement un caractère contractuel entre les parties mais il faudrait peut-être tout de même un permis, malgré la concession de l'autorité municipale.

Le sénateur CROLL: Cela se pourrait.

Le PRÉSIDENT: Il pourrait y avoir une concession pour exploiter un kiosque à journaux mais il faudrait peut-être, en plus, obtenir un permis de la ville.

Le sénateur CROLL: Je comprends cela. Je vois maintenant.

M. FORTIER: Un autre amendement est maintenant inclus dans le bill S-3, à l'alinéa g) de l'article 10. On a biffé les mots «voyageurs», «autobus», «voitures» à la demande de la Commission des transports d'Ottawa.

Le PRÉSIDENT: Cela se trouve sous la rubrique «service de transport» à la page 3. S'agit-il de l'alinéa g)?

M. FORTIER: C'est exact. La Commission des transports d'Ottawa s'est plainte en disant que si la Compagnie de chemin de fer du terminus d'Ottawa avait le droit d'assurer un service de transports de voyageurs au sol dans la ville, cette autorisation violerait son privilège d'exploiter un service d'autobus dans la ville d'Ottawa. Le paragraphe g) a trait exclusivement aux services de camionnage.

Le PRÉSIDENT: Et il comporte l'amendement que nous avons apporté l'année dernière, limitant ce service à la ville d'Ottawa et à ses «environs».

M. FORTIER: C'est juste, monsieur le président. Le dernier amendement que renferme le bill à l'étude se trouve vis-à-vis de l'article 26 du Mémoire d'entente à la page 18. Il s'agit de la date de clôture de toutes les transactions qui devait être «le 2 janvier 1965». La Commission de la capitale nationale m'apprend que cette date a été reportée à plus tard.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): Le témoin aurait-il l'obligeance de répéter. Je n'ai pas saisi.

M. FORTIER: Dans l'article 26 du Mémoire d'entente il est dit que le 2 janvier 1965 serait la date de clôture de toutes les transactions relatives

aux terrains. Cette date a été reportée à la suite d'une entente entre la Commission de la capitale nationale et les deux compagnies de chemins de fer.

Le sénateur ROEBUCK: Quelle est la date fixée maintenant?

M. FORTIER: On m'a dit que c'était le 1^{er} août 1966.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): Je ne comprends pas. Sur mon exemplaire du bill, il est dit «se feront simultanément le 2 janvier 1965». Si cette date a été reportée, où en sommes-nous?

Le PRÉSIDENT: Le bill comporte en annexe un mémorandum d'entente en date du 17 octobre 1963 qui renferme l'article 26. Le témoin explique qu'à la suite d'une entente survenue ultérieurement entre les intéressés la date convenue en 1963 a été reportée.

Le sénateur LAMBERT: Il avait été convenu à l'époque que l'échange des terrains entre les chemins de fer et la Compagnie comportait un rajustement quant aux valeurs. C'est la raison, je pense.

Le PRÉSIDENT: Oui. Vous comprenez cela, sénateur Smith?

Le sénateur LAMBERT: N'importe quel avocat le comprendra.

Le sénateur CROLL: Il faut être avocat pour le comprendre.

M. FORTIER: En plus de ces amendements qui sont inclus dans le bill S-3, il y en a un autre—comme M. Magee l'a dit dans sa lettre au président qu'on nous a lue il y a quelques minutes—qui, si le Comité l'approuve, écarterait de façon définitive les objections à ce bill de l'Association canadienne du camionnage.

Cet amendement se trouve à l'alinéa g) de l'article 10. Les quatre premières lignes de l'alinéa g) seraient remplacées par celles-ci:

Fournir en vue de la location, dans les villes d'Ottawa et de Hull et les environs, un service suffisant et approprié, comme le veut la coutume ou l'usage pour le ramassage, la livraison ou le transfert de marchandises au moyen de camions.

Le sénateur CROLL: Voudrait-il bien le lire?

Le PRÉSIDENT: Si vous voulez bien, on le fera lorsqu'on étudiera le bill article par article. Tous les intéressés sont d'accord pour effectuer ce changement. On en discutera lorsqu'on abordera cet article.

M. FORTIER: Cet amendement s'imposait, comme le dit l'Association canadienne du camionnage, afin de supprimer toute ambiguïté quant au sens et à l'objet de l'alinéa g). Les compagnies de chemins de fer y ont consenti. Elles ont fait remarquer que le nouveau libellé de l'alinéa g) montrerait clairement que le service de ramassage et de livraison comprendra le service dans la ville de Hull. Voilà les amendements, monsieur le président.

Le PRÉSIDENT: Merci. Les membres du Comité comprennent les amendements que comporte le bill à l'étude par rapport au bill qui nous avait été présenté l'année dernière. J'ignore dans quelle mesure le Comité veut reprendre les arguments invoqués l'année dernière. Le général Clark, on s'en souvient, nous avait brossé un tableau général de la situation. Les membres du Comité voudraient peut-être poser au général encore certaines questions. Il serait intéressant qu'il nous relate les progrès réalisés depuis l'année dernière.

Le sénateur ROEBUCK: Monsieur le président, j'ai soulevé quelques questions concernant les syndicats lorsque le Sénat étudiait le bill.

Le PRÉSIDENT: J'allais proposer qu'après avoir entendu les auteurs du bill et un exposé général du programme, on convoque les représentants des syndicats. Ils n'ont qu'une question à discuter et ils nous ont déjà soumis un mémoire. Donc, on pourrait entendre les auteurs du bill d'abord et les syndicats ensuite, si le Comité y consent.

Le sénateur ROEBUCK: Très bien.

Le PRÉSIDENT: Le général Clark. Nous nous souvenons tous, je pense du général Clark depuis l'année dernière.

Le lieutenant-général S. F. Clark, président de la Commission de la capitale nationale: Honorables sénateurs, je constate que l'exécution du plan de réaménagement ferroviaire ne rentre pas dans le bill. Je vais donc omettre les explications d'arrière-plan que j'ai fournies l'an dernier. Pour me rendre à votre suggestion, je ferai le point des progrès du programme de réaménagement ferroviaire que le gouvernement a approuvé.

La première étape du programme de réaménagement ferroviaire prévoyait l'enlèvement des voies du National-Canadien qui traversent la ville. Elle envisageait la construction d'une ligne de ceinture, celle du chemin Walkley, pour relier ces deux sections. On pourrait ainsi contourner cette partie de la ville. On a parachevé ce réaménagement en 1955. Depuis lors, comme vous le savez fort bien d'ailleurs, la rampe du chemin de fer, plus le supplément de terrain voulu, forme l'emprise du nouveau Queensway qui est un tronçon de la route transcanadienne. On a déjà parachevé environ 9 milles de cette distance, depuis l'intersection de la route 29 jusqu'au canal Rideau. C'est là que vous pouvez aller en voiture jusqu'à quelques pâtés de maisons du canal Rideau. C'est terminé, mais on ne pourra franchir le canal avant le parachèvement du pont en cours de construction et du tronçon de la route menant au chemin de fer. Nous espérons pouvoir parachever le dernier tronçon de ce Queensway vers la fin de 1966, alors qu'on aura enlevé les rails menant à la gare Union. Il fallait aussi abandonner la subdivision du Pacifique-Canadien de la rue Sussex. Elle allait de la promenade Sussex, près du Conseil national de recherches, derrière l'hôtel de ville, et longeait le canal, dans l'ensemble, jusqu'à la rue Bank. Le tronçon qui allait de la promenade Sussex à la rue Beechwood a été abandonné le 15 juin 1964. Si vous vous êtes promenés en voiture dans les environs, vous aurez remarqué que les abords du nouveau pont Macdonald-Cartier reliant Ottawa et Hull sont passablement avancés. Le reste de la subdivision allant de Beechwood à la rue Bank pourra être abandonné après un avis d'un mois à compter du 1^{er} octobre de cette année, en vertu d'une décision de la Commission des transports. Cela a libéré beaucoup de terrains ici, et, en plus de fournir un dispositif plutôt complexe d'accès à un pont à six voies, cela laissera des emplacements pour des édifices de l'État ou pour d'autres usages auxquels le gouvernement pourrait souhaiter affecter les terrains.

Parlons de la nouvelle gare. Le contrat relatif à la nouvelle gare située près du Queensway, sur la promenade Alta Vista, a été adjugé le 12 février de cette année. Nous espérons bien que l'exécution en sera terminée en juillet 1966. Le plan ne prévoit qu'une ligne traversant Ottawa pour pénétrer dans la région Hull-Lucerne, subdivision de Prescott. Une fois ces lignes enlevées, tout le trafic interprovincial qui circulait sur ces deux lignes de chemin de fer devra se concentrer sur cette ligne nord-sud. Comme le nombre de trains que nous devons faire marcher chaque jour s'accroît, on éliminera les passages à niveau pour veiller à la sécurité des automobilistes et pour assurer la libre circulation du nombre toujours croissant de voitures filant sur Carling, les autres avenues et rues qui sillonnent la région. Nous abaissons la rampe du chemin de fer à partir de la rivière Rideau sous le canal, et jusqu'au lac Dows sous la route, sous l'avenue Carling, pour revenir au niveau vers la rue Somerset. Nous avons parachevé le tunnel en dessous, ici, et les travaux avancent très bien sous la route et l'avenue Carling. Nous nous attendons à ce que les aménagements soient terminés et prêts à servir en 1966.

J'aurais dû mentionner qu'à côté de la gare Union on est en train de construire un nouveau bâtiment de télécommunications pour les chemins de

fer. On a adjugé le contrat le 2 février de cette année et nous espérons qu'il sera entièrement exécuté à la fin de l'année.

Le sénateur REID: Cela veut dire qu'on démolira la gare actuelle?

Le général CLARK: Oui, et qu'on me permette d'aborder ce point. Une fois la nouvelle gare parachevée et prête à servir, quand on aura aussi terminé l'étagement des rampes de façon à pouvoir l'utiliser,—les deux doivent se produire en même temps,—nous pourrions abandonner les lignes ferroviaires qui enjambent la rivière Rideau, passé la gare Union et le pont Alexandra, pour aller jusque vers le ruisseau de la Brasserie à Hull. Sitôt cela fait, et nous espérons que ce sera en 1966, nous enlèverons les rails et nous aménagerons une promenade à partir d'une intersection qui aboutit au Queensway le long du côté est du canal pour rejoindre la rue Rideau, mettons, à l'emplacement de la gare actuelle. Nos consultants cherchent à trouver moyen de passer sous les deux ponts près du Château et à utiliser cette rampe pour tracer un parcours de voitures traversant le pont Alexandra. Nous espérons parachever cette nouvelle promenade au printemps de 1967. Nous espérons pouvoir alors relier Echo Drive à la nouvelle promenade. Quiconque vient de l'aéroport prend normalement un taxi qui traverse le pont Pretoria. On pourra désormais filer sur la nouvelle promenade pour se rendre au Château Laurier, ou à n'importe quel autre endroit.

Une autre étape réside dans l'élimination de cette voie allant de Bell's Corners à la gare d'Ottawa-Ouest. Il s'agit de la subdivision du Pacifique-Canadien de Carleton Place. On l'appelle aussi l'embranchement du National-Canadien de la Chaudière. La voie en cause mène à ce que j'appellerais une gare de rassemblement—excusez-moi de ne pas employer la terminologie des chemins de fer qui ne m'est pas familière—au secteur de LeBreton Flats. On le démolira. Nous y obtiendrons une soixantaine d'acres de terrains des chemins de fer. Le reste que nous acquerrons sera réaménagé pour devenir l'emplacement d'édifices de l'État. Vous n'avez pas oublié que, l'an dernier, le gouvernement a annoncé que ce serait l'emplacement d'un nouveau quartier général du ministère de la Défense nationale qui constituera un des premiers édifices du secteur. Nous espérons faire enlever cette ligne ferroviaire vers la fin de l'année prochaine, avec l'assentiment de la Commission des transports.

Le PRÉSIDENT: A la fin de l'année prochaine, dites-vous?

Le général CLARK: Oui, à la fin de l'année prochaine.

Le sénateur SMITH (*Kamloops*): Vous avez parlé d'un tunnel dans la région du lac Dows?

Le général CLARK: Oui.

Le sénateur SMITH (*Kamloops*): S'agira-t-il d'un tunnel complet ou partiellement d'une tranchée?

Le général CLARK: Il s'agira d'une tranchée sur presque tout le parcours, mais sous le lac Dows—le canal du lac Dows, à vrai dire—ce sera un tunnel complet vu qu'il faut passer sous le canal. Le parcours consiste en une tranchée, très près de la rivière Rideau; à l'approche du canal, il se mue en tunnel complet pour déboucher sur une tranchée sous Carling et redevenir à niveau vers la rue Somerset.

Le sénateur SMITH (*Kamloops*): Y aura-t-il des passages sur cette tranchée?

Le général CLARK: Oui, les passages se trouvent à l'avenue Carling. Je ferais peut-être aussi bien d'obtenir les noms des rues ici. Je pense qu'il y aura autant de passages qu'à l'heure actuelle.

Le sénateur SMITH (*Kamloops*): Y aura-t-il des passages à niveau ou s'il s'agira seulement de viaducs?

Le général CLARK: La circulation passera au-dessus du chemin de fer. Nous n'aurons pas de passages à niveau. Les trains pourront donc filer à toute vitesse convenant au fonctionnement des chemins de fer sans courir le risque de frapper qui que ce soit à un passage. Les principaux se trouvent d'abord à la promenade du colonel By. Nous sommes ici au-dessous. C'est actuellement à niveau. Puis nous arrivons au chemin Prescott. Nous passons dessous. Il en est de même pour l'avenue Carling. Puis c'est Beach et Gladstone. Nous serons donc tout à fait à l'écart de la circulation automobile. Les travaux se termineront vers la fin de l'an prochain. C'est notre espoir.

Le sénateur ISNOR: Et les passages à niveau à Riverside Park? Il y en a deux ou trois n'est-ce pas?

Le général CLARK: Le passage à niveau à Riverside qui se trouve vers Riverside Drive?

Le sénateur ISNOR: Oui.

Le général CLARK: C'est un passage à niveau au sujet duquel on s'est entendu—mon personnel me reprendra, si je me trompe—avec la ville d'Ottawa. Il ne fait pas partie du programme de réaménagement ferroviaire. C'est un étage des rampes qu'il faut. Ce sera nécessaire de temps à autre. La ville d'Ottawa, sauf erreur, aménage un étage des rampes à cet endroit-là. Nous avons acheté le terrain. Vous le verrez sur les cartes de la C.C.N. Nous projetons d'opérer un raccordement entre une promenade à l'est et une à l'ouest un peu plus tard. Nous avons acheté le terrain pour l'aménagement d'un étage des rampes.

Je pourrais peut-être dire un mot des terrains industriels. Le gouvernement a autorisé la Commission à acheter à des fins d'expansion industrielle des terrains situés près des chemins Walkley, Sheffield, Belfast, Coventry, et un petit emplacement à Bell's Corners afin de permettre aux industries desservies par le chemin de fer et qui ont été obligées de déménager à cause du déplacement des installations ferroviaires d'avoir du terrain pour installer leurs industries le long des voies de chemins de fer comme auparavant. Nous nous arrangeons avec l'industrie après l'avoir achetée. Nous achetons une industrie en bloc et nous réglons tout le compte. Si le propriétaire de l'industrie veut reconstruire sur nos terres industrielles, nous lui vendons du terrain à 20 p. 100 de moins que la valeur marchande. S'il avait une voie d'évitement privée, nous en construisons une exactement de la même dimension au prix coûtant, mais s'il agrandit son entreprise, comme c'est le cas de certains, il y a suffisamment de terrain pour allonger la voie d'évitement. Toute augmentation par rapport à ce qu'il avait auparavant, il doit la financer lui-même au moyen d'une entente conclue avec les chemins de fer pour l'aménagement d'une voie d'évitement privée.

Dans les zones industrielles voisines des chemins Belfast, Sheffield, Coventry et à Bell's Corners, nous avons vendu 21 emplacements représentant quelque 100 acres de terrain. Sur 15 de ces emplacements représentant quelque 76 acres, de nouveaux bâtiments industriels sont construits ou en bonne voie de construction. Nous sommes en pourparlers actuellement avec 11 autres industries en vue de l'achat de terrains dans ces zones industrielles. Nous avons la certitude absolue que nous avons beaucoup plus de terrain qu'il n'en faut à une industrie que nous déplaçons. C'est pourquoi dernièrement nous avons vendu du terrain à quelques nouvelles industries avec des chemins de fer qui n'avaient pas été déplacés.

Nous avons estimé, comme d'ailleurs diverses commissions et conseillers, qu'une fois achevé le projet de déplacement des installations ferroviaires, ce qui supprimerait le double emploi d'un grand nombre de lignes et d'installations ferroviaires, lorsqu'on les aurait groupées dans un seul réseau, elles seraient mieux exploitées par une compagnie de chemin de fer de terminus, comme celle que le S-3 sollicite l'autorisation de constituer en corporation.

Voilà je crois, monsieur le président, un résumé très bref des progrès réalisés depuis notre dernière réunion.

Le PRÉSIDENT: Le Comité, j'en suis sûr, sait gré au général Clark de son exposé. Veut-on poser des questions au général?

Le Comité approuve-t-il en général le principe du bill? Allons-nous maintenant entendre les instances présentées par les syndicats des cheminots?

Des VOIX: D'accord.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, lesquels d'entre vous désirent présenter le mémoire? Vous voulez donner lecture d'un mémoire? Lequel d'entre vous, messieurs, va-t-il venir nous le présenter?

Le sénateur ROEBUCK: M. McGregor, de la Fraternité des cheminots.

Le PRÉSIDENT: Voici, messieurs, M. W. G. McGregor, vice-président du comité législatif national de la Fraternité des cheminots. Sauf erreur, les autres représentants des syndicats ouvriers appuient tous le mémoire de M. McGregor. Est-ce exact? Autrement dit, y a-t-il parmi nous un représentant des syndicats des cheminots qui désire présenter des instances distinctes de celles que va soumettre M. McGregor?

Le sénateur ROEBUCK: On pourrait peut-être leur donner la parole plus tard. Écoutons d'abord ce qu'a à dire M. McGregor. Il y a ici tout un groupe de dirigeants distingués de syndicats qui voudront probablement dire quelques mots, mais écoutons d'abord M. McGregor.

Le PRÉSIDENT: Tous les autres qui voudront ensuite prendre la parole auront amplement l'occasion de le faire, je puis vous l'assurer, sénateur.

Monsieur McGregor, auriez-vous l'obligeance de nous lire votre mémoire? A-t-on remis des exemplaires de ce mémoire aux membres du comité?

M. W. G. McGregor, vice-président, comité législatif national, Fraternité des cheminots: Monsieur le président, honorables sénateurs, c'est un honneur pour nous que de comparaître devant le comité sénatorial des transports et communications pour prendre la parole au nom des cheminots employés par le National-Canadien et le Pacifique-Canadien de la ville d'Ottawa et des environs. J'aimerais, avec votre permission, monsieur le président, présenter quelques-uns de mes collègues.

Le PRÉSIDENT: Bien sûr.

M. MCGREGOR: Je tiens à dire que le président de notre comité législatif des fraternités internationales de cheminots est malade. Je m'exprime donc à titre de vice-président du comité législatif national des fraternités internationales de cheminots. Nous accompagnent cependant: M. Frank Hall, adjoint exécutif, Fraternité des cheminots; M. Stuart Wells, directeur de la recherche ainsi que vice-président des machinistes et divers autres organismes des groupes sédentaires. J'ai remis au secrétaire une liste des représentants des autres associations présentes qui ont signé.

Vous plaît-il que je donne maintenant lecture du mémoire?

Le PRÉSIDENT: Si vous voulez bien, monsieur McGregor.

M. MCGREGOR: Honorables sénateurs, notre mémoire porte sur le sujet du Bill S-3, loi constituant en corporation la Compagnie de chemin de fer du terminus d'Ottawa, soumis au comité sénatorial des transports et communications par les syndicats des cheminots représentant le personnel itinérant et sédentaire.

Nous sommes très reconnaissants qu'on nous ait permis de prendre la parole devant le comité des transports et communications sur le sujet du bill S-3.

En guise d'introduction, nous pourrions peut-être expliquer la raison pour laquelle nous n'avons pas cherché à comparaître lorsque le bill précédant le bill S-3 était soumis au même comité à la session dernière. En fait, à ce moment-là, nous croyions, comme l'honorable sénateur Hugessen, qu'il s'agissait simplement d'une mesure habilitante visant à constituer en corporation la Compagnie de chemin de fer du terminus d'Ottawa en la dotant de certains pouvoirs. Les syndicats n'ont porté à l'affaire aucun intérêt particulier jusqu'à ce que la constitution en corporation fût effective et que la Compagnie eût commencé ses activités. Ce n'est que petit à petit que nous nous sommes rendus compte que ce n'était pas une supposition logique de notre part. Nous aurions dû, bien entendu, en venir plus tôt à cette conclusion mais ce n'est pas le cas.

Vous le savez, tous les services de chemins de fer de la région d'Ottawa ont à l'heure actuelle un personnel appartenant soit au National-Canadien ou au Pacifique-Canadien. Pour un cheminot syndiqué, cela veut dire que tous les salaires, les conditions de travail, les droits d'ancienneté, les prestations de santé et de bien-être et les avantages supplémentaires sont conformes aux dispositions de l'entente collective conclue entre son syndicat et la compagnie qui l'emploie. Le régime de pensions n'est pas établi en vertu d'une entente collective, mais les prestations et conditions y afférentes sont en vigueur depuis quelque temps et elles sont bien connues. Les conventions collectives sont des contrats élaborés et passablement compliqués; la plupart sont mises au point au cours d'une période de nombreuses années et elles ne sont modifiées que progressivement, après des négociations minutieuses et grâce au processus de la négociation collective. Aux termes de la loi fédérale actuelle, c'est-à-dire le bill S-3 dans sa forme présente, la Compagnie de chemin de fer du terminus d'Ottawa ne sera non seulement liée par aucune de ces ententes collectives, mais ses employés n'auront aucun négociateur reconnu pour les représenter, car la loi fédérale ne prévoit rien à ce sujet quant aux responsabilités des employeurs futurs. Cela peut paraître étrange, surtout dans un cas comme celui-ci, où la compagnie qui prendra la succession ne sera qu'une société de nom, alors que les employés ne seront soustraits qu'en théorie à l'autorité du National-Canadien ou du Pacifique-Canadien. Mais telle est bien la situation. Certains articles de la loi sur les relations industrielles et sur les enquêtes visant les différends du travail prévoient le remplacement ordonné d'un syndicat par un autre dans le cas d'une société qui maintient son exploitation, mais cette loi ne prévoit aucune disposition pour le remplacement d'une compagnie par une autre. Par contre, l'article 17 de la loi sur le National-Canadien et le Pacifique-Canadien prévoit, dans le cas d'une exploitation mixte ou de la création d'une société à propriété conjointe, «la répartition équitable et raisonnable, entre les employés des chemins de fer nationaux et des chemins de fer du Pacifique, respectivement, des emplois qui peuvent découler de la mise en œuvre de ces mesures, plans ou arrangements» et «la préférence pour le travail aux employés engagés dans des services ou à des ouvrages que cette nouvelle compagnie a pris à sa charge», mais c'est tout.

En conséquence, à moins que le bill S-3 ne soit modifié, la création de la Compagnie de chemin de fer du terminus d'Ottawa privera soudainement un grand nombre d'employés, ayant plusieurs années de service, de tous les droits, privilèges et responsabilités qu'ils ont acquis au cours des années grâce à la négociation collective, et elle les privera aussi de leur organe de négociation, leur syndicat. A titre d'employés de la Compagnie de chemin de fer du terminus d'Ottawa, leur rémunération et leurs conditions de travail pourront être maintenues et il se peut qu'ils ne perdent pas leurs droits à la pension. Il est aussi possible qu'ils continuent d'être admissibles à leurs prestations de santé et de bien-être et qu'on leur accorde un régime comparable de sécurité d'emploi. Toutefois, ces employés n'auront aucun moyen de se rassurer

à ce sujet. En fait, nous aurons peut-être raison de nous montrer un peu sceptique, car le passé se porte toujours garant de l'avenir. Au sein des deux compagnies, emploi comparable ne signifie pas toujours rémunération comparable et lorsqu'on a créé la Compagnie de chemin de fer du terminus de Toronto, au début du siècle, les salaires de ses employés ont par la suite été fixés à l'échelon inférieur des deux taux en vigueur. Les autres facteurs étant les mêmes, est-il déraisonnable de prévoir que la Compagnie de chemin de fer du terminus d'Ottawa adoptera la même politique? Les employés de la Compagnie du terminus de Toronto n'ont jamais eu le droit de remplacer des employés subalternes, ailleurs sur le réseau. Si la Compagnie du terminus d'Ottawa suivait la même ligne de conduite, les employés plus anciens perdraient ainsi toute occasion d'avancement et la grande protection contre le chômage dont ils jouissent actuellement en vertu des accords relatifs à l'ancienneté. Ce serait une éventualité irritante, compte tenu des mises en garde répétées de la direction contre les maux de ce qu'on appelle l'«ancienneté».

