

J
103
H72
1963

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

Délibérations.

T7

A42 DATE

NAME - NOM

FEB 15 1978

MAR 13 1978

Baron Alexander

Boudry-Réville

*Canada. Parlement. Senat. Comité
permanent des transports et des
communications*

Date Loaned

FEB 15 1978

J

103

H72

1963

T73

A42



Première session de la vingt-sixième législature
1963

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

Auquel a été renvoyé le bill suivant :

Bill S-16: Loi autorisant la construction et l'entretien d'un pont et d'un tunnel qui relie les deux rives du fleuve Saint-Laurent en passant par les Îles Boucherville, dans la province de Québec.

Président: L'honorable A. K. HUGESSEN

SÉANCE DU JEUDI 27 JUIN 1963.

TÉMOINS:

M. G. T. Clarke, ingénieur en chef à la Direction du génie (aménagement);
M. W. W. Perrie, ingénieur en chef, chargé de la contribution fédérale concernant la Route transcanadienne; M. W. R. Manning, ingénieur en chef, division de la marine, tous relevant du ministère des Travaux publics.

RAPPORTS DU COMITÉ

ROGER DUHAMEL, M.S.R.C.
IMPRIMEUR DE LA REINE ET CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE
OTTAWA, 1963

THE STANDING COMMITTEE
on
TRANSPORT AND
COMMUNICATIONS

The Honourable
ADRIAN K. HUGESSEN,
Chairman

The Honourable Senators

Baird,	Fournier
Beaubien (<i>Provencher</i>),	(<i>Madawaska-</i>
Bishop,	<i>Restigouche</i>),
Bouffard,	Gershaw,
Bradley,	Gouin,
*Brooks,	Haig,
Buchanan,	Hayden,
Campbell,	Hollett,
Connolly	Horner,
(<i>Halifax North</i>)	Hugessen,
(<i>Halifax-Nord</i>),	Isnor,
Connolly	Jodoin,
(<i>Ottawa West</i>),	Kinley,
(<i>Ottawa-Ouest</i>),	Lambert,
Croll,	Lefrançois,
Dessureault,	*Macdonald (<i>Brantford</i>),
Dupuis,	McCutcheon,
Emerson,	McGrand,
Farris,	McKeen,
	McLean,

50 members (Quorum 9)

*Ex officio member

LE COMITÉ PERMANENT
des
TRANSPORTS ET
COMMUNICATIONS

L'honorable
Adrian K. HUGESSEN,
président

Les honorables sénateurs

Méthot,
Molson,
Monette,
Paterson,
Pearson,
Power,
Quart,
Reid,
Robertson (<i>Shelburne</i>),
Roebuck,
Smith (<i>Kamloops</i>),
Smith (<i>Queens-</i>
<i>Shelburne</i>),
Stambaugh,
Taylor (<i>Westmorland</i>),
Thorvaldson,
Veniot,
Vien,
Welch,
Woodrow—(50).

50 membres (Quorum 9)

*Membre d'office

ORDRE DE RENVOI

Extrait des Procès-verbaux du Sénat en date du mercredi 12 juin 1963.

Conformément à l'ordre du jour, le Sénat reprend le débat ajourné sur la motion de l'honorable sénateur Bouffard, appuyé par l'honorable sénateur Macdonald, C.P., tendant à la deuxième lecture du bill S-16, intitulé: «Loi autorisant la construction d'un pont et d'un tunnel qui relie les deux rives du fleuve Saint-Laurent en passant par les Îles Boucherville, dans la province de Québec», soit maintenant lu une deuxième fois.

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

Le bill est alors lu la deuxième fois.

L'honorable sénateur Macdonald, C.P., propose, appuyé par l'honorable sénateur Vaillancourt, 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.

RAPPORT DU COMITÉ

JEUDI, le 27 juin 1963

Le Comité permanent des Transports et des communications, auquel a été déféré le Bill S-16, intitulé: «Loi concernant la construction d'un pont et d'un tunnel qui relie les deux rives du fleuve Saint-Laurent en passant par les Îles Boucherville, dans la province de Québec», rapporte que le comité, après avoir étudié ce bill et pour obtempérer à l'ordre de renvoi du 12 juin 1963, l'a chargé d'en faire rapport au Sénat, sans modification.

Le tout respectueusement soumis,

Le président,
ADRIAN K. HUGESSEN

PROCÈS-VERBAL

JEUDI, 27 juin 1963.

Conformément à l'ajournement et à l'avis de convocation, le Comité permanent des transports et des communications se réunit à dix heures et demie du matin.

Présents: Les honorables sénateurs Hugessen, président, Bouffard, Brooks, Buchanan, Connolly (*Halifax-Nord*), Croll, Dessureault, Fournier (*Madawaska-Restigouche*), Hollett, Jodoin, Lambert, McCutcheon, McGrand, McLean, Méthot, Pearson, Quart, Smith (*Kamloops*), Smith (*Queens-Shelburne*), Stambaugh, Veniot, Welch et Woodrow—23.

Aussi présents: M. E. Russell Hopkins, secrétaire-légiste et conseiller parlementaire. Les sténographes officiels du Sénat.

Le bill S-16, Loi autorisant la construction et l'entretien d'un pont et d'un tunnel qui relie les deux rives du fleuve Saint-Laurent en passant par les Îles Boucherville, dans la province de Québec, est lu et étudié, article par article.

Sur une motion du sénateur Lambert, il est résolu de recommander que l'autorisation soit accordée de faire imprimer 800 exemplaires en anglais et 200 en français des délibérations du Comité sur le bill en question.

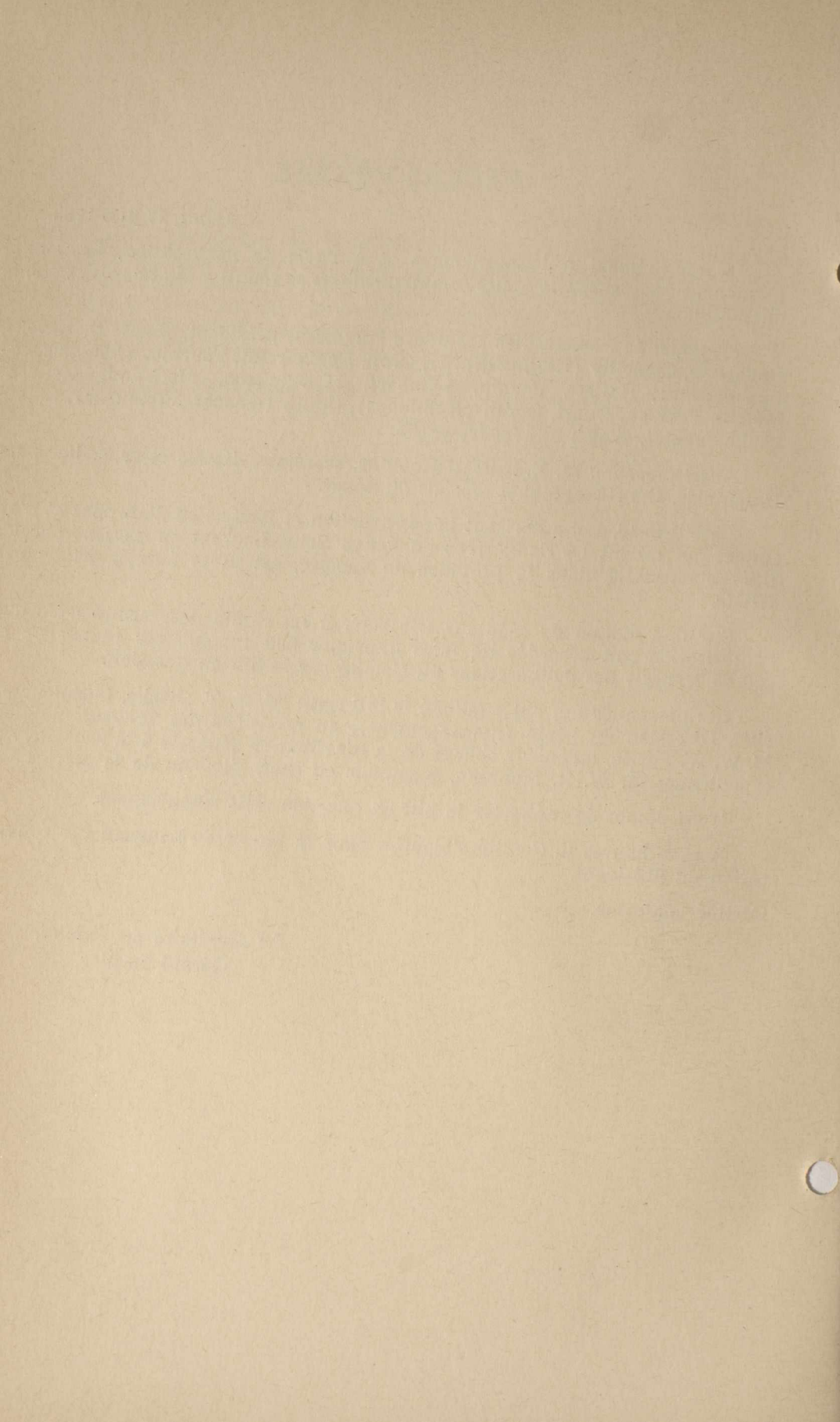
Les personnes qui ont expliqué le bill sont: M. G. T. Clarke, ingénieur en chef, Direction du génie (aménagement), au ministère des Travaux publics; M. W. W. Perrie, ingénieur chargé de la contribution fédérale à la route transcanadienne; M. W. R. Manning, ingénieur en chef, Division de la marine.

Il est résolu de rapporter le bill en question sans amendement.

A onze heures le Comité s'ajourne pour se réunir de nouveau sur convocation du président.

Certifié conforme.

Le secrétaire du Comité,
Gérard Lemire.



LE SÉNAT

LE COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

TÉMOIGNAGES

OTTAWA le jeudi 27 juin 1963

Le Comité permanent auquel a été déféré le bill S-16, autorisant la construction et l'entretien d'un pont et d'un tunnel qui relie les rives du fleuve Saint-Laurent en passant par les îles Boucherville, dans la province de Québec, se réunit à dix heures et demie du matin, sous la présidence de l'honorable sénateur A. K. Hugessen.

Après une motion dûment présentée et appuyée, il est convenu qu'un rapport sténographique soit fait des délibérations du Comité sur le bill en question.

Le PRÉSIDENT: Messieurs les sénateurs, nous sommes en nombre. Le bill qui est soumis à notre étude est le bill S-16, autorisant la construction et l'entretien d'un pont et d'un tunnel qui relie les rives du fleuve Saint-Laurent en passant par les îles Boucherville, dans la province de Québec. Il s'agit d'un bill du gouvernement, soumis par le ministère des Travaux publics. Puisqu'il s'agit de navigation fédérale, j'ai ici un message attestant que le ministère des Transports, qui est chargé de la navigation, ne s'oppose pas au bill. Je vois que M. W. J. Manning est ici pour représenter le ministère des Transports. Pouvez-vous confirmer, monsieur Manning, que le ministère des Transport, en ce qui le concerne, ne s'oppose pas au bill?

M. W. J. Manning, directeur de la Direction des travaux maritimes, au ministère des Transports: Oui, monsieur le président.

Le PRÉSIDENT: Deux témoins sont à notre disposition ce matin, et je suis heureux de voir qu'ils ont apporté une carte pour que les honorables sénateurs puissent voir l'endroit où seront situés le pont et le tunnel projetés. Ces deux témoins sont: M. G. T. Clarke, ingénieur en chef, à la Direction du génie (aménagement) au ministère des Travaux publics et M. W. W. Perrie, ingénieur chargé de la contribution fédérale à la route transcanadienne. A propos, je comprends que le pont et le tunnel en question doivent faire partie de la route transcanadienne.

Si les honorables sénateurs le veulent bien, nous allons demander à M. Clarke de nous donner les explications qui s'imposent.

Des VOIX: D'accord.

M. G. T. Clarke, ingénieur en chef à la Direction du génie (aménagement), ministère des Travaux publics: A l'annexe «A» de l'accord avec la province de Québec, concernant la route transcanadienne, voici comment est indiqué le tracé pour la province de Québec:

...jusqu'à un point au nord-est de Saint-Hyacinthe, de là vers l'ouest, dans une nouvelle direction jusqu'à une traverse du fleuve Saint-Laurent en passant par les Îles Boucherville, puis vers le sud-ouest en traversant l'Île de Montréal.

Comme on le voit sur la carte qui est devant nous, la route transcanadienne va de la rive sud, en passant par les Îles Boucherville, jusqu'au point que voici, et de là vers le sud-ouest en traversant l'île de Montréal, et voici l'emplacement du pont proposé. Le gouvernement de la province de Québec a retenu les services de deux sociétés d'experts-conseils pour que ces derniers examinent les autres moyens de traverser les Îles Boucherville. Après avoir examiné le relevé, le gouvernement provincial a opté pour un tunnel et un pont et a décidé de confier à une entreprise conjointe composée de MM. Brette et Ouellette, Lalonde et Valois et Per Hall et ses associés, sous le nom de «Société d'ingénieurs-conseils de Boucherville», le soin de préparer les plans et devis d'un tunnel qui passera sous le chenal principal et d'un pont qui enjambrera le chenal sud entre Longue-Pointe, dans la ville de Montréal, et la ville Jacques-Cartier, sur la rive sud.

Les spécialistes dont les noms suivent ont fait la révision des plans des travaux projetés et ils sont d'avis que ceux-ci ne constitueront pas un obstacle à la navigation et n'affecteront nullement les niveaux du port de Montréal une fois terminé.

MM. G. T. Clarke, ingénieur en chef à la Direction du génie (aménagement), ministère des Travaux publics; W. J. Manning, directeur des Travaux maritimes, ministère des Transports; G. Millar, chef de la Direction du génie (ports et rivières), ministère des Travaux publics; L. R. Stratton, ingénieur en chef, à la Commission des ports nationaux; P. Kuhring, président de la Commission d'aménagement du port de Montréal; H. Land, ingénieur en chef à la Division du chenal maritime du Saint-Laurent.

Selon les plans, il y aura sur le pont et dans le tunnel six voies de circulation où la vitesse théorique sera de 60 milles à l'heure et le chargement, de H-25—S-20. La capacité sera de 4,500 voitures par heure, à la vitesse maximum, sur chaque voie, et de 6,000 voitures par heure, à la vitesse réduite, sur chaque voie. Ceci paraît illogique, mais quand la vitesse diminue, il en est de même de la distance entre les véhicules. Il y a donc plus de voitures qui se déplacent à petite vitesse qu'à grande vitesse.

Des recherches ont été faites quant aux conditions de la glace et, conformément aux constatations des ingénieurs, l'effet est sans importance sur les ouvrages construits en permanence. Pendant la durée de la construction, il pourra y avoir une élévation du niveau de l'eau de 0.3 et de 0.5 pied, en amont du passage, au printemps. Quoi qu'il en soit, même en poussant à l'extrême les conjectures, nul dommage ne saurait être causé à la propriété et nul obstacle, à la navigation.