Nous en avons peut-être dit suffisamment pour expliquer l'intérêt que nous portons au bill S-3. Nous espérons aussi que nos observations pourront justifier l'insertion dans le bill d'une disposition de protection. Dans ce cas, il serait probablement présomptueux de notre part de proposer les termes juridiques qui conviendraient à cet amendement, mais nous signalons respectueusement que, essentiellement, l'amendement devrait obliger la Compagnie de chemin de fer du terminus d'Ottawa à respecter toutes les conventions collectives et autres avantages et coutumes dont jouissent actuellement les employés du National-Canadien ou du Pacifique-Canadien, jusqu'à l'expiration normale de ces dispositions ou tant qu'elles n'auront pas été remplacées par un régime de négociation collective établi en vertu de la loi sur les relations industrielles et sur les enquêtes visant les différends du travail. Une disposition relativement simple comme celle-là assurerait aux employés la conservation ordonnée de leurs droits et permettrait en même temps à la direction de la nouvelle compagnie de concentrer ses efforts sur l'organisation de son activité en ce qui a trait à son administration et à son exploitation. Un amendement de ce genre n'empêcherait nullement la société de chercher à apporter les modifications qu'elle désirerait à ses futurs contrats de travail.

Huit provinces possèdent maintenant une mesure législative relative au maintien des obligations imposées aux employeurs en remplaçant d'autres et, au cas où ces dispositions pourraient intéresser le Comité, nous en avons annexé des extraits qui constituent l'appendice B de notre mémoire.

Le bill S-3 comporte un autre point qui pourrait nuire aux employés de chemin de fer et que l'insertion d'une disposition relative aux nouveaux employeurs n'éliminerait pas. On peut prévoir que le nombre net d'emplois disponibles pour les cheminots diminuerait par suite de la fusion des services sous l'autorité de la Compagnie de chemin de fer du terminus d'Ottawa. Nous supposons que, dans ce cas, les dispositions de la loi sur le National-Canadien et le Pacifique-Canadien s'appliqueraient normalement, mais comme il est possible que cette loi soit remplacée par la nouvelle loi sur les chemins de fer dont on projette l'adoption, il semblerait prudent d'incorporer les articles pertinents de la première loi dans le bill S-3, et nous insistons respectueusement pour qu'on le fasse.

Voilà notre mémoire, monsieur le président. J'ignore s'il vous plairait que nous donnions lecture des dispositions relatives aux droits des successeurs en vigueur dans les huit lois provinciales sur les relations ouvrières.

M. le PRÉSIDENT: Je ne crois pas que ce soit nécessaire, M. McGregor. Elles paraîtront dans le compte rendu des délibérations du Comité et nous pourrons les étudier à loisir.

Voici les extraits susmentionnés des lois fédérale et provinciales:

Chapitre 37: Loi modifiant la loi du National-Canadien et du Pacifique-Canadien, 1933.

4. Est en outre modifiée ladite loi par l'addition de l'Annexe suivante:

«ANNEXE.

Les dispositions ci-dessous s'appliquent aux personnes qui sont des employés des chemins de fer Nationaux ou des chemins de fer du Pacifique et qui, avant la date effective de quelque mesure, plan ou arrangement coopératif intéressant directement ces employés, convenu par la Compagnie du National et la Compagnie du Pacifique conformément aux prescriptions de la Partie II de la présente loi, ou déterminé ou établi à la suite d'une ordonnance d'un Tribunal prévue à la Partie III de la présente loi, sont devenues pensionnaires ou rentiers suivant les règles relatives à quelque régime ou fonds de pension ou de retraite de chemin de fer auquel elles peuvent avoir adhéré, ou qui ont volontairement pris leur retraite ou ont été révoquées de leur emploi pour cause d'inconduite ou d'incapacité.

(1) En la présente Annexe, à moins que le contexte n'exige une interprétation différente, l'expression

«employé» signifie toute personne au service des Chemins de fer Nationaux ou des Chemins de fer du Pacifique, aux fins d'indemnisation à ou après la date de l'entrée en vigueur de la présente Annexe, et comprend toute personne qui a été au service des Chemins de fer Nationaux ou des Chemins de fer du Pacifique en vue d'indemnisation à toute époque durant la période de douze mois précédant immédiatement la date de la mise en vigueur de la présente Annexe, saisonnièrement ou par intermittence, excepté toute personne occupée à un travail temporaire ne faisant pas partie de l'exploitation régulière; «représentants des employés intéressés» signifie les représentants autorisés des organisations d'employés qui détiennent des conventions de travail avec les Chemins de fer Nationaux et/ou les Chemins de fer du Pacifique, relatives aux salaires et aux conditions de travail, et applicables à la catégorie ou aux catégories d'employés visées par quelque mesure, plan ou arrangement coopératif.

(2) a) Chaque employé qui est privé de son emploi à la suite de quelque semblable mesure, plan ou arrangement doit recevoir des Chemins de fer Nationaux ou des Chemins de fer du Pacifique, selon le cas, au service desquels il s'est trouvé en dernier lieu avant la date effective de ces mesure, plan ou arrangement, une indemnité de rajustement, en compensation de la perte de son emploi, d'après la durée de service (soit un an au moins); cette indemnité doit être une allocation mensuelle équivalent dans chaque cas à soixante pour cent (60%) de l'indemnité mensuelle moyenne de cet employé durant les douze derniers mois de son emploi qui précèdent immédiatement la date effective des mesure, plan ou arrangement qui l'ont privé de son emploi; cette indemnité de rajustement doit être payée à l'employé, durant le temps qu'il est sans travail, par les Chemins de fer Nationaux et/ou les Chemins de fer du Pacifique et/ou toute nouvelle compagnie mentionnée à l'alinéa a) du paragraphe deux de l'article seize de la présente loi, durant une période commençant à la date de sa première privation d'emploi à la suite de ces mesure, plan ou arrangement, et continuant dans chaque cas pendant la durée déterminée et limitée par le tableau suivant:

Durée de service	Période de paiement
1 année et moins de 2 années	6 mois
2 années et moins de 3 années	12 mois
3 années et moins de 5 années	18 mois
5 années et moins de 10 années	36 mois
10 années et moins de 15 années	48 mois
15 années et plus	60 mois

b) Pour les fins de la présente Annexe, la durée de service de l'employé est déterminée à compter de la date où il a en dernier lieu acquis une situation de travail au service des Chemins de fer Nationaux ou des Chemins de fer du Pacifique, suivant le cas, et cet employé est crédité d'un mois de service pour chaque mois dans lequel il a accompli un service (en quelque qualité que ce soit), et douze semblables mois sont crédités comme une année de service. La situation de travail d'un employé ne doit pas être interrompue par des congés dans les cas où l'employé a droit au service lorsqu'il est rappelé au service et le reprend. En déterminant la durée de service d'un employé qui agit à titre de fonctionnaire ou autre représentant officiel d'une organisation d'employés, cet employé sera crédité de l'accomplissement de service pendant qu'il est ainsi occupé, en congé d'absence du service de la compagnie employeuse.

c) Un employé qui reçoit une indemnité de rajustement est susceptible d'être rappelé au travail après avoir été averti conformément à la convention de travail, et il peut être enjoint à cet employé de retourner au service de la compagnie employeuse afin d'accomplir tout autre travail raisonnablement comparable pour lequel il est physiquement et mentalement qualifié, si son retour ne viole pas les droits de travail d'autres employés.

d) Si un employé qui reçoit une indemnité de rajustement retourne au travail, celle-ci doit cesser dès qu'il est réemployé, et la période de temps durant laquelle il est ainsi réemployé est déduite de la période totale pour laquelle il a droit de recevoir une indemnité de rajustement. Toutefois, durant la période de ce réemploi, il a droit à la protection que procurent les dispositions des paragraphes (3), (5) et (6) de la présente Annexe aux employés maintenus au travail.

e) Si un employé qui reçoit une indemnité de rajustement obtient un emploi temporaire au service des Chemins de fer Nationaux et/ou des Chemins de fer du Pacifique et/ou de toute nouvelle compagnie mentionnée à l'alinéa a) du deuxième paragraphe de l'article seize de la présente loi, son indemnité de rajustement est réduite du montant d'indemnité par lui gagnée dans cet emploi temporaire durant la période pour laquelle l'indemnité de rajustement est payable.

f) Une indemnité de rajustement cesse avant l'expiration de sa période prescrite, en cas de:

- (i) Défaut, sans motif valable, de retourner à son emploi, conformément à la convention de travail, après avoir reçu notification de l'emploi auquel il est éligible et suivant les prescriptions de l'alinéa c);
- (ii) Démission;
- (iii) Décès;
- (iv) Retraite lors de la mise à pension ou pour cause d'âge ou d'invalidité, conformément aux règles et coutumes en usage qui s'appliquent à la généralité des employés;
- (v) Renvoi pour un motif légitime.

(3) a) Aucun employé qui est maintenu au travail ne doit, durant une période d'au plus cinq années subséquente à la date effective de ces mesure, plan ou arrangement, être placé, par suite de ces mesure, plan ou arrangement, dans une situation pire, relativement à l'indemnité et aux règles qui régissent

les conditions de travail, que celle qu'il occupait à la date effective de ces mesure, plan ou arrangement, tant qu'il lui est impossible, dans l'exercice normal de ses droits d'ancienneté prévus dans les conventions, règles et coutumes existantes, d'obtenir un emploi qui lui vaut une indemnité égale ou supérieure à celle de l'emploi qu'il détenait à la date effective des mesure, plan, ou arrangement particuliers, sauf, toutefois, que s'il manque d'exercer ses droits d'ancienneté pour obtenir un autre emploi disponible n'entraînant pas changement de résidence, et auquel il a droit en vertu de la convention de travail et qui comporte un taux de salaire et d'indemnité excédant celui de l'emploi qu'il décide de retenir, il doit dans la suite être traité, pour l'application du présent paragraphe, comme occupant l'emploi qu'il décide de refuser.

b) Est rendue effective, quand il y a lieu, la protection accordée aux termes du présent paragraphe, par le paiement à un tel employé, par les Chemins de fer Nationaux ou les Chemins de fer du Pacifique, selon le cas, au service desquels se trouve cet employé, d'une allocation de déplacement qui est une allocation mensuelle, déterminée dans chaque cas en calculant l'indemnité totale reçue par l'employé et la rémunération totale des services qu'il a rendus durant les derniers douze mois précédant immédiatement la date de son déplacement, et en divisant séparément par douze l'indemnité totale et la rémunération totale de ses services. Le quotient représente la moyenne de l'indemnité mensuelle et la moyenne de la rémunération mensuelle, qui sont les minimums servant à garantir l'employé déplacé; et si l'indemnité à laquelle il a droit dans son emploi actuel est, au cours d'un mois où il accomplit son travail, inférieure à la moyenne de l'indemnité susdite, il doit lui être versé la différence moins l'indemnité pour tout temps perdu par suite d'absences volontaires dans la mesure où il n'est pas disponible pour un service équivalent à la moyenne de son temps mensuel durant ladite période de douze mois précédant son déplacement; mais il doit être indemnisé, en sus de ce qui précède et à raison de l'emploi qu'il détient, de tout travail excédant la moyenne de la rémunération mensuelle durant ladite période. Toutefois, à la fin de chaque année, doit être opérée une récapitulation de l'indemnité totale reçue par les employés touchant des allocations de déplacement payables sous le régime du présent paragraphe, et les rajustements nécessaires doivent s'opérer à l'égard de chaque allocation de déplacement payable en vertu des présentes, de manière qu'aucun employé admissible à une allocation de déplacement n'ait de ce chef le droit de toucher, relativement à son emploi durant une telle année, une indemnité supérieure à l'indemnité totale qui lui est versée durant les derniers douze mois précédant immédiatement la date de son déplacement.

(4) Un employé ayant droit de recevoir une indemnité de rajustement, prévue au paragraphe (2) de la présente Annexe, peut, à son choix qu'il doit exercer dans les trente jours de la date effective de ces mesure, plan ou arrangement, démissionner et (au lieu d'une indemnité de rajustement et de tous autres avantages et protections prévus à la présente Annexe) accepter en un montant global une allocation de départ déterminée d'après le tableau suivant:

Durée de service	Allocation de départ
1 année et moins de 2 années	3 mois de salaire
2 années et moins de 3 années	6 mois de salaire
3 années et moins de 5 années	9 mois de salaire
5 années et moins de 10 années	12 mois de salaire
10 années et moins de 15 années	12 mois de salaire
15 années et plus	12 mois de salaire

Le calcul d'un mois de salaire s'effectue en multipliant par 30 le taux quotidien du salaire applicable à l'emploi occupé en dernier lieu avant la date de la mesure, du plan ou de l'arrangement.

(5) Aucun employé maintenu en fonctions et permuté d'un endroit à un autre ou du service des Chemins de fer Nationaux à celui des Chemins de fer du Pacifique, ou *vice versa*, ou à toute nouvelle compagnie mentionnée à l'alinéa a) du paragraphe deux de l'article seize de la présente loi, ne doit, par suite de ces mesure, plan ou arrangement, être privé de ses droits à pension, mais ces droits à pension, sont maintenus comme si cette permutation n'avait pas eu lieu, et cet employé peut continuer de contribuer à la caisse de pension en vertu du plan de pension de la compagnie au service de laquelle il était autrefois et, à la retraite, il est admis à recevoir sa pension de cette compagnie.

(6) a) Nonobstant les dispositions de l'article cent soixante-dix-neuf de la *Loi des chemins de fer* relatives à l'indemnisation des employés pour les pertes financières subies par eux lors du déplacement, de la fermeture ou de l'abandon d'une gare ou station ou point de division de chemin de fer, un employé maintenu au travail et requis par la compagnie employeuse de changer son lieu de résidence en conséquence directe de ces mesures, plan ou arrangement, doit être indemnisé par les Chemins de fer Nationaux ou les Chemins de fer du Pacifique, selon le cas, au service desquels il se trouve,

- (i) De tous les frais raisonnables de déplacement et de déménagement de cet employé et de sa famille, ainsi que du temps qu'il perd en conséquence;
- (ii) De la perte financière qu'il subit par la vente de sa maison à un prix inférieur à sa valeur équitable, et dans chaque cas la valeur équitable de la maison en question doit être déterminée à une date suffisamment antérieure aux mesures, plan ou arrangement pour qu'elle n'en souffre aucunement de ce chef, et il doit être fourni chaque fois à la compagnie employeuse l'occasion d'acheter la maison à cette valeur équitable avant qu'elle soit vendue par l'employé à des tiers;
- (iii) Des pertes financières que cet employé subit du fait qu'il détient un bail non expiré à l'égard du logement qu'il occupe comme foyer.

b) Il ne doit être formulé aucune réclamation en indemnisation à l'égard des changements de résidence ultérieurs au premier changement occasionné par ces mesures, plan ou arrangement et découlant de l'exercice normal de l'ancienneté en conformité des conventions de travail.

c) Il ne doit être payé aucune réclamation pour dépenses ou perte financière, à moins qu'elle ne soit présentée dans les trois ans qui suivent la date effective de ces mesures, plan ou arrangement.

d) Dans le cas d'un différend relatif à la valeur d'une maison, à la perte subie lors de sa vente, à la perte résultant d'une promesse de vente et d'achat, à la perte et aux frais occasionnés par la résiliation du bail, ou à toute autre question relative à ces matières, le différend est déféré au Comité de règlement mentionné au paragraphe (7) de la présente Annexe, et, si ledit Comité est incapable de régler le différend, l'une ou l'autre partie peut s'adresser au juge de la cour de comté du comté où est sise la maison, ou, dans la province de Québec ou dans toute autre partie du Canada où il n'y a pas de cour de comté, à un juge de la cour supérieure du district ou de l'endroit où est située la maison, pour déterminer l'indemnité à verser tel que susdit. En pareil cas, le juge procède à la fixation de l'indemnité de la manière qu'il juge la meilleure, et sa décision est définitive et péremptoire.

(7) Les représentants de la Compagnie du National et de la Compagnie du Pacifique ainsi que les représentants des employés intéressés sont tenus d'instituer un Comité permanent de rajustement qui se réunit à l'occasion pour s'enquérir de toutes les questions concernant l'interprétation, l'application ou la mise en vigueur des dispositions de la présente Annexe relatives à ces mesures, plan ou arrangement, et s'il surgit une contestation ou un

différend à l'égard d'une mesure, d'un plan ou d'un arrangement particulier, y compris l'interprétation, l'application ou la mise en vigueur de l'une quelconque des dispositions de la présente Annexe, cette contestation ou ce différend est déféré à ce Comité qui doit s'efforcer d'y apporter un règlement, et, à cette fin, il doit examiner soigneusement toutes les questions qui en visent le fond et le véritable règlement.

(8) a) Si une contestation ou un différend mentionné au paragraphe (7) (sauf une contestation visée au paragraphe (6)), n'est pas réglé dans un délai de trente jours à compter de son renvoi audit Comité de rajustement, cette contestation ou différend doit être déféré à une Commission de trois arbitres nommés comme suit: un par les représentants des employés intéressés, un autre par les représentants de la Compagnie du National et de la Compagnie du Pacifique, et le troisième par les deux premiers ainsi nommés. Si les deux arbitres ainsi nommés, ne peuvent s'entendre sur le choix du tiers arbitre, le ministre du Travail doit procéder à son choix, et dès lors est constituée la Commission des arbitres qui possède la compétence exclusive pour examiner, entendre et trancher toutes les matières et questions découlant de cette contestation ou différend. Cette Commission doit, de la manière qu'elle juge à propos, s'enquérir de la contestation ou du différend et de toutes les matières qui en visent le fond et le juste règlement, et la sentence des arbitres ou de la majorité d'entre eux constitue la sentence de la Commission, ladite sentence étant définitive et péremptoire et n'étant pas susceptible d'être mise en doute ou révisée par un tribunal. Nulle procédure par ou devant la Commission ne doit être restreinte par injonction, prohibition ou autre acte judiciaire ou procédure devant un tribunal quelconque, ni renvoyée par certiorari ou autrement devant quelque tribunal, et, sur requête de l'une ou l'autre partie, la sentence de la Commission est exécutoire de la même manière qu'un jugement ou une ordonnance d'une cour d'archives.

b) Les parties aux procédures doivent supporter à parts égales les frais et dépens de la Commission.»

Voici les dispositions relatives aux droits des successeurs contenues dans les lois provinciales sur les relations ouvrières.

ALBERTA—Loi sur le travail

Art. 74. (1) Lorsqu'une entreprise ou une partie de celle-ci est vendue, louée à bail ou cédée, l'acheteur, le locataire ou le cessionnaire est tenu de respecter toutes les prescriptions énoncées dans la présente Partie avant la date de la vente, de la location à bail ou de la cession, et toutes ces prescriptions demeurent en vigueur comme si aucun changement n'était survenu, et

- a) lorsqu'un négociateur a été accrédité, l'accréditation demeure en vigueur, et
- b) lorsqu'une convention collective est en vigueur, elle continue à lier l'acheteur, le locataire ou le cessionnaire de la même façon que si elle avait été signée par lui-même, et aucun changement n'y sera apporté pendant sa durée sans l'approbation de la Commission.

(2) Lorsqu'une entreprise ou une partie de celle-ci est vendue, louée à bail ou cédée ou qu'elle est fusionnée avec une autre entreprise et que les employés, visés par un certificat d'un négociateur ou par une convention collective, sont mêlés avec d'autres employés, la Commission peut, à la demande de toute personne ou de tout syndicat mis en cause et après une enquête que la Commission juge satisfaisante,

- a) déterminer si les employés en cause constituent un ou plusieurs groupes appropriés aux fins de la négociation collective;
- b) déclarer quel syndicat ou quels syndicats, s'il en est, négocieront au nom des employés de chaque groupe ou de chacun des groupes;

- c) modifier, dans la mesure où la Commission le juge nécessaire, tout certificat délivré à un syndicat ou à un groupe de négociation défini dans toute convention collective; et
- d) déclarer quelle convention collective, s'il en est, continuera d'être en vigueur, dans quelle mesure elle continuera de l'être et quelle convention collective, s'il en est, devra prendre fin.

COLOMBIE-BRITANNIQUE—Loi sur les relations ouvrières

Article 12. (1) Nonobstant les dispositions du paragraphe (10) (qui traite de l'annulation d'un certificat), lorsqu'une entreprise ou une partie de celle-ci est vendue, louée à bail ou cédée, l'acheteur, le locataire ou le cessionnaire est tenu de respecter toutes les prescriptions énoncées dans la présente loi avant la date de la vente, de la location à bail ou de la cession, et toutes ces prescriptions demeurent en vigueur comme si aucun changement n'était survenu; lorsqu'une convention collective est en vigueur, elle continue à lier l'acheteur, le locataire ou le cessionnaire de la même façon que si elle avait été signée par lui-même.

Article 12A. (1) Lorsqu'un syndicat soutient qu'en raison d'une fusion, d'une absorption ou d'une transmission de compétence, il est le successeur d'un syndicat qui, au moment de la fusion, de l'absorption ou de la transmission de compétence, était accrédité à titre de groupe, la Commission peut, dans toute cause dont elle est saisie ou à la demande de toute personne ou de tout syndicat mis en cause,

- a) déclarer que le successeur a ou n'a pas acquis les droits, privilèges et devoirs de son prédécesseur aux termes de la présente loi; ou
- b) rejeter la demande.

(2) Avant de faire une déclaration prévue au paragraphe (1), la Commission peut faire l'enquête, exiger la production des preuves et tenir les scrutins qu'elle jugera appropriés.

(3) Lorsque la Commission fait une déclaration affirmative en vertu du paragraphe (1), aux fins de la présente loi le successeur acquiert les droits, privilèges et devoirs de son prédécesseur, que ce soit en vertu d'une convention collective ou autrement.

MANITOBA—Loi sur les relations ouvrières

Article 10. Fusion d'entreprise.

- d) lorsque la propriété de l'entreprise d'un employeur passe aux mains d'un autre employeur, le certificat lie le nouvel employeur.

Article 18. Effet des conventions collectives dans le cas d'une fusion.

(2) Lorsqu'il y a absorption ou fusion des entreprises de deux ou plusieurs employeurs, et qu'une ou plusieurs conventions collectives sont en vigueur à l'égard des employés d'un ou de plusieurs des employeurs, chacune de ces conventions doit, tant qu'elle n'a pas dûment pris fin, mais sous réserve de la présente loi et des conditions de cette convention, demeurer en vigueur et continuer à lier ou à avantager

- a) le groupe au nom duquel la convention a été conclue;
- b) le négociateur, qu'il soit accrédité ou non, qui est partie à l'entente; et
- c) l'employeur qui est le propriétaire des entreprises absorbées ou fusionnées. 1959, c. 32, art. 3.

(3) Lorsque, dans un cas visé par le paragraphe (2), la Commission a ordonné une fusion de groupes comme le prévoit le paragraphe (4) de l'article

10 et a accordé un certificat à un négociateur pour le compte du groupe fusionné, toutes les conventions, modifiées comme la Commission peut le prescrire afin de faire disparaître tout écart entre les conventions, lieront le négociateur ayant reçu un nouveau certificat et l'employeur, jusqu'à leur expiration ou à leur remplacement par une nouvelle convention collective.

TERRE-NEUVE—Loi sur les relations ouvrières

Effet du transfert de la propriété d'une entreprise sur les certificats de négociation.

Art. 21A. (1) Lorsque la propriété d'une entreprise est transférée et qu'un négociateur a été accrédité à l'égard des employés travaillant pour cette entreprise avant le transfert, le certificat du négociateur lie, sous réserve de la présente loi, la personne à laquelle est transférée la propriété de l'entreprise.

Effet du transfert de la propriété d'une entreprise sur les conventions.

(2) Lorsque la propriété d'une entreprise est transférée, toute convention collective conclue par un négociateur et la personne qui cède la propriété de l'entreprise lie, sous réserve de la présente loi, la personne à laquelle est transférée la propriété de l'entreprise.

NOUVELLE-ÉCOSSE—Loi sur les syndicats

Vente de l'entreprise d'un employeur:

Art. 20A. (1) Dans le présent article l'expression «vente ou transfert d'une entreprise» comprend la vente ou le transfert d'une partie d'une entreprise aux fins de se soustraire à l'accréditation d'une convention collective existante.

(2) Lorsque

a) un syndicat

(i) détient une convention collective avec un employeur, ou

(ii) a demandé à la Commission des relations ouvrières d'être accrédité à titre de négociateur pour les employés d'un employeur, ou

(iii) a été accrédité à titre de négociateur pour les employés d'un employeur; et

b) l'employeur vend ou transfère son entreprise à une autre personne; et

c) la vente ou le transfert n'a pas entraîné de changement sensible dans l'usine, la propriété, l'outillage, les produits, la main-d'œuvre et les relations ouvrières de l'entreprise;

(i) la convention collective, (ii) la demande, et(ou) (iii) le certificat demeurent en vigueur et lient la personne à laquelle la vente ou le transfert a été effectué.

(3) Un syndicat peut demander à la Commission des relations ouvrières de déterminer si un employeur a, oui ou non, vendu ou transféré son entreprise aux fins de se soustraire à l'accréditation ou à une entente collective, ou aux deux à la fois.

(4) Lorsque l'employeur n'a pas transigé à distance avec la personne à laquelle il a vendu ou transféré son entreprise, l'employeur est censé avoir effectué la vente ou le transfert à cette fin.

(5) Lorsque la Commission découvre que l'employeur a effectué la vente ou le transfert à cette fin, la demande de certificat ou sa délivrance, ainsi que la convention collective ou l'un ou l'autre de ces documents demeurent en vigueur et lient la personne à laquelle la vente ou le transfert a été effectué.

(6) Si une entreprise est vendue à un acheteur qui détient déjà une convention collective avec un autre syndicat, ou dont les employés sont représentés par un négociateur accrédité, la Commission peut déterminer, à la demande de toute personne, y compris tout syndicat en cause, quelle convention collective et quel certificat doivent viser les employés intéressés.

ONTARIO—Loi sur les relations ouvrières

Interprétation.

Art. 47 a. (1) Dans le présent article, l'expression

- a) «entreprise» comprend une partie ou des parties de celle-ci;
- b) «vend» signifie aussi loué à bail, transfère et toute autre façon de disposer d'une entreprise. Le même sens s'applique aux mots «vendu» et «vente».

Nouvel employeur.

(2) Lorsqu'un employeur est lié par une convention collective ou est partie à une convention collective conclut avec un syndicat ou lorsqu'un syndicat a été accrédité comme négociateur pour les employés de cet employeur, ou qu'il a présenté un avis ou est autorisé à en présenter un aux termes de l'article 11 ou de l'article 40, et que cet employeur vend son entreprise, le syndicat continue, jusqu'à ordre contraire de la Commission, d'être le négociateur, pour les employés de la personne à laquelle l'entreprise a été vendue, au sein du même groupe de négociation de cette entreprise, et le syndicat est autorisé à présenter à la personne à laquelle l'entreprise a été vendue un avis écrit de son désir de négocier en vue de conclure une convention collective, et ledit avis a le même effet qu'un avis prévu à l'article 11.

Pouvoirs de la Commission.

(3) Lorsqu'une entreprise est vendue à une personne et qu'un syndicat est le négociateur pour l'un ou l'autre des employés de cette entreprise ou est le négociateur pour les employés de toute entreprise réalisée par la personne à laquelle l'entreprise a été vendue, et

- a) qu'une question se pose quant à savoir ce qui constitue le groupe de négociation mentionné au paragraphe 2; ou
- b) que toute personne ou syndicat soutient qu'en vertu du paragraphe 2, il existe un conflit entre les droits de négociation du syndicat qui représentait les employés de l'employeur précédent et ceux du syndicat qui représente les employés de la personne à laquelle l'entreprise a été vendue,

la Commission peut, à la demande de toute personne ou syndicat intéressé,

- c) définir la composition du groupe de négociation mentionné au paragraphe 2, en y apportant les modifications, s'il en est, que la Commission juge nécessaires; et
- d) modifier, dans la mesure où la Commission le juge nécessaire, tout groupe de négociation dans tout certificat émis à tout autre syndicat ou tout autre groupe de négociation définis dans toute convention collective.

(4) La Commission peut, à la demande de toute personne ou syndicat intéressé, présentée dans les trente jours après que le syndicat a présenté un avis conformément au paragraphe 2, mettre fin aux droits de négociation du syndicat qui a présenté cet avis si, de l'avis de la Commission, la personne à laquelle l'entreprise a été vendue en a changé le caractère, de sorte que l'entreprise est sensiblement différente de celle de l'employeur précédent.

QUÉBEC—Code du travail

Art. 36. L'aliénation ou la concession totale ou partielle d'une entreprise autrement que par vente en justice n'invalide aucun certificat émis par la Commission, aucune convention collective ni aucune procédure en vue de l'obtention d'un certificat ou de la conclusion ou de l'exécution d'une convention collective.

Sans égard à la division, à la fusion ou au changement de la structure juridique de l'entreprise, le nouvel employeur est lié par le certificat ou la convention collective comme s'il y était nommé et devient par le fait même partie à toute procédure s'y rapportant, aux lieu et place de l'employeur précédent.

SASKATCHEWAN—Loi sur les syndicats

Transmission d'obligations.

Art. 28. Lorsqu'une entreprise ou une partie de celle-ci est vendue, louée à bail, cédée ou aliénée autrement, la personne qui acquiert l'entreprise ou une partie de celle-ci est liée par toutes les ordonnances de la Commission et par toutes les procédures prises devant la Commission avant l'acquisition, et les ordonnances et les procédures demeurent en vigueur comme si l'entreprise ou une partie de celle-ci n'avait pas été cédée et sans aucune restriction de la portée générale desdites ordonnances et procédures si, avant la cession, un syndicat a été désigné par une ordonnance de la Commission à titre de représentant, aux fins de la négociation collective, et l'un ou l'autre des employés touchés par la cession ou si toute convention collective visant l'un ou l'autre de ces employés était en vigueur, les dispositions de cette ordonnance ou de cette convention, selon le cas, seront censées, à moins que la Commission n'en ordonne autrement, s'appliquer à la personne qui acquiert l'entreprise ou une partie de celle-ci dans la même mesure que si l'ordonnance s'était primitivement appliquée à elle ou que la convention avait été signée par elle. 1955. c. 65, art. 3.

M. MCGREGOR: Si vous désirez entendre une brève déclaration au sujet de ces dispositions, M. Wells est disposé à la faire. En outre, M. Wells et mes autres collègues sont disposés à traiter des questions avec lesquelles je ne suis pas familier.

Le PRÉSIDENT: Les membres du Comité ont-ils des questions à poser à M. McGregor?

Le sénateur HAYDEN: Monsieur McGregor, si les changements que vous mentionnez sont incorporés de façon à préserver l'emploi des personnes actuellement employées, voudriez-vous que les modifications aillent jusqu'à prévoir que si le nouveau régime n'employait pas tous les hommes actuellement employés, il faudrait trouver du travail pour ces hommes dans les entreprises actuelles des deux compagnies de chemin de fer?

M. MCGREGOR: Non, ce n'est pas notre avis. La modification que nous proposons vise à permettre aux représentants des employés actuellement au service du National-Canadien et du Pacifique-Canadien de discuter avec la nouvelle compagnie des questions visées par la convention collective. Il s'agira d'une disposition facultative permettant à la compagnie de rencontrer les représentants des employés, de discuter avec eux de ces questions et d'indiquer les projets et modifications qui seront nécessaires.

Le sénateur HAYDEN: Mais si vous considérez cette compagnie comme une entreprise conjointe des deux sociétés de chemin de fer, vous voudrez, n'est-ce pas, que les dispositions de la loi régissant cette entreprise conjointe s'appliquent?

M. MCGREGOR: Ce serait préférable.

Le sénateur HAYDEN: Et quel en serait l'effet? Comme je l'ai dit, n'est-ce pas?

M. MCGREGOR: Au fond, il s'agit de permettre ces délibérations; les détails d'autres questions, comme la protection de l'emploi, pourraient faire l'objet de négociations collectives en vertu de différentes lois.

Le sénateur HAYDEN: A quoi cela pourrait-il servir si on n'est pas obligé de fournir à ces hommes licenciés un autre emploi dans le réseau ferroviaire?

M. MCGREGOR: La question est venue sur le tapis lors de l'étude d'une modification apportée à la loi sur le Pacifique-Canadien et le National-Canadien. A l'époque, on l'appelait l'article 16. Je parle des délibérations de 1933. L'amendement qui pourrait s'appliquer à la présente loi autoriserait la société de chemins de fer à communiquer avec le représentant des employés afin de négocier la répartition de l'emploi et les conditions de travail.

Le sénateur CROLL: Monsieur McGregor, dans ce dernier alinéa, ne prévoyez-vous pas, en somme, la possibilité de mises à pied automatiques et, en nous mettant au courant de cette possibilité, ne prenez-vous pas une mesure de prudence que vous aviez négligée tout d'abord au sujet de ce projet de loi?

M. MCGREGOR: C'est exact, sénateur.

Le sénateur LAMBERT: Les syndicats et les chemins de fer en cause avaient-ils prévu ces possibilités dont vous venez de parler?

M. MCGREGOR: D'après les renseignements que nous avons pu obtenir du président général qui a négocié ces contrats, les pourparlers sont maintenant suspendus en attendant l'adoption du projet de loi.

Le sénateur LAMBERT: Les syndicats ont-ils eu des pourparlers avec chacun des chemins de fer en prévision de ce projet de loi?

M. MCGREGOR: Il y a eu des entretiens. Toutefois, il a été entendu qu'on n'entrerait dans les détails de la répartition et de la suppression d'emplois qu'une fois le bill adopté. Et aucune disposition n'indique maintenant ce qu'il faudrait faire, à l'étape de la planification, pour amorcer une activité d'usine conforme aux dispositions de ce bill sur la compagnie du terminus.

Le sénateur HAYDEN: Ne serait-il pas préférable de le faire dans une loi générale sur les chemins de fer au lieu d'incorporer cette disposition dans le bill à l'étude?

Le PRÉSIDENT: J'allais dire, sénateur Hayden, que dans le dernier paragraphe de l'un de leurs mémoires, ces messieurs présument que s'il y a une réduction d'emploi par suite du nouvel état de choses, les dispositions de la loi sur le National-Canadien et le Pacifique-Canadien s'appliqueraient. Toutefois, rien ne le prévoit dans le bill, à l'heure actuelle. Serait-il préférable pour vous, monsieur McGregor, que le bill soit modifié afin de préciser que les dispositions de tel ou tel article de la loi sur le National-Canadien et le Pacifique-Canadien s'appliquent?

M. MCGREGOR: Monsieur le président, je pense que cela répondrait à nos besoins.

Le PRÉSIDENT: Évidemment, si la loi sur le National-Canadien et le Pacifique-Canadien était modifiée à l'avenir par une autre loi générale, c'est à vous et à tous les autres qu'il appartiendrait de voir à ce que cette loi comporte aussi la même protection.

Le sénateur HAYDEN: S'il s'agit d'une exploitation conjointe des deux chemins de fer, monsieur le président, ne serait-il pas préférable d'en avoir une seule?

Le PRÉSIDENT: Tout dépend des conditions de la loi actuelle, sénateur. Toutefois, s'il y a le moindre doute, il me semble que mon idée serait une

excellente façon de contourner la difficulté. Évidemment, ce n'est pas une exploitation conjointe parce que ce sera une société nouvelle et entièrement distincte, ce qui n'est pas du tout prévu par la loi sur le National-Canadien et le Pacifique-Canadien.

Le sénateur CROLL: Monsieur le président, nous avons les mémoires des chemins de fer. Ce qui me préoccupe, comme tous les autres participants à cette discussion, c'est qu'il serait peut-être préférable de laisser les promoteurs du projet de loi nous dire ce qu'ils envisageaient. Ainsi, nous pourrions connaître le pour et le contre.

Le PRÉSIDENT: Oui. Je voulais justement leur donner la parole. Auparavant, j'aimerais savoir si d'autres représentants des syndicats auraient quelque chose à ajouter aux observations de M. McGregor.

Le sénateur CROLL: N'avons-nous pas déjà assez de pain sur la planche?

Le PRÉSIDENT: Je voudrais que tous les représentants soient bien à l'aise pour dire ce qu'ils veulent dire. Quelqu'un voudrait-il ajouter quelque chose aux propos de M. McGregor?

Le sénateur HAYDEN: Puis-je poser une autre question à M. McGregor?

Le PRÉSIDENT: Oui.

Le sénateur HAYDEN: Au sujet de la question des pensions, la survivance de votre régime de pensions est-elle une affaire qui vous inquiète?

M. MCGREGOR: Ce serait une question à faire étudier par les employés, sénateur. Toutefois, comme le signale le mémoire, la question des pensions ne relève pas de la négociation collective. Les employés des deux chemins de fer ont un régime de pensions à participation distinct et séparé de leurs ententes collectives.

Le sénateur HAYDEN: La transférabilité se trouverait évidemment à résoudre le problème.

M. MCGREGOR: Nous n'avons pas de transférabilité. Si c'est prévu pour le régime de pensions du Canada, ce serait très utile. Toutefois, cela ne donnerait rien à un bon nombre d'employés qui sont en service depuis de nombreuses années et, même si je suis profane en la matière, je pense que cette transférabilité n'entrera en vigueur qu'en 1966.

Le PRÉSIDENT: Devons-nous maintenant donner suite à la proposition du sénateur Croll et entendre le point de vue des sociétés de chemins de fer au sujet de ce mémoire?

Le sénateur ROEBUCK: Non. J'aimerais mieux entendre certains autres représentants.

Le PRÉSIDENT: Je leur ai demandé, sénateur Roebuck, s'ils voulaient prendre la parole, mais je n'ai eu aucune réponse.

Le sénateur ROEBUCK: Personne, parmi nos invités n'a exigé de se faire entendre. Je pense que votre invitation n'était pas très précise. Par exemple, M. Frank Hall est ici et il représente les syndicats d'employés sédentaires. M. McGregor, lui, représente les syndicats d'employés itinérants. J'aimerais savoir si M. Hall veut prendre la parole.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Hall si vous voulez bien vous avancer, nous serions heureux d'entendre ce que vous auriez à ajouter à ce que nous avons déjà entendu.

Honorables sénateurs, M. F. H. Hall est adjoint exécutif de la Fraternité des employés de chemins de fer.

M. F. H. Hall (Adjoint exécutif, Fraternité des employés de chemins de fer): Monsieur le président, messieurs, le document qu'on vous a présenté vous

décrit dans des termes généraux les organisations qui comparaissent ici aujourd'hui. Nous n'avons peut-être pas assez insisté, cependant, sur un aspect de ce qu'il faudrait faire, si certains employés aujourd'hui à l'emploi des chemins de fer devaient se trouver en chômage.

En plus de ce que nous avons dit de l'application de la loi sur le National-Canadien et le Pacifique-Canadien, nous croyons que ces employés déplacés devraient avoir le droit de supplanter d'autres employés moins anciens. Par exemple, dans le cas d'un employé du National-Canadien qui se trouve sans travail à cause de la fusion des deux compagnies pour l'exploitation du nouveau terminus, nous considérons qu'il devrait avoir le droit de passer avant tous les moins anciens que lui sur le réseau principal du National-Canadien pour faire respecter les droits d'ancienneté qu'il a fait établir.

Le sénateur ROEBUCK: J'imagine qu'il a ce droit aujourd'hui?

M. HALL: Oui, il l'a déjà. Aux termes de diverses ententes, la zone d'ancienneté est assez vaste dans certains cas, et un surintendant de division pourrait même avoir des droits à l'extérieur de cette zone. Toutefois, par suite de la création d'une nouvelle compagnie et en vertu des dispositions actuelles du projet de loi, il est probable que l'employé n'aurait aucune protection dans ce sens, à moins de le prévoir de façon précise.

Comme M. McGregor l'a dit, nous ne voulons pas ennuyer le comité avec des détails au sujet de ces articles concernant le maintien des anciens droits. A notre point de vue, ces droits sont mieux garantis dans certains endroits que d'autres, comme, par exemple, dans la province de Saskatchewan et dans la province de Québec, mais ils ne répondent pas complètement à ce que nous considérons comme les exigences des employés qui peuvent se croire déplacés par la création de cette nouvelle société. Nous espérons donc, messieurs, que l'on accordera toute la protection possible à ces employés dans l'élaboration de la nouvelle société afin qu'ils ne se trouvent pas en mauvaise posture à cause de la nouvelle entreprise. C'est tout ce que j'ai à dire pour le moment.

Le sénateur ROEBUCK: Monsieur Hall, en quoi l'adoption de cette loi et la création de cette nouvelle compagnie pourraient-elles toucher vos syndiqués ainsi que les itinérants en ce qui a trait aux pensions?

M. HALL: Pour le moment, sénateur, les pensions ne font pas l'objet d'un contrat entre les syndicats et les chemins de fer. Elles furent établies il y a déjà très longtemps, et les syndicats ont leur mot à dire dans l'administration du régime en ce qui a trait à la représentation minoritaire au sein des comités administratifs. Les régimes sont ceux que les chemins de fer ont établis eux-mêmes. Ils sont maintenus par les chemins de fer moyennant une participation et les employés doivent négocier avec les chemins de fer pour savoir que les droits acquis par les employés en vertu du régime de pensions doivent être maintenus.

Le sénateur ROEBUCK: Et si les chemins de fer ne sont pas d'accord? Prenons le cas d'un employé du Pacifique-Canadien qui entre au service d'une nouvelle société, par exemple, la Compagnie du terminus. Il n'est plus employé du Pacifique-Canadien. Perd-il sa pension?

M. HALL: On m'a informé—c'était avant mon temps, soit dit en passant—que lorsque la *Toronto Terminal Railway Company* fut établie, les employés venaient du Pacifique-Canadien et du National-Canadien. Ils ont été libres de choisir à quel régime de pensions ils voulaient appartenir. Le même choix fut accordé au Pacifique-Canadien et au National-Canadien.

Le sénateur ROEBUCK: Qu'exigez-vous maintenant? Du moins, que désirez-vous?

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

Le sénateur ROEBUCK: Voulez-vous que le projet de loi soit modifié afin que l'employé qui passe au service de la nouvelle compagnie du terminus obtienne le même avantage?

M. HALL: Afin que ses droits de pension soient protégés à tous les égards.

Le sénateur ROEBUCK: Pour cela, faudrait-il modifier le projet de loi?

M. HALL: Oui.

Le sénateur CROLL: J'aimerais...

Le sénateur ROEBUCK: Un instant, s'il vous plaît. Au sujet des pensions, dans les dispositions générales des négociations collectives entre le Pacifique-Canadien et le National-Canadien, il y a peu de différence, n'est-ce-pas? Les deux accords sont à peu près semblables. Désirez-vous que les employés qui entrent au service de la nouvelle société conservent les droits de négociation que vous avez acquis? Qu'ils jouissent des mêmes conditions de travail qu'à l'heure actuelle?

M. HALL: Nous proposons qu'ils jouissent des conditions déjà établies, que les accords en vigueur n'expirent pas et que nous puissions conclure cet accord avec la nouvelle compagnie.

Le PRÉSIDENT: C'est clairement écrit à la page 3 de leur mémoire, sénateur.

Le sénateur ROEBUCK: J'aurais encore une question à poser. Que pensez-vous que nous devons faire à cet égard? Vous avez soumis le texte même de l'amendement que vous désirez. Comment pensez-vous que nous pourrions rédiger un amendement de façon à satisfaire tout le monde, vous, M. McGregor et les autres?

M. HALL: Comme nous l'avons dit, nous n'avons pas la prétention d'y arriver, mais dans notre appendice I, nous énonçons les articles des lois provinciales du travail concernant le maintien des anciens droits. Nous croyons que ces dispositions pourraient nous protéger pendant la période de transition.

Le PRÉSIDENT: Voici ce que dit votre mémoire:

...l'essence de l'amendement devrait être de lier la Compagnie du chemin de fer du terminus d'Ottawa aux avantages et aux conditions déjà en pratique, établis en vertu d'ententes collectives ou autrement au sein du National-Canadien ou du Pacifique-Canadien jusqu'à l'échéance normale ou jusqu'au moment où ces ententes seront remplacées par des négociations collectives aux termes de la loi sur les relations industrielles et sur les enquêtes visant les différends du travail.

M. HALL: Oui, c'est exactement ce que j'ai dit dans ma réponse au sénateur.

Le sénateur ROEBUCK: C'est tout ce que j'avais à dire. Vous aviez une question à poser, sénateur Croll?

Le sénateur CROLL: Vous avez posé ma question, et je n'irai pas plus loin.

Si l'on examine la page 5 de l'appendice I, au sujet du Code du travail du Québec, on voit, à l'article 36, dans le deuxième paragraphe, au haut de la page 5:

Le nouvel employeur, nonobstant la division, la fusion ou la modification légale de l'entreprise, doit être lié par le certificat ou l'entente collective comme s'il y était désigné par son nom et il doit devenir *ipso facto* partie à toute procédure s'y rattachant au lieu à la place de l'ancien employeur.

N'est-ce pas ce que vous demandez?

M. HALL: C'est à peu près cela, sauf que pour le moment, j'ignore s'il est question d'un certificat.

Le sénateur CROLL: Oui, l'expression est particulière à la province, mais on utilise «certificat» ou «entente collective».

M. HALL: Certains pourraient ne pas avoir de certificat tout en ayant une entente collective.

Le sénateur CROLL: Oui. Au fond, c'est ce que vous demandez.

Le PRÉSIDENT: Aurait-on d'autres questions à poser à M. Hall?

Le sénateur ROEBUCK: Notre légiste pourrait s'en occuper.

Le PRÉSIDENT: Je crois que nous devrions entendre tout d'abord les représentants des chemins de fer. Pensez-vous, sénateur Roebuck, que d'autres représentants des syndicats devraient être entendus sur la question?

Le sénateur ROEBUCK: Je dirais que si quelqu'un veut ajouter un mot à ce qui a déjà été dit, ce serait le moment.

M. HALL: M. Wells, qui est directeur de la Recherche, a fait une étude assez approfondie de ces codes provinciaux. Peut-être pourrait-il nous éclairer un peu sur la question.

Le PRÉSIDENT: Croyez-vous que nous devrions entendre M. Wells?

M. HALL: Oui.

Le PRÉSIDENT: Le Comité est-il d'accord?

Des VOIX: Entendu.

Le sénateur ROEBUCK: Merci, monsieur le président.

Le PRÉSIDENT: Je vous présente M. Stuart Wells, directeur de la Recherche, Comité des employés sédentaires. Est-ce bien votre titre?

M. Stuart Wells (Directeur de la Recherche, Comité des employés sédentaires):

Oui, monsieur le président. Honorable sénateurs, je n'ai rien de précis à vous dire au sujet de notre appendice concernant les articles des lois provinciales sur le maintien des droits. Hier, j'ai écouté les questions, j'ai suivi la discussion, et il faudrait bien souligner que dans ces articles, aucune disposition, à l'heure actuelle, ne prévoit le transfert des employés et leurs droits. C'est l'élément essentiel. Il ne s'agit pas de savoir s'il faut protéger telle ou telle chose. Il s'agit plutôt de savoir qu'il n'y a aucune disposition permettant un maintien méthodique des conditions déjà en vigueur au sein du National-Canadien et Pacifique-Canadien. C'est ce qui nous préoccupe. Nous sommes dans l'incertitude quant à ce qui se produira après l'entrée en exploitation de cette nouvelle compagnie.

Quant aux lois que nous avons citées, il a été question, je pense, de celles du Québec et de la Saskatchewan. Elles sont peut-être les plus simples, les plus claires et les plus précises pour définir ce que nous demandons. Nous les avons toutes incluses. Sur les dix provinces, seules l'Île du Prince-Édouard et le Nouveau-Brunswick n'ont pas de mesure semblable. Nous en avons donné la liste par ordre alphabétique. Il arrive que les deux dernières sont peut-être les plus claires.

Il ne faudrait pas croire que nous avons choisi seulement celles qui nous semblaient les meilleures.

Le sénateur CROLL: Monsieur Wells, il y a déjà eu une fusion semblable à celle-ci, celle de la *Toronto Terminal*. Vous l'avez sans doute étudiée. Quels étaient les problèmes à cette époque, et comment les a-t-on résolus?

M. WELLS: C'est une affaire très difficile à étudier. Cela s'est passé presque avant le déluge. Il est extrêmement difficile de trouver le texte des projets de loi de cette époque et pour ma part, je n'ai pas réussi à tout trouver. Il y a eu certaines différences. Bien des employés sont restés au service de leur ancienne société et ont travaillé pour le chemin de fer. Je pense qu'en fait, la plupart des employés sont demeurés au service de leur ancien employeur.

Le sénateur ROEBUCK: Ils sont restés employés des chemins de fer tout en travaillant pour le terminus?

M. WELLS: C'est exact, et dans une certaine mesure, il ne s'est posé aucun des problèmes qui vont surgir dans l'affaire qui nous occupe.

Le PRÉSIDENT: On peut imaginer qu'une entente semblable pourrait se conclure dans le cas présent, c'est-à-dire que ces employés resteront au service de leur compagnie tout en travaillant pour la Compagnie du chemin de fer du terminus d'Ottawa. Ce serait la solution à certains problèmes.

M. WELLS: C'est en partie parce que nous n'avons pu faire établir clairement comment cette affaire serait réglée que nous avons eu toutes sortes d'ennuis à la dernière session.

Le PRÉSIDENT: S'ils restaient employés de la même compagnie, cela résoudrait le problème?

M. WELLS: Oui.

Le sénateur ROEBUCK: Il nous faudrait engager la Compagnie du terminus à cet égard avant l'adoption du bill ou au moment de l'adoption. Il nous faudrait un engagement formel. La compagnie serait-elle prête à prendre pareil engagement?

Le PRÉSIDENT: Nous le saurons quand nous aurons entendu un représentant de la Compagnie du chemin de fer.

Le sénateur ROEBUCK: Oui.

Le sénateur SMITH (*Kamloops*): Dans le cas de la *Toronto Terminal Railway Company*, y a-t-il des employés syndiqués qui ne figurent plus sur la liste de paie d'aucune compagnie?

M. WELLS: Oui, il y a des ententes couvrant la *Toronto Terminal*. J'en ai deux ou trois exemplaires ici.

Le sénateur SMITH (*Kamloops*): Des employés qui sont là, mais dont le nom ne figure plus sur la liste de paie d'aucune des deux compagnies?

M. WELLS: Je ferais mieux de bien comprendre la question avant d'essayer d'y répondre.

Le PRÉSIDENT: Voulez-vous répéter votre question?

Le sénateur SMITH (*Kamloops*): Je demande s'il y a des employés admissibles qui appartiennent au syndicat des employés de chemins de fer et dont le nom ne figure plus sur la liste de paie d'aucune des compagnies.

Le sénateur ROEBUCK: Au sujet de l'affaire à l'étude?

Le sénateur CROLL: Non, dans le cas de Toronto.

Le PRÉSIDENT: Notre greffier nous signale que la loi sur la *Toronto Terminal* est entrée en vigueur avant les lois sur le Pacifique-Canadien et sur le National-Canadien.

Le sénateur SMITH (*Kamloops*): J'aimerais quand même le savoir, si c'est une affaire semblable.

M. WELLS: Il y a un certain nombre de syndicats dont les employés sont au service de la *Toronto Terminal Railways*. Pour d'autres syndicats, c'est différent. Est-ce cela que vous demandez? Ce sont des membres des mêmes syndicats, mais ils sont employés par la *Toronto Terminal Railways*.

Le sénateur SMITH (*Kamloops*): Leurs noms ne figurent pas sur la liste de paie des sociétés-mères?

M. WELLS: C'est exact.

Le PRÉSIDENT: La *Toronto Terminal Railway Company* a été constituée en corporation par une loi sanctionnée le 13 juillet 1906.