Dans les eaux peu profondes qui bordent les Îles Boucherville, du côté du chenal principal, il se produit une embâcle presque tout l'hiver. La structure de ventilation et le barrage d'accès n'affecteront presque pas le débit de l'eau et le mouvement des glaces. Dans le chenal du côté sud où seront érigés les piliers et le pont, se forme, au début de l'hiver, une couche de glace que n'affecte pas le mouvement des glaces dans le chenal principal. Les piliers du pont dans le chenal du côté sud n'affecteront nullement le débit des glaces dans la rivière, au moment de la débâcle du printemps.

D'après les conditions actuelles et les données disponibles sur le comportement passé du fleuve Saint-Laurent, les deux saisons critiques de construction pour 1963-1964 et 1964-1965 seront les périodes de faible débit des eaux. Il semble qu'il y ait dans le fleuve Saint-Laurent un cycle quant au débit des eaux et qu'il y ait un débit élevé suivi d'un autre, plus faible, et selon les chiffres du comportement passé, il semble que nous soyons en ce moment dans une période de faible débit, ce qui constitue une période favorable à la construction.

Dans les conditions actuelles, la largeur du chenal principal, pour le passage, est de 1,500 pieds et la profondeur de l'eau, au niveau le plus bas, est de 35.0 pieds. Le plan prévoit une largeur de chenal de 2,400 pieds et une profondeur d'eau de 40 pieds au niveau le plus bas. En outre, le dessus du tunnel se trouvera à 10 pieds encore au-dessous des 40 pieds de profondeur au niveau le plus bas, c'est-à-dire que le dessus du tunnel se trouvera à dix pieds au-dessous du lit du fleuve.

Le coût estimatif du projet s'élève à 50 millions de dollars, et en vertu de l'accord de la route transcanadienne conclu avec la province de Québec, le Canada partagera seulement le coût de deux voies.

Pour mieux comprendre, je dirai que si l'on construit un pont à six voies nous étudions les plans. On se partage les trottoirs également, qu'il y ait six voies ou deux, de sorte que le trottoir est complètement sujet au partage du coût. A cause des glaces, les piliers sont construits de façon à résister à une forte poussée des glaces; par conséquent, les piliers peuvent être de mêmes dimensions pour un pont de six voies ou de deux voies. Ainsi, les piliers sont aussi entièrement sujets au partage du coût.

En ce qui concerne le pont et le tunnel proposés, on estime que la proportion sujette au partage sera environ de 60 p. 100. Cette partie de la grand route est prévue par la loi, et c'est en vertu d'une section 90-10 que le Canada partagera 90 p. 100 de 60 p. 100 du coût du projet.

Monsieur le président, j'ai ici une autre carte; si les membres du comité désirent la voir, je peux la leur montrer.

Le PRÉSIDENT: Je vous en prie, monsieur Clarke, je suis sûr que les membres du comité seront intéressés.

M. CLARKE: D'après cette carte, monsieur le président, on construira d'abord un barrage au large des îles Boucherville. Dans cette région, les sections du tunnel seront coulées d'avance. Le tunnel d'approche sera construit à sec. Ensuite, les sections qui seront posées sous le chenal principal seront construites dans une tranchée sous-marine au moyen de sections coulées d'avance. Ces deux parties sont les deux tours de ventilation, dont l'une est située sur la rive nord et l'autre au large de la rive sud. Cette partie du caisson hydraulique provisoire sera remise au Conseil des ports nationaux, qui veut l'acheter en vue de l'expansion du port de Montréal.

Les tours de ventilation se trouvent ici puis là. La profondeur du chenal actuel est de 35 pieds sous le niveau de l'eau et le chenal éventuel pourrait être dragué jusqu'à 40 pieds plus bas que le niveau de l'eau au-dessus du tunnel.

Le PRÉSIDENT: Donc, en réalité, monsieur Clarke, vous prévoyez pour le chenal de navigation non seulement une largeur accrue, mais aussi une profondeur accrue.

M. CLARKE: C'est exact.

Le sénateur FOURNIER (*Madawaska-Restigouche*): Vous nous avez dit que le pont aurait six voies. Y aura-t-il trois voies de chaque côté et une séparation au milieu?

M. CLARKE: Oui, il y aura trois voies de chaque côté d'un mur mitoyen.

Le sénateur FOURNIER (*Madawaska-Restigouche*): Et il y aura un mur mitoyen dans le tunnel?

M. CLARKE: Nous construirons le tunnel en immergeant les sections coulées d'avance qui seront posées bout à bout dans le fond. Cette méthode de

construction est identique à celle qui a servi à Deas Island en Colombie-Britannique puis au pont et au tunnel de Chesapeake Bay présentement en voie de construction aux États-Unis. Hampton Roads aux États-Unis a aussi été construit de cette façon.

Le sénateur SMITH (*Kamloops*): La construction de ce pont et de ce tunnel aidera-t-elle à résoudre le problème de la circulation que causera l'Exposition mondiale qui sera tenue à Montréal en 1967?

M. CLARKE: Grâce à son emplacement, le nouveau pont décongestionnerait les autres ponts qui donnent accès au centre de Montréal.

Le sénateur PEARSON: Quelle distance sépare le chantier de construction du centre de la ville?

M. MANNING: Le chantier est à deux milles en aval, au large de l'église de Longue-Pointe.

Le sénateur PEARSON: Combien de temps la ville prendra-t-elle pour s'étendre jusque-là?

M. MANNING: C'est à peu près l'endroit où se trouvent les grandes raffineries de pétrole et il y a déjà beaucoup de construction à cet endroit à l'heure actuelle.

Le sénateur BROOKS: Le partage du coût du tunnel entre les gouvernements fédéral et provincial se fera-t-il dans la même proportion pour le pont?

M. CLARKE: Cela revient à peu près au même.

M. PERRIE: La proportion pour le pont sera peut-être quelque peu inférieure à celle du tunnel. Les facteurs de partage en ce qui concerne le pont seront peut-être différents de ceux qui intéressent le tunnel. Comme le disait M. Clarke, les piliers et la fondation ne sont pas augmentés dans la même proportion que le tablier du pont, de sorte que, dans le cas des piliers, le pourcentage du coût, sujet au partage, est plus élevé que dans le cas du tablier; en ce qui concerne le tunnel, la proportion est plus égale.

Le sénateur BROOKS: Comment le coût du tunnel se compare-t-il à celui du pont? Vous avez dit que l'on estime le coût du pont à 50 millions de dollars. Combien le tunnel coûtera-t-il?

M. PERRIE: Nous n'avons pas encore reçu l'estimation finale à ce sujet. La construction est encore au stade de projet et jusqu'à ce que les plans définitifs soient établis, nous ne pouvons pas obtenir une estimation exacte du coût. La somme de 50 millions de dollars est le montant le plus rapproché que nous puissions avancer à l'heure actuelle, et ce chiffre comprend les approches.

Le sénateur LAMBERT: Le pont sera-t-il un pont payant?

M. CLARKE: Non.

Le sénateur LAMBERT: Le passage sera gratuit?

M. CLARKE: Oui.

Le sénateur BOUFFARD: Quelle sorte de route conduit au pont? Est-ce une autoroute à quatre voies?

M. PERRIE: Je n'ai pas saisi.

Le sénateur BOUFFARD: La route transcanadienne, lorsqu'elle arrivera au pont, aura-t-elle quatre voies?

M. PERRIE: On construit quatre et six voies à certains endroits. Je m'imagine que, pour une certaine distance à chaque bout, l'autoroute aura six voies.

Le sénateur BOUFFARD: Les approches du pont auront six voies?

M. PERRIE: Oui, et plus loin, elles se fondront en quatre.

M. CLARKE: Toutefois, le gouvernement fédéral ne contribue qu'au coût de deux voies. Voici sur la carte l'emplacement du pont qui sera construit au-dessus du chenal sud: il est de 25 pieds au-dessus des hautes eaux et a 220 pieds de largeur. Les piliers sont construits de façon que, plus tard, s'il est nécessaire de le transformer en pont levant, la transformation pourra se faire sans modifier tout le pont. Seule une travée change. On a pris des mesures au cas où l'expansion éventuelle exigerait la construction d'une travée levante.

Le PRÉSIDENT: Si jamais on désire utiliser le chenal sud pour la navigation?

M. CLARKE: Le chenal peut servir à certaines fins, jusqu'à 25 pieds. Au lieu de soulever le pont en entier, il n'y a qu'une seule travée à relever. Cette mesure est en prévision de l'avenir.

Le sénateur STAMBAUGH: Quelle est la différence entre une tour de ventilation et une tour ordinaire?

M. CLARKE: La tour de ventilation sert à changer l'air dans le tunnel, à cause de l'oxyde de carbone qui se dégage des automobiles. Le mouvement des voitures aère un peu, mais lorsque la circulation est particulièrement dense, il faut employer des méthodes de ventilation artificielles pour dégager l'oxyde de carbone.

Le sénateur BOUFFARD: Quelle sera la profondeur du tunnel?

M. CLARKE: Quarante pieds d'eau et 10 pieds de terre recouvrent le dessus du tunnel; donc le dessus du tunnel sera 50 pieds au-dessous de la surface de l'eau.

Le sénateur LAMBERT: Quelle forme prend le lit de la rivière à cet endroit?

M. CLARKE: Le fond est d'argile en cristaux.

Le sénateur BOUFFARD: Le tunnel touchera-t-il le fond?

M. CLARKE: Il reposera sur le lit de sable et sera recouvert de remplissage.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): Ces plans sont-ils élaborés par la province de Québec ou ont-ils été préparés en commun?

M. CLARKE: Ce travail est fait par la province de Québec.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): Les plans sont établis par le ministère des Travaux publics de la province de Québec?

M. CLARKE: Par leurs ingénieurs-conseils. Ces derniers sont responsables des plans et le ministère fédéral des Travaux publics les apprécie.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): Vous avez vérifié ces plans et vous admettez qu'ils sont satisfaisants à tous points de vue?

M. CLARKE: Oui.

Le PRÉSIDENT: Le bill autorise la province de Québec à construire le pont et le tunnel à condition que les plans aient été approuvés par le gouverneur en conseil.

Le sénateur LAMBERT: Le ministère des Travaux publics surveillera-t-il la construction?

M. CLARKE: Nous assurerons la surveillance pour nous assurer que les travaux que nous payons sont effectués conformément aux plans et devis.

Le sénateur BROOKS: Vous vous appuyez sur le principe de la construction de la route transcanadienne?

M. CLARKE: Oui, sur le même principe.

Le sénateur PEARSON: On dit que le chenal atteint présentement 1,500 pieds et on prévoit qu'il atteindra 2,400 pieds. La construction se fait-elle présentement dans le lit de la rivière?

M. CLARKE: Non.

Le sénateur PEARSON: Il s'agit simplement d'une mesure pour l'avenir?

M. CLARKE: Oui.

M. MANNING: Cette partie s'étend entre le quai sur le côté nord et la tour de ventilation, afin d'éviter qu'une embâcle de glace ne se produise à cet endroit. Il y a quarante pieds d'eau au-dessus du tunnel. Cette partie s'étend de la rive nord à la tour de ventilation. L'autre tour sur le côté nord est sur la terre ferme depuis la rive.

Le sénateur FOURNIER (*Madawaska-Restigouche*): Combien d'années faudra-t-il pour terminer les travaux?

M. CLARKE: Quatre ans, je crois.

M. MANNING: On prévoit l'achèvement des travaux pour 1967.

Le PRÉSIDENT: Les travaux seront-ils terminés pour l'Exposition mondiale qui sera tenue à Montréal?

M. CLARKE: A condition que les travaux commencent cet automne et ne soient pas retardés.

Le PRÉSIDENT: Je ne crois pas que nous vous retarderons.

M. CLARKE: On prévoit la fin pour 1966 mais je dirais que cela ira à 1967.

Le PRÉSIDENT: Cet aspect de la question est important parce que, si nous espérons décongestionner la circulation causée par l'Exposition mondiale, le pont devra être ouvert au public avant le commencement de l'exposition.

Y a-t-il d'autres questions, messieurs les sénateurs? Allons-nous étudier le bill article par article?

L'article 1 est-il adopté? Le titre abrégé est-il adopté?

Adopté.

Le PRÉSIDENT: L'article 2 autorisant la construction du pont est-il adopté?

Adopté.

Le PRÉSIDENT: L'article 3 autorisant la construction d'un tunnel est-il adopté?

Adopté.

Le PRÉSIDENT: Le paragraphe (1) de l'article 4 visant la soumission de plans et de dessins est-il adopté?

Adopté.

Le PRÉSIDENT: Le paragraphe (2) de l'article 4 visant l'approbation des plans et dessins avant le début des travaux est-il adopté?

Le PRÉSIDENT: Le paragraphe (1) de l'article 5 visant les règlements et le paragraphe (2) de l'article 5 visant leurs application est-il adopté?

Adopté.

Le PRÉSIDENT: Le préambule est-il adopté?

Adopté.

Le PRÉSIDENT: Le titre est-il adopté?

Adopté.

Le PRÉSIDENT: Vais-je rapporter le bill sans modification?

Le sénateur BOUFFARD: Avant de rapporter le bill, monsieur le président, j'aimerais poser une question. Pourquoi demander l'approbation d'un tunnel dans ce bill? Est-ce absolument nécessaire?

Le PRÉSIDENT: Je crois qu'on a expliqué à la deuxième lecture que, en vertu de la loi sur la protection des eaux navigables, aucun travail ne peut commencer sur le fleuve Saint-Laurent sans une loi spéciale du Parlement.

Le sénateur BOUFFARD: Je ne crois pas que ce soit là le libellé de la loi. Je crois que dans la loi, on dit qu'aucun pont ne peut être construit sans autorisation, mais il n'est pas question de tunnel.

Le PRÉSIDENT: Ce projet comprend un pont.

Le sénateur BOUFFARD: Il est question d'un pont d'un côté et d'un tunnel de l'autre.

Le sénateur LAMBERT: Le lit du fleuve appartiendrait à la province.

Le sénateur BOUFFARD: Je suppose qu'il s'agit d'une mesure de protection.