Le sénateur ROEBUCK: Y a-t-il des employés du terminus qui ne sont membres d'aucun syndicat?

M. WELLS: Je crois qu'à l'heure actuelle, certains employés de la Commission de la capitale nationale font un travail qui pourrait être exécuté par des employés des chemins de fer et ils ne sont pas employés par les chemins de fer.

Le sénateur ROEBUCK: Vous occupez-vous de leur cas? S'arrangent-ils seuls? Est-ce exact? Ils ont une entente spéciale?

M. WELLS: Je ne suis pas au courant de leurs rapports avec la Commission de la capitale nationale.

Le sénateur ROEBUCK: De toute façon, ce n'est pas d'eux qu'il s'agit. Nous voulons éviter que des employés des chemins de fer, aujourd'hui protégés par une entente collective, perdent les avantages prévus par les anciennes ententes après qu'ils seront passés au service d'un nouvel employeur.

M. WELLS: C'est exact, mais il ne s'agit pas tellement des avantages de la pension. Il y a toutes sortes d'autres avantages, comme les lois d'ancienneté et les ententes concernant les salaires.

Le sénateur ROEBUCK: A votre avis, serait-ce suffisant que les lois sur le National-Canadien et le Pacifique-Canadien deviennent applicables si elles ne le sont déjà?

M. WELLS: Cela, honorable sénateur, couvrirait les employés qui sont déplacés ou licenciés par suite d'une fusion des services, mais ne protégerait en rien les employés qui resteront au service de la Compagnie du chemin de fer du terminus d'Ottawa. La loi sur le National-Canadien et le Pacifique-Canadien s'applique seulement aux employés déplacés par suite d'une fusion ou d'une entente entre les deux grandes compagnies. Elle ne prévoit pas que lors de la fondation d'une nouvelle compagnie, les ententes seront maintenues et que les obligations contractées en vertu des ententes en vigueur seront transférées.

Le PRÉSIDENT: Vous voulez deux choses. Vous voulez que les employés aient le droit d'être protégés comme ils le sont par les ententes actuelles, mais vous voulez aussi que les droits des employés déplacés soient visés par la loi sur le National-Canadien et le Pacifique-Canadien.

M. WELLS: J'ai examiné la loi en question et je vois, à l'article 17, que la loi s'applique si une nouvelle compagnie est fondée par les deux grandes compagnies de chemin de fer et si elle leur appartient. Selon mon interprétation—évidemment, c'est l'opinion d'un profane—cette loi s'appliquerait dans le cas à l'étude. Ce qui nous inquiète, cependant, c'est que le nouveau projet de loi se trouverait à révoquer cette ancienne loi.

Le sénateur ROEBUCK: Voici l'article 17 dont vous avez parlé:

Il est enjoint à la Compagnie du National et à la Compagnie du Pacifique, tant pour leur propre compte et de leur propre part que pour le compte et de la part des autres compagnies ou éléments susdits, de s'efforcer de stipuler que toute nouvelle compagnie créée de la manière mentionnée au paragraphe (2) donne la préférence pour le travail aux employés engagés dans des services ou à des ouvrages que cette nouvelle compagnie a pris à charge.

Le PRÉSIDENT: Ce n'est pas l'article dont nous avons parlé.

Le sénateur ROEBUCK: C'est l'alinéa a).

M. WELLS: Je dois avoir cité le mauvais article.

Le sénateur ROEBUCK: L'article 17 est bien plus long que ce que j'ai lu.

M. WELLS: Voici l'article 17 (2) a):

(2) sans restreindre la portée générale de ce qui précède, ces mesures, plans ou arrangements peuvent comprendre

a) des nouvelles compagnies contrôlées par la propriété d'actions équitablement réparties entre les compagnies.

Le PRÉSIDENT: Notre greffier me donne une opinion à pied levé. Il me dit qu'à son avis, la loi que nous citons s'appliquera à cette nouvelle compagnie, comme si elle relevait de l'alinéa a) du paragraphe (2) de l'article 17, c'est-à-dire comme s'il s'agissait d'une nouvelle compagnie contrôlée par les deux sociétés-mères au cours de la propriété d'actions. Si c'est exact, et si d'autres recherches permettent de corroborer cette opinion, peut-être que les employés licenciés par suite de cette fusion seront maintenant protégés.

Le sénateur ROEBUCK: J'avais examiné cette loi, il y a quelques jours, avant de prononcer mon discours au Sénat, et je pensais que ce n'était pas couvert. Toutefois, je ne voudrais pas contredire notre légiste.

M. HOPKINS: Je vous donne cette opinion sous réserve. Elle n'est pas le fruit de longues recherches.

Le sénateur ROEBUCK: Nous devrions nous en assurer.

Le PRÉSIDENT: Nous devrions laisser à notre légiste le soin de faire d'autres recherches et de nous dire ensuite si, à son avis, la loi s'appliquera aux employés déplacés par suite de la création de la nouvelle compagnie.

Le sénateur ROEBUCK: Je serais parfaitement satisfait.

Le PRÉSIDENT: Cela convient-il aux honorables sénateurs?

Des VOIX: Entendu.

Le PRÉSIDENT: Pour le moment, donc, il s'agit simplement d'examiner l'aspect des conditions de travail prévues par les ententes syndicales pour les employés qui seront transférés du National-Canadien et du Pacifique-Canadien à la nouvelle compagnie.

Le sénateur ROEBUCK: Et aussi pour nous assurer que cet article s'applique encore.

M. WELLS: J'ignore dans quels emplois il y aura chevauchement. Mais si la loi est révoquée, même si nous avons accepté le principe, son application serait quand même perdue?

Le sénateur HAYDEN: Mais cela n'arrivera pas, à moins que nous approuvions l'article autrement.

Le sénateur CROLL: Il est peu probable que cet article soit révoqué.

Le sénateur ROEBUCK: Comment comptez-vous résoudre le problème des pensions?

M. WELLS: Comme nous le proposons à la page 3 de notre mémoire, nous aimerions que l'article concernant le maintien des droits, les amendements à cet article et les articles portant sur ces droits, soient un peu élargis, au lieu de s'en tenir à parler d'ententes collectives. On pourrait en élargir le sens très facilement pour couvrir la question des pensions.

Le PRÉSIDENT: N'est-il pas aussi question d'autres avantages établis? Cela comprendrait un régime de pensions.

M. WELLS: Je dirais respectueusement qu'il faudrait inclure dans le texte autre chose que simplement les ententes collectives.

Le PRÉSIDENT: Auriez-vous des recommandations, sénateur Roebuck?

Le sénateur ROEBUCK: Nous allons maintenant entendre les employeurs.

Le PRÉSIDENT: A moins que les représentants des syndicats aient d'autres instances à nous présenter...

Le sénateur ROEBUCK: Monsieur McGregor, aimeriez-vous voir comparaître d'autres témoins?

Le sénateur LAMBERT: Au sujet de la protection déjà prévue par la loi dont on a parlé, je crois qu'il serait tout à fait de mise de faire témoigner les représentants des compagnies de chemin de fer.

Le PRÉSIDENT: J'allais justement les inviter à prendre la parole. Ce sont les mêmes qui avaient témoigné devant vous l'année dernière. Il s'agit de M. K. D. M. Spence, C.R., conseiller de commission, compagnie des chemins de fer du Pacifique-Canadien et de M. J. W. G. Macdougall, C.R., solliciteur général, compagnie des chemins de fer Nationaux du Canada. Ces messieurs auraient-ils l'obligeance de s'approcher de la table, s'il vous plaît? Lequel sera le porte-parole?

M. J. W. G. Macdougall, C.R. (solliciteur général, chemins de fer Nationaux du Canada): Monsieur le président, honorables sénateurs, je n'ai pas eu la chance d'étudier très attentivement le mémoire que M. MacGregor vous a présenté, mais je suppose que lui et les autres membres des fraternités d'employés de chemins de fer ont voulu vous exposer exactement ce qui arrivera aux employés du National-Canadien et du Pacifique-Canadien qui veulent devenir employés de la Compagnie du terminus d'Ottawa, une fois cette compagnie établie et constituée en société.

A cet égard, j'aimerais dire qu'en principe, les commentaires et les demandes des fraternités de cheminots représentent entièrement l'attitude même de la compagnie. Je veux dire que ces hommes du National-Canadien et du Pacifique-Canadien—je ne puis évidemment parler que pour le National-Canadien—devraient être traités comme ils le sont aujourd'hui et recevoir exactement les mêmes avantages. Nous ne voulons nullement que ces hommes soient traités différemment.

Après avoir jeté un coup d'œil au mémoire, je dois dire que je ne suis pas d'accord avec la conclusion suivante énoncée à la page 2:

Ainsi, à moins que le bill S-3 soit modifié, la création de la Compagnie de chemin de fer du terminus d'Ottawa privera subitement nombre de vieux employés de tous les droits, privilèges et responsabilités qu'ils ont obtenus après des années de négociations collectives et, du même coup, elle les privera de leur agent de négociation, leur syndicat.

Il me faut avouer que je ne vois pas comment la création de cette compagnie pourrait avoir pareille conséquence, car lors de nos discussions préliminaires avec les représentants des syndicats au sujet de l'organisation de la Compagnie de chemin de fer du terminus d'Ottawa, nous avons, je pense, révélé nos projets aux présidents locaux de toutes les fraternités en cause et à certains présidents généraux, pour tâcher de les tenir au courant de l'affaire et leur montrer comment nous procédions. Ces choses ne sont évidemment pas allées bien loin, car nous n'avons pas encore constitué cette nouvelle compagnie. Néanmoins, nous avons essayé de les tenir au courant. Lors de nos pourparlers, nous avons clairement établi que les hommes du National-Canadien qui passeront au service de la nouvelle compagnie, s'ils le désirent, seront assurés d'une entière protection pour ce qui a trait à leurs droits de pension, avantages sociaux et autres choses semblables, et aussi quant à leurs taux actuels de salaires. Et nous pensons qu'à mesure que la compagnie entrera en exploitation, ces employés formeront un groupe de négociation et qu'ils négocieront avec la compagnie du terminus, exactement comme les employés du National-Canadien négocient avec notre compagnie. Et il nous semble peu probable que cette façon de procéder crée des ennuis graves pour ces employés.

Il y aura, bien sûr, de petits problèmes à aplanir, au sujet des ententes, entre les représentants élus des employés et la Compagnie de chemin de fer du terminus d'Ottawa, une fois qu'elle sera établie. Il faudra peut-être entrer dans le menu détail de certains problèmes d'ordre local créés par des circonstances particulières. Mais de façon générale, d'après mes directives, le

National-Canadien n'a qu'un objectif: voir à ce que nos employés qui passeront au service de la Compagnie du terminus jouissent de l'entière protection de leurs droits et privilèges.

Le sénateur ROEBUCK: Comme le droit de passer avant un moins ancien?

M. MACDOUGALL: Je voulais soulever la question, sénateur Roebuck. Le droit dont vous parlez signifie, sauf erreur, que si un employé du National-Canadien devient employé de la Compagnie du chemin de fer du terminus d'Ottawa, il pourra, par la suite, faire valoir son ancienneté pour revenir au service du National-Canadien si un poste est ouvert. Nous n'y voyons aucune objection. On comprendra cependant qu'il faudra négocier certains aspects de la question entre la compagnie et les employés, afin que si une foule de vacances se créaient au National-Canadien ou au Pacifique-Canadien, tout un groupe d'employés de la Compagnie du terminus d'Ottawa ne quittent pas leur poste en même temps pour retourner au service du National-Canadien ou du Pacifique-Canadien. Il faudra certaines ententes entre les employés et les compagnies pour prévoir pareille conjoncture et éviter que la Compagnie du terminus ne se trouve un beau matin sans personnel et incapable d'honorer ses engagements statutaires et de fournir un service au public.

Donc, sous la réserve de négociations sur des choses de cette nature pour savoir comment procéder, le National-Canadien ne s'oppose pas à ce que les employés gardent leurs droits d'ancienneté au sein de leur ancienne compagnie et nous espérons trouver un moyen convenable et satisfaisant d'y arriver, au cours des négociations avec les représentants de nos employés.

L'organisation de cette compagnie n'est pas encore assez avancée pour se prononcer catégoriquement sur ces questions, car nous n'avons pas encore eu, avec les représentants de nos employés, des pourparlers où nous réglerons dans le détail toutes ces questions qu'il faut trancher. Mais je voudrais vous assurer ce matin, au nom du National-Canadien, que nous avons l'intention de répondre à tous les désirs exprimés par les employés dans leur mémoire. Nous n'avons pas du tout l'idée de faire autrement et nous espérons, grâce à la bonne entente qui règne entre les employés et la compagnie, que nous pourrons, pendant le temps dont nous disposons, discuter toutes ces questions et trouver des solutions. Pour ce qui est de l'élément temps, nous n'avons pas encore constitué la compagnie. Quand ce sera chose faite, il faudra prendre des décisions sur des questions d'organisation, décider comment sera constitué le personnel, comment le tout fonctionnera. Nous avons déjà fait des études préliminaires, mais il nous faut savoir exactement sur quoi travailler. Il nous reste donc une année en attendant que la compagnie prenne corps pour étudier avec les syndicats comment sera organisé le personnel de la nouvelle compagnie. Je pense que nous réussirons.

Le sénateur LAMBERT: Monsieur Macdougall, vous avez parlé d'incertitudes au sujet des futures affiliations. A-t-on fait une bonne estimation du nombre des employés visés par la formation de cette Compagnie du terminus, par rapport à l'activité normale des deux compagnies à l'heure actuelle?

M. MACDOUGALL: Non, sénateur. Il est très difficile de répondre à cette question. Tout dépend des négociations entre les fraternités et la compagnie et aussi du temps que ces changements mettront à se réaliser. Nous pensons pouvoir compter sur une année ou deux. Une fois la compagnie organisée, et après négociations avec les fraternités, nous pourrons décider comment procéder et nous aurons ensuite, pensons-nous, un certain délai pour laisser s'apaiser les regrets et, avec le temps, organiser le transfert des employés à la nouvelle compagnie sans qu'ils aient trop à en souffrir.

Vous m'avez demandé combien d'employés pourraient être en cause. Je dois vous avouer franchement que j'ai posé la même question et que je ne puis vous donner une réponse catégorique. Il se peut qu'il n'y en ait aucun. Mais je

pense qu'il y en aura vraisemblablement quelques-uns: trois, cinq ou quinze? je l'ignore. Tout va dépendre des négociations et pourparlers entre les fraternités et la compagnie et du temps que prendra la mise en œuvre de ce programme afin d'assurer que les employés se ressentent le moins possible du changement.

Le sénateur LAMBERT: Serait-il raisonnable de penser que la création de cette Compagnie du terminus et la mise sur pied de ses services pourraient créer plus d'emplois qu'il en existait jusqu'ici et que cela pourrait créer une sorte de concurrence entre les compagnies de chemins de fer?

M. MACDOUGALL: Nous avons pensé à cette question, sénateur. On est porté à croire que la création de cette compagnie réduira nécessairement le personnel des chemins de fer. Il se peut que tel soit le résultat des étapes initiales de l'organisation, mais il ne faut pas oublier que nous réorganisons les chemins de fer surtout pour servir le public et livrer une concurrence à l'organisation de mon ami, M. Magee: les camionneurs. Nous espérons être mieux en mesure de soutenir la concurrence et de faire plus d'affaires. Nous aurons, autour de la ville d'Ottawa, une bien plus grande zone d'aménagement industriel. Elle aura les dimensions dont le général Clark a parlé à une autre séance. Nous pensons que la réorganisation des installations ferroviaires permettra de travailler plus énergiquement et efficacement à susciter la création de nouvelles industries dans la région.

Le sénateur LAMBERT: Ce qui devrait élargir l'effectif ouvrier?

M. MACDOUGALL: Il se peut qu'avec le temps, l'effectif ouvrier grandisse, mais si j'osais me prononcer dans un sens ou dans l'autre, je pourrais induire le comité en erreur et je ne le voudrais pas.

Le sénateur CROLL: De combien de personnes s'agit-il en tout?

M. MACDOUGALL: Le Pacifique-Canadien et le National-Canadien comptent en tout 500 employés ou plus—plusieurs centaines, en tout cas—dans la région d'Ottawa. Mais quant à savoir combien seront touchés par le changement, c'est une tout autre question. Tout dépend de nos futures ententes avec les syndicats sur les façons de procéder.

Le PRÉSIDENT: Puis-je vous poser une question précise? Voyez-vous quelque objection à ce que l'on apporte à ce projet de loi un amendement conçu selon la proposition consignée à la page 3 du mémoire des syndicats et d'après laquelle:

... l'amendement devrait lier la Compagnie de chemin de fer du terminus d'Ottawa à chacune des conventions collectives applicables ou aux autres avantages prévus...

—et cela comprendrait les pensions—

... et aux pratiques maintenant en vigueur sur les chemins de fer Nationaux du Canada ou Pacifique-Canadien, jusqu'à ce qu'elles prennent fin de la façon ordinaire ou jusqu'à ce qu'elles aient été remplacées grâce aux négociations collectives sous le régime de la loi sur les relations industrielles et sur les enquêtes visant les différends du travail?

M. MACDOUGALL: Monsieur le président, nous n'y voyons aucun inconvénient. Cependant, en tant qu'avocat, je m'opposerais à ce qu'on insère dans la loi une disposition précise à cette fin, et cela pour deux raisons. D'abord, je crois qu'il serait inopportun d'insérer dans une loi constituant une nouvelle société une telle disposition simplement parce qu'elle n'a pas sa place dans une loi de constitution en société. En second lieu, je crois que le syndicat, ainsi que la compagnie, se tirent bien d'affaires sans cela. Si, comme je le crois, nous reconnaissons tous deux qu'on devrait donner suite à l'intention de cette déclaration, alors nous sommes en meilleure posture pour régler les problèmes locaux et autres difficultés d'ordre secondaire qui peuvent surgir, tandis que

l'insertion d'une telle disposition dans la loi constitue, pour ainsi dire, une camisole de force.

Comme M. Hall l'a fort bien dit tantôt, les prestations de pensions ne sont pas visées par les conventions collectives. Ces prestations ont été établies au cours des années au moyen de négociations entre les employés et la compagnie; elles sont administrées par une commission de pensions qui comprend des représentants des employés et du patronat.

On pourrait peut-être définir le mot «pratiques», mais je crois qu'il y aurait des divergences de vues en ce qui concerne les questions qui devraient être visées; or, si les syndicats sont disposés à accepter un engagement de ma part, souscrit en tant que fonctionnaire supérieur du National-Canadien, d'après lequel nous nous proposons de prendre les mesures qu'ils recommandent maintenant, alors je crois que nous pourrions procéder comme nous l'avons fait dans le passé, c'est-à-dire au moyen de négociations. Je n'y vois aucune difficulté et je suis sûr que les employés recevront la protection désirée.

Le sénateur CROLL: Étant donné ce que M. Macdougall vient de dire, et la bonne volonté dont il a fait preuve—et j'imagine que cela vaut aussi pour le Pacifique-Canadien—ne serait-il pas possible pour le National-Canadien et le Pacifique-Canadien, au moyen d'un échange de correspondance, de consentir à ce que l'on s'abstienne d'insérer une telle disposition dans le projet de loi. A mon sens, s'ils réussissent à s'entendre, ils pourront conclure un tel accord; ils pourront alors nous en faire part et nous poursuivrons l'étude du projet de loi.

Le PRÉSIDENT: Et nous bénéficierions d'une sorte d'entente que les syndicats accepteraient sans qu'il soit nécessaire d'insérer dans le bill une disposition expresse prévoyant que les droits des employés seront protégés.

Le sénateur CROLL: En tant qu'avocat, je me rends compte de la difficulté qu'il a mentionnée, et vous aussi.

Le PRÉSIDENT: Oui.

Le sénateur CROLL: Comme il ne semble guère y avoir de divergences de vues entre eux, sauf pour ce qui est des détails—et la bonne volonté dont fait preuve M. Macdougall afin de résoudre le problème est manifeste—il me semble qu'ils peuvent y arriver grâce à un échange de correspondance; puis ils pourraient informer le Comité qu'ils en sont venus à une entente et nous pourrions poursuivre l'étude de la loi.

Le PRÉSIDENT: Avant d'approuver cette proposition, peut-être pourrions-nous entendre les observations de M. Spence.

Le sénateur CROLL: Je le fixais tandis que je formulais mes remarques et il a hoché la tête en signe d'assentiment.

Le sénateur ROEBUCK: J'aimerais poser une question à M. Macdougall. On a donné à entendre que la loi sur le National-Canadien et le Pacifique-Canadien s'applique en l'occurrence. Or si elle ne s'applique pas—et notre avocat doit nous en informer plus tard—verriez-vous quelque inconvénient à insérer dans le projet de loi quelque disposition afin de s'assurer qu'elle s'applique effectivement?

M. MACDOUGALL: Voici, sénateur Roebuck: vous n'ignorez pas que la loi sur le National-Canadien et le Pacifique-Canadien a été adoptée en 1933 pour une fin bien précise, pendant la grande crise économique: il s'agissait pour les chemins de fer de collaborer afin d'adopter des mesures qui touchaient...

Le sénateur ROEBUCK: Les trains en commun étaient à l'ordre du jour à l'époque.

M. MACDOUGALL: C'est juste et il y avait aussi diverses autres questions en cause. Pendant bien des années, on n'a pas fait grand-chose en vertu de la loi, car les deux compagnies de chemins de fer estimaient que leurs propres intérêts, ainsi que les intérêts du public, seraient mieux servis si elles allaient chacune leur propre chemin; lorsqu'elles collaboraient, elles ne voulaient pas se sentir astreintes aux restrictions prévues par la loi. Parfois elles collaboraient à une entreprise commune, mais elles ne considéraient pas nécessairement qu'elles le faisaient sous le régime de la loi.

Nous avons donné suite à la question qui nous intéresse présentement sans tenir compte de la loi sur le National-Canadien et le Pacifique-Canadien, car il ne s'agit pas d'une entreprise amorcée par les compagnies de chemins de fer. Il s'agit plutôt d'une entreprise lancée par la Commission de la Capitale nationale et à l'égard de laquelle les chemins de fer ont été priés de collaborer.

Les négociations qui ont eu lieu entre la Commission de la Capitale nationale et le National-Canadien, entre le National-Canadien et le Pacifique-Canadien et entre le Pacifique-Canadien et la Commission de la Capitale nationale ont été longues et ardues. Bien que ces entretiens aient été marqués au coin de l'amitié et de la collaboration, il nous a fallu beaucoup de temps et d'efforts afin d'élaborer les modalités de l'entreprise, mais nous n'avons jamais estimé que ces négociations étaient assujéties à la loi sur le National-Canadien et le Pacifique-Canadien. Nous ne nous sommes pas inspirés de ces principes et je n'ai pas approfondi la question de savoir si la loi s'applique réellement. En tant qu'avocat, je dirais au pied levé qu'elle ne s'applique pas, en raison des faits qui entourent l'origine et la nature de l'entreprise conjointe et de la façon dont elle a été lancée. J'estime également que chaque fois que le National-Canadien et le Pacifique-Canadien décident de collaborer à l'égard d'une entreprise, cela ne veut pas dire nécessairement que cette entreprise relève de la loi sur le National-Canadien et le Pacifique-Canadien.

Maintenant, en ce qui concerne les questions qui découlent de l'aménagement de ce terminus commun à Ottawa, nous sommes résolus de mettre les employés du terminus sur le même pied que nos propres employés lorsqu'ils doivent déménager, comme cela s'est produit à Stratford, à London et à d'autres endroits le long du chemin de fer du National-Canadien où nous avons dû effectuer des changements d'organisation comme, par exemple, la fermeture d'une usine ou d'un atelier. Dans ces circonstances, nous avons conclu des arrangements mutuellement satisfaisants avec nos employés afin d'atténuer les répercussions défavorables qu'ils en ressentiraient, et nous nous sommes occupés des cas qui suscitaient de graves difficultés et une véritable détresse.

A cet égard, j'aimerais ajouter que, dernièrement, nous avons dû résoudre beaucoup de problèmes de ce genre, surtout à London, et nous avons collaboré avec les syndicats intéressés. Nous avons constitué des comités paritaires et nous avons établi autour de la table de conférence la façon de régler les cas de difficultés ou de détresse parmi nos employés. Les résultats en ont été des plus satisfaisants; nous entendons donc agir de la même façon à Ottawa. Étant donné la période de temps à notre disposition, nous espérons éviter les graves difficultés et prendre des mesures appropriées afin que les hommes puissent déménager au moment qui leur conviendra le mieux, en vue d'atténuer les difficultés que ces déplacements pourraient leur susciter.

En réponse à votre question, je ne suis pas en faveur d'inclure dans le projet de loi la disposition relative à la loi sur le National-Canadien et le Pacifique-Canadien qui viserait notre compagnie car, tout d'abord, je ne crois pas que la loi s'applique et, deuxièmement, nous préférons faire face à ce problème de la même façon que nous avons réglé les autres problèmes

aussi importants—quelques-uns revêtaient même une bien plus grande ampleur—qui se sont posés dans le passé et auxquels nous avons trouvé une solution satisfaisante.

Le sénateur CROLL: La loi fédérale sur les relations ouvrières ne renferme-t-elle pas quelque disposition sur le maintien des droits?

M. MACDOUGALL: La loi sur les relations industrielles et sur les enquêtes visant les différends du travail ne renferme pas une telle disposition, sauf en ce qui concerne les syndicats. Il y a une disposition concernant le maintien des droits qui s'applique aux syndicats, mais non pas aux compagnies. J'ignore la raison de cette omission, mais voilà les faits.

Le sénateur CROLL: Vous étiez d'avis que vous pouviez vous tirer d'affaires tout seuls à cette époque-là.

Le PRÉSIDENT: Si vous n'avez pas d'autres questions à poser à M. Macdougall, je crois que nous devrions prier M. Spence de nous présenter le point de vue du Pacifique-Canadien.

M. K. D. M. Spence, c.r., avocat de la commission, chemin de fer du Pacifique-Canadien: Monsieur le président, honorables sénateurs, M. Macdougall a exprimé, dans une large mesure, le point de vue de nos deux compagnies, et je fais miennes toutes ses observations. A l'instar de M. Macdougall, je n'ai pas eu grand temps pour étudier ce mémoire, mais je crois comprendre que les Fraternités craignent qu'un de ces bons matins leurs membres vont s'éveiller pour constater qu'ils sont passés de l'emploi des diverses compagnies à celui de la Compagnie de chemin de fer du terminus d'Ottawa. Cela est loin de la réalité. Il n'y a aucun danger qu'ils se trouvent soudainement à l'emploi de nouveaux patrons.

Comme M. Macdougall l'a signalé, nous n'avons pas fait grand progrès avec l'organisation de la Compagnie de chemin de fer du terminus d'Ottawa; il reste encore beaucoup de besogne et de discussion, non seulement entre les deux chemins de fer quant à la façon dont la compagnie doit fonctionner, mais entre les chemins de fer et les employés quant aux modalités de leur emploi. Dès que la Compagnie de chemin de fer du terminus d'Ottawa commencera à fonctionner, il lui faudra, bien entendu, un contrat de travail. Je crois comprendre que c'est ce que les Fraternités craignent le plus. Du moins, elles veulent l'insertion dans le projet de loi d'une disposition prévoyant la négociation d'un nouveau contrat. Bien entendu, il nous faudra négocier un nouveau contrat, mais nous en avons bien le temps.

Nous avons déjà discuté avec ces Fraternités certains des problèmes qui vont surgir. Par exemple, le Pacifique-Canadien a, bien entendu, un contrat avec la Fraternité de ses employés; il en va de même du National-Canadien. Or, ces contrats ne sont pas identiques, et, si une disposition comme celle que l'on préconise était insérée dans le projet de loi, c'est-à-dire que les employés des deux compagnies qui seraient transférés au terminus d'Ottawa continueraient à relever de leurs anciens contrats, il pourrait y avoir deux employés travaillant côte à côte mais relevant de contrats différents. Certaines des conditions de ces contrats peuvent ne pas s'appliquer du tout au terminus d'Ottawa. Voilà des problèmes que nous n'avons pas encore commencé à résoudre.

Le sénateur ROEBUCK: Le tarif différentiel des Montagnes ne s'appliquerait pas, bien entendu.

M. SPENCE: Non, il ne s'appliquerait pas, car il n'y a pas de montagnes à Ottawa. Mais je crois que tout le monde peut avoir l'assurance que les conditions que nous négocierons avec les Fraternités et qui seront mises en vigueur lorsque nous commencerons à opérer, ne désavantageront pas sérieusement les

employés de l'un ou l'autre des chemins de fer ni de la nouvelle compagnie. Sinon, la nouvelle compagnie ne pourrait trouver d'employés. Les employés ne seront pas contraints de quitter le chemin de fer pour aller travailler pour le compte du terminus d'Ottawa, et si nous voulons avoir des employés pour exploiter le terminus d'Ottawa, il nous faudra leur consentir des conditions satisfaisantes avant qu'ils acceptent un emploi.

A coup sûr, voilà des questions qui devraient faire l'objet d'une libre discussion, que nous sommes disposés, voire vivement désireux, de tenir avec les Fraternités d'employés afin de trouver une solution mutuellement satisfaisante à ces problèmes. Je ne crois pas que nous devrions être liés par une disposition de la loi dont nous ne pouvons prévoir les répercussions pour le moment et qui pourrait s'avérer peu satisfaisante pour tous les intéressés.

Quant à un échange de correspondance, je ne vois pas où cela pourrait nous mener. Je crois qu'il serait fort possible d'échanger de la correspondance en ce qui concerne la portée générale de la question, la bonne entente, etc., mais si l'on veut consigner à la correspondance tous les détails de notre proposition ou du genre de contrat qui devrait être passé...

Le PRÉSIDENT: Je ne crois pas qu'une telle proposition ait été faite.

M. SPENCE: Mais s'il ne s'agit que d'exprimer notre intention et notre bonne volonté, voilà une tout autre question.

Le sénateur CROLL: A mon avis, avant que nous, sénateurs, puissions appuyer ce projet de loi, nous devons avoir le sentiment qu'il existe un esprit de bonne volonté et que l'on parviendra à s'entendre, et cela sous peu; voilà tout ce qui nous intéresse. Nous ne cherchons pas à imposer des conditions, mais je crois qu'il nous faut savoir avant de voter—du moins en ce qui me concerne—pourquoi nous votons et c'est tout ce que nous nous proposons de faire. D'après les propos formulés ce matin, je crois que l'on peut s'entendre sur des conditions assez générales, et c'est tout ce qui nous préoccupe.

M. SPENCE: Oui, sans négocier de contrat, car il faut que le contrat réponde aux désirs de tous.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions?

Le sénateur ROEBUCK: Monsieur le président, je propose que M. Frank Hall soit prié de répondre. Apparemment, grâce aux excellentes déclarations de MM. Macdougall et Spence, nous entrevoyons une solution au problème. Maintenant, j'aimerais avoir le point de vue de M. Hall.

M. HALL: Au nom de mes collègues et en mon propre nom, je dois dire que nous avons écouté avec beaucoup d'intérêt ce que MM. Macdougall et Spence ont dit; il était surtout intéressant d'entendre M. Macdougall dire que tout le monde désire plus de «souplesse». L'ennui, c'est que leur point de vue en ce qui concerne la souplesse ne concorde pas toujours avec le nôtre. Ce qui ressort de la situation, c'est que lorsque la nouvelle compagnie sera constituée, les accords conclus avec les chemins de fer deviendront périmés.

Je ne veux pas dire que les chemins de fer ne partagent pas l'esprit de bonne entente qu'ont exprimé leurs avocats. Cependant, les gens que nous représentons ne veulent pas que nous tenions rien pour acquis et, malgré les propos formulés par les représentants des compagnies de chemins de fer, nous refusons de retirer ou de modifier en quoi que ce soit les instances que nous avons faites à cet honorable comité ce matin.

Nous voulons que la mesure envisagée comporte une certaine protection, de sorte que lorsque la compagnie aura été constituée et que les droits des employés auront été reconnus, on respectera les accords existants jusqu'à ce qu'on ait conclu une autre entente avec la compagnie en vertu de la loi sur les relations industrielles et sur les enquêtes visant les différends du travail. Nous estimons qu'une telle protection est nécessaire et nous ne saurions tenir rien

pour certain. Nous prions donc le Comité de nous accorder quelque garantie du maintien des droits acquis, afin de protéger les employés dans les secteurs en question, secteurs très vastes en réalité, non seulement en ce qui concerne la question des salaires et de l'ancienneté, mais aussi pour ce qui est des vacances, des jours fériés, de la façon de traiter des griefs et mille et une autres questions. Et nous voulons l'assurance que les accords en vigueur à l'heure actuelle avec les deux chemins de fer s'appliqueront jusqu'à ce que nous ayons pu négocier un autre accord avec la nouvelle compagnie.

Le sénateur ROEBUCK: Avant que vous nous quittiez, monsieur Hall, pourriez-vous venir rencontrer ces deux messieurs qui ont formulé d'intéressantes déclarations ce matin; vous pourriez peut-être en venir à une entente et la consigner dans une lettre demandant l'assurance que vos droits seraient respectés à l'avenir. Cela nous permettrait de constituer la société et d'accomplir quelques progrès et nous aurions l'assurance que nous ne privons pas les syndicats et vos gens des droits qu'ils possèdent actuellement.

M. HALL: M. Macdougall a déjà dit qu'il y aurait des réserves à apporter en ce qui concerne certaines mesures qu'il serait disposé à prendre. J'ignore si MM. Macdougall et Spence estiment qu'ils pourraient régler cette question, ou bien si elle devrait être déferée aux administrateurs du personnel des chemins de fer. Bien entendu, nous ne refuserions pas de les rencontrer, mais nous désirons préciser que si nous devons nous rencontrer avec eux, ce devrait être le plus tôt possible, et advenant que les entretiens ne donnent pas de résultats satisfaisants de notre point de vue, nous aimerions vous en informer, messieurs.

Le sénateur ROEBUCK: Si nous nous ajournions à deux semaines et si, dans l'entre-temps, vous aviez des entretiens avec les représentants du patronat afin de déterminer dans quelle mesure vous pouvez vous entendre, alors s'il y a des aspects sur lesquels vous ne pouvez tomber d'accord, vous pourriez revenir devant nous.

M. HALL: Si, sénateur Roebuck, le Comité, par l'intermédiaire de son président, de vous-même ou d'un autre membre, nous demande de conférer avec les représentants des chemins de fer au cours des deux prochaines semaines, nous le ferons volontiers.

Le PRÉSIDENT: Je crois qu'au nom du Comité, je suis autorisé à présenter dès maintenant cette requête à M. Hall, à M. Spence et à M. Macdougall.

M. HALL: Advenant que nous ne réussissions pas à nous entendre, alors nous reviendrions vous en faire part.

Le PRÉSIDENT: Le Comité vous saurait gré également, monsieur Hall, au cas où vous ne pourriez en venir à une entente, de préciser davantage les termes de l'amendement que vous désirez voir incorporer au projet de loi.

M. HALL: D'accord.

Le sénateur CROLL: Le comité vous en serait peut-être encore plus reconnaissant si vous ne nous reveniez pas, monsieur Hall.

Le sénateur LAMBERT: Puis-je dire un mot en guise de conclusion, monsieur le président. A titre de parrain du projet de loi au Sénat, et étant donné que j'ai participé assez activement aux travaux des comités qui se sont réunis à l'occasion pour étudier le programme du district fédéral tout entier, programme fondé sur la ligne de conduite du gouvernement du pays, je crois qu'il y a lieu de souligner que ce projet de loi représente l'aboutissement d'une décision approuvée à la fin de la dernière guerre. En d'autres termes, des mesures prises il y a vingt ans afin d'élaborer un plan d'ensemble pour régler le problème du transport autour de la capitale nationale, sont en voie de réalisation. Il y a lieu en ce moment de ne pas perdre de vue l'ensemble du programme en discutant une phase particulière du plan; il ne faut pas que

l'avenir du programme soit compromis par un litige entre les chemins de fer et les syndicats des cheminots. L'enlèvement des voies qui traversent la ville et l'établissement d'un nouveau terminus ont été proposés dans le projet initial qui a entraîné une modification du tout au tout de la loi sur le district fédéral il y a plus de vingt ans. Étape par étape, avec l'aide de feu Jacques Gréber, qui est venu à Ottawa sur l'invitation du gouvernement afin de mettre le plan à exécution, on a donné suite au programme. J'espère bien qu'il ne se produira pas de retard indu dans sa réalisation. Je crois exprimer l'avis du gouvernement actuel et de ses prédécesseurs en disant qu'on désire ardemment aménager une capitale digne des aspirations du pays tout entier. Il ne faut pas que ce programme soit retardé à la dernière minute par des considérations qu'il aurait mieux valu présenter lors de la première étude du projet de loi.

Le sénateur ISNOR: Monsieur le président, avant que MM. Macdougall et Spence quittent la table de conférence, j'espérais avoir l'occasion de poser certaines questions quant à la conclusion de leurs négociations avec la ville d'Ottawa en ce qui concerne les passages à niveau mentionnés à nos réunions précédentes. M. Macdougall pourrait-il nous faire connaître maintenant le résultat de ces négociations en ce qui concerne les chemins de fer et la ville d'Ottawa?

Le PRÉSIDENT: Je me demande si M. Macdougall ou M. Spence pourrait répondre à cette question.

M. MACDOUGALL: Je crains n'avoir pas sous la main les renseignements nécessaires pour répondre à cette question, mais je vais consulter certains des autres représentants.

Le sénateur ISNOR: Monsieur le président, ce n'est pas là une réponse satisfaisante. M. Spence pourrait peut-être nous aider, car ce n'est pas la première fois qu'il est des nôtres.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Spence?

Le sénateur LAMBERT: Le président de la Commission pourrait sans doute répondre à cette question.

M. SPENCE: Je crois que le général Clark connaît mieux que quiconque la situation.

Le sénateur LAMBERT: Le général Clark a fourni une assurance à ce sujet au début.

Le sénateur ISNOR: Non; il a dit simplement que la question avait été abordée par la Commission de la capitale nationale et la ville d'Ottawa.

Le PRÉSIDENT: Quelle est votre question au juste?

Le sénateur ISNOR: Quelle a été la conclusion des négociations en ce qui concerne l'élimination des passages à niveau?

Le général CLARK: Je ne me souviens pas de cette question, mais en vertu du plan, nous avons supprimé 70 passages à niveau, je crois; c'est nous qui allons acquitter la note et non pas la ville d'Ottawa.

Le sénateur ROEBUCK: Il ne restera plus de passages à niveau?

Le général CLARK: Si, il en restera. Ils ne seront pas tous supprimés, seulement 70 le seront. Au fur et à mesure que la population de la région s'accroîtra, il faudra en supprimer d'autres, mais à cette époque l'étagement des voies sera mis à exécution. Ce plan, qui se traduit par l'accord tripartite annoncé aux présentes, et qui a été approuvé par le gouvernement supprimera 70 passages à niveau et environ 35 ou 36 milles de voie de chemin de fer qui existaient dans la région avant l'inauguration du programme. Mais avec les années et au fur et à mesure que la population augmentera dans plusieurs des secteurs qui revêtent actuellement un caractère rural et où il y a très peu de passages à niveau,

nous aviserons à la situation. Lorsqu'on réclamera l'étagement des voies—et, bien entendu, je ne puis parler au nom des chemins de fer—nous prendrons des mesures en conséquence.

Le sénateur ISNOR: Monsieur le général Clark, précisons si vous le voulez bien. Sauf erreur, vous avez mentionné six ou huit passages à niveau dans les limites de la ville. Or, le passage à niveau de Riverside Park et de Springland Drive va-t-il être supprimé?

Le général CLARK: J'aimerais d'abord vérifier. Riverside Drive—ce passage se trouve dans la subdivision de Wass à Hurdman.

M. MACQUARRIE: Il ne sera pas éliminé en vertu de notre plan.

Le général CLARK: Mais la ville ne doit-elle pas aménager l'étagement des voies dans ce secteur?

M. MACQUARRIE: Je ne crois pas que la ville d'Ottawa aménagera l'étagement des voies dans le secteur de Riverside Drive.

Le sénateur ISNOR: Si j'ai posé la question, monsieur le président, c'est qu'à l'époque les terrains ont été vendus avec l'entente que les passages à niveau seraient supprimés. On m'a prié d'exprimer ce point de vue à des réunions antérieures; c'est pourquoi je reviens à la charge aujourd'hui. Apparemment, on a déclaré que le passage à niveau situé à Springland Drive et Riverside Park ne sera pas supprimé; ai-je raison?

Le général CLARK: Je saisis maintenant votre question. Je regrette de ne pas l'avoir fait plus tôt. Il s'agit, je crois, de la question qui a été soulevée par certains propriétaires qui ont demandé pourquoi, en vertu du plan, nous ne supprimons pas ce tronçon de la subdivision de Beachburg, qui va de Wass Junction à Hurdman. Cela n'a jamais fait partie de notre plan approuvé. Les premières propositions de M. Gréber envisageaient la construction d'une gare dans la région du chemin Walkley.

Le PRÉSIDENT: Où se trouvent les nouveaux hangars à marchandises du National-Canadien?

Le général CLARK: Oui, dans la région du chemin Walkley. Ce plan n'a jamais été approuvé. M. Gréber a recommandé également qu'une ligne de chemin de fer traverse ce secteur pour se rendre à la rue Queen. Le 30 août 1959, le premier ministre a annoncé que le gouvernement avait décidé de ne pas y construire le terminus, mais de l'aménager près du Queensway, trois milles plus près du centre de la ville. Si la gare avait été construite à l'endroit proposé en premier lieu par M. Gréber, alors la présente section n'aurait pas été nécessaire. Bien entendu, il s'agit d'une hypothèse. Je veux parler de la subdivision de Beachburg, et la gare serait située ici, mais en décidant de construire la gare trois milles plus près du centre, il n'était pas nécessaire de supprimer l'embranchement existant depuis si longtemps et qui n'a pas été supprimé en vertu de notre plan.

Maintenant, la population s'accroît dans ce secteur et, tôt ou tard, il faudra procéder à l'étagement des voies, mais, encore une fois, monsieur le président, je ne saurais prédire quand cela se produira. Ai-je répondu à la question? Rien ne prévoit l'élimination de la ligne de chemin de fer.

Le sénateur ISNOR: Je voulais que le renseignement soit consigné au compte rendu et j'en suis satisfait.

Le PRÉSIDENT: Honorables sénateurs, je songeais à la date à laquelle nous devrions nous ajourner, car je crois qu'il y a lieu maintenant d'ajourner. Le Comité serait-il disposé, avant l'ajournement, de traiter de l'amendement proposé à l'alinéa g) de l'article 10, qui a été approuvé par les chemins de fer, les camionneurs et la Commission? Si nous pouvions en disposer, ce serait autant de progrès d'accomplis, et nous pourrions peut-être dispenser M. Magee de revenir à la prochaine séance.

Le sénateur CROLL: J'en fais la proposition.

Le PRÉSIDENT: A la page 3 du bill, à l'alinéa g), vers le bas de la page, à partir de la 45^e ligne, les trois premières lignes seront remplacées par ce qui suit:

fournir, en vue de la location, dans les villes d'Ottawa et de Hull et leurs environs, un service suffisant et approprié, comme il est coutumier ou habituel, pour la cueillette, la livraison et le transfert de marchandises, au moyen de camions ou autres

... et le reste, comme il est stipulé à l'article primitif.

Le sénateur CROLL: J'en fais la proposition.

Le PRÉSIDENT: Le Comité approuve-t-il l'amendement?

Des VOIX: D'accord.

Le PRÉSIDENT: La proposition est approuvée. Je crois que c'est tout ce que nous pouvons faire pour le moment à l'égard de ce projet de loi, messieurs. Je me demandais jusqu'à quelle date nous devrions nous ajourner. Sauf erreur, le Sénat doit s'ajourner pour deux semaines.

Le sénateur GOVIN: Jusqu'au lundi 21 juin.

Le PRÉSIDENT: Le Comité se réunit, normalement, le jeudi matin. Pourrions-nous fixer la date de la prochaine réunion pour le jeudi 24 juin, ce qui donnerait tout le temps voulu aux représentants des syndicats et des chemins de fer d'avoir des entretiens et de s'entendre s'ils le peuvent. Cela convient-il au Comité?

Des VOIX: D'accord.

Le PRÉSIDENT: Très bien, alors nous nous ajournerons jusqu'au jeudi 24 juin, sous réserve, bien entendu, de ce qui pourrait se produire dans l'entre-temps.

Le Comité lève la séance.



Troisième session de la vingt-sixième législature

1965

LE SÉNAT DU CANADA

DÉLIBÉRATIONS

DU

COMITÉ PERMANENT

DES

TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: L'honorable A. K. HUGESSEN

Fascicule 5

Deuxième et dernière séance de délibérations sur le bill S-3
intitulé: «Loi constituant en corporation la Compagnie de chemin de fer
du terminus d'Ottawa».

SÉANCE DU MERCREDI 23 JUIN 1965

TÉMOINS:

Fraternités internationales des cheminots: M. A. R. Gibbons, secrétaire,
Comité législatif national. *Chemins de fer Nationaux du Canada*:
M. J. W. G. Macdougall, c.r., avocat général. *Ministère des Transports*:
M. Jacques Fortier, c.r., avocat. *Commission de la Capitale nationale*:
Lieut. Général S. F. Clark, président.

RAPPORT DU COMITÉ

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

22566—1

COMITÉ PERMANENT
DES
TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: L'honorable Adrian K. Hugessen

Les honorables sénateurs

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

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

(Quorum 9)

ORDRE DE RENVOI

Extrait des *Procès-verbaux* du Sénat en date du mercredi 12 mai 1965.

«Conformément à l'Ordre du jour, l'honorable sénateur Lambert propose, appuyé par l'honorable sénateur Hugessen, que le bill S-3, intitulé: «Loi constituant en corporation la Compagnie de chemin de fer du terminus d'Ottawa» soit lu la deuxième fois.

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

Le bill est alors lu la deuxième fois.

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

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

Le greffier du Sénat,
J. F. MacNEILL.

RAPPORT DU COMITÉ

MERCREDI 23 juin 1965

Le Comité permanent des transports et des communications, auquel a été déféré le bill S-3, intitulé: «Loi constituant en corporation la Compagnie de chemin de fer du terminus d'Ottawa», rapporte que le comité, après avoir étudié ce bill, l'a chargé d'en faire rapport au Sénat avec un amendement.

L'amendement est alors lu par le Greffier adjoint, comme il suit:

1. *Page 3.* Retrancher les lignes 45 à 48 inclusivement et y substituer ce qui suit:

- g) fournir en location, dans les cités d'Ottawa et de Hull et leurs environs, le service suffisant et approprié qui est habituellement et ordinairement disponible pour la cueillette, la livraison et le transfert de marchandises au moyen de camions ou autres.

Respectueusement soumis,

Le président,
A. K. HUGESSEN.

PROCÈS-VERBAL

MERCREDI 23 juin 1965

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

Présents: les honorables sénateurs Hugessen (*président*), Bouffard, Buchanan, Burchill, Connolly (*Halifax-Nord*), Croll, Fournier (*Madawaska-Restigouche*), Gélinas, Gouin, Isnor, Kinley, Lefrançois, McLean, Molson, Quart, Roebuck, Veniot, Vien, Willis et Woodrow—20.

Aussi présents: M. E. Russell Hopkins, secrétaire légiste et conseiller parlementaire; M. R. J. Batt, secrétaire légiste adjoint, conseiller parlementaire et secrétaire en chef des comités.

Le bill S-3, Loi constituant en corporation la Compagnie de chemin de fer du terminus d'Ottawa est de nouveau étudié, clause par clause.

Le président fait lecture d'une opinion du secrétaire légiste et conseiller parlementaire quant à l'applicabilité de la Loi sur le National-Canadien et le Pacifique-Canadien à la compagnie devant être incorporée par le bill S-3.

Le président fait lecture d'un échange de correspondance, à verser au dossier, entre les chemins de fer Nationaux et le Pacifique-Canadien et les Fraternités internationales des cheminots et les Syndicats des employés sédentaires de chemins de fer concernant une entente entre ces groupes au sujet de certains grands principes de base régissant le transfert des emplois.

Les témoins suivants sont entendus: les *Fraternités internationales des cheminots*; A. R. Gibbons, secrétaire, Comité législatif national. *Les chemins de fer Nationaux*: J. W. G. Macdougall, c.r., avocat général. *Le ministère des Transports*: Jacques Fortier, c.r., avocat. *Commission de la Capitale nationale*: Lt. gén. S. F. Clark, président.

Sur une proposition de l'honorable sénateur Connolly (*Halifax-Nord*), il est résolu de faire rapport quant audit projet de loi tel que modifié le 3 juin 1965.

À 10 h. 30 du matin, le Comité s'ajourne jusqu'à la convocation du président.

Attesté.

Le secrétaire du Comité,
Dale M. Jarvis.

PROCES-VERBAAL

Maandag 12 Juni 1935

De vergadering is begonnen om 10 uur 's ochtmerds in de zaal van de Kamer der Afdeling van de Gemeenteraad te Rotterdam.

De voorzitter, de heer J. van der Meer, heeft de vergadering geopend en heeft de afwezigheid van de heer J. van der Meer gemeld.

De heer J. van der Meer heeft de afwezigheid van de heer J. van der Meer gemeld.

De heer J. van der Meer heeft de afwezigheid van de heer J. van der Meer gemeld.

De heer J. van der Meer heeft de afwezigheid van de heer J. van der Meer gemeld.

De heer J. van der Meer heeft de afwezigheid van de heer J. van der Meer gemeld.

De heer J. van der Meer heeft de afwezigheid van de heer J. van der Meer gemeld.

De heer J. van der Meer heeft de afwezigheid van de heer J. van der Meer gemeld.

De heer J. van der Meer heeft de afwezigheid van de heer J. van der Meer gemeld.

De heer J. van der Meer heeft de afwezigheid van de heer J. van der Meer gemeld.

De heer J. van der Meer heeft de afwezigheid van de heer J. van der Meer gemeld.

De heer J. van der Meer heeft de afwezigheid van de heer J. van der Meer gemeld.

De heer J. van der Meer heeft de afwezigheid van de heer J. van der Meer gemeld.

De heer J. van der Meer heeft de afwezigheid van de heer J. van der Meer gemeld.

De heer J. van der Meer heeft de afwezigheid van de heer J. van der Meer gemeld.

De heer J. van der Meer heeft de afwezigheid van de heer J. van der Meer gemeld.

LE SÉNAT

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, mercredi 23 juin 1965

Le Comité permanent des transports et des communications, auquel le bill S-3, visant à la constitution en corporation de la Compagnie de chemins de fer du terminus d'Ottawa a été déféré, s'est réuni ce jour à 10 h. du matin.

Le président, le sénateur A. K. Hugessen occupe le fauteuil.

Le PRÉSIDENT: Honorables sénateurs, il est 10 heures et je vois que nous sommes en nombre.