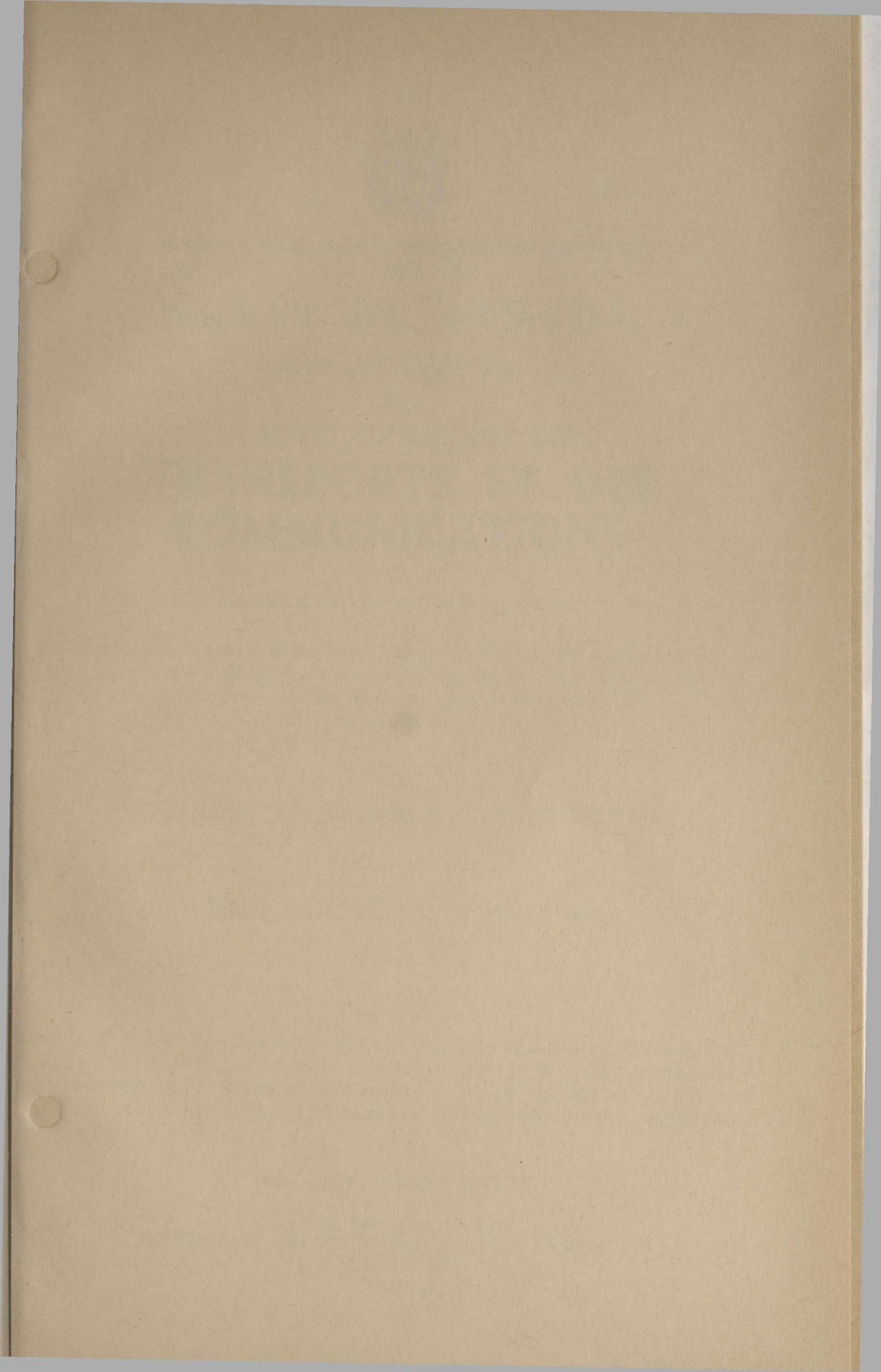
M. CLARKE: Nous sommes obligés de nous adresser à vous et de vous demander de passer une loi pour le pont. Vous auriez pu construire le tunnel en vertu de la loi sur les eaux navigables mais on a cru qu'il était préférable de réunir les deux travaux en un seul projet et de faire passer une loi qui viserait le projet tout entier plutôt que chaque entreprise séparément.

Le sénateur BOUFFARD: Merci, monsieur le président.

Le PRÉSIDENT: Vais-je rapporter le bill sans modification?

Adopté.

Sur ce, la séance est levée.





Première session de la vingt-sixième législature
1963

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

Auquel a été renvoyé le bill suivant :

Bill S-16: Loi autorisant la construction et l'entretien d'un pont et d'un tunnel qui relie les deux rives du fleuve Saint-Laurent en passant par les Îles Boucherville, dans la province de Québec.

Président: L'honorable A. K. HUGESSEN

SÉANCE DU JEUDI 27 JUIN 1963.

TÉMOINS:

M. G. T. Clarke, ingénieur en chef à la Direction du génie (aménagement);
M. W. W. Perrie, ingénieur en chef, chargé de la contribution fédérale concernant la Route transcanadienne; M. W. R. Manning, ingénieur en chef, division de la marine, tous relevant du ministère des Travaux publics.

RAPPORTS DU COMITÉ

ROGER DUHAMEL, M.S.R.C.
IMPRIMEUR DE LA REINE ET CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE
OTTAWA, 1963

THE STANDING COMMITTEE
on
TRANSPORT AND
COMMUNICATIONS

The Honourable
ADRIAN K. HUGESSEN,
Chairman

The Honourable Senators

Baird,	Fournier
Beaubien (<i>Provencher</i>),	(<i>Madawaska-</i>
Bishop,	<i>Restigouche</i>),
Bouffard,	Gershaw,
Bradley,	Gouin,
*Brooks,	Haig,
Buchanan,	Hayden,
Campbell,	Hollett,
Connolly	Horner,
(<i>Halifax North</i>)	Hugesen,
(<i>Halifax-Nord</i>),	Isnor,
Connolly	Jodoin,
(<i>Ottawa West</i>),	Kinley,
(<i>Ottawa-Ouest</i>),	Lambert,
Croll,	Lefrançois,
Dessureault,	*Macdonald (<i>Brantford</i>),
Dupuis,	McCutcheon,
Emerson,	McGrand,
Farris,	McKeen,
	McLean,

50 members (Quorum 9)

*Ex officio member

LE COMITÉ PERMANENT
des
TRANSPORTS ET
COMMUNICATIONS

L'honorable
Adrian K. HUGESSEN,
président

Les honorables sénateurs

Méhot,
Molson,
Monette,
Paterson,
Pearson,
Power,
Quart,
Reid,
Robertson (<i>Shelburne</i>),
Roebuck,
Smith (<i>Kamloops</i>),
Smith (<i>Queens-</i>
<i>Shelburne</i>),
Stambaugh,
Taylor (<i>Westmorland</i>),
Thorvaldson,
Veniot,
Vien,
Welch,
Woodrow—(50).

50 membres (Quorum 9)

*Membre d'office

ORDRE DE RENVOI

Extrait des Procès-verbaux du Sénat en date du mercredi 12 juin 1963.

Conformément à l'ordre du jour, le Sénat reprend le débat ajourné sur la motion de l'honorable sénateur Bouffard, appuyé par l'honorable sénateur Macdonald, C.P., tendant à la deuxième lecture du bill S-16, intitulé: «Loi autorisant la construction d'un pont et d'un tunnel qui relie les deux rives du fleuve Saint-Laurent en passant par les Îles Boucherville, dans la province de Québec», soit maintenant lu une deuxième fois.

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

Le bill est alors lu la deuxième fois.

L'honorable sénateur Macdonald, C.P., propose, appuyé par l'honorable sénateur Vaillancourt, 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.

RAPPORT DU COMITÉ

JEUDI, le 27 juin 1963

Le Comité permanent des Transports et des communications, auquel a été déféré le Bill S-16, intitulé: «Loi concernant la construction d'un pont et d'un tunnel qui relie les deux rives du fleuve Saint-Laurent en passant par les Îles Boucherville, dans la province de Québec», rapporte que le comité, après avoir étudié ce bill et pour obtempérer à l'ordre de renvoi du 12 juin 1963, l'a chargé d'en faire rapport au Sénat, sans modification.

Le tout respectueusement soumis,

Le président,
ADRIAN K. HUGESSEN

PROCÈS-VERBAL

JEUDI, 27 juin 1963.

Conformément à l'ajournement et à l'avis de convocation, le Comité permanent des transports et des communications se réunit à dix heures et demie du matin.

Présents: Les honorables sénateurs Hugessen, président, Bouffard, Brooks, Buchanan, Connolly (*Halifax-Nord*), Croll, Dessureault, Fournier (*Madawaska-Restigouche*), Hollett, Jodoin, Lambert, McCutcheon, McGrand, McLean, Méthot, Pearson, Quart, Smith (*Kamloops*), Smith (*Queens-Shelburne*), Stambaugh, Veniot, Welch et Woodrow—23.

Aussi présents: M. E. Russell Hopkins, secrétaire-légiste et conseiller parlementaire. Les sténographes officiels du Sénat.

Le bill S-16, Loi autorisant la construction et l'entretien d'un pont et d'un tunnel qui relie les deux rives du fleuve Saint-Laurent en passant par les Îles Boucherville, dans la province de Québec, est lu et étudié, article par article.

Sur une motion du sénateur Lambert, il est résolu de recommander que l'autorisation soit accordée de faire imprimer 800 exemplaires en anglais et 200 en français des délibérations du Comité sur le bill en question.

Les personnes qui ont expliqué le bill sont: M. G. T. Clarke, ingénieur en chef, Direction du génie (aménagement), au ministère des Travaux publics; M. W. W. Perrie, ingénieur chargé de la contribution fédérale à la route transcanadienne; M. W. R. Manning, ingénieur en chef, Division de la marine.

Il est résolu de rapporter le bill en question sans amendement.

A onze heures le Comité s'ajourne pour se réunir de nouveau sur convocation du président.

Certifié conforme.

Le secrétaire du Comité,
Gérard Lemire.

LE SÉNAT

LE COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

TÉMOIGNAGES

OTTAWA le jeudi 27 juin 1963

Le Comité permanent auquel a été déféré le bill S-16, autorisant la construction et l'entretien d'un pont et d'un tunnel qui relie les rives du fleuve Saint-Laurent en passant par les îles Boucherville, dans la province de Québec, se réunit à dix heures et demie du matin, sous la présidence de l'honorable sénateur A. K. Hugessen.

Après une motion dûment présentée et appuyée, il est convenu qu'un rapport sténographique soit fait des délibérations du Comité sur le bill en question.

Le PRÉSIDENT: Messieurs les sénateurs, nous sommes en nombre. Le bill qui est soumis à notre étude est le bill S-16, autorisant la construction et l'entretien d'un pont et d'un tunnel qui relie les rives du fleuve Saint-Laurent en passant par les îles Boucherville, dans la province de Québec. Il s'agit d'un bill du gouvernement, soumis par le ministère des Travaux publics. Puisqu'il s'agit de navigation fédérale, j'ai ici un message attestant que le ministère des Transports, qui est chargé de la navigation, ne s'oppose pas au bill. Je vois que M. W. J. Manning est ici pour représenter le ministère des Transports. Pouvez-vous confirmer, monsieur Manning, que le ministère des Transport, en ce qui le concerne, ne s'oppose pas au bill?

M. W. J. Manning, directeur de la Direction des travaux maritimes, au ministère des Transports: Oui, monsieur le président.

Le PRÉSIDENT: Deux témoins sont à notre disposition ce matin, et je suis heureux de voir qu'ils ont apporté une carte pour que les honorables sénateurs puissent voir l'endroit où seront situés le pont et le tunnel projetés. Ces deux témoins sont: M. G. T. Clarke, ingénieur en chef, à la Direction du génie (aménagement) au ministère des Travaux publics et M. W. W. Perrie, ingénieur chargé de la contribution fédérale à la route transcanadienne. A propos, je comprends que le pont et le tunnel en question doivent faire partie de la route transcanadienne.

Si les honorables sénateurs le veulent bien, nous allons demander à M. Clarke de nous donner les explications qui s'imposent.

Des VOIX: D'accord.

M. G. T. Clarke, ingénieur en chef à la Direction du génie (aménagement), ministère des Travaux publics: A l'annexe «A» de l'accord avec la province de Québec, concernant la route transcanadienne, voici comment est indiqué le tracé pour la province de Québec:

...jusqu'à un point au nord-est de Saint-Hyacinthe, de là vers l'ouest, dans une nouvelle direction jusqu'à une traverse du fleuve Saint-Laurent en passant par les îles Boucherville, puis vers le sud-ouest en traversant l'île de Montréal.

Comme on le voit sur la carte qui est devant nous, la route transcanadienne va de la rive sud, en passant par les Îles Boucherville, jusqu'au point que voici, et de là vers le sud-ouest en traversant l'île de Montréal, et voici l'emplacement du pont proposé. Le gouvernement de la province de Québec a retenu les services de deux sociétés d'experts-conseils pour que ces derniers examinent les autres moyens de traverser les Îles Boucherville. Après avoir examiné le relevé, le gouvernement provincial a opté pour un tunnel et un pont et a décidé de confier à une entreprise conjointe composée de MM. Brette et Ouellette, Lalonde et Valois et Per Hall et ses associés, sous le nom de «Société d'ingénieurs-conseils de Boucherville», le soin de préparer les plans et devis d'un tunnel qui passera sous le chenal principal et d'un pont qui enjambera le chenal sud entre Longue-Pointe, dans la ville de Montréal, et la ville Jacques-Cartier, sur la rive sud.

Les spécialistes dont les noms suivent ont fait la révision des plans des travaux projetés et ils sont d'avis que ceux-ci ne constitueront pas un obstacle à la navigation et n'affecteront nullement les niveaux du port de Montréal une fois terminé.

MM. G. T. Clarke, ingénieur en chef à la Direction du génie (aménagement), ministère des Travaux publics; W. J. Manning, directeur des Travaux maritimes, ministère des Transports; G. Millar, chef de la Direction du génie (ports et rivières), ministère des Travaux publics; L. R. Stratton, ingénieur en chef, à la Commission des ports nationaux; P. Kuhring, président de la Commission d'aménagement du port de Montréal; H. Land, ingénieur en chef à la Division du chenal maritime du Saint-Laurent.

Selon les plans, il y aura sur le pont et dans le tunnel six voies de circulation où la vitesse théorique sera de 60 milles à l'heure et le chargement, de H-25—S-20. La capacité sera de 4,500 voitures par heure, à la vitesse maximum, sur chaque voie, et de 6,000 voitures par heure, à la vitesse réduite, sur chaque voie. Ceci paraît illogique, mais quand la vitesse diminue, il en est de même de la distance entre les véhicules. Il y a donc plus de voitures qui se déplacent à petite vitesse qu'à grande vitesse.

Des recherches ont été faites quant aux conditions de la glace et, conformément aux constatations des ingénieurs, l'effet est sans importance sur les ouvrages construits en permanence. Pendant la durée de la construction, il pourra y avoir une élévation du niveau de l'eau de 0.3 et de 0.5 pied, en amont du passage, au printemps. Quoi qu'il en soit, même en poussant à l'extrême les conjectures, nul dommage ne saurait être causé à la propriété et nul obstacle, à la navigation.

Dans les eaux peu profondes qui bordent les Îles Boucherville, du côté du chenal principal, il se produit une embâcle presque tout l'hiver. La structure de ventilation et le barrage d'accès n'affecteront presque pas le débit de l'eau et le mouvement des glaces. Dans le chenal du côté sud où seront érigés les piliers et le pont, se forme, au début de l'hiver, une couche de glace que n'affecte pas le mouvement des glaces dans le chenal principal. Les piliers du pont dans le chenal du côté sud n'affecteront nullement le débit des glaces dans la rivière, au moment de la débâcle du printemps.