Vous vous souviendrez que, lorsque nous avons ajourné la séance il y a une quinzaine de jours, nous avons demandé aux représentants des compagnies de chemins de fer et des syndicats de voir s'il leur était possible d'en venir à une entente au sujet des affaires que les représentants des syndicats soulevèrent à la réunion. Un des points à l'étude était de savoir si, oui ou non, les clauses de la loi du National-Canadien et du Pacifique-Canadien pouvaient s'appliquer à cette Compagnie dans l'éventualité du chômage des employés par suite de changements à la gare Union. Nous avons demandé à notre secrétaire légiste, M. Hopkins, de nous donner une opinion afin de savoir si la loi du National-Canadien et du Pacifique-Canadien s'applique à cette compagnie. J'ai ici une opinion de M. Hopkins, datée du 22 juin, et je crois que je devrais la lire au Comité:

A la plus récente réunion du Comité, on m'a demandée une opinion réfléchie sur la possibilité d'appliquer la Loi du National-Canadien et du Pacifique-Canadien, S.R. chap. 39, ci-après désignée comme étant «la loi» relativement à la Compagnie que vise à instituer le présent bill. A mon avis, la loi ne s'applique pas au projet de Compagnie de chemin de fer du terminus d'Ottawa.

M. Hopkins a donné ensuite une série de raisons que je ne crois pas utile d'évoquer ici au Comité. Cette lettre devrait probablement être imprimée en appendice aux délibérations du Comité.

Le sénateur ROEBUCK: A moins que ce ne soit très long, j'aimerais en entendre la lecture.

Le PRÉSIDENT: Très bien, je continue:

La loi votée durant la session de 1932-1933, constituait un moyen de combattre la dépression et avait pour but d'effectuer des économies et d'augmenter les revenus d'exploitation des deux principaux chemins de fer du Canada. A cette fin, le paragraphe (1) de l'article 17 prévoit ce qui suit au sujet des compagnies: «Aux fins de réaliser des économies et d'assurer un service plus rémunérateur, ... de tâcher sans délai de s'entendre et de constamment s'efforcer de s'entendre, et elle les autorise respectivement, tant pour leur propre compte et de la part des autres

compagnies ou éléments susdits, à s'entendre pour adopter les mesures, plans et arrangements de coopération justes et raisonnables et les plus propres (eu égard à la répartition équitable des charges et des avantages entre elles) à atteindre ces fins.»

Le paragraphe (2) de l'article 17 stipule que . . . ces mesures, plans ou arrangements peuvent comprendre a) des nouvelles compagnies contrôlées par la propriété d'actions équitables réparties entre les compagnies.»

Le mot clé dans le paragraphe est le mot «ces» qui ne peut que s'appliquer à la sorte de mesures, plans ou arrangements visés par le paragraphe (1). Ce paragraphe en retour limite la signification de ces expressions de deux façons: premièrement, il doit y avoir une entente entre les compagnies de chemins de fer et probablement entre les deux chemins de fer seulement; deuxièmement, l'entente doit s'effectuer «aux fins de réaliser des économies et d'assurer un service plus rémunérateur.»

Il est clair que le Mémorandum d'entente inclus comme une annexe au présent bill ne représente pas une simple entente entre les deux compagnies de chemins de fer, mais entre les chemins de fer et la Commission de la Capitale nationale. En fait, le gouvernement est probablement la partie la plus intéressée de toutes. Cela ressort du fait que le présent bill est une mesure du gouvernement. Plus que cela, il est évident et ceci émane du bill lui-même, de l'annexe y contenue et de la Loi sur la Capitale nationale (chapitre 37 des statuts de 1958), que les buts du bill ne tendent pas exclusivement ou même principalement à faire réaliser des économies ou à augmenter les revenus des chemins de fer (bien que ces conséquences puissent en résulter). Ces buts, selon les termes de l'article 10 de la loi sur la Capitale nationale, visent clairement à «aider au développement, à la conservation et à l'amélioration de la Région de la Capitale nationale».

A la lumière de ce qui précède je suis d'avis que la Loi ne s'applique pas à la mesure dont est présentement saisi le Comité.

Il est entendu que l'opinion que j'ai exprimée s'accorde avec celle des ministères des Transports et de la Justice. Elle est aussi conforme aux opinions exprimées plus tôt par les compagnies de chemins de fer et par le sénateur Roebuck. J'inclus la copie d'une lettre qui m'a été adressée à ce sujet par le conseiller juridique du ministère des Transports, en plus de photocopies d'un échange de lettres entre MM. Fortier et Ryan du ministère de la Justice.

*Secrétaire légiste et
Conseiller parlementaire,
E. Russell Hopkins.*

Le PRÉSIDENT: Je verse au dossier la suite de la correspondance à laquelle M. Hopkins fait allusion dans sa lettre. Elle se lit comme suit:

DEPARTMENT OF TRANSPORT
MINISTÈRE DES TRANSPORTS

Ottawa, Ontario,
le 22 juin, 1965

M. E. R. Hopkins, C.R.
Secrétaire légiste
Conseiller parlementaire
Chambre 359 S
Le Sénat
Ottawa (Ont.)

Cher monsieur Hopkins,

Veillez trouver ci-jointe une photocopie de la lettre du 21 juin 1965, adressée au soussigné par M. Ryan avisant qu'à son avis, ni l'article 17 de la Loi sur le National-Canadien et le Pacifique-Canadien, ni l'annexe de la Loi, ne s'appliquent aux deux compagnies dans l'organisation de la Compagnie de chemin de fer du terminus d'Ottawa.

Sincèrement vôtre,

Jacques Fortier,
Conseiller juridique.

DEPARTMENT OF JUSTICE
MINISTÈRE DE LA JUSTICE

Ottawa, le 4 juin 1965.

M. Jacques Fortier, c.r.
Conseiller juridique
Ministère des Transports
Édifice Hunter
Ottawa (Ontario)

206,000-15

Sujet: Projet de loi sur la Compagnie de chemin de fer du terminus d'Ottawa.

Votre dossier: 150-7 (Loi)

Monsieur,

Je me réfère à votre lettre du 10 juin en incluant une copie de la transcription des témoignages donnés devant le Comité sénatorial des transports et des communications ayant trait au bill S-3, Loi sur la Compagnie de chemin de fer du terminus d'Ottawa. Vous avez demandé un avis, savoir si oui ou non l'article 17 de la loi du National-Canadien et du Pacifique-Canadien ainsi que l'appendice à cette loi s'appliqueraient au deux chemins de fer dans l'organisation de la Compagnie de chemin de fer du terminus d'Ottawa.

J'ai examiné la transcription des témoignages, la loi du National-Canadien et du Pacifique-Canadien et le Mémoire d'entente daté du 17 octobre 1963, soit une annexe au bill S-3. Il ressort de ces informations que la loi constituant en corporation la Compagnie de chemin de fer

du terminus d'Ottawa est un aspect du plan d'ensemble de la Commission de la Capitale nationale comportant le déplacement des voies ferrées dans la région d'Ottawa.

Je présume que le but du plan de réaménagement du chemin de fer est «d'aider au développement, à la conservation et à l'amélioration de la région de la Capitale nationale afin que le siège du gouvernement du Canada soit conforme à son importance nationale». (Voir la Loi sur la Capitale nationale S.C. 1958 c. 37 art. 10)

Dans les circonstances, la constitution de la Compagnie de chemin de fer du terminus d'Ottawa n'est pas, à mon avis, «une mesure, un plan ou un arrangement d'ordre coopératif» au sens de l'article 17 de la loi du National-Canadien et du Pacifique-Canadien. Il s'ensuit en conséquence que ni cet article ni l'annexe à la loi ne s'appliquent aux deux chemins de fer dans l'organisation de la Compagnie de chemin de fer du terminus d'Ottawa.

Sincèrement vôtre,

Conseiller juridique senior,
S. W. Ryan.

Ottawa, Ontario,
10 juin 1965.

M. J. W. Ryan
Conseiller juridique senior
Ministère de la Justice
Chambre 302, Edifice de la Justice
Ottawa (Ontario)

Monsieur,

*Sujet: Projet de loi visant la Compagnie de chemin de fer
du terminus d'Ottawa*

Votre n° de renvoi: 206,000-15

J'inclus ci-joint copie de la transcription des témoignages qui ont été faits devant le Comité sénatorial des transports et des communications le 3 juin 1965 relativement au bill S-3, Loi constituant en corporation la Compagnie de chemin de fer du terminus d'Ottawa, et j'attire votre attention sur la déclaration du président du Comité, à l'effet que le secrétaire légiste et conseiller parlementaire devrait faire savoir au comité si, oui ou non, la Loi sur le National-Canadien et le Pacifique-Canadien s'appliquera aux employés du National-Canadien et du Pacifique-Canadien qui seront déplacés à cause de l'incorporation de la Compagnie de chemin de fer du terminus d'Ottawa. Le secrétaire légiste et conseiller juridique du Parlement m'a suggéré que, puisque le bill S-3 est une mesure du gouvernement, le ministère de la Justice pourrait être consulté.

Les dispositions de la Loi sur le National-Canadien et le Pacifique-Canadien, article 17, relativement à la coopération entre les deux chemins de fer et un examen desdites dispositions semblent indiquer qu'elles ne sont exclusivement applicables qu'aux ententes entre les deux compagnies «aux fins de réaliser des économies et d'assurer un service plus rémunérateur.»

L'objet du bill S-3 est de donner des suites pratiques à l'entente intervenue entre la Commission de la Capitale nationale, le National-Canadien et le Pacifique-Canadien en vue du réaménagement des lignes

de chemins de fer et autres installations dans la région d'Ottawa, conformément au plan de réaménagement de la Commission de la Capitale nationale, tel que mentionné dans le Mémoire d'entente annexé au bill S-3. Par conséquent, les fins du bill ne semblent pas être celles de l'article 17, bien que des économies et un service plus rémunérateur puissent résulter du trafic ferroviaire qui sera poursuivi dans les installations réaménagées.

Cependant, le paragraphe (2) de l'article 17 stipule que les mesures, plans ou arrangements entre le National-Canadien et le Pacifique-Canadien pour les fins établies dans l'article peuvent être effectués par le truchement de nouvelles compagnies détenant en commun des obligations. Considérant ces dispositions, on peut soutenir que l'incorporation de la Compagnie de chemin de fer du terminus d'Ottawa peut se solder par la réalisation d'économies et un service plus rémunérateur dans la région d'Ottawa. Par conséquent, une telle incorporation peut être considérée comme constituant une mesure adoptée par le National-Canadien et le Pacifique-Canadien en application de l'article 17.

Le chemin de fer a fait savoir au Comité sénatorial qu'il ne considère pas que c'est un cas où la Loi sur le National-Canadien et le Pacifique-Canadien s'appliquerait et il n'a pas procédé selon cette opinion car l'impulsion donnée à l'établissement de la Compagnie de chemin de fer du terminus d'Ottawa est venue de la Commission de la Capitale nationale et de son plan de réaménagement des voies ferrées plutôt que de la compagnie de chemin de fer. Les compagnies entendent certes, traiter tous les employés visés de la même façon qu'elles le feraient dans toute réorganisation d'un chemin de fer. Ce qui précède vous est soumis pour examen et avis quant à savoir si, oui ou non, l'article 17 de la Loi sur le National-Canadien et le Pacifique-Canadien s'appliquerait aux deux compagnies dans l'organisation de la Compagnie de chemin de fer du terminus d'Ottawa, afin de les contraindre à invoquer les dispositions de cette loi et son annexe dans la formation de la Compagnie du terminus d'Ottawa.

Sincèrement vôtre,

Jacques Fortier,
Conseiller juridique.

Le sénateur ROEBUCK: Merci pour la lecture de cette correspondance, monsieur le président. Je félicite notre conseiller juridique; je trouve qu'il est toujours d'accord avec moi.

Le PRÉSIDENT: Je ne sais pas quel effet cela aura sur la position des syndicats de chemins de fer. Cependant, en ce qui a trait aux autres questions qu'ils ont soulevées à notre dernière réunion, ils avaient eu des consultations avec les représentants des compagnies ferroviaires et je suis heureux de pouvoir dire que les intéressés sont maintenant d'accord.

Le sénateur ROEBUCK: Et les intéressés sont ici?

Le PRÉSIDENT: Oui.

Le sénateur ROEBUCK: Je crois que nous devrions les entendre.

Le PRÉSIDENT: Si vous me permettez, je commencerai par lire la correspondance que j'ai reçue, montrant l'entente qui a été conclue entre les syndicats et les compagnies de chemins de fer. Nous pourrions partir de là puis entendre les témoins que nous voudrions interroger par la suite. En premier lieu, je voudrais lire au Comité une lettre datée du 22 juin 1965 que j'ai reçue. Elle m'est adressée à titre de président du Comité:

Honorable sénateur Hugessen,

Je vous écris au sujet de notre déposition devant votre Comité, le 3 juin, au sujet du bill S-3 «une loi constituant en corporation la Compagnie de chemin de fer du terminus d'Ottawa».

Notre but en comparaisant devant votre Comité était d'obtenir un amendement au bill S-3 qui engagerait la Compagnie de chemin de fer du terminus d'Ottawa, les chemins de fer du Canadien-National et du Pacifique-Canadien, à respecter toute entente collective ou avantages et pratiques établis au Canadien-National et au Pacifique-Canadien jusqu'à la fin normale de ces ententes ou leur remplacement par des ententes collectives tombant sous le régime de la Loi sur les relations industrielles et sur les enquêtes visant les différends du travail.

A la suggestion de votre Comité, il a été convenu que des représentants du Canadien-National, du Pacifique-Canadien et des syndicats s'aboucheraient pour tenter d'en venir à un accord sur les questions mentionnées plus haut.

Des réunions ont eu lieu les 16 et 21 juin et nous sommes heureux de signaler à votre Comité qu'une entente a été conclue sur des principes généraux de base qui serviront de guide dans l'avenir pour ce qui est de la mutation d'employés du Canadien-National et du Pacifique-Canadien à la Compagnie de chemin de fer du terminus d'Ottawa.

Veillez trouver ci-joint des copies d'un échange de lettres entre les compagnies de chemins de fer et les représentants du Syndicat, qui vous indiqueront que l'entente sur ces principes de base a résolu les problèmes que nous avons soulevés devant votre Comité le 3 juin dernier.

Sincèrement vôtre,

A. R. Gibbons, pour
G. R. Pawson, secrétaire
du Comité conjoint de
négociation des Syndicats
d'employés sédentaires
de chemins de fer

A. R. Gibbons, secrétaire,
Comité législatif national des
Fraternités internationales de
cheminots.

Maintenant, je crois que la correspondance échangée entre les compagnies de chemins de fer et les syndicats en cette matière devrait être aussi versée au dossier et avec votre permission, je vais vous la lire. D'avance, je dois dire que j'ai reçu une lettre semblable de M. K. D. M. Spence, des chemins de fer du Pacifique-Canadien, qui écrivait en son nom et en celui de M. J. W. G. Macdougall. A la lettre était aussi annexée une copie de l'échange de correspondance.

L'échange comprend, premièrement, une lettre du Canadien-National et du Pacifique-Canadien, datée de Montréal, le 21 juin 1965 et adressée conjointement à M. A. R. Gibbons, secrétaire du Comité législatif national des Fraternités internationales des cheminots, et à M. G. R. Pawson, secrétaire du Comité conjoint de négociations des syndicats d'employés sédentaires de chemins de fer. La lettre se lit comme suit:

Monsieur,

Après réception de votre lettre du 8 juin concernant les points que vous avez soulevés devant le Comité sénatorial d'enquête sur le bill S-3, «Loi constituant en corporation la Compagnie de chemin de fer du terminus d'Ottawa» ainsi que la réunion qui eut lieu aux bureaux de la Compagnie des chemins de fer du Pacifique-Canadien le 16 juin afin de discuter les quatre questions dont il est fait mention dans votre lettre

concernant l'embauchage du personnel itinérant et du personnel sédentaire des compagnies du Canadien-National et du Pacifique-Canadien, personnel qui pourrait être employé par l'éventuelle Compagnie de chemin de fer du terminus d'Ottawa, nous désirons exposer ici les grands principes de base au sujet desquels on est tombé d'accord à la réunion, afin de nous guider à l'avenir en ce qui a trait à la mutation de tels employés à la compagnie du terminus.

La mutation d'employés des compagnies du Canadien-National et du Pacifique-Canadien à la Compagnie de chemin de fer du terminus d'Ottawa serait accomplie de telle façon que les employés continueraient à recevoir leurs bénéfices ou des bénéfices équivalents à ceux dont ils jouissent par suite de leurs ententes collectives actuellement applicables, comprenant leurs droits à la pension, leurs privilèges, laissez-passer, jusqu'à la fin de ces ententes ou en attendant que de telles ententes ou bénéfices soient remplacés par d'autres de par les procédés normaux des ententes collectives sous la Loi sur les relations industrielles et sur les enquêtes visant les différends du travail, entre la compagnie de chemin de fer du terminus d'Ottawa et les syndicats respectifs représentant les employés concernés.

Nous devons toutefois souligner que, jusqu'ici, le Canadien-National et le Pacifique-Canadien n'ont pas déterminé quel volume des activités actuelles sera conservé à l'avenir dans la région d'Ottawa à la Compagnie terminale et par les compagnies associées. La mise en œuvre de ces arrangements devra faire l'objet d'études ultérieures lorsque l'organisation de la Compagnie sera élaborée.

Il faut s'attendre à des situations particulières et à des circonstances locales qui exigeront des solutions spécifiques. Il faudra aussi en venir à des arrangements satisfaisants pour protéger le droit d'ancienneté des employés au sein de leur compagnie associée afin qu'ils soient jugés acceptables par les représentants de l'employé et de la Compagnie.

Si vous êtes d'accord avec les grands principes généraux de base exprimés dans cette lettre, celle-ci peut être déposée au dossier du Comité du Sénat en l'avisant qu'elle offre la solution aux problèmes qui ont été soulevés par vous à l'audience du Comité le 3 juin, 1965, sans préjudice des droits d'aucun groupe sous la Loi sur le National-Canadien et le Pacifique-Canadien.

Sincèrement vôtres,

Thomas A. Johnstone
Vice-président adjoint
Relations ouvrières
National-Canadien

K. Campbell
Vice-président adjoint
Personnel
Pacifique-Canadien

Telle est la lettre reçue des compagnies de chemin de fer par les syndicats. La réponse des syndicats est une lettre à M. T. A. Johnstone et à M. K. Campbell.

100, avenue Argyle, pièce 39
Ottawa (Ontario)
le 22 juin 1965.

M. T. A. Johnstone
Vice-président adjoint
Relations ouvrières
du Canadien-National
Boîte postale 8100
Montréal 3 (Québec)

M. K. Campbell
Vice-président adjoint
Personnel du P.C.
Gare Windsor
Montréal (Québec)

Monsieur,

La présente est en réponse à votre lettre du 22 juin, relativement à certaines questions soulevées par les représentants des syndicats de chemins de fer devant le Comité sénatorial des transports et des communications qui étudient le bill S-3, «Loi constituant en corporation la Compagnie de chemin de fer du terminus d'Ottawa».

Votre lettre fait état des grands principes de base sur lesquels une entente a été conclue aux réunions des 16 et 21 juin, lesquels serviront de guide pour l'avenir en ce qui concerne la mutation de tout employé du National-Canadien et du Pacifique-Canadien à la Compagnie de chemin de fer du terminus d'Ottawa. Veuillez prendre avis que nous sommes d'accord avec les grands principes de base exprimés dans votre lettre.

Sincèrement vôtre,

A. R. Gibbons, pour
G. R. Pawson
Secrétaire
Comité conjoint de négociations
Unions des employés sédentaires
de chemins de fer

A. R. Gibbons, secrétaire
Comité législatif
Fraternité internationale
des cheminots

Honorables sénateurs, cela semble régler à la satisfaction de tous les questions soulevées à la dernière réunion par les syndicats de chemins de fer. S'il en est ainsi, c'est là une heureuse conclusion.

Peut-être pourrions-nous entendre un mot des représentants des syndicats et des représentants des chemins de fer, afin de s'assurer si tel est bien le cas. Est-ce que M. Gibbons, qui a signé les lettres, est ici ce matin?

Le sénateur ROEBUCK: Oui, M. Gibbons est ici de même que M. Macdougall.

M. A. R. Gibbons, secrétaire, Comité législatif national, Fraternité internationale des cheminots: Monsieur le président, honorables sénateurs, sont aussi présents: MM. W. G. McGregor, vice-président du Comité législatif national; W. P. Kelly, vice-président de la Fraternité des cheminots et F. E. Esterbrook, vice-président du Syndicat des employés des transports et communications. Nous sommes heureux de dire notre contentement d'être parvenus à une entente avec les compagnies de chemin de fer. Nous remercions les honorables sénateurs pour le temps qu'ils ont consacré à cette question et pour la suggestion qu'ils ont faite, à savoir que nous travaillions de concert avec les compagnies de chemin de fer et réglions l'affaire sans avoir recours à une législation spécifique. Ne voulant pas abuser de votre temps, nous exprimons notre gratitude pour la courtoisie avec laquelle votre Comité nous a entendus.

Le PRÉSIDENT: Merci, monsieur Gibbons. J'aurais une question à poser. Est-ce que l'entente à laquelle vous êtes parvenus avec les compagnies de chemins de fer a eu pour effet, si l'on s'en tient aux informations que notre secrétaire légiste a fournies, que la Loi sur le National-Canadien et le Pacifique-Canadien ne s'applique pas?

M. GIBBONS: Non, monsieur, l'entente n'est pas affectée. Nous sommes arrivés à une entente et nous avons dit dans la lettre, sans préjudice à aucun groupe, que nous accepterions la décision, à savoir si la loi s'applique ou ne s'applique pas dans ce cas particulier. Cela était plus raisonnable que d'aller à la Cour suprême pour savoir si oui ou non la loi s'applique.

Le sénateur ROEBUCK: Dans les circonstances, avez-vous d'autres objections à l'adoption du bill qui est devant le Comité en ce qui concerne la Compagnie du chemin de fer du terminus d'Ottawa?

M. GIBBONS: Non, monsieur.

Le PRÉSIDENT: Merci M. Gibbons. Est-ce que M. Macdougall ou M. Spence désirerait ajouter quelque chose?

M. J. W. G. Macdougall, C.R., avocat général du National-canadien: Monsieur le président, je ne puis ajouter grand'chose à ce que M. Gibbons a dit. Vous avez devant vous et dans vos dossiers l'échange de correspondance entre les compagnies et les syndicats. Nous sommes certainement très heureux qu'il ait été possible d'en arriver à des arrangements amicaux concernant cette question. Je crois que cela témoigne de l'ère de coopération manifestée par les syndicats et les compagnies dans le règlement de cet important problème de mutation des employés à la nouvelle corporation. Nous vous remercions aussi pour votre considération et votre bonté à notre endroit.

Le PRÉSIDENT: Au nom des membres du Comité, je dois remercier les représentants des deux parties pour avoir fait ce que nous avons suggéré qu'ils devaient faire et pour en être arrivés à une conclusion raisonnable.

Le sénateur ROEBUCK: Oui, monsieur le président, et comme j'ai soulevé la question en Chambre en premier lieu et que j'ai été plutôt le parrain des protestations dont le Comité a été saisi, je veux exprimer ma satisfaction personnelle de la solution de ce problème. C'était un problème réel et difficile. J'aimerais ajouter, monsieur le président, que c'est là une autre preuve parmi tant d'autres que nous pourrions mentionner de l'utilité de ce Comité permanent des transports et des communications sous votre distinguée présidence.

Le PRÉSIDENT: Est-ce que le Comité souhaite entendre d'autres témoignages au sujet de ce bill? Nous avons eu beaucoup de témoignages l'an dernier, comme s'en souviennent les membres du comité et nous en avons encore eu cette année. Considérons-nous maintenant le bill article par article?

Les honorables SÉNATEURS: Accepté.

Le PRÉSIDENT: Article 1, titre abrégé. L'article 1 est-il adopté?

Les honorables SÉNATEURS: Adopté.

Le PRÉSIDENT: Article 2—«constitution en corporation». L'article 2 est-il adopté?

Les honorables SÉNATEURS: Adopté.

Le PRÉSIDENT: Article 3—«administrateurs provisoires». L'article 3 est-il adopté?

Les honorables SÉNATEURS: Adopté.

Le PRÉSIDENT: Article 4—«capital social». L'article 4 est-il adopté?

Les honorables SÉNATEURS: Adopté.

Le PRÉSIDENT: Article 5—«siège social». L'article 5 est-il adopté?

Les honorables SÉNATEURS: Adopté.

Le PRÉSIDENT: Article 6—«assemblées générales», paragraphes (1) et (2). L'article 6 est-il adopté?

Les honorables SÉNATEURS: Adopté.

Le PRÉSIDENT: Article 7—«nombre des administrateurs». L'article 7 est-il adopté?

Les honorables SÉNATEURS: Adopté.

Le PRÉSIDENT: Article 8—«comité exécutif des administrateurs», «nombre des membres», «composition». L'article 8, les paragraphes (1), (2) et (3) sont-ils adoptés?

Les honorables SÉNATEURS: Adopté.

Le PRÉSIDENT: Article 9—«nature de l'entreprise» et «la Compagnie peut exécuter les projets visés au mémorandum de l'annexe». L'article 9, les paragraphes (1) et (2) sont-ils adoptés?

Les honorables SÉNATEURS: Adopté.

Le PRÉSIDENT: Article 10—«pouvoirs de la Compagnie»; a) «acquérir des biens»; b) «fournir les installations d'un terminus»; c) «recevoir des donations et gratifications»; d) «dispositions des biens et services non requis»; e) «hôtels, entrepôts, etc.»; f) «télégraphes», etc.