D'après les conditions actuelles et les données disponibles sur le comportement passé du fleuve Saint-Laurent, les deux saisons critiques de construction pour 1963-1964 et 1964-1965 seront les périodes de faible débit des eaux. Il semble qu'il y ait dans le fleuve Saint-Laurent un cycle quant au débit des eaux et qu'il y ait un débit élevé suivi d'un autre, plus faible, et selon les chiffres du comportement passé, il semble que nous soyons en ce moment dans une période de faible débit, ce qui constitue une période favorable à la construction.

Dans les conditions actuelles, la largeur du chenal principal, pour le passage, est de 1,500 pieds et la profondeur de l'eau, au niveau le plus bas, est de 35.0 pieds. Le plan prévoit une largeur de chenal de 2,400 pieds et une profondeur d'eau de 40 pieds au niveau le plus bas. En outre, le dessus du tunnel se trouvera à 10 pieds encore au-dessous des 40 pieds de profondeur au niveau le plus bas, c'est-à-dire que le dessus du tunnel se trouvera à dix pieds au-dessous du lit du fleuve.

Le coût estimatif du projet s'élève à 50 millions de dollars, et en vertu de l'accord de la route transcanadienne conclu avec la province de Québec, le Canada partagera seulement le coût de deux voies.

Pour mieux comprendre, je dirai que si l'on construit un pont à six voies nous étudions les plans. On se partage les trottoirs également, qu'il y ait six voies ou deux, de sorte que le trottoir est complètement sujet au partage du coût. A cause des glaces, les piliers sont construits de façon à résister à une forte poussée des glaces; par conséquent, les piliers peuvent être de mêmes dimensions pour un pont de six voies ou de deux voies. Ainsi, les piliers sont aussi entièrement sujets au partage du coût.

En ce qui concerne le pont et le tunnel proposés, on estime que la proportion sujette au partage sera environ de 60 p. 100. Cette partie de la grand route est prévue par la loi, et c'est en vertu d'une section 90-10 que le Canada partagera 90 p. 100 de 60 p. 100 du coût du projet.

Monsieur le président, j'ai ici une autre carte; si les membres du comité désirent la voir, je peux la leur montrer.

Le PRÉSIDENT: Je vous en prie, monsieur Clarke, je suis sûr que les membres du comité seront intéressés.

M. CLARKE: D'après cette carte, monsieur le président, on construira d'abord un barrage au large des îles Boucherville. Dans cette région, les sections du tunnel seront coulées d'avance. Le tunnel d'approche sera construit à sec. Ensuite, les sections qui seront posées sous le chenal principal seront construites dans une tranchée sous-marine au moyen de sections coulées d'avance. Ces deux parties sont les deux tours de ventilation, dont l'une est située sur la rive nord et l'autre au large de la rive sud. Cette partie du caisson hydraulique provisoire sera remise au Conseil des ports nationaux, qui veut l'acheter en vue de l'expansion du port de Montréal.

Les tours de ventilation se trouvent ici puis là. La profondeur du chenal actuel est de 35 pieds sous le niveau de l'eau et le chenal éventuel pourrait être dragué jusqu'à 40 pieds plus bas que le niveau de l'eau au-dessus du tunnel.

Le PRÉSIDENT: Donc, en réalité, monsieur Clarke, vous prévoyez pour le chenal de navigation non seulement une largeur accrue, mais aussi une profondeur accrue.

M. CLARKE: C'est exact.

Le sénateur FOURNIER (*Madawaska-Restigouche*): Vous nous avez dit que le pont aurait six voies. Y aura-t-il trois voies de chaque côté et une séparation au milieu?

M. CLARKE: Oui, il y aura trois voies de chaque côté d'un mur mitoyen.

Le sénateur FOURNIER (*Madawaska-Restigouche*): Et il y aura un mur mitoyen dans le tunnel?

M. CLARKE: Nous construirons le tunnel en immergeant les sections coulées d'avance qui seront posées bout à bout dans le fond. Cette méthode de

construction est identique à celle qui a servi à Deas Island en Colombie-Britannique puis au pont et au tunnel de Chesapeake Bay présentement en voie de construction aux États-Unis. Hampton Roads aux États-Unis a aussi été construit de cette façon.

Le sénateur SMITH (*Kamloops*): La construction de ce pont et de ce tunnel aidera-t-elle à résoudre le problème de la circulation que causera l'Exposition mondiale qui sera tenue à Montréal en 1967?

M. CLARKE: Grâce à son emplacement, le nouveau pont décongestionnerait les autres ponts qui donnent accès au centre de Montréal.

Le sénateur PEARSON: Quelle distance sépare le chantier de construction du centre de la ville?

M. MANNING: Le chantier est à deux milles en aval, au large de l'église de Longue-Pointe.

Le sénateur PEARSON: Combien de temps la ville prendra-t-elle pour s'étendre jusque-là?

M. MANNING: C'est à peu près l'endroit où se trouvent les grandes raffineries de pétrole et il y a déjà beaucoup de construction à cet endroit à l'heure actuelle.

Le sénateur BROOKS: Le partage du coût du tunnel entre les gouvernements fédéral et provincial se fera-t-il dans la même proportion pour le pont?

M. CLARKE: Cela revient à peu près au même.

M. PERRIE: La proportion pour le pont sera peut-être quelque peu inférieure à celle du tunnel. Les facteurs de partage en ce qui concerne le pont seront peut-être différents de ceux qui intéressent le tunnel. Comme le disait M. Clarke, les piliers et la fondation ne sont pas augmentés dans la même proportion que le tablier du pont, de sorte que, dans le cas des piliers, le pourcentage du coût, sujet au partage, est plus élevé que dans le cas du tablier; en ce qui concerne le tunnel, la proportion est plus égale.

Le sénateur BROOKS: Comment le coût du tunnel se compare-t-il à celui du pont? Vous avez dit que l'on estime le coût du pont à 50 millions de dollars. Combien le tunnel coûtera-t-il?

M. PERRIE: Nous n'avons pas encore reçu l'estimation finale à ce sujet. La construction est encore au stade de projet et jusqu'à ce que les plans définitifs soient établis, nous ne pouvons pas obtenir une estimation exacte du coût. La somme de 50 millions de dollars est le montant le plus rapproché que nous puissions avancer à l'heure actuelle, et ce chiffre comprend les approches.

Le sénateur LAMBERT: Le pont sera-t-il un pont payant?

M. CLARKE: Non.

Le sénateur LAMBERT: Le passage sera gratuit?

M. CLARKE: Oui.

Le sénateur BOUFFARD: Quelle sorte de route conduit au pont? Est-ce une autoroute à quatre voies?

M. PERRIE: Je n'ai pas saisi.

Le sénateur BOUFFARD: La route transcanadienne, lorsqu'elle arrivera au pont, aura-t-elle quatre voies?

M. PERRIE: On construit quatre et six voies à certains endroits. Je m'imagine que, pour une certaine distance à chaque bout, l'autoroute aura six voies.

Le sénateur BOUFFARD: Les approches du pont auront six voies?

M. PERRIE: Oui, et plus loin, elles se fondront en quatre.

M. CLARKE: Toutefois, le gouvernement fédéral ne contribue qu'au coût de deux voies. Voici sur la carte l'emplacement du pont qui sera construit au-dessus du chenal sud: il est de 25 pieds au-dessus des hautes eaux et a 220 pieds de largeur. Les piliers sont construits de façon que, plus tard, s'il est nécessaire de le transformer en pont levant, la transformation pourra se faire sans modifier tout le pont. Seule une travée change. On a pris des mesures au cas où l'expansion éventuelle exigerait la construction d'une travée levante.

Le PRÉSIDENT: Si jamais on désire utiliser le chenal sud pour la navigation?

M. CLARKE: Le chenal peut servir à certaines fins, jusqu'à 25 pieds. Au lieu de soulever le pont en entier, il n'y a qu'une seule travée à relever. Cette mesure est en prévision de l'avenir.

Le sénateur STAMBAUGH: Quelle est la différence entre une tour de ventilation et une tour ordinaire?

M. CLARKE: La tour de ventilation sert à changer l'air dans le tunnel, à cause de l'oxyde de carbone qui se dégage des automobiles. Le mouvement des voitures aère un peu, mais lorsque la circulation est particulièrement dense, il faut employer des méthodes de ventilation artificielles pour dégager l'oxyde de carbone.

Le sénateur BOUFFARD: Quelle sera la profondeur du tunnel?

M. CLARKE: Quarante pieds d'eau et 10 pieds de terre recouvrent le dessus du tunnel; donc le dessus du tunnel sera 50 pieds au-dessous de la surface de l'eau.

Le sénateur LAMBERT: Quelle forme prend le lit de la rivière à cet endroit?

M. CLARKE: Le fond est d'argile en cristaux.

Le sénateur BOUFFARD: Le tunnel touchera-t-il le fond?

M. CLARKE: Il reposera sur le lit de sable et sera recouvert de remplissage.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): Ces plans sont-ils élaborés par la province de Québec ou ont-ils été préparés en commun?

M. CLARKE: Ce travail est fait par la province de Québec.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): Les plans sont établis par le ministère des Travaux publics de la province de Québec?

M. CLARKE: Par leurs ingénieurs-conseils. Ces derniers sont responsables des plans et le ministère fédéral des Travaux publics les apprécie.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): Vous avez vérifié ces plans et vous admettez qu'ils sont satisfaisants à tous points de vue?

M. CLARKE: Oui.

Le PRÉSIDENT: Le bill autorise la province de Québec à construire le pont et le tunnel à condition que les plans aient été approuvés par le gouverneur en conseil.

Le sénateur LAMBERT: Le ministère des Travaux publics surveillera-t-il la construction?

M. CLARKE: Nous assurerons la surveillance pour nous assurer que les travaux que nous payons sont effectués conformément aux plans et devis.

Le sénateur BROOKS: Vous vous appuyez sur le principe de la construction de la route transcanadienne?

M. CLARKE: Oui, sur le même principe.

Le sénateur PEARSON: On dit que le chenal atteint présentement 1,500 pieds et on prévoit qu'il atteindra 2,400 pieds. La construction se fait-elle présentement dans le lit de la rivière?

M. CLARKE: Non.

Le sénateur PEARSON: Il s'agit simplement d'une mesure pour l'avenir?

M. CLARKE: Oui.

M. MANNING: Cette partie s'étend entre le quai sur le côté nord et la tour de ventilation, afin d'éviter qu'une embâcle de glace ne se produise à cet endroit. Il y a quarante pieds d'eau au-dessus du tunnel. Cette partie s'étend de la rive nord à la tour de ventilation. L'autre tour sur le côté nord est sur la terre ferme depuis la rive.

Le sénateur FOURNIER (*Madawaska-Restigouche*): Combien d'années faudra-t-il pour terminer les travaux?

M. CLARKE: Quatre ans, je crois.

M. MANNING: On prévoit l'achèvement des travaux pour 1967.

Le PRÉSIDENT: Les travaux seront-ils terminés pour l'Exposition mondiale qui sera tenue à Montréal?

M. CLARKE: A condition que les travaux commencent cet automne et ne soient pas retardés.

Le PRÉSIDENT: Je ne crois pas que nous vous retarderons.

M. CLARKE: On prévoit la fin pour 1966 mais je dirais que cela ira à 1967.

Le PRÉSIDENT: Cet aspect de la question est important parce que, si nous espérons décongestionner la circulation causée par l'Exposition mondiale, le pont devra être ouvert au public avant le commencement de l'exposition.

Y a-t-il d'autres questions, messieurs les sénateurs? Allons-nous étudier le bill article par article?

L'article 1 est-il adopté? Le titre abrégé est-il adopté?

Adopté.

Le PRÉSIDENT: L'article 2 autorisant la construction du pont est-il adopté?

Adopté.

Le PRÉSIDENT: L'article 3 autorisant la construction d'un tunnel est-il adopté?

Adopté.

Le PRÉSIDENT: Le paragraphe (1) de l'article 4 visant la soumission de plans et de dessins est-il adopté?

Adopté.

Le PRÉSIDENT: Le paragraphe (2) de l'article 4 visant l'approbation des plans et dessins avant le début des travaux est-il adopté?

Le PRÉSIDENT: Le paragraphe (1) de l'article 5 visant les règlements et le paragraphe (2) de l'article 5 visant leurs application est-il adopté?

Adopté.

Le PRÉSIDENT: Le préambule est-il adopté?

Adopté.

Le PRÉSIDENT: Le titre est-il adopté?

Adopté.

Le PRÉSIDENT: Vais-je rapporter le bill sans modification?

Le sénateur BOUFFARD: Avant de rapporter le bill, monsieur le président, j'aimerais poser une question. Pourquoi demander l'approbation d'un tunnel dans ce bill? Est-ce absolument nécessaire?

Le PRÉSIDENT: Je crois qu'on a expliqué à la deuxième lecture que, en vertu de la loi sur la protection des eaux navigables, aucun travail ne peut commencer sur le fleuve Saint-Laurent sans une loi spéciale du Parlement.

Le sénateur BOUFFARD: Je ne crois pas que ce soit là le libellé de la loi. Je crois que dans la loi, on dit qu'aucun pont ne peut être construit sans autorisation, mais il n'est pas question de tunnel.

Le PRÉSIDENT: Ce projet comprend un pont.

Le sénateur BOUFFARD: Il est question d'un pont d'un côté et d'un tunnel de l'autre.

Le sénateur LAMBERT: Le lit du fleuve appartiendrait à la province.

Le sénateur BOUFFARD: Je suppose qu'il s'agit d'une mesure de protection.

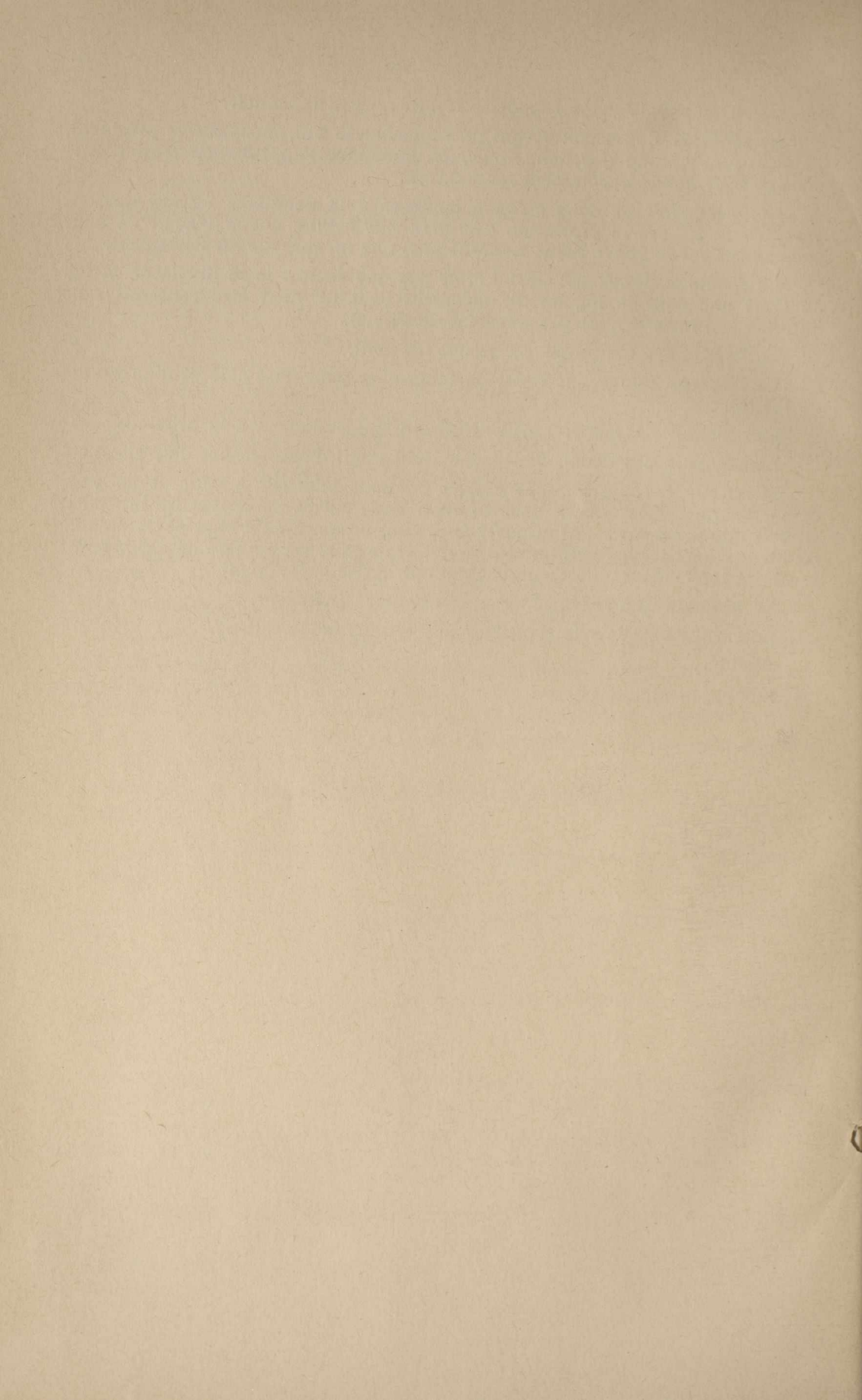
M. CLARKE: Nous sommes obligés de nous adresser à vous et de vous demander de passer une loi pour le pont. Vous auriez pu construire le tunnel en vertu de la loi sur les eaux navigables mais on a cru qu'il était préférable de réunir les deux travaux en un seul projet et de faire passer une loi qui viserait le projet tout entier plutôt que chaque entreprise séparément.

Le sénateur BOUFFARD: Merci, monsieur le président.

Le PRÉSIDENT: Vais-je rapporter le bill sans modification?

Adopté.

Sur ce, la séance est levée.





Première session de la vingt-sixième législature
1963

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

Auquel a été renvoyé le bill suivant:

Bill S-37, intitulé: Loi modifiant la Loi sur le transport aérien

Président: L'honorable A. K. HUGESSEN

SÉANCE DU JEUDI 17 OCTOBRE 1963

TÉMOINS:

M. E. A. Driedger, C.R., sous-ministre de la Justice; le professeur A. B. Rosevear, C.R., la Faculté de droit de l'Université McGill, Montréal (P.Q.); M. Ian E. McPherson, chef du contentieux des Lignes aériennes Trans-Canada, Montréal (P.Q.); M. Jacques Fortier, C.R., avocat au ministère des Transports.

RAPPORT DU COMITÉ

ROGER DUHAMEL, M.S.R.C.
IMPRIMEUR DE LA REINE ET CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE
OTTAWA, 1963

COMITÉ PERMANENT
DES
TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: l'honorable Adrian K. Hugessen

Les honorables sénateurs

Baird	Haig	Paterson
Beaubien (<i>Provencher</i>)	Hayden	Pearson
Bishop	Hollett	Power
Bouffard	Horner	Quart
Bradley	Hugessen	Reid
Brooks	Isnor	Robertson (<i>Shelburne</i>)
Buchanan	Jodoin	Roebuck
Campbell	Kinley	Smith (<i>Kamloops</i>)
Connolly (<i>Halifax-Nord</i>)	Lambert	Smith (<i>Queens-</i> <i>Shelburne</i>)
Connolly (<i>Ottawa-Ouest</i>)	Lefrançois	Stambaugh
Croll	*Macdonald (<i>Brantford</i>)	Taylor (<i>Westmorland</i>)
Dessureault	McCutcheon	Thorvaldson
Dupuis	McGrand	Veniot
Farris	McKeen	Vien
Fournier (<i>Madawaska-</i> <i>Restigouche</i>)	McLean	Welch
Gershaw	Méhot	Woodrow—49
Gouin	Molson	
	Monette	

*Membre d'office

49 membres
(Quorum 9)

ORDRE DE RENVOI

Extrait des procès-verbaux du Sénat en date du mercredi 9 octobre 1963.

«Suivant l'Ordre du jour, le Sénat reprend le débat sur la motion de l'honorable sénateur Macdonald, C.P., appuyé par l'honorable sénateur Vaillancourt, tendant à la deuxième lecture du Bill S-37, intitulé, «Loi modifiant la loi sur le transport aérien.

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

Le bill est alors lu pour la deuxième fois.

L'honorable sénateur Macdonald, C.P., propose, appuyé par l'honorable sénateur Vaillancourt, 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. MacNEIL.

PROCÈS-VERBAL

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 11 h. 30 du matin en conformité de la motion d'ajournement et de l'avis de convocation.

Présent: Les honorables sénateurs Hugessen (*président*), Baird, Beaubien (*Provencher*), Campbell, Dupuis, Gouin, Horner, Isnor, Kinley, Lambert, Lefrançois, McCutcheon, McLean, Méthot, Molson, Reid, Thorvaldson, Veniot et Woodrow—19.

Aussi présents: M. E. Russell Hopkins, légiste et conseiller parlementaire, ainsi que les sténographes officiels du Sénat.

Le bill S-37, loi modifiant la Loi sur le transport aérien, est lu et étudié.

Sur la proposition de l'honorable sénateur Reid, il est décidé de recommander que l'autorisation soit accordée de faire imprimer 800 exemplaires en anglais et 200 en français des délibérations du Comité sur ledit projet de loi.

Expliquent la mesure: M. E. A. Driedger, C. R., sous-ministre de la Justice; le professeur A. B. Rosevear, C.R., membre de la Faculté de droit de l'Université McGill, Montréal (Qué.); M. Ian E. McPherson, chef du service du contentieux d'Air-Canada, Montréal (Qué.); M. Jacques Fortier, C.R., avocat au ministère des Transports.

M. Gérald Morisset, vice-président de la Commission des transports aériens, et M. J. F. Clark, C.R., chef du contentieux de la *Canadian Pacific Air Lines, Limited*, sont aussi présents mais ne sont pas entendus.

Sur la proposition de l'honorable sénateur Thorvaldson, il est décidé de faire rapport du bill sans amendement.

A 12 h. 45 de l'après-midi, le Comité s'ajourne pour se réunir de nouveau sur convocation du président.

Certifié conforme.

Le secrétaire du Comité,
Gérard Lemire.

RAPPORT DU COMITÉ

JEUDI 17 octobre 1963.

Le Comité permanent des transports et des communications auquel a été déféré le bill S-37, intitulé: «Loi modifiant la Loi sur le transport aérien» a, pour obtempérer à l'ordre de renvoi du 9 octobre 1963, étudié ledit bill et en fait maintenant rapport sans modification.

Respectueusement soumis.

Le président,
A. K. Hugessen.

LE SÉNAT

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le jeudi 17 octobre 1963.

Le Comité permanent des transports et des communications, à qui a été déféré le bill S-37, loi modifiant la Loi sur le transport aérien, se réunit ce matin à onze heures et demie, sous la présidence de l'honorable sénateur A. K. Hugessen.

Le Comité décide qu'un rapport sténographique soit fait de ses délibérations sur ledit projet de loi.

Le Comité décide de recommander que l'autorisation lui soit accordée de faire imprimer 800 exemplaires en anglais et 200 en français de ses délibérations sur ledit bill.

Le PRÉSIDENT: Honorables sénateurs, nous avons étudié à fond ce projet de loi à l'occasion de la deuxième lecture au Sénat; quelques témoins, ici présents, sont prêts à nous communiquer leur opinion au sujet du bill: ce sont M. E. A. Driedger, sous-ministre de la Justice; M. Gérald Morisset, vice-président de la Commission des transports aériens; M. Ian McPherson, chef du contentieux d'Air-Canada; M. J. F. Clark, chef du contentieux de la *Canadian Pacific Air Lines, Limited*, et M. Jacques Fortin, avocat au ministère des Transports.

Vous vous rappelez qu'au cours du débat sur la deuxième lecture, quelques sénateurs ont exprimé le désir d'entendre l'opinion du professeur Rosevear. Celui-ci, comme vous le savez, a été directeur du *Institute of Air and Space Law* à Montréal pendant de nombreuses années; il s'occupe encore de cette organisation et à mon avis, il est sans aucun doute l'autorité la plus compétente au Canada en ce qui concerne le droit international de l'air. J'ai le plaisir de vous annoncer que le professeur est ici ce matin et nous fera connaître ses idées sur le sujet qui nous intéresse.

Je me demande comment nous devrions aborder ce projet de loi. Vous vous rappelez, honorables sénateurs, qu'une question d'ordre constitutionnel se pose au sujet du droit du Parlement de décréter cette loi; il serait peut-être préférable d'étudier l'aspect constitutionnel du problème et de demander l'avis de M. Driedger à ce sujet; ensuite, après avoir réglé ce problème, nous pourrions aborder l'objet général du bill. Les honorables sénateurs approuvent-ils cette façon de procéder?

Des VOIX: D'accord.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Driedger, auriez-vous l'oligeance de vous avancer.

Je n'ai nullement l'intention d'intervenir au sujet de votre exposé mais j'ai devant moi le texte de l'opinion très résumée que vous avez remise au Leader du Sénat, le sénateur MacDonald (*Brantford*), le 8 octobre, au sujet de la validité de ce bill. Vous pourriez peut-être nous lire cette opinion, qui est très court, et ajouter les commentaires que vous jugerez à propos. Connaissant vos idées, nous pourrions ensuite vous interroger à ce propos.

Le sénateur KINLEY: De l'opinion de qui s'agit-il?

Le PRÉSIDENT: Il s'agit de l'opinion de M. Driedger, sous-ministre de la Justice.

Le sénateur KINLEY: Vous-même avez donné votre opinion à la deuxième lecture, monsieur le président.

Le PRÉSIDENT: En effet, plusieurs d'entre nous ont donné leur avis, mais nous ne sommes que des sénateurs; nous ne faisons pas partie du ministère de la Justice.

M. E. A. Driedger, sous-ministre de la Justice: Honorables sénateurs, le 8 octobre dernier, j'ai écrit à l'honorable sénateur W. Ross MacDonald, ce qui suit:

M. Wylie m'a informé que vous désiriez certains renseignements sur la compétence législative dans le domaine de l'aéronautique.

Dans le renvoi concernant la réglementation et le contrôle de l'aéronautique au Canada (1932) C.A., 54, le Comité judiciaire du Conseil privé a décidé que, en vertu de l'article 132 de l'Acte de l'Amérique du Nord britannique, le Parlement et le gouvernement du Canada avaient tous les pouvoirs nécessaires ou utiles pour s'acquitter des obligations que le Canada avait contractées en vertu de la Convention internationale de 1919 relative à la réglementation de la navigation aérienne. Lord Sankey, qui a rendu le jugement dans cette cause, a déclaré que «la navigation aérienne est un domaine qui atteint de telles proportions qu'il intéresse le corps politique du Dominion». Cette décision autorise donc à dire que, même indépendamment du pouvoir que l'article 132 accorde au Parlement de donner suite aux traités, la question de l'aéronautique relève exclusivement de la compétence législative du Parlement.

Dans une décision ultérieure, le procureur général de l'Ontario c. la *Canada Temperance Federation* (1946) C.A. 193, lord Simon, à la page 205, a confirmé que dans la cause relative à l'aéronautique on avait décidé que l'aéronautique dépassait la préoccupation ou les intérêts des provinces locales et, de sa nature même, devait être la préoccupation du Dominion, dans son ensemble.

Enfin, dans le cas de *Johanneson c. Rural Municipality West St. Paul* (1951) 1 R.C.S., 292, la Cour suprême du Canada a établi que le domaine entier de l'aéronautique est de la compétence exclusive du Parlement.

Les questions traitées dans la Loi sur le transport aérien et dans les modifications proposées, à mon avis, se rapportent réellement à l'aéronautique et relèvent donc exclusivement de la compétence législative du Parlement.

Je me permettrai peut-être d'ajouter simplement que, en vertu de ces décisions, la situation est exactement ce qu'elle serait si les mots «aéronautique» ou «navigation aérienne» ou quelques autres semblables étaient insérés à l'article 91 de l'Acte de l'Amérique du Nord britannique parmi les sujets énumérés.

Le sénateur GOUIN: Si vous permettez, le problème qu'on a soulevé au Sénat, c'est que la responsabilité est une question de propriété et de droits civils. Je ne suis pas de cet avis, mais j'aimerais rappeler aux membres du Comité ce qui a été dit au Sénat et demander au témoin de donner ses commentaires à ce sujet. La navigation aérienne, pour ainsi dire, relève de la juridiction du Parlement canadien et le contrat et la responsabilité du transport du particulier aussi relèvent de la juridiction provinciale.

M. DRIEDGER: Je pourrais peut-être répondre à cette question en vous mentionnant d'autres lois dans le domaine de la navigation. Prenons l'exemple de la navigation des bateaux de la marine marchande, un des sujets énumérés à l'article 91 et qui, par conséquent, relève exclusivement de la juridiction du Parlement. Dans la loi sur la marine marchande du Canada, par exemple,

la Partie XII traite de la responsabilité civile en cas de collisions, de la limitation de la responsabilité, et aussi de la responsabilité des transporteurs par eau. La loi sur les transports régit les péages et les tarifs des transporteurs par eau. Dans la loi sur les chemins de fer, on retrouve des règlements sur les péages et les tarifs, mais aussi un certain nombre d'articles qui traitent de la limitation de la responsabilité du transporteur. Il est vrai que, dans un cas ordinaire, les contrats et les autres questions du même genre relèvent de la juridiction de législature provinciale; cependant, s'ils se rapportent à un sujet qui relève de la juridiction du Parlement, le Parlement a alors également compétence en la matière.

Essayez d'imaginer ce qui arriverait si ces questions étaient réglementées par les provinces. Il pourrait y avoir dix lois différentes.

Un avion qui se dirigerait vers le Canada et qui ne saurait pas où il va atterrir, ne pourrait absolument pas savoir à quelle loi il devrait obéir. Une loi provinciale ne parviendrait jamais à réglementer convenablement ce secteur d'activité.

Le sénateur MÉTHOT: Que faites-vous de l'expropriation, par exemple?

M. DRIEDGER: Je ne sais si je comprends bien votre question, honorable sénateur, mais des dispositions de la loi sur les chemins de fer autorisent l'expropriation.