Honorables sénateurs, nous en arrivons maintenant à l'alinéa g) à la page 3, «service de transport». Vous vous souviendrez qu'à notre dernière réunion nous avons fait un amendement aux lignes 33 et 35, sur lesquelles les chemins de fer sont tombés d'accord, ainsi que la Commission et les intérêts du transport par camions. Nous avons substitué pour les lignes 33 et 35 actuelles, les mots «fournir en location dans les villes d'Ottawa et de Hull et leurs environs, le service suffisant et approprié qui est habituellement et ordinairement disponible pour la cueillette, la livraison et le transfert de marchandises au moyen de camions...». Le reste se poursuit comme avant. L'article 10 avec son amendement au paragraphe g) que j'ai mentionné est-il adopté?

Les honorables SÉNATEURS: Adopté.

Le PRÉSIDENT: Article II—«Les chemins de fer Nationaux peuvent céder à la Compagnie des terrains, bâtiments, ... etc. ... L'article II peut-il être adopté?

Le sénateur VIEN: Est-ce que l'article II comprend la propriété de la Couronne? Ceci est la propriété de la compagnie, appartenant au Canadien-National. Est-ce que cela englobe la propriété de la Couronne? Le Canadien-National est un chemin de fer du gouvernement. Est-ce que cela veut dire uniquement la propriété de la compagnie ou bien cela comprend-il aussi des propriétés de la Couronne?

Le PRÉSIDENT: Je ne vois pas comment le Canadien-National pourrait entreprendre de céder des propriétés à la nouvelle compagnie s'il ne les possédait pas.

Le sénateur VIEN: Sous la loi du Canadien-National, ils ne peuvent disposer d'aucune propriété qui appartient à la Couronne sans un arrêté-en-conseil.

Le PRÉSIDENT: Une loi de cette nature supplanterait toute stipulation de cette sorte, n'est-ce pas?

Le sénateur VIEN: Je ne soulève aucune objection, je cherche simplement un éclaircissement au sujet de ce qui est impliqué.

Le PRÉSIDENT: Peut-être M. Macdougall pourrait-il répondre à cette question?

M. JACQUES FORTIER, conseiller juridique du Ministère des Transports: Je ne crois pas qu'aucune propriété de la Couronne soit impliquée dans l'échange de propriétés entre le Canadien-National et la Commission de la Capitale nationale. Je crois que M. Macdougall peut confirmer cela.

M. MACDOUGALL: Ce serait la propriété maintenant possédée et régie par le Canadien-National dans la région de la capitale.

Le PRÉSIDENT: Est-ce que cela vous satisfait, sénateur Vien?

Le sénateur VIEN: Oui.

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

Les honorables SÉNATEURS: Adopté.

Le PRÉSIDENT: L'article 12 est un article similaire, autorisant le Pacifique-Canadien à céder certaines propriétés à la nouvelle Compagnie. Peut-on adopter l'article 12?

Les honorables SÉNATEURS: Adopté.

Le PRÉSIDENT: L'article 13—«utilisation des propriétés de la Compagnie par les deux chemins de fer». L'article 13 peut-il être adopté?

Les honorables SÉNATEURS: Adopté.

Le PRÉSIDENT: L'article 14—«émission de valeurs». L'article 14 peut-il être adopté?

Les honorables SÉNATEURS: Adopté.

Le PRÉSIDENT: L'article 15, «Le National-Canadien et le Pacifique-Canadien peuvent acquérir des obligations de la Compagnie et garantir le principal et les intérêts des valeurs». L'article 15 peut-il être adopté?

Les honorables SÉNATEURS: Adopté.

Le PRÉSIDENT: Article 16, «statuts et règlements; gérance et terminus». L'article 16 est-il adopté?

Les honorables SÉNATEURS: Adopté.

Le PRÉSIDENT: L'article 17, «délai pour la construction». Je vois que tout doit être complété le ou avant le 1^{er} janvier 1967, ou à une semblable date postérieure à déterminer de temps en temps. Je pense que le général Clark nous a dit qu'ils espèrent avoir tout achevé pour le 1^{er} janvier 1967.

Lt. gén. S. F. Clark, président, Commission de la Capitale nationale: Monsieur le président, je doute fort que nous puissions compléter ce projet et effectuer tous les réaménagements pour cette date. En nous basant sur l'entente, nous croyons pouvoir réaliser cela. Nous avons maintenant un amendement qui stipule que le plan pourrait être achevé à une date postérieure, et même à une date postérieure telle qu'elle peut faire l'objet d'un accord commun entre les chemins de fer et la Commission. Nous sommes très satisfaits de cet arrangement, monsieur le président.

Le PRÉSIDENT: Merci.

Le sénateur VIEN: N'y a-t-il aucune disposition qui permettrait à une autorité publique de déterminer de quelle façon cela sera fait? J'admets volontiers que les deux compagnies doivent former une compagnie terminale et gérer le terminus d'Ottawa, cependant vu les obligations et autres arrangements, le National-Canadien est impliqué. Dans le cas du Pacifique-Canadien c'est une compagnie privée et elle agit selon les stipulations de son conseil d'administration. Dans le cas du National-Canadien toutefois, la suprême autorité est le Gouvernement et le Parlement du Canada. Par ce bill, nous créons un autre chemin de fer, une autre compagnie de chemin de fer. Elle s'appelle la Compagnie de chemin de fer du terminus d'Ottawa, mais c'est une nouvelle compagnie de chemin de fer. Je suis entièrement en faveur du principe impliqué. Cependant, en toute déférence pour certaines choses, les compagnies de chemins de fer sont soumises à la Commission des chemins de fer ainsi qu'à des arrêtés-en-conseil en ce qui concerne le National-Canadien. Il ressort de là qu'il ne semble

pas que la même relation existe, quand on connaît les pouvoirs du gouvernement ou de la Commission des chemins de fer.

Le PRÉSIDENT: Cela n'est-il pas prévu à l'article 17, sénateur?

Le sénateur VIEN: Cela ne se rapporte qu'à la construction du chemin de fer.

Le PRÉSIDENT: A l'article 18, la loi des chemins de fer est respectée.

Le sénateur VIEN: Je crois que cela y pourvoit.

Le sénateur ROEBUCK: Je crois que cela y aurait pourvu, même s'il n'en eut pas été fait mention ici.

Le PRÉSIDENT: L'article 17 est-il adopté?

Les honorables SÉNATEURS: Adopté.

Le PRÉSIDENT: L'article 18 est-il adopté?

Les honorables SÉNATEURS: Adopté.

Le PRÉSIDENT: L'article 19 est-il adopté?

Les honorables SÉNATEURS: Adopté.

Le PRÉSIDENT: Le préambule est-il adopté?

Les honorables SÉNATEURS: Adopté.

Le PRÉSIDENT: Le titre est-il adopté?

Les honorables SÉNATEURS: Adopté.

Le PRÉSIDENT: Dois-je rapporter le bill tel que modifié?

Les honorables SÉNATEURS: Agréé.

Le sénateur ROEBUCK: Je crois que nous devons consigner au compte rendu le fait que c'est la deuxième fois que nous étudions ce bill. A une occasion précédente nous l'avons examiné très attentivement en détail et approuvé comme il se présente maintenant, avec quelques amendements, de sorte qu'aujourd'hui nous n'avons pas à y ajouter d'autres amendements. Nous avons fait un examen minutieux des clauses que nous avons étudiées à une autre occasion.

Le sénateur VIEN: Je crois que nous devons saisir cette occasion pour féliciter deux compagnies de chemins de fer d'en être venues à cette entente. Je crois qu'il y a longtemps que cela devait se faire et que c'est une chose de grande importance. Il y a une gare Union à Toronto et une à Ottawa. Cette nouvelle gare sera un terminus qui sera la même chose qu'une gare union et qui sera exploitée par cette compagnie à laquelle participeront les deux compagnies de chemins de fer. A ce moment, j'aimerais exprimer le souhait que plus tard, quand l'occasion sera propice, les deux compagnies en arrivent à une entente similaire en ce qui concerne Montréal. Si nous avons une compagnie terminus de chemin de fer à Montréal toutes les facilités terminus pourraient être combinées sous la direction d'une telle compagnie. Je crois que ce serait providentiel pour Montréal et pour les compagnies de chemins de fer. Il y a dépense supplémentaire dans les doubles opérations terminales à Montréal. Si elles pouvaient être toutes combinées, je crois que les services fournis seraient plus convenables et, comme je l'ai dit, cela serait avantageux pour la ville de Montréal et pour le pays tout entier.

Le Comité s'ajourne.



Troisième session de la vingt-sixième législature
1965

LE SÉNAT DU CANADA

DÉLIBÉRATIONS
DU
COMITÉ PERMANENT
DES

TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: L'HONORABLE A. K. HUGESSEN

Fascicule 6

Délibérations complètes sur le bill C-124,

intitulé «Loi concernant la construction, par la Compagnie des Chemins de fer Nationaux du Canada, d'une ligne ferroviaire dans la province d'Ontario partant du point qui marque les 3.2 milles de l'embranchement Froomfield du Chemin de fer du Canadien National près de Sarnia, ou à proximité de ce point, et allant vers le sud sur une distance d'environ 12 milles jusqu'à la propriété de la Canadian Industries Limited, dans le township de Sombra, comté de Lambton».

SÉANCE DU MARDI 29 JUIN, 1965

TÉMOINS:

Les Chemins de fer Nationaux du Canada: M. M. Archer, vice-président; M. D. F. Purves, vice-président adjoint; M. G. M. Cooper, conseiller juridique.

RAPPORT DU COMITÉ

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

COMITÉ PERMANENT
DES
TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: l'honorable Adrian K. Hugessen

Les honorables sénateurs

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

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

(Quorum 9)

ORDRE DE RENVOI

Extrait des procès-verbaux du Sénat en date du lundi 28 juin 1965:

«Conformément à l'Ordre du jour, l'honorable sénateur Connolly, C.P., propose, appuyé par l'honorable sénateur Hugessen, que le bill C-124, intitulé: «Loi concernant la construction, par la Compagnie des Chemins de fer Nationaux du Canada, d'une ligne ferroviaire dans la province d'Ontario partant du point qui marque les 3.2 milles de l'embranchement Froomfield du Chemin de fer du National-Canadien près de Sarnia, à proximité de ce point, et allant vers le sud sur une distance d'environ 12 milles jusqu'à la propriété de la *Canadian Industries Limited*, dans le township de Sombra, comté de Lambton» soit lu la deuxième fois.

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

Le bill est alors lu la deuxième fois.

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

La motion, mise aux voix, est adoptée.»

Le greffier du Sénat,
J. F. MacNEILL.

PROCÈS-VERBAL

MARDI 29 juin 1965

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

Présents: Les honorables sénateurs Hugessen (*président*), Aseltine, Buchanan, Burchill, Connolly (*Halifax-Nord*), Dupuis, Gouin, Haig, Hollett, Lang, Lefrançois, McLean, Quart, Smith (*Kamloops*), Smith (*Queens-Shelburne*) et Véniot—16.

Aussi présent: M. E. Russell Hopkins, conseiller juridique et secrétaire parlementaire.

Après lecture, le comité étudie article par article le bill C-124, une loi concernant la construction, par la Compagnie des Chemins de fer Nationaux du Canada, d'une ligne ferroviaire dans la province d'Ontario partant d'un point qui marque les 3.2 milles de l'embranchement Froomfield du Chemin de fer du National-Canadien près de Sarnia, ou à proximité de ce point, et allant vers le sud sur une distance d'environ 12 milles jusqu'à la propriété de la *Canadian Industries Limited*, dans le canton de Sombra, comté de Lambton.

Les témoins suivants viennent expliquer le bill:

Les Chemins de fer du National-Canadien: M. M. Archer, vice-président; M. D. F. Purves, vice-président adjoint; M. J. M. Cooper, conseiller juridique.

Sur une proposition de l'honorable sénateur Aseltine, il est résolu de soumettre un rapport recommandant d'autoriser l'impression de 800 exemplaires en anglais et de 300 en français des procès-verbaux et témoignages du comité relativement audit bill.

Il est résolu de retourner le bill sans aucune modification.

A 11 h. et demie du matin, le comité s'ajourne jusqu'à convocation par le président.

Attesté.

Le greffier adjoint des comités,
John A. Hinds.

RAPPORT DU COMITÉ

MARDI 29 juin 1965

Le Comité permanent des transports et des communications, auquel a été renvoyé le bill C-124 intitulé: «Loi concernant la construction, par la Compagnie des Chemins de fer Nationaux du Canada, d'une ligne ferroviaire dans la province d'Ontario partant du point qui marque les 3.2 milles de l'embranchement Froomfield du Chemin de fer du National-Canadien près de Sarnia, ou à proximité de ce point, et allant vers le sud sur une distance d'environ 12 milles jusqu'à la propriété de la *Canadian Industries Limited*, dans le township de Sombra, comté de Lambton» a étudié ledit bill conformément à l'ordre de renvoi du 28 juin 1965 et en fait maintenant rapport sans modifications.

Respectueusement soumis,

Le président,
A. K. HUGESSEN.

LE SÉNAT

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, mardi 29 juin 1965.

Le comité permanent des transports et des communications, auquel on a déferé le bill C-124, Loi concernant la construction, par la Compagnie des Chemins de fer Nationaux du Canada, d'une ligne ferroviaire dans la province d'Ontario partant du point qui marque les 3.2 milles de l'embranchement Froomfield du Chemin de fer du National-Canadien près de Sarnia, ou à proximité de ce point, et allant vers le sud sur une distance d'environ 12 milles jusqu'à la propriété de la *Canadian Industries Limited*, dans le canton de Sombra, comté de Lambton, se réunit aujourd'hui à 11 h. du matin.

Le sénateur A. K. Hugessen, au fauteuil.

Le PRÉSIDENT: Honorables sénateurs, je vois que nous sommes en nombre. Le bill que nous a envoyé la Chambre des communes est le bill C-124. Comme il s'agit d'un bill d'intérêt public, je pense que les membres du comité aimeraient qu'on adopte comme à l'ordinaire une résolution demandant l'autorisation d'enregistrer nos délibérations.

Le comité convient qu'un rapport sténographié soit fait des délibérations du comité relativement audit bill.

Le comité convient de soumettre un rapport, recommandant qu'il soit permis d'imprimer 800 exemplaires en anglais et 300 en français des délibérations du comité relativement audit bill.

Le PRÉSIDENT: Les témoins venus devant nous en rapport avec ce bill sont M. Jacques Fortier, conseiller du ministère des Transports, que les membres du comité connaissent bien; M. J. M. Cooper, conseiller juridique des Chemins de fer du National-Canadien, M. Maurice Archer, vice-président des Chemins de fer du National-Canadien, ainsi que M. D. S. Purves, vice-président adjoint des Chemins de fer du National-Canadien. Si je comprends bien, M. Cooper expliquera le bill. Les membres du comité sont-ils disposés à entendre M. Cooper?

Le sénateur ASELTINE: Nous aimerions qu'il parle de l'objection soulevée hier au Sénat par le sénateur de la circonscription de Peel (l'honorable M. Willis).

Le PRÉSIDENT: J'ai mentionné cela à ces messieurs et ils se disent prêts à s'occuper de cette objection. Ce monsieur est M. J. M. Cooper, conseiller juridique des Chemins de fer Nationaux du Canada.

M. J. M. Cooper, conseiller juridique, Chemins de fer Nationaux du Canada: Monsieur le président et honorables sénateurs, ce bill contient une proposition visant à autoriser les Chemins de fer Nationaux du Canada à construire une ligne ferroviaire dans la province d'Ontario sur une distance

d'environ 12 milles et située immédiatement dans le voisinage de Sarnia. L'autorisation est nécessaire parce que, conformément à la Loi sur les chemins de fer nationaux du Canada, notre pouvoir de construire de nouveaux embranchements sans l'autorisation du Parlement est limité à des embranchements de six milles. Dans ce cas particulier, nous ne demandons pas au Parlement de fournir le capital requis pour la construction de l'embranchement ou aucune partie de ce capital. De plus, nous ne lui demandons pas d'autoriser aucune garantie des obligations des Chemins de fer Nationaux du Canada, car il n'est pas nécessaire d'emprunter de l'argent pour construire cet embranchement. A cause de cela, nous n'avons pas suivi la procédure ordinaire des bills du National-Canadien pour un embranchement.

Le bill qui est devant nous est beaucoup plus bref en raison de l'omission de quatre dispositions habituelles concernant l'émission d'obligations, la garantie des obligations, etc.

Le sénateur ASELTINE: Pourquoi n'avez-vous pas besoin d'argent?

M. COOPER: Le montant nécessaire dans ce cas est relativement peu élevé. Le coût prévu est de \$850,000 et nous disposons de ce montant dans notre budget ordinaire sous les réserves de dépréciation, amortissement de dettes et vente d'actions préférentielles à Sa Majesté, de sorte que nous n'avons pas à recourir à des sources étrangères à celles de la compagnie pour trouver cet argent.

Le sénateur SMITH (*Kamloops*): Relativement à ce cas, y a-t-il eu quoi que ce soit de donné en guise de dépôt ou garantie ou avance par la compagnie qui sera desservie par cet embranchement? Est-ce que cela fait partie du contrat que vous avez conclu?

M. COOPER: Non par une contribution au coût d'immobilisation de l'embranchement, mais par un accord relatif au transport nous garantissant des revenus provenant de l'utilisation par *Canadian Industries Ltd.* de l'embranchement durant une période de dix ans, nous sommes assurés de revenus suffisants de cet accord pour faire de cet embranchement un service entièrement économique, et de rendre le projet économiquement réalisable.

Le sénateur SMITH (*Kamloops*): Avez-vous dit que cet embranchement se maintiendra et se paiera par lui-même sans l'aide d'autres sources?

M. COOPER: Cet embranchement se maintiendra lui-même dès le début et dans le coût il y a un élément de l'amortissement du capital. Nous sommes tout à fait confiants que le projet se paiera de lui-même dans un délai de dix ans.

Le sénateur HAIG: Y a-t-il quelque autre localité, ville ou cité, qui sera desservie par cet embranchement?

M. COOPER: Il n'existe pas d'autre compagnie dans le voisinage immédiat, mais en passant du terminus actuel de la ligne à Froomfield—de Froomfield à l'usine de C.I.L. située à 12 milles l'embranchement traversera une région située à quelque deux milles de la rivière qui n'est pas actuellement pourvue d'un service de chemin de fer et qui est à caractère essentiellement agricole; en raison du nouveau service de chemin de fer, cette région deviendra plus utile à des fins industrielles. Donc, je pense que nous pourrions prévoir l'établissement d'autres compagnies, mais présentement il n'existe pas de compagnie comme telle.

Le PRÉSIDENT: Pourriez-vous nous indiquer sur la carte où ira cet embranchement afin que nous sachions de quoi vous parlez? Par exemple, où est l'embranchement de Froomfield?

M. COOPER: A l'endroit où est posé présentement mon doigt se trouve la ligne principale et l'embranchement est situé ici en bas et s'y rattache. Cet embranchement partira de la ligne principale ici et ira en direction du sud de

l'usine C.I.L., marquée en vert ici. Le C. & O. qui vient en bas vers le rivage est ici.

Le PRÉSIDENT: Par le C. & O., vous voulez parler du Chesapeake et Ohio?

M. COOPER: En effet, et c'est ce territoire-ci que le nouvel embranchement permettra d'exploiter.

Le sénateur LANG: Est-ce que le C. & O. desservira aussi la C.I.L.?

M. COOPER: Le C. & O. desservira également la C.I.L., mais la C.I.L. a aussi demandé les services additionnels que nous pouvons fournir. Nous avons analysé la possibilité qu'il ne soit pas nécessaire de fournir ce service, d'en laisser l'exclusivité à la C. & O. comme unique ligne de chemin de fer desservant l'usine, mais nous sommes venus à la ferme conclusion que le National-Canadien aurait intérêt, tout aussi bien que la C.I.L., à ce que nous participions et donnions à la C.I.L. un service de chemin de fer direct avec points desservis par le National-Canadien.

M. D. S. Purves, vice-président adjoint, Chemins de fer du National-Canadien: Je devrais ajouter que la C.I.L. nous a demandé de lui assurer un service de chemin de fer direct arrivant à l'arrière, la ligne du C. & O. arrivant à l'avant.

Le PRÉSIDENT: Est-ce que le volume du trafic expédié de l'usine suffira à justifier l'existence de deux embranchements?

M. PURVES: Le volume du trafic qui nous sera confié suffira à payer tous nos frais en dix ans.

Le PRÉSIDENT: Sans tenir compte de ce qu'obtient la C. & O.?

M. PURVES: En effet. Son transport ira surtout aux États-Unis où il a un vaste réseau. Il y aura aussi un marché considérable dans la région située à proximité de l'usine et une importante partie de ce marché sera desservie directement au moyen de camions, probablement par les fermiers eux-mêmes qui viendront à l'usine pour y chercher ce dont ils auront besoin. Pour ce qui est de nous, il s'agissait d'une demande présentée par un de nos excellents clients nous demandant un second embranchement.

Le PRÉSIDENT: Les honorables sénateurs se souviendront qu'il y a quelques années, nous avons étudié la construction d'un embranchement dans la région productrice de potasse de la Saskatchewan.

Le sénateur ASELTINE: Je me souviens d'avoir éprouvé beaucoup de difficultés à faire adopter cela par le Sénat.

Le PRÉSIDENT: On nous présente le même raisonnement, c'est-à-dire qu'il serait très opportun que deux embranchements desservent l'usine à cause du trafic considérable et du fait que si un chemin de fer était paralysé par une grève ou quelque difficulté matérielle, on pourrait utiliser le second.

Le sénateur ASELTINE: En effet. Je me souviens d'avoir éprouvé beaucoup de difficultés à convaincre le Sénat qu'une telle mesure s'imposait pour l'entreprise de la Saskatchewan.

Le sénateur HOLLETT: Le projet a pour principal but de transporter les produits de l'industrie d'un endroit à un autre plutôt que de prodiguer un service de transport pour voyageurs?

M. COOPER: Cet embranchement a pour unique but de transporter des marchandises.

Le sénateur HOLLETT: Existe-t-il quelque estimation quant à la quantité des marchandises qu'on transporterait sur cet embranchement?

M. Maurice Archer, vice-président, Chemins de fer Nationaux du Canada: Il y a environ 400,000 tonnes à transporter annuellement et nous pensons que

nous aurons ce trafic. Cet embranchement desservirait des endroits situés au Canada pour la plupart. Il y aurait aussi une petite proportion de transport en provenance de l'extérieur.

Le sénateur ASELTINE: Vous n'effectuerez pas de transport de voyageurs?

M. COOPER: Non.

Le sénateur ASELTINE: Est-ce que l'autre embranchement qui longe la rive transporte des voyageurs?

M. PURVES: Autant que nous savons, il ne transporte pas de voyageurs. Il ne s'occupe que du transport de marchandises, deux fois par jour. Cela constituera un stimulant pour l'industrie. Si l'embranchement n'avait qu'une longueur de 6 milles, nous pourrions négocier une garantie de transport seulement, mais parce qu'il est d'une longueur de 12 milles nous devons nous adresser au Parlement pour obtenir la permission de construire cet embranchement. Cependant, comme j'ai dit, il s'agit pour l'industrie d'un stimulant qui a pour unique but de desservir une nouvelle usine et d'ouvrir en même temps une région nouvelle.

Le sénateur LANG: Si je puis poser à M. Cooper une question qui peut être sans rapport avec le sujet de la discussion, mais qui, je pense, découle de la question posée au Sénat hier soir, relativement à l'abandon de l'embranchement situé près d'Alvinston et qui inquiète les gens de cette région. Y a-t-il une question de principe impliquée dans la construction de cet embranchement et dans l'abandon de l'autre dont j'ai parlé?

M. COOPER: Je pense que la différence résiderait dans la clientèle disponible. Il s'agit d'un placement économiquement rentable qui justifie la dépense que nécessitera la construction de cet embranchement. J'ignore les conditions qui entourent le cas de l'embranchement d'Alvinston, mais si nous avons présenté une demande pour son abandon, ce doit être parce que le transport n'y est pas suffisant pour que soit maintenue l'exploitation de cet embranchement et il n'est donc pas rentable de le maintenir en exploitation.

Le sénateur LANG: Le peu de renseignements dont je dispose relativement à cet embranchement est l'inquiétude découlant du fait que les fermiers de la région utilisent l'embranchement de temps à autre, bien qu'il y ait d'autres services je présume, par exemple le camionnage qui est disponible. Mais je sais que l'abandon de l'embranchement inquiète ces gens.

M. COOPER: Je crains que la situation soit tout simplement que le marché ne justifie pas le maintien de cet embranchement. Dans plusieurs cas, il est possible qu'on désire conserver un tel embranchement par fierté locale, plutôt que par besoin réel. Je ne connais pas du tout les circonstances de ce cas particulier, mais pour ce qui est de la question de principe, je pense que mes observations y répondent.

Le PRÉSIDENT: Je pense que les membres du comité se souviendront que depuis bon nombre d'années les seuls embranchements que le National-Canadien ait demandé la permission de construire, sont des embranchements industriels pour lesquels ils en sont venus à des ententes avec les industries intéressées de façon à être entièrement certains de récupérer leur argent. Il s'agit tout simplement d'une autre demande du genre.

M. COOPER: En effet.

Le sénateur SMITH (*Kamloops*): Est-ce que cet embranchement ne place pas le National-Canadien dans une situation où il pourra transporter le matériel brut à l'usine pour y être transformé?

M. COOPER: Oui.

Le sénateur SMITH (*Kamloops*): Allez-vous transporter de la potasse à l'usine?

M. PURVES: La majeure partie du matériel brut importé sera constituée de roches de phosphore en provenance de la Floride et des Carolines. La majeure partie du matériel canadien importé sera de l'acide sulfurique.

Le sénateur SMITH (*Kamloops*): Transportera-t-on cela au moyen de canalisations ou de wagons citernes?

M. PURVES: Cet acide que nous transporterons arrivera dans des wagons citernes. Selon nos prévisions, ce sera surtout le transport en sortie qui rendra l'embranchement rentable.