Le PRÉSIDENT: Même si c'est une immixtion dans le domaine de la propriété et des droits civils.

Vous désirez poser d'autres questions à M. Driedger au sujet de l'aspect constitutionnel?

Le sénateur KINLEY: M. Driedger a-t-il dit 1919 ou 1929?

M. DRIEDGER: La convention de 1919.

Le sénateur KINLEY: Ce document-ci se rapporte à 1929.

M. DRIEDGER: Mais la décision du Conseil privé se rapportait à la convention de 1919.

Le sénateur KINLEY: La convention qui régit le bill a eu lieu en 1929.

M. DRIEDGER: Cette convention a eu lieu plus tard, mais elle traitait du même sujet.

Le sénateur REID: Savez-vous combien de pays ont signé ce document?

M. DRIEDGER: D'autres membres du ministère connaissent peut-être la réponse à cette question.

M. FORTIER: Je la connais.

Le sénateur FLYNN: Puis-je poser une question? J'aimerais que M. Driedger nous donne une règle générale qui nous indiquerait les limites de nos pouvoirs dans le domaine de la propriété et des droits civils quand le Parlement statue sur une question qui est de la compétence.

M. DRIEDGER: J'espère que vous ne jugerez pas ma réponse blessante ou facétieuse, mais je dois dire que nous pouvons aller aussi loin que les tribunaux nous le permettent. Il s'agit de savoir si le sujet est attribué au Parlement. C'est parfois la question en litige. Si les tribunaux admettent, en substance, qu'il s'agit d'une question qui se rattache à un sujet attribué au Parlement et non pas à la propriété et aux droits civils, nous dirions alors que le Parlement a juridiction.

Le sénateur FLYNN: Je croyais que la jurisprudence disait que vous pouviez aller aussi loin que l'objet de la loi l'exige.

M. DRIEDGER: Oui. On a employé diverses expressions, mais je crois qu'il faut prouver avant tout que le sujet est essentiellement et substantiellement rattaché au domaine en question.

Le sénateur REID: Est-ce que chaque pays fait ses propres règlements quant à la responsabilité? Nous-mêmes augmentons notre responsabilité. Est-ce que chaque pays détermine le niveau de sa responsabilité?

M. DRIEDGER: Les hauts fonctionnaires du ministère peuvent peut-être, mieux que moi, répondre à cette question.

Le PRÉSIDENT: En ce moment, nous étudions l'aspect constitutionnel. Y a-t-il d'autres questions à ce sujet?

Merci, monsieur Driedger.

Messieurs, allons-nous étudier le bill même et particulièrement le Protocole de La Haye de 1955 qui paraît comme annexe à ce bill? A ce stade, les honorables sénateurs désireraient-ils entendre le professeur Rosevear nous expliquer le Protocole de La Haye?

Le sénateur THORVALDSON: Vu qu'il est ici, je crois que nous devrions l'entendre.

Le PRÉSIDENT: Il pourrait peut-être nous donner son opinion générale sur la Convention de Varsovie de 1929, à laquelle notre pays a adhéré en 1939, puis sur le Protocole de La Haye, auquel nous serons bientôt partie.

Le professeur ROSEVEAR: Monsieur le président, honorables sénateurs, je suis heureux d'être ici aujourd'hui, à condition que je puisse jeter quelque lumière sur ce sujet plutôt difficile et compliqué. Je crois que c'est la première fois qu'un organisme parlementaire ou gouvernemental à Ottawa ait demandé des renseignements à l'Institut de l'air et de l'espace de l'Université McGill. Je dois signaler que cet institut existe depuis 1951 et qu'il a accepté des étudiants diplômés de toutes les parties du globe; quelques-uns de nos diplômés font actuellement partie du comité juridique de l'Organisation de l'aviation civile internationale. Je puis également signaler que l'une des personnes présentes ici aujourd'hui, M. McPherson, est un diplômé de l'Institut. Il s'ensuit qu'une réunion du comité juridique de l'OACI, à Montréal, signifie une réunion d'anciens de l'Université McGill.

Vous savez sans doute tous que la Convention de La Haye a été établie par un comité d'experts en 1929, lors d'une conférence diplomatique tenue à Varsovie, Pologne. C'est là qu'elle a obtenu son nom. Je puis ajouter que certaines personnes qui ont participé à cette conférence de Varsovie vivent encore et quelques-uns participent aux délibérations de l'Organisation de l'aviation civile internationale, tels M. K. M. Beaumont, du Royaume-Uni, le co-auteur du livre faisant autorité sur le droit de l'air, le professeur Ambrosini, d'Italie, et maître André Garnault, de Paris.

Je mentionne ces noms parce que ces personnes sont toutes des autorités en droit de l'air et ont aidé à rédiger la Convention de Varsovie.

Nous pourrions peut-être imaginer pour l'instant ce que serait le droit international de l'air si la Convention de Varsovie n'existait pas. Alors, dans certaines parties du globe, les transporteurs pourraient réduire le montant de leurs responsabilités ou refuser d'assumer toute responsabilité.

Vu que nos tribunaux, ainsi que ceux de plusieurs autres États, appliqueraient la loi du pays où s'est produit l'accident, advenant une poursuite en dommages à la suite de blessures à des passagers, il serait très difficile de déterminer quelle loi prévaudrait dans un cas particulier.

Au Canada, ce problème a été résolu parce que la deuxième annexe de la loi sur le transport aérien stipule que, advenant la mort d'un passager, les dispositions de la Convention de Varsovie s'appliquent.

Dans le cas d'une mort due à la faute du transporteur, quelles personnes peuvent intenter une poursuite et quels sont leurs droits respectifs? Au Canada, cette question est déterminée à la deuxième annexe de la loi sur le transport aérien, qui désigne ces personnes et stipule que les dommages qui peuvent être recouverts sont ceux qu'accorde la Convention de Varsovie.

La question suivante peut également se poser: Quelle loi s'appliquerait advenant un accident au-dessus de la haute mer, ou, disons, à 30,000 pieds d'altitude dans des circonstances où il serait impossible de déterminer le territoire que survolait l'avion au moment de l'accident? Il est survenu des accidents à la suite desquels l'avion n'a pas été démolé au sol. Ces accidents sont causés par des remous d'air. Des passagers ont également été blessés ou tués par des débris de métal projetés par des moteurs ou des hélices. Advenant pareil accident, et si un voyageur perdait la vie au-dessus de la haute mer ou à une altitude de 30,000 pieds et que nous ne puissions déterminer l'endroit où l'accident est survenu, alors, si la poursuite est intentée au Canada, la loi sur le transport aérien et la Convention de Varsovie s'appliqueraient.

Sans la Convention de Varsovie, nous ne posséderions aucun règlement fondamental et uniforme concernant les documents relatifs au trafic aérien. Si le Canada dénonçait la Convention de Varsovie,—et j'espère que cela ne se produira jamais—les transporteurs aériens de notre pays pourraient difficilement régler de façon raisonnable les réclamations qui leur seraient soumises, comparativement aux lignes aériennes des États qui adhèrent à la Convention de Varsovie. En outre, les lignes aériennes pourraient fixer des limites inférieures à celles que prévoit la Convention de Varsovie, lorsque cette dernière ne s'applique pas et lorsque cette pratique n'est pas contraire aux lois nationales.

Et, maintenant, quels sont les objectifs de la Convention de Varsovie? Comme vous le savez, ils sont indiqués au préambule. Ils stipulent, de façon uniforme, les conditions de transport aérien international relativement aux documents qui doivent être utilisés et à la responsabilité du transporteur.

Monsieur le président, j'ai probablement consacré assez de temps à l'explication préliminaire de la Convention de Varsovie. J'ai tenté de vous en démontrer l'utilité et de vous exposer la situation dans laquelle nous nous trouverions si elle n'existait pas. On pourrait en parler plus longuement, parce que c'est un sujet très vaste, mais permettez-moi de vous expliquer pourquoi ces amendements sont nécessaires.

Après que la Convention de Varsovie eut été en vigueur depuis un certain nombre d'années, les experts ont constaté que certains amendements s'imposaient. On a tenté d'étudier ces amendements avant la seconde guerre mondiale, ainsi qu'après, lors d'une réunion du comité juridique de l'O.A.C.I. tenue à Genève et à laquelle j'ai assisté. Le major Beaumont, du Royaume-Uni, a réussi à obtenir l'autorisation du comité juridique d'établir un sous-comité qui s'occuperait de la Convention de Varsovie. C'était en 1948, et j'ai fait partie de ce sous-comité durant un certain temps.

Il a fallu sept ans avant que ce projet se réalise, ce qui ne constitue pas une période inusitée pour la conclusion d'un accord international. C'est seulement en 1955, à La Haye, que les amendements ont été adoptés.

Ces amendements avaient pour objet de rectifier deux ou peut-être trois questions. Tout d'abord, les problèmes de langue. Il s'agissait également de retrancher du texte de la Convention des dispositions inutiles telles que les conditions compliquées qui devaient être stipulées dans un billet de voyageur, une lettre de transport aérien ou un bulletin de bagage, lesquels retardaient l'embarquement des passagers à l'aéroport, surtout lors d'envolées internationales; de toute façon, la plupart de ces renseignements étaient inutiles.

Le troisième groupe d'amendements importants concernait la limite de la responsabilité et la responsabilité du transporteur et de ses employés, dans certaines circonstances.

Dans 99 p. 100 des cas, par exemple, l'expéditeur remplit la lettre de transport aérien relative aux marchandises; ce n'est pas la ligne aérienne qui la remplit. Vous pouvez imaginer les difficultés qui confronteraient le commis s'il devait vérifier tous les détails.

Il y existait également une clause extraordinaire qui stipulait que, si ces conditions n'étaient pas inscrites sur un bulletin de bagage ou une lettre de transport aérien, la ligne aérienne perdait la limitation de sa responsabilité. Entre autres, je puis vous signaler la perte de lingots d'or qu'a subie Air-Canada à l'aéroport de Malton, il y a quelques années. On avait omis sur la lettre de transport aérien un détail entièrement étranger à la perte de l'or, mais la ligne aérienne n'a pu se prévaloir de sa limitation de responsabilité parce que l'expéditeur n'en avait pas fait mention. Ces dispositions ont été supprimées par le protocole de La Haye.

En outre, il a été apporté une addition importante à la convention de Varsovie; il y est stipulé que sur le billet du voyageur et sur tous les autres documents, le voyageur ou l'expéditeur doit être informé de la limitation de la responsabilité convenue aux termes de la Convention de Varsovie et du Protocole de La Haye. En d'autres termes, cet avis doit être indiqué sur le billet, et s'il ne l'est pas, le transporteur perd la limitation de sa responsabilité, ce qui, à mon avis, constitue une application juste et pratique de la loi. Le passager et l'expéditeur doivent être informés de façon catégorique des limitations de la responsabilité.

Monsieur le président, je peux peut-être expliquer rapidement le Protocole. Les articles I à X ont pour objet d'éclaircir la signification ou de simplifier les termes de la Convention de Varsovie. Je vous en donnerai un exemple.

L'application de l'article premier a causé certaines difficultés devant les tribunaux, lorsqu'il s'est agi de déterminer ce qu'est un voyageur international lors de l'émission d'un billet aller et retour. La cause qui a soulevé ce point pour la première fois est survenue en Angleterre, lorsqu'un voyageur est allé de Londres au continent et est revenu en Angleterre après une escale à Bruxelles. Voici le point que l'on a soulevé: Bien que la Belgique eût signé la Convention de Varsovie, l'avait-elle ratifiée? Les tribunaux de l'Angleterre ont décidé que cette personne était un voyageur international, parce que le billet comportait une escale convenue dans un pays étranger.

Le sénateur THORVALDSON: Y en avait-il ou non?

Le professeur ROSEVEAR: Il y en avait une. La Convention de Varsovie a été modifiée par le Protocole de La Haye qui stipule que, si un voyageur achète un billet aller-retour avec arrêt convenu dans un autre pays, alors cette personne est considérée comme un voyageur international.

Le PRÉSIDENT: Professeur Rosevear, avez-vous participé à la rédaction de ces amendements?

Le professeur ROSEVEAR: En effet, j'ai participé à la rédaction de certains de ces amendements.

Je ne crois pas, monsieur le président et honorables sénateurs, que vous désiriez que je traite plus longuement des articles qui concernent les billets, les lettres de transport aérien et les bulletins de bagages. J'ai déjà expliqué quelques-unes des dispositions qui ont été supprimées.

Si l'on étudie le Protocole attentivement, on constatera qu'il est obligatoire d'indiquer dans ces documents, afin que le voyageur en prenne connaissance, que le transport est soumis aux règlements que stipule la Convention.

Je crois que l'article 22 de la Convention de La Haye, soit l'article 11 du Protocole, a surtout fait l'objet de cette controverse.

Le PRÉSIDENT: A partir de la page 6.

Le professeur ROSEVEAR: En effet, à partir de la page 6. Naturellement, ce sujet a donné lieu à une controverse à La Haye; le comité juridique s'était réuni plusieurs fois, antérieurement. Maints pays ne possèdent pas le haut niveau de vie que connaissent le Canada et les États-Unis, et l'on a estimé que \$8,000 constituaient un montant considérable, surtout dans un pays comme l'Inde. En 1929, on a fixé cette limite à \$8,300, ce qui était assez raisonnable. Cette limite a été établie par les Européens, en 1929, parce qu'alors c'étaient surtout eux que cette Convention intéressait. En 1929, il n'y avait guère de vols transatlantiques.

Depuis, on a maintes fois tenté d'élever cette limite; les délégués des États-Unis ont voulu la porter à \$25,000 et, finalement, ont proposé un maximum de \$20,000 à La Haye. Les autres États désiraient fixer cette limite à \$12,000, et il semble que le montant de \$16,000 représente un compromis acceptable entre les chiffres maximum et minimum. Nous ne devons pas oublier qu'il faut en arriver à un compromis lorsque surgit un sujet de controverse lors d'une conférence internationale.

Le sénateur REID: A la dernière page, je constate que l'on donne la liste de tous les pays, mais je n'y vois pas les États-Unis, la Grande-Bretagne et le Canada.

Le professeur ROSEVEAR: Ces pays n'ont pas signé l'accord à ce moment parce que, si je m'en souviens, leurs délégués n'avaient reçu aucune instruction à ce sujet.

Le sénateur REID: Ils les signent actuellement, n'est-ce pas?

Le professeur ROSEVEAR: Le Congrès des États-Unis étudie actuellement cette question, qui a également été soumise à notre parlement canadien. J'ignore ce qui en est arrivé au Royaume-Uni. Des membres du Comité pourraient peut-être nous renseigner sur ce sujet.

Le sénateur REID: Le Canada l'a-t-il signé?

Le professeur ROSEVEAR: Le Canada ne l'a pas encore signé; il le signera dès que le Parlement l'aura approuvé.

Le sénateur KINLEY: Ce montant de 125,000 francs français a été porté à 250,000?

Le professeur ROSEVEAR: Oui.

Le sénateur KINLEY: En vertu de la Convention?

Le professeur ROSEVEAR: Cela a été fait au moyen...

Le sénateur KINLEY: ...au moyen d'une convention supplémentaire?

Le professeur ROSEVEAR: Le Protocole y a pourvu; c'est-à-dire le Protocole que l'on demande au Sénat d'approuver.

Le sénateur THORVALDSON: C'est le Protocole de 1955?

Le professeur ROSEVEAR: Oui; en vertu d'une disposition de ce Protocole, le montant de cette responsabilité a été doublé. La Convention comporte un nouvel article 22 qui traite de l'indemnité.

Le sénateur KINLEY: Quel est le Protocole?

Le PRÉSIDENT: C'est l'accord supplémentaire de 1955 à l'accord de Varsovie de 1929.

Le sénateur KINLEY: Qui constitue cette Convention ou ce Protocole? Les transporteurs aériens y ont-ils voix?

Le professeur ROSEVEAR: Je désirais vous signaler ce point qui est important.

Le comité juridique de l'OACI qui, en premier lieu, traite de ce sujet, et prépare la rédaction, est uniquement formé de représentants des gouvernements. Les personnes qui traitent de cette question sont déléguées par leur gouvernement afin d'assister aux séances du comité juridique de l'OACI, et ce sont elles qui s'occupent de ce sujet. Ainsi, ce sont des débats entre les divers gouvernements. Cette explication est-elle suffisante, monsieur le président?

Le sénateur KINLEY: L'article 22 stipule ce qui suit:

1. Dans le transport des personnes, la responsabilité du transporteur relative à chaque passager est limitée à la somme de deux cent cinquante mille francs.

C'est le plafond, n'est-ce pas?

Le professeur ROSEVEAR: Oui, c'est la limite.

Le sénateur KINLEY: On ne peut le dépasser?

Le professeur ROSEVEAR: Non. Cependant, je désire signaler que c'est la limite applicable à chaque pays qui ratifie cette Convention. Actuellement, la responsabilité maximum est d'environ \$8,300 dans 72 pays.

Le sénateur KINLEY: S'agit-il d'une responsabilité juridique?

Le professeur ROSEVEAR: C'est la responsabilité pour perte de vie ou blessure d'un passager ou toute autre lésion corporelle subie par un voyageur se trouvant à bord d'un aéronef ou sur le point d'y monter ou d'en descendre. C'est une méthode uniforme établie dans 72 pays à l'heure actuelle et, si le Protocole devient en vigueur et que les 72 pays le ratifient, alors la responsabilité sera portée à \$16,500.

Le sénateur KINLEY: Le montant dépendra de la valeur du franc français par rapport à la valeur-or, n'est-ce pas?

Le professeur ROSEVEAR: Dans notre cas, le montant dépendra de la valeur du dollar américain par rapport à la valeur-or.

Le sénateur KINLEY: Sera-t-il nécessaire de prouver la responsabilité?

Le professeur ROSEVEAR: Non.

Le sénateur KINLEY: Mais quiconque se trouvant à bord d'un aéronef y subit des blessures doit prouver que la société est responsable. Il n'obtient pas ce montant de droit?

Le professeur ROSEVEAR: Je dois mentionner que puisqu'il est impossible d'examiner l'article 22 de la Convention de Varsovie sans en même temps étudier les articles pertinents, nous devrions nous arrêter à l'article 17.

L'article 17 de la Convention de Varsovie stipule que la ligne aérienne est responsable.

Voici ce qu'il dit:

Le transporteur est responsable du dommage survenu en cas de mort, de blessure ou de toute autre lésion corporelle subie par un voyageur lorsque l'accident qui a causé le dommage s'est produit à bord de l'aéronef ou au cours de toutes opérations d'embarquement et de débarquement.

Un avocat qui aura à plaider une cause semblable devant les tribunaux n'aura qu'à prouver que la personne voyageant à bord d'un aéronef a subi des blessures ou qu'elle a été tuée pendant qu'elle était à bord d'un aéronef.

Le sénateur KINLEY: Ne doit-il pas prouver qu'il n'y a eu aucune négligence de sa part?

Le professeur ROSEVEAR: Il y a des dispositions à ce sujet, mais il est pour ainsi dire impossible de penser que le voyageur ait eu à voir de quelque façon au fonctionnement de l'aéronef. Il a pu déranger le pilote ou faire

quelque chose du genre, mais la Convention renferme des dispositions relatives à tous ces cas. L'article 20 indique la seule façon dont le transporteur peut se soustraire à la responsabilité:

(1) Le transporteur n'est pas responsable s'il prouve que lui et ses préposés ont pris toutes les mesures nécessaires pour éviter le dommage ou qu'il leur était impossible de les prendre.

Il incombe donc à la ligne aérienne de prouver qu'elle a pris toutes les mesures nécessaires pour éviter le dommage ou qu'il lui a été impossible de les prendre.

Le sénateur THORVALDSON: Cela signifie que la ligne aérienne est vraiment responsable dans le cas d'un accident?

Le professeur ROSEVEAR: En effet.

Il existe une autre disposition sur laquelle les délégués de l'OACI ont fortement insisté. Nous la trouvons à l'article 25 ainsi qu'à l'article 22.

L'article 25 stipule que:

(1) Le transporteur n'aura pas le droit de se prévaloir des dispositions de la présente Convention qui excluent ou limitent sa responsabilité, si le dommage provient de son dol ou d'une faute qui, d'après la loi du tribunal saisi, est considérée comme équivalent au dol.

Le Protocole a modifié cette disposition en raison des nombreuses difficultés que l'interprétation de cette clause a suscitées dans tous les pays. Tout d'abord, ce n'est pas une traduction exacte du texte français et l'expression «responsabilité délictuelle» appelée «dol» étant étrangère au droit coutumier anglais, il en est résulté une certaine confusion.

Ceux qui ont rédigé le Protocole de La Haye ont modifié le texte de l'article 25 afin d'en préciser le sens. Il se lit ainsi et c'est le texte qu'on demande au Sénat d'approuver.

Le PRÉSIDENT: Il commence au bas de la page 7 du bill.

Le sénateur THORVALSON: Quel article?

Le professeur ROSEVEAR: L'article XIII.

Le PRÉSIDENT: L'article XIII du Protocole.

Le professeur ROSEVEAR: Ainsi que l'article 25 de la Convention.

Article XIII

A l'article 25 de la Convention—les alinéas 1 et 2 sont supprimés remplacés par la disposition suivante:—

«Les limites de responsabilité prévues à l'article 22 ne s'appliquent pas s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission du transporteur ou de ses préposés fait, soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérairement et avec conscience qu'un dommage en résultera probablement, pour autant que, dans le cas d'un acte ou d'une omission de préposés, la preuve soit également apportée que ceux-ci ont agi dans l'exercice de leurs fonctions.»

Ce texte vise à aplanir certaines difficultés d'ordre juridique que suscitait l'ancienne phraséologie.

Le sénateur MÉTHOT: La Convention fixe-t-elle un délai dans lequel l'action en responsabilité doit être intentée?

Le professeur ROSEVEAR: Oui, il est de deux ans. La Convention accorde un délai deux fois plus long que le délai prévu dans les lois sur les accidents mortels de toutes les provinces du Canada, y compris le Code civil de la province de Québec. Ce délai est de deux ans aux termes de la Convention de Varsovie.

Le sénateur THORVALDSON: Permettez-moi de poser une question afin de dissiper un malentendu qui existe, me semble-t-il. Tant que le Parlement du Canada ne ratifiera pas la Convention, nous restons assujettis à la limite de \$8,000?

Le professeur ROSEVEAR: C'est exact.

Le sénateur THORVALDSON: Afin d'être parties au nouveau Protocole, nous devons le ratifier?

Le professeur ROSEVEAR: Vous avez raison. Peut-être pourrais-je répondre à certaines questions maintenant; je crois qu'elles élucideraient l'affaire plus que je ne pourrais le faire en poursuivant mon exposé. Il s'agit d'un sujet compliqué. J'aimerais cependant ajouter que j'ai la ferme conviction que nous devons envisager la Convention sous un aspect international. Les Parlements de tous les pays ont été saisis de cette question et je suis certain que, dans les soixante-douze pays qui l'ont étudiée, on a insisté sur son internationalité. La Convention n'est pas une affaire nationale, c'est pourquoi elle doit être traitée comme une question internationale. Bien que la responsabilité limitée semble avantager les transporteurs, il est nécessaire de l'imposer car certains États ont exprimé le vœu que la responsabilité soit limitée. Nous devons l'examiner du point de vue international tant à l'égard des voyageurs qu'à l'égard des expéditeurs. Cette Convention leur confère certains avantages, comme je vous l'ai déjà signalé. Je vous ai aussi mentionné quelle serait la situation si la Convention de Varsovie n'existait pas; il me semble que nous ne devrions pas seulement examiner la limite de la responsabilité. Nous devrions étudier l'ensemble de la Convention et envisager la situation qu'elle crée. Il en résulte une jurisprudence internationale. Au Canada, nous avons vraiment de la chance d'avoir déjà adopté la loi sur le transport aérien. En ratifiant le Protocole de La Haye, nous modifions cette loi. Nous sommes extrêmement fortunés que cette loi existe dans notre pays. Aux États-Unis, où le Congrès n'a que ratifié la Convention, aucune loi semblable n'est en vigueur et les transporteurs aériens doivent se conformer aux lois du pays où l'accident survient. Dans notre pays, une action intentée comme il convient devant un tribunal se règle conformément aux dispositions de la Convention de Varsovie. Nous trouvons dans l'Annexe à la loi les dispositions relatives à la responsabilité du transporteur dans le cas de la mort d'un voyageur et aux droits des membres de la famille du voyageur d'intenter une action ainsi que les autres droits pertinents. Je vous signale ces choses, car aux États-Unis l'affaire se règle bien autrement; si un accident se produit au Portugal, par exemple, la ligne aérienne doit se conformer aux droits que ce pays confère aux passagers. Cette loi ou une loi semblable s'applique à tous les pays du Commonwealth.

Le sénateur KINLEY: Je remarque que la Convention porte l'indication «Octobre 1929» et qu'elle a été signée par Sa Majesté le Roi de Grande-Bretagne, d'Irlande et des Territoires britanniques au delà des Mers, Empereur des Indes. Lorsque Sa Majesté a signé ce document, l'a-t-elle fait aussi au nom du Canada?

Le professeur ROSEVEAR: Me permettez-vous de répondre à cette question? Le Royaume-Uni a exclu le Canada. Vous vous souvenez qu'en 1919 le Canada est devenu indépendant pour ce qui avait trait aux affaires étrangères et cela sur l'initiative de sir Robert Borden qui a insisté pour signer le Traité de Versailles. Après cette date, la Grande-Bretagne n'a plus signé de traité au nom de notre pays. Je dois ajouter que le Protocole de La Haye modifie la mention relative aux «Hautes Parties Contractantes». Les avocats se sont inquiétés pendant quelque temps car, à leur avis, un vol entre le Canada et le Royaume-Uni ne constituait pas un vol international vu que le Roi avait signé la Convention

de Varsovie. Mais nous détournons la difficulté en employant l'expression «États contractants» au lieu de «Hautes Parties Contractantes».

Le sénateur KINLEY: Puis-je poser une question relative à un sujet qui intéresse les voyageurs en général. Ne trouvez-vous pas que le montant que les passagers sont autorisés à réclamer est ridiculement bas, si on le compare au montant qu'accordent les autres moyens de transport?

Le sénateur BAIRD: Les voyageurs peuvent aussi se protéger en achetant une assurance.

Le sénateur KINLEY: Mais le sous-ministre, en mentionnant l'allusion à l'Acte de l'Amérique du Nord britannique, a dit que la situation du transport aérien se règle sur la navigation. Il a dit qu'étant donné que la navigation est du ressort du gouvernement fédéral, la navigation aérienne relève aussi du gouvernement fédéral. En vertu de la loi sur la marine marchande, le montant attribuable est de 100,000 francs français. Je sais que le montant dépend du tonnage du navire, mais les deux moyens de transport diffèrent considérablement l'un de l'autre.

Le professeur ROSEVEAR: A mon avis, la différence n'est pas aussi grande qu'on le suppose. D'abord, règle générale, il n'y a pas autant de passagers dans un avion que dans un navire. Puis, un navire transporte une grande quantité de marchandises. Lorsqu'il survient un accident à un navire, la responsabilité se limite à tant la tonne. Mais le droit maritime prévoit une somme globale. A supposer qu'un navire soit assuré pour un montant d'un million de dollars, ce montant sera divisé, ne l'oublions pas, parmi un grand nombre de passagers et les propriétaires des marchandises.

Le sénateur KINLEY: Selon la jauge du navire.

Le professeur ROSEVEAR: Le principe en cause est tout à fait différent. En droit maritime, la responsabilité est en fonction du fonds établi selon la grosseur du navire. En droit de l'air, la responsabilité est envers la personne et non envers l'aéronef. Vous constaterez, j'en suis sûr, qu'en définitive cette façon d'agir est excellente.

Le sénateur KINLEY: Mais cette responsabilité est vis à vis la personne. Les passagers d'un navire de 30,000 tonnes ont certains droits.

Le professeur ROSEVEAR: Si les fonds ne suffisent pas à faire honneur à toutes les réclamations, l'indemnisation se fait au pro rata, en conformité de la loi sur la marine marchande du Canada, les réclamations des passagers passant avant celles des expéditeurs. Celui qui voyage sur un petit navire peut ne toucher qu'une partie du montant réclamé.

Le sénateur KINLEY: Je sais que nous ne saurions modifier cette responsabilité à cause de la concurrence que se font les lignes d'aviation; de fait, nous rendrions un mauvais service à nos compagnies de transport aérien si nous leur imposions des obligations que d'autres pays n'ont pas. Cela ne se fait pas, mais je n'en pense pas moins que le taux d'indemnisation est exagérément bas. J'ai déjà eu connaissance d'un rapport selon lequel une personne a touché \$100,000 aux États-Unis. Évidemment, les États-Unis ne sont pas en cause ici.

Le professeur ROSEVEAR: Ils le sont maintenant. Je tiens à dire que, selon moi, nous abordons la question d'une façon positive.

Le sénateur KINLEY: Le même principe vaudra-t-il dans d'autres domaines de compétence?

Le professeur ROSEVEAR: Nous devrions ratifier le Protocole afin d'obtenir \$16,000 au lieu de \$8,000, ensuite donner des directives à nos délégués à l'OACI pour qu'ils demandent instamment que le champ des restrictions soit élargi. Ce serait, à mon sens, la façon positive d'aborder la question.

Le sénateur KINLEY: Il y a aussi la question du billet qu'on achète à l'aéroport. Vous dites que la compagnie de transport aérien est tenue de dire à ses passagers que sa responsabilité est limitée à tel montant. J'ai un billet ici...

Le PRÉSIDENT: S'agit-il d'un billet pour une envolée à l'étranger, Sénateur?

Le sénateur KINLEY: C'est un billet d'Air-Canada.

Le PRÉSIDENT: Pour une envolée à l'intérieur du pays?

Le sénateur KINLEY: Oui.

Le PRÉSIDENT: Il ne s'agit pas de cela. Il est question d'envolées internationales.