Le PRÉSIDENT: Tout le transport que vous aurez à part cela ne sera qu'un supplément?

M. COOPER: Cette ligne ferroviaire se justifiera par le seul transport vers l'extérieur, même si aucune marchandise n'est transportée sur le chemin du retour; mais s'il y en a, tant mieux.

M. PURVES: Il est peu probable qu'on utilise beaucoup de potasse, à moins qu'il ne s'agisse d'un mélange considérable. Le produit de cette nouvelle usine consistera surtout en de l'ammoniac anhydre et quelques autres nitrates.

Le sénateur ASELTINE: Quelle ligne apportera ce produit de la Floride et des autres États à proximité de cette usine?

M. PURVES: Je l'ignore. Cela dépendra des ententes que la Chesapeake & Ohio conclura avec ses connexions. Il y aurait probablement une bonne concurrence pour le transport de la part des chemins de fer américains.

Le sénateur ASELTINE: Vous ne transporteriez rien de cela?

M. PURVES: Non, je ne pense pas.

Le sénateur LANG: Pendant que nous discutons le problème du service de chemin de fer dans cette région, je sais que l'*Ontario Hydro* est à construire une très importante génératrice thermique—je crois que c'est une des plus importantes dans le monde—et le transport du charbon dans cette région sera très considérable. Le National-Canadien songe-t-il à la façon dont il pourrait profiter de ce transport dans cette région?

M. COOPER: Nous n'avons pas tenu compte de ce transport comme une justification économique de l'embranchement. Je crois que nous nous attendons à ce qu'on utilise le charbon américain parce qu'à cet endroit les fournisseurs canadiens de charbon ne peuvent offrir des prix aussi avantageux. L'usine est située sur l'eau. Je pense que nous nous attendons à ce qu'on effectue la plupart du transport par voie d'eau, la C. & O. en prenant une partie, mais nous ne nous attendons pas à avoir beaucoup de charbon à transporter.

M. PURVES: Nous avons examiné cela lorsque l'*Ontario Hydro Commission* a annoncé la construction de cette usine à Courtright. Je me suis occupé de cela. Comme M. Cooper l'a souligné, il semble que le charbon proviendra des États-Unis et sera transporté par voie d'eau. Il est passablement difficile d'obtenir de transporter beaucoup plus loin qu'à l'ouest de Toronto du charbon en provenance de l'Est du Canada, et même si on le transportait par voie d'eau, Dosco, je pense, estime qu'il n'y a pas beaucoup d'espoir. Nous nous sommes demandé jusqu'à quel point on pourrait compter sur le charbon pour cette usine. On l'a située de façon à être très en mesure d'utiliser du pétrole, si on le désire; et j'imagine qu'il y aura une bonne mesure de concurrence entre le pétrole et le charbon pour répondre aux besoins de cette usine.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il un sénateur qui désire poser une autre question? Je pense que les témoins ont parlé de ce problème de l'autre chemin de fer de façon tout à fait satisfaisante. S'il n'y a pas d'autres questions, étudierons-nous le bill article par article?

Les SÉNATEURS: Convenu.

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

Les SÉNATEURS: Adopté.

Le PRÉSIDENT: Article 2: Offres ou soumissions par concurrence. L'article 2 est-il adopté?

Les SÉNATEURS: Adopté.

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

Les SÉNATEURS: Adopté.

Le PRÉSIDENT: Article 4: Rapport au Parlement. L'article 4 est-il adopté?

Les SÉNATEURS: Adopté.

Le PRÉSIDENT: Est-ce que l'annexe est adoptée?

Les SÉNATEURS: Adoptée.

Le PRÉSIDENT: Est-ce que le préambule est adopté?

Les SÉNATEURS: Adopté.

Le PRÉSIDENT: Est-ce que le titre est adopté?

Les SÉNATEURS: Adopté.

Le PRÉSIDENT: Vais-je retourner le bill sans modification?

Les SÉNATEURS: Adopté.

Le PRÉSIDENT: Merci, honorables sénateurs. Il s'agirait que quelqu'un propose l'ajournement.

Les SÉNATEURS: Adopté.

Le comité s'ajourne.

SÉNAT DU CANADA

Comité permanent des Transports et des Communications
 3e session, 26e législature, 1965

INDEX

	PAGE
ALGOMA CENTRAL AND HUDSON BAY RAILWAY COMPANY	
Administrateurs, pouvoirs	11-3
Capital social, réduction, rachat actions privilégiées	8-10
Certificats en circulation	9-10
Emission valeurs, approbation actionnaires, réunions	12-4
Emprunts, pouvoirs, procédures	10-1
Excédent de capital	9-10
Nom, changement	8
Pouvoirs accessoires, rétroactivité	14-7
ARCHER, M. MAURICE, VICE-PRÉSIDENT, CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA	
Bill C-124	103-4
BERLIS, M. DOUGLAS A., C.R., AVOCAT GÉNÉRAL ET SECRÉTAIRE, THE ALGOMA CENTRAL AND HUDSON BAY RAILWAY COMPANY	
Bill S-4	12
BILL C-124, LOI CONCERNANT LA CONSTRUCTION, PAR LA COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA, D'UNE LIGNE FERROVIAIRE DANS LA PROVINCE D'ONTARIO ...	
But	101-2
Rapport au Sénat, sans amendement	99,100,106

UNIT IN CANADA

United Government of Canada
1967-1968

1967

1968

UNITED STATES AND CANADA

UNITED STATES

1967

UNITED STATES AND CANADA

1968

UNITED STATES AND CANADA

1969

UNITED STATES AND CANADA

1970

UNITED STATES

1971

UNITED STATES AND CANADA

1972

UNITED STATES AND CANADA

1973

UNITED STATES

1974

UNITED STATES AND CANADA

UNITED STATES AND CANADA

UNITED STATES AND CANADA

1975

UNITED STATES

UNITED STATES AND CANADA

UNITED STATES AND CANADA

UNITED STATES AND CANADA

1976

UNITED STATES

UNITED STATES AND CANADA

UNITED STATES AND CANADA

UNITED STATES AND CANADA

UNITED STATES AND CANADA

1977

UNITED STATES AND CANADA

PAGE

BILL S-3, LOI CONSTITUANT EN CORPORATION
LA COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER DU TERMINUS
D'OTTAWA

Amendement, Art. 10g) - Pouvoirs de la compagnie	41,43-6,79-80,82,94
Discussion	
Art. 10 - Pouvoirs de la compagnie	43-6,94
Art. 11 -	94-5
Art. 17 - Délais pour construction	95-6
Association canadienne du camionnage, lettre	43-4
But, objectifs	77-8,86,88-9
Correspondance	83,85-9
Différences avec Bill S-33 soumis session précédente	43-6
Fraternité internationale des cheminots, mémoire	50-61
Rapport au Sénat, avec amendement	82,83,96

BILL S-4, LOI CONCERNANT THE ALGOMA
CENTRAL AND HUDSON BAY RAILWAY COMPANY

Amendements	
Art. 5c) -	5,10-1
Art. 8 -	5,15-7
Discussion	
Art. 1 -	8
Art. 2 -	8-9
Art. 3 -	9-10
Art. 4 -	10
Art. 5 -	10-1
Art. 7 -	7,12-4
Art. 8 -	7,14-7
Correspondance reçue	7-8
Rapport au Sénat avec amendements	4,5,17

ARTICLE 2-1. INTRODUCTION EN COMPAGNIE
LA COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER DE TUNISIE

Amendement, Art. 109) - Rattachement de la
compagnie

Art. 109-1, 10-30, 31, 32

Art. 109-1

Art. 10 - Rattachement de la compagnie

Art. 11

Art. 11 - Rattachement de la compagnie

Art. 12

Art. 12 - Rattachement de la compagnie

Art. 13

Art. 13 - Rattachement de la compagnie

Art. 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 91, 92, 93, 94, 95, 96, 97, 98, 99, 100

Art. 109-1

Art. 109-1 - Rattachement de la compagnie

Art. 11

Art. 11 - Rattachement de la compagnie

Art. 12

Art. 12 - Rattachement de la compagnie

Art. 13

Art. 13 - Rattachement de la compagnie

ARTICLE 2-2. INTRODUCTION EN COMPAGNIE
LA COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER DE TUNISIE

Art. 109-1

Art. 109-1 - Rattachement de la compagnie

Art. 11

Art. 11 - Rattachement de la compagnie

Art. 12

Art. 12 - Rattachement de la compagnie

Art. 13

Art. 13 - Rattachement de la compagnie

Art. 14

Art. 14 - Rattachement de la compagnie

Art. 15

Art. 15 - Rattachement de la compagnie

Art. 16

Art. 16 - Rattachement de la compagnie

Art. 17

Art. 17 - Rattachement de la compagnie

Art. 18

Art. 18 - Rattachement de la compagnie

Art. 19

Art. 19 - Rattachement de la compagnie

Art. 20

Art. 20 - Rattachement de la compagnie

	PAGE
BILL S-5, LOI CONCERNANT LA GREAT NORTHERN RAILWAY COMPANY ET LA GREAT NORTHERN PACIFIC & BURLINGTON LINES, INC.	
But	23-5
Discussion	
Art. 5 -	27
Art. X -	25-6
Rapport au Sénat sans amendement	21,22,28
BILL S-7, LOI CONCERNANT L'INTERPROVINCIAL PIPE LINE COMPANY	
But	34
Critiques formulées par Chambre des Communes	34-5
Identique Bill S-42 adopté 2e session	33-4
Rapport au Sénat, sans amendement	30-1,37
Taxe parlementaire, application	30-1,37
BURGESS, M. R.B., C.R., CONSEILLER PARLEMENTAIRE, INTERPROVINCIAL PIPE LINE COMPANY	
Bill S-7	33-7
CHEMINS DE FER, LOI SUR LES Emission valeurs, approbation actionnaires, réunions	12
CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA, LOI Embranchement Sarnia, construction	102
CLARK, LT.-GÉNÉRAL S.F., PRÉSIDENT, COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE	
Bill S-3	47-9,78-9,95

	PAGE
COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE	
Compagnies chemin fer, collaboration	74
Passages à niveau, élimination	78-9
Programme réaménagement ferroviaire, étagement rampes, projets	47-9,78-9
Terrains, transactions, date clôture	45-6
Terrains industriels, achat	49
COMMISSION DES TRANSPORTS D'OTTAWA	
Service autobus	45
COMMISSION DES TRANSPORTS DU CANADA	
Fusions, approbation	25-7
COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE- CANADIEN	
Employés, traitement, protection droits et privilèges	75-7,90-1
COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER DU TERMINUS D'OTTAWA	
Cheminots, conventions collectives, régimes pension, sécurité emploi	51-2,61-8,70-7,90-1
Effectifs, proportion touchée par changement	71-2
Loi sur National-Canadien et Pacifique- Canadien, applicabilité, lettre E.R. Hopkins	83,85-8,93
Organisation, délais	70-2,75,91,95-6
Permis, concessions, délivrance, droits	44-5
Service de transport de voyageurs au sol	45
Terrains, transactions, date clôture	45-6

1900

COMMISSION DE LA SÉCURITÉ NATIONALE
 Rapports annuels, 1961-1962
 1962-1963
 1963-1964
 1964-1965
 1965-1966
 1966-1967

COMMISSION DES TRANSPORTS D'ÉTAT
 Rapports annuels

COMMISSION DES TRANSPORTS DU CANADA
 Rapports, approbation

COMMISSION DE CHÔME DE FER DU PARLÉMENT
 Rapports, approbation, propositions d'ordre
 et privilèges

COMMISSION DE CHÔME DE FER DU PARLÉMENT
 Rapports

COMMISSION DE CHÔME DE FER DU PARLÉMENT
 Rapports, propositions d'ordre, approbation
 1961-1962, 1962-1963, 1963-1964, 1964-1965, 1965-1966, 1966-1967

COMMISSION DE CHÔME DE FER DU PARLÉMENT
 Rapports, propositions d'ordre, approbation
 1967-1968, 1968-1969, 1969-1970, 1970-1971, 1971-1972, 1972-1973, 1973-1974, 1974-1975, 1975-1976, 1976-1977, 1977-1978, 1978-1979, 1979-1980, 1980-1981, 1981-1982, 1982-1983, 1983-1984, 1984-1985, 1985-1986, 1986-1987, 1987-1988, 1988-1989, 1989-1990, 1990-1991, 1991-1992, 1992-1993, 1993-1994, 1994-1995, 1995-1996, 1996-1997, 1997-1998, 1998-1999, 1999-2000, 2000-2001, 2001-2002, 2002-2003, 2003-2004, 2004-2005, 2005-2006, 2006-2007, 2007-2008, 2008-2009, 2009-2010, 2010-2011, 2011-2012, 2012-2013, 2013-2014, 2014-2015, 2015-2016, 2016-2017, 2017-2018, 2018-2019, 2019-2020, 2020-2021, 2021-2022, 2022-2023, 2023-2024, 2024-2025

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER NATIONAUX
DU CANADA

Embranchement Alvinston, abandon, effets	104
Embranchement Sarnia	
Concurrence compagnie Chesapeake & Ohio	103,105
Construction, autorisation	101-2,104
Coûts construction, autofinancement	102-4
Marchandises transportées, volume, nature	103-5
Région, compagnies, marché desservis	102-4
Employés, traitement, protection droits et privilèges	70-5,90-1
Propriétés, cession	94-5

COMPAGNIES, LOI SUR LES

Actions privilégiées, rachat	9
Entrée en vigueur	16-7
Excédent de capital	9
Obligations, émission	13
Pouvoirs inhérents	14-5

COMPAGNIES DE CHEMIN DE FER

CCN, CN et CP, collaboration, restrictions prévues par loi	73-4
Employés, <i>Toronto Terminal Railway Company</i>	52,64-7
Emprunts, obligation avoir approbation actionnaires	27
Fusion, vente	
Cheminots, sécurité emploi, ancienneté	61-4,67-9,71-7
Conventions collectives, régimes pen- sion, maintien	51-2,61-6,69-77,90-1
Relations ouvrières, droits des succes- seurs, dispositions lois provinciales	57-61,66-7
Syndicats, ententes, correspondance	89-93

CONTACTS DES CHIEFS DE FIL MATHIAS

DU CANADA

- 101-103-104-105-106-107-108-109-110-111-112-113-114-115-116-117-118-119-120-121-122-123-124-125-126-127-128-129-130-131-132-133-134-135-136-137-138-139-140-141-142-143-144-145-146-147-148-149-150-151-152-153-154-155-156-157-158-159-160-161-162-163-164-165-166-167-168-169-170-171-172-173-174-175-176-177-178-179-180-181-182-183-184-185-186-187-188-189-190-191-192-193-194-195-196-197-198-199-200

COMPTES, LOI SUR LES

- 1-2-3-4-5-6-7-8-9-10-11-12-13-14-15-16-17-18-19-20-21-22-23-24-25-26-27-28-29-30-31-32-33-34-35-36-37-38-39-40-41-42-43-44-45-46-47-48-49-50-51-52-53-54-55-56-57-58-59-60-61-62-63-64-65-66-67-68-69-70-71-72-73-74-75-76-77-78-79-80-81-82-83-84-85-86-87-88-89-90-91-92-93-94-95-96-97-98-99-100

CONTACTS DES CHIEFS DE FIL

- 1-2-3-4-5-6-7-8-9-10-11-12-13-14-15-16-17-18-19-20-21-22-23-24-25-26-27-28-29-30-31-32-33-34-35-36-37-38-39-40-41-42-43-44-45-46-47-48-49-50-51-52-53-54-55-56-57-58-59-60-61-62-63-64-65-66-67-68-69-70-71-72-73-74-75-76-77-78-79-80-81-82-83-84-85-86-87-88-89-90-91-92-93-94-95-96-97-98-99-100

	PAGE
COOPER, M. J.M., CONSEILLER JURIDIQUE, CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA Bill C-124	101-5
CORPORATIONS CANADIENNES, LOI SUR LES Actions privilégiées, rachat	9
Pouvoirs accessoires	15
EDISON, M. JOHN G., C.R., AVOCAT SPÉCIAL, THE ALGOMA CENTRAL AND HUDSON BAY RAILWAY COMPANY Bill S-4	9-16
FINLAYSON, M. G.D., C.R., AGENT PARLE- MENTAIRE, GREAT NORTHERN RAILWAY COMPANY Bill S-5	23-5,27
FORTIER, M. JACQUES, C.R., AVOCAT, MIN. TRANSPORTS Bill S-3	44-6,94
FRATERNITÉ INTERNATIONALE DES CHEMINOTS Bill S-3, mémoire	50-61
Cheminots, conventions collectives, régimes pension	51-2,61-6,76-7
Relations ouvrières, droits des succes- seurs, dispositions lois provinciales	57-61,66-7
GIBBONS, M. A.R., SECRÉTAIRE, COMITÉ LÉGISLATIF NATIONAL, FRATERNITÉ INTER- NATIONALE DES CHEMINOTS Bill S-3	92-3

	PAGE
GREAT NORTHERN PACIFIC & BURLINGTON LINES, INC.	
Fusion, procédures, résultats	23-5
Propriétés	24
GREAT NORTHERN RAILWAY COMPANY	
Fusion	
Employés, protection maintien accords de négociations collectives	26-7
Procédures, résultats	23-7
Régimes pensions, maintien	25-6
Lignes, étendue	24
Propriétés	24
HALL, M. F.H., ADJOINT EXÉCUTIF, FRATERNITÉ DES EMPLOYÉS DE CHEMINS DE-FER	
Bill S-3	63-6,76-7
HOPKINS, M. E. RUSSELL, SECRÉTAIRE-LÉGISLATEUR ET CONSEILLER PARLEMENTAIRE	
Bill S-3	45,69
Bill S-4	17
INTERPROVINCIAL PIPE LINE COMPANY	
Capital-actions, division, but, effets	34-7
Plan d'épargne des employés	35-7
INTERSTATE COMMERCE COMMISSION, ÉTATS-UNIS	
Fusions, approbation	25-7
JOHNSTON, M. T.S., PRÉSIDENT, INTERPROVINCIAL PIPE LINE COMPANY	
Bill S-7	37
MacDOUGALL, M. J.W.G., C.R., SOLLICITEUR GÉNÉRAL, COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA	
Bill S-3	70-5,78,93,95

1902

GRAND NORTHERN PACIFIC & GREAT WESTERN RAILWAY

20-1
20-2

Division, Vancouver, British Columbia
Provisions

GRAND NORTHERN PACIFIC & GREAT WESTERN RAILWAY

20-3
20-4
20-5
20-6
20-7
20-8

Division, Vancouver, British Columbia
To maintenance employees
Provisions, Vancouver, British Columbia
Provisions, Vancouver, British Columbia
Provisions, Vancouver, British Columbia
Provisions, Vancouver, British Columbia
Provisions, Vancouver, British Columbia

GRAND NORTHERN PACIFIC & GREAT WESTERN RAILWAY

20-9-10-1

Division, Vancouver, British Columbia
Provisions, Vancouver, British Columbia

GRAND NORTHERN PACIFIC & GREAT WESTERN RAILWAY

20-11
20-12

Division, Vancouver, British Columbia
Provisions, Vancouver, British Columbia
Provisions, Vancouver, British Columbia

GRAND NORTHERN PACIFIC & GREAT WESTERN RAILWAY

20-13
20-14

Division, Vancouver, British Columbia
Provisions, Vancouver, British Columbia
Provisions, Vancouver, British Columbia

GRAND NORTHERN PACIFIC & GREAT WESTERN RAILWAY

20-15

Provisions, Vancouver, British Columbia

GRAND NORTHERN PACIFIC & GREAT WESTERN RAILWAY

20-16

Provisions, Vancouver, British Columbia

GRAND NORTHERN PACIFIC & GREAT WESTERN RAILWAY

20-17-18-19

Provisions, Vancouver, British Columbia
Provisions, Vancouver, British Columbia
Provisions, Vancouver, British Columbia

	PAGE
McGREGOR, M. W.G., VICE-PRÉSIDENT, COMITÉ LÉGISLATIF NATIONAL, FRATERNITÉ INTER- NATIONALE DES CHEMINOTS Bill S-3	50-63
MacQUARRIE, M. J.L., CONSEILLER (CHEMINS DE FER), COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE Bill S-3	79
NATIONAL-CANADIEN ET PACIFIQUE-CANADIEN, LOI SUR Applications	73-4
Compagnie chemin fer terminus Ottawa, applicabilité, lettre E.R. Hopkins	83,85-8,93
Relations travail, dispositions	51-7,62-4,68-9,91
PURVES, M. D.S., VICE-PRÉSIDENT ADJOINT, CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA Bill C-124	103-5
RAPPORTS AU SÉNAT	
Bill C-124, sans amendement	100
Bill S-3, avec amendements	82
Bill S-4, avec amendements	4
Bill S-5, sans amendement	22
Bill S-7, sans amendement	30
RELATIONS INDUSTRIELLES ET SUR ENQUÊTES VISANT LES DIFFERENDS DU TRAVAIL, LOI SUR Relations travail, dispositions	51-2,65,75-6,90-1
SPENCE, M. K.D.M., C.R., CONSEILLER POUR LA COMMISSION, COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE-CANADIEN Bill S-3	75-6,78

	PAGE
TORINUS, M. L.E., AVOCAT-CONSEIL, GREAT NORTHERN RAILWAY COMPANY Bill S-5	24,26-7
WAUGH, M. LESLIE C., PRÉSIDENT ET DIRECTEUR GÉNÉRAL, THE ALGOMA CENTRAL AND HUDSON BAY RAILWAY COMPANY Bill S-4	10
WELLS, M. STUART, DIRECTEUR RECHERCHE, COMITÉ DES EMPLOYÉS SÉDENTAIRES, FRATERNITÉ INTERNATIONALE DES CHEMINOTS Bill S-3	66-9
TÉMOINS	
- Archer, M. Maurice, vice-président, Chemins de fer Nationaux du Canada	103-4
- Berlis, M. Douglas A., C.R., avocat- général et secrétaire, The Algoma Central and Hudson Bay Railway Company	12
- Burgess, M. R.E., C.R., conseiller parlementaire, Interprovincial Pipe Line Company	33-7
- Clark, Lt-général S.F., président, Com- mission de la capitale nationale	47-9,78-9,95
- Cooper, M. J.M., conseiller juridique, Chemins de fer Nationaux du Canada	101-5
- Edison, M. John G., C.R., avocat spécial, The Algoma Central and Hudson Bay Railway Company	9-16
- Finlayson, M. G.D., C.R., agent parle- mentaire, Great Northern Railway Company	23-5,27
- Fortier, M. Jacques, C.R., avocat, min. Transports	44-6,94

1918

THEYRE, M. A. R., AVOCAT-DONNÉ, GRANT
NORTHWEST RAILWAY COMPANY
Bill 2-2

1917-7

WELLS, M. IRVING C., PRESIDENT BY
DIRECTOR GENERAL, THE ALBERTA
AND SASKATCHEWAN RAILWAY COMPANY
Bill 2-4

1917

WELLS, M. IRVING C., PRESIDENT BY
DIRECTOR GENERAL, THE ALBERTA
AND SASKATCHEWAN RAILWAY COMPANY
Bill 2-4

1917-8

WELLS, M. IRVING C., PRESIDENT BY
DIRECTOR GENERAL, THE ALBERTA
AND SASKATCHEWAN RAILWAY COMPANY
Bill 2-4

1917-4

WELLS, M. IRVING C., PRESIDENT BY
DIRECTOR GENERAL, THE ALBERTA
AND SASKATCHEWAN RAILWAY COMPANY
Bill 2-4

1917-5

WELLS, M. IRVING C., PRESIDENT BY
DIRECTOR GENERAL, THE ALBERTA
AND SASKATCHEWAN RAILWAY COMPANY
Bill 2-4

1917-7-8-9-10

WELLS, M. IRVING C., PRESIDENT BY
DIRECTOR GENERAL, THE ALBERTA
AND SASKATCHEWAN RAILWAY COMPANY
Bill 2-4

1917-6

WELLS, M. IRVING C., PRESIDENT BY
DIRECTOR GENERAL, THE ALBERTA
AND SASKATCHEWAN RAILWAY COMPANY
Bill 2-4

1917-11

WELLS, M. IRVING C., PRESIDENT BY
DIRECTOR GENERAL, THE ALBERTA
AND SASKATCHEWAN RAILWAY COMPANY
Bill 2-4

1917-12

TÉMOINS (Suite)

- Gibbons, M. A.R., secrétaire, Comité législatif national, Fraternité internationale des cheminots	92-3
- Hall, M. F.H., adjoint exécutif, Fraternité des employés de chemins de fer	63-6,76-7
- Hopkins, M. E. Russell, secrétaire-légiste et conseiller parlementaire	17,45,69
- Johnston, M. T.S., président, Inter-provincial Pipe Line Company	37
- MacDougall, M. J.W.G., C.R., solliciteur général, Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada	70-5,78,93,95
- McGregor, M. W.G., vice-président, comité législatif national, Fraternité internationale des cheminots	50-63
- MacQuarrie, M. J.L., conseiller (chemins de fer), Commission de la capitale nationale	79
- Purves, M. D.S., vice-président adjoint, Chemins de fer Nationaux du Canada	103-5
- Spence, M. K.D.M., C.R., conseiller pour la commission, Compagnie de chemin de fer du Pacifique-Canadien	75-6,78
- Torinus, M. L.E., avocat-conseil, Great Northern Railway Company	24,26-7
- Waugh, M. Leslie C., président et directeur général, The Algoma Central and Hudson Bay Railway Company	10
- Wells, M. Stuart, directeur Recherche, Comité des employés sédentaires, Fraternité internationale des cheminots	66-9