Le sénateur KINLEY: Le texte imprimé est tellement petit qu'on a peine à le lire. Voici ce qui est écrit, semble-t-il:

A moins que ce ne soit précisé en toutes lettres, rien aux présentes n'autorise à passer outre à la limite de la responsabilité des transporteurs prévue aux termes de la Convention ou des lois applicables actuelles.

Si vous êtes pour prévenir les gens...

Le professeur ROSEVEAR: Je tiens à signaler que l'avis au haut du billet précise qu'elle relève de la Convention.

Le sénateur KINLEY: En effet, cela relève de la Convention.

Le professeur ROSEVEAR: Il s'agit d'un billet uniforme et ce billet précise que si la Convention vise le transport, ou si certaines lois visent le transport, alors le détenteur du billet tombe sous le coût de cette convention ou de ces lois. Mais, au début du billet, il est question de la Convention internationale de Varsovie.

Le sénateur KINLEY: Le sénateur Baird dit que nous avons l'assurance. La compagnie d'aviation nous transporte pendant quelques heures seulement et l'assurance peut ne coûter qu'un dollar. Si l'on prend une police d'assurance tous les jours, ce n'est pas tellement bon marché. On dit que c'est bon marché, et cela en a tout l'air parce qu'on ne prend de l'assurance qu'une fois en passant, mais nous prendrons de l'assurance plus souvent à l'avenir parce que nous voyagerons gratuitement, nous dit-on. Est-ce que ceux qui ont des billets gratuits seront soumis aux mêmes conditions de déplacement que ceux qui ont des laissez-passer? Il est entendu, je crois, que les gens qui voyagent grâce à des laissez-passer sont les premiers à être rayés de la liste des passagers; ceux qui ont acheté leurs billets ont la priorité à cet égard. Voilà un point dont les lignes d'aviation devraient tenir compte.

Il serait plus équitable, selon moi, d'inscrire en rouge en travers le recto que le détenteur de billet tombe sous le coût des dispositions de la Convention de Varsovie. Cela ne devrait pas être dissimulé dans un texte de petit caractère. Comme je suis un peu plus vieux que certaines gens, j'ai peine à le lire.

Il y a un autre point dont je voudrais parler. Le montant repose sur un franc français, en particulier, soit celui que Poincaré, je crois, a introduit lorsqu'il a tenté de rétablir l'unité monétaire de la France. Le franc a été adopté en 1928. Je suppose que l'on voulait à l'époque avoir une devise stable, mais à l'heure actuelle le franc français vaut à peu près 22 cents, tandis que le franc-or valait environ \$34. C'est là, à mon sens, une norme instable.

Le sénateur THORVALDSON: Le franc-or valait 34c. Vous avez dit, je crois, \$34.

Le sénateur KINLEY: Oui, il vaut maintenant à peu près 22c.

Le PRÉSIDENT: Sénateur, si vous vous reportez à l'alinéa 5 du nouvel article 22 proposé, à la page 7, vous constaterez que les francs dont il est question sont des francs-or.

Le sénateur THORVALDSON: Monsieur le président, la simple réponse à cette question ne serait-il pas que la Convention renferme des dispositions qui tendent à parer aux fluctuations du franc français, car celles-ci modifieraient la limite de la responsabilité en dollars, en livres sterling ou en quelque devise que ce soit?

Le PRÉSIDENT: Il s'agit d'un étalon-or fixe.

Le sénateur THORVALDSON: En effet. On en a discuté longuement à la Chambre et je pense que la question a été réglée. Nous savons à quoi nous en tenir.

Le sénateur KINLEY: J'ai ici une lettre de la Banque de Montréal qui renferme ce qui suit au sujet du franc-or qui contient 65.5 milligrammes d'or de coupelle, dont il est question dans la loi sur la marine marchande du Canada:

Si l'on prend pour base qu'une once d'or qui contient neuf dixièmes de fin pour un poids de 65.5 milligrammes d'or de coupelle vaut \$37.80 en devise canadienne (\$35.00 en devise américaine plus la prime de 8 p. 100), le taux du franc s'établirait à 7.9602 cents, en monnaie canadienne.

Mais il ne s'agit pas ici du franc-or français, il s'agit du franc Poincaré, c'est-à-dire du franc utilisé par le président de la France. Il contenait 65.5 milligrammes d'or de coupelle. C'est celui-là qu'on utilise, et on a agi ainsi pour avoir une devise stable en Europe à cette époque; évidemment, on ne songeait nullement alors aux intérêts du Canada ou des États-Unis, et c'est sans doute la raison pour laquelle les États-Unis ne sont pas encore entrés dans le jeu.

Le professeur ROSEVEAR: Non, non. Pourrais-je répondre là-dessus, monsieur le président?

Le PRÉSIDENT: Allez-y.

Le professeur ROSEVEAR: Je voudrais signaler que la Convention de Varsovie renferme ceci:

Les sommes indiquées ci-dessus sont considérées comme se rapportant au franc français constitué par soixante-cinq milligrammes et demi d'or au titre de neuf cents millièmes de fin.

C'est ce que précise la Convention de Varsovie. Mais cela a maintenant été modifié comme il suit et l'on ne parle plus du tout du franc français:

Les sommes indiquées en francs dans le présent article sont considérées comme se rapportant à une unité monétaire constituée par soixante-cinq milligrammes et demi d'or au titre de neuf cents millièmes de fin.

D'après les spécialistes en devises internationales, il serait possible détablir ce que cela vaut en tout temps.

Le sénateur KINLEY: Cela ne vaut que 8c. aujourd'hui.

Le professeur ROSEVEAR: Mais on ne fait plus mention du franc français.

Le sénateur KINLEY: Il s'agit du titre de l'or. Quoiqu'il en soit, c'est ridicule. Les pays d'Europe à monnaie dépréciée ont ainsi l'avantage.

Le sénateur MÉTHOT: Le nouvel alinéa 2 de l'article 26 de la Convention serait ainsi conçu:

En cas d'avarie, le destinataire doit adresser aux transporteurs une protestation immédiatement après la découverte de l'avarie et, au plus tard, dans un délai de sept jours...

Cela signifie-t-il que si aucune protestation n'est présentée dans un délai de sept jours il n'y a aucune disposition à prendre, il n'y a plus rien à faire?

Le professeur ROSEVEAR: En effet, mais cela ne s'applique qu'aux marchandises, n'est-ce pas?

Le sénateur MÉTHOT: Oui, il n'y a aucune restriction dans le cas de la mort d'une personne.

Le professeur ROSEVEAR: Non. L'action doit être intentée dans un délai de deux ans.

Le sénateur MÉTHOT: Et il n'est pas nécessaire d'en donner préavis?

Le professeur ROSEVEAR: Non.

Le sénateur KINLEY: Je ne crois pas qu'on puisse faire grand chose à ce sujet dans les circonstances tant du point de vue pratique que législatif, mais je pense que le public devrait être mis au courant afin que les voyageurs puissent se protéger en prenant de l'assurance. Le billet devrait porter aussi un autre avis. Voilà pour mon premier point. Mon second point c'est que nous devrions tenir l'œil ouvert au cas où les États-Unis deviendraient partie contractante, vu que nos voyages se limitent surtout au continent nord-américain.

Le PRÉSIDENT: Le Comité veut-il entendre d'autres témoignages? Nous avons parmi nous les conseillers juridiques d'Air-Canada, des *Canadian Pacific Air Lines* et du ministère des Transports. Je suppose qu'ils ne peuvent faire autrement que d'appuyer le projet de loi à l'étude.

Le sénateur FLYNN: Pourrais-je poser une question à l'un de ces messieurs au sujet des changements survenus dans l'aviation depuis l'adoption du Protocole en 1955? Il y a huit ans de cela, j'aimerais connaître leurs vues sur l'effet que ces changements ont eu sur la restriction de la responsabilité depuis cette époque.

Le PRÉSIDENT: Le professeur Rosevear pourrait peut-être répondre à cette question aussi bien que n'importe qui.

Le sénateur FLYNN: Le Protocole a été adopté en 1955 et la situation a changé depuis lors. J'aimerais connaître l'avis de ces messieurs quant à la restriction de \$16,000, compte tenu de la situation actuelle en matière de transport aérien.

Le PRÉSIDENT: Qui aimeriez-vous entendre à ce sujet, sénateur Flynn?

Le sénateur FLYNN: L'un des représentants des lignes aériennes pourrait peut-être exprimer son avis là-dessus. L'aviation a fait beaucoup de progrès depuis lors. Aujourd'hui on se rend à Paris par avion en six heures, alors qu'à cette époque on en mettait douze. Je pense que l'on voyage plus en sécurité aujourd'hui et, à mon avis, cela se rattache à la question de la restriction de la responsabilité.

Le PRÉSIDENT: M. McPherson est le conseiller juridique d'Air-Canada. Je me demande s'il aurait quelque chose à dire à ce sujet. Vous avez entendu la question du sénateur Flynn, monsieur McPherson.

M. MCPHERSON: Oui, je l'ai entendue.

Monsieur le président, honorables sénateurs, avant de répondre à la question du sénateur Flynn je voudrais me faire le porte-parole d'Air-Canada pour remercier le Comité sénatorial de nous avoir permis de témoigner ici aujourd'hui et de répondre à vos questions, à votre satisfaction, je l'espère.

Franchement, je ne m'étais pas préparé à répondre à la question que l'honorable sénateur vient de poser, mais je tiens à signaler que depuis cinq ou six ans la mortalité par voyageur-mille a baissé de 75 p. 100, de sorte qu'on peut dire sans exagération que l'élément sûreté à l'égard des envolées à l'étranger s'est accru sensiblement d'année en année.

Le sénateur THORVALDSON: Avez-vous dit depuis dix ans?

M. MCPHERSON: Je ne suis pas sûr du chiffre exact, mais c'est certainement depuis dix ans. Les derniers chiffres que j'ai vus à ce sujet montraient que la moyenne était tombée, relativement à un certain nombre de voyageur-mille, de quatre qu'elle était alors à un aujourd'hui.

Quant à la limitation actuelle de la responsabilité—qui, incidemment, est tout près de \$18,000 en devise canadienne à l'heure actuelle—nous constatons que les chiffres se comparent très favorablement avec les versements actuels moyens effectués dans le cas d'accidents graves.

Évidemment, les lignes d'aviation ne tiennent pas à divulguer les chiffres qui font l'objet des règlements, mais aux États-Unis les chiffres recueillis en vue de l'étude d'un projet de loi analogue à celui qu'on étudie présentement indiquaient,—et M. Clark des *Canadian Pacific Air Lines* peut confirmer mon avancé,—que le montant moyen des règlements auxquels on en arrivait aux États-Unis, quant à la responsabilité sur le plan intérieur, alors qu'il n'y avait aucune restriction de responsabilité, s'établissait à environ \$23,000.

M. CLARK: \$25,000.

M. MCPHERSON: \$25,000, ce qui n'est pas tellement plus élevé que le chiffre de \$18,000 dont nous venons de parler.

L'autre point c'est qu'en percevant ce montant moyen les passagers ou leurs personnes à charge avaient l'onéreuse obligation de prouver que le transporteur avait été négligent. La compensation prévue dans la Convention de Varsovie et dans la Convention qu'on entend modifier par le Protocole de La Haye, c'est que les personnes à la charge des passagers décédés n'ont pas à faire face à cette onéreuse obligation. De fait, les lignes d'aviation sont acculées à ce qui équivaut à l'entière responsabilité de sorte que le passager ou les personnes à sa charge sont presque assurés de toucher \$18,000. Si l'on peut démontrer que le transporteur ou son employé s'est rendu coupable d'inconduite délibérée, sa responsabilité sera illimitée et, en outre, le réclamant aura l'avantage d'imposer l'obligation inconditionnelle au transporteur.

L'allusion à l'inconduite délibérée nous rappelle deux points soulevés par les honorables sénateurs à l'étape de la deuxième lecture. Sauf erreur, le sénateur Bouffard a soulevé la question du pilote ivre. Dans de telles circonstances, il ne fait aucun doute, à mon sens, que les tribunaux trouveraient qu'il y a eu inconduite délibérée, et il ne serait pas question de limitation, et le transporteur ne pourrait faire valoir aucune restriction. Je crois que le sénateur Grattan O'Leary a soulevé la question des sociétés de transport aérien qui suivaient des lignes de conduite différentes. Cela m'a frappé parce qu'il a mentionné qu'Air-Canada avait retenu ses avions au sol pendant qu'une autre ligne d'aviation avait permis aux siens de décoller par mauvais temps—et je dois signaler qu'il ne s'agit pas des *Canadian Pacific Air Lines*—et il a demandé ce qui se produirait et pourquoi ce transporteur, qui permettait sciemment à ses avions de décoller par très mauvais temps, bénéficierait de la clause restrictive. Je crois bien que dans de telles circonstances, je le répète, les tribunaux soutiendraient probablement qu'il y a eu inconduite délibérée, tout dépendant, bien entendu, des faits pertinents. Là encore, le transporteur ne pourrait tirer partie de la clause restrictive.

J'ai sans doute parlé à bâtons rompus, mais je pense que le tableau de fond que j'ai brossé du statut actuel vous sera de quelque utilité.

L'autre point c'est que vous constaterez que ces chiffres devront être révisés de temps à autre à mesure que le niveau de vie augmentera. Le montant était de \$8,300 (dollars américains) en 1929 et nous songeons maintenant à \$16,000 et plus en 1955 et il se peut que dans quelques années les pays se réunissent de nouveau et procèdent à une autre révision.

Le sénateur BAIRD: Serait-il indiscret de demander si les sociétés de transport aérien se protègent contre la responsabilité? S'assurent-elles ou ont-elles recours à quelque autre mesure?

M. MCPHERSON: Je crois que la situation varie selon la société de transport aérien et en fonction de la situation financière. Essentiellement on peut dire, je crois que tous les importants transporteurs du monde ont de très grosses assurances. Certaines de ces sociétés de transport aérien, notamment Air Canada, ont une importante caisse d'assurance et ont aussi des assurances contre toute responsabilité complémentaire. D'autres transporteurs s'assurent à compter du tout premier dollar. Le montant de l'assurance varie selon le genre de l'exploitation. Pour un avion qui doit effectuer beaucoup de décollages et d'atterrissages et dont le parcours n'est pas très long la prime est plus élevée que pour les long-courriers parce qu'on considère les atterrissage et les décollages plus dangereux.

Le sénateur REID: Quelle est la situation en ce qui concerne les membres du Parlement qui voyagent gratuitement par avion?

M. MCPHERSON: Les cas se répartissent en deux catégories; pour autant que la Convention de Varsovie soit en cause, les conditions applicables au transport gratuit s'appliqueraient probablement dans le présent cas.

Le sénateur KINLEY: Je ne crois pas pouvoir me ranger à votre avis.

M. MCPHERSON: Si le transport n'était pas gratuit, il ne fait pas de doute que ces conditions s'appliqueraient.

Le sénateur KINLEY: Quand un gouvernement décrète par arrêté en conseil qu'un membre du Parlement a droit au transport par avion, il ne s'agit pas de transport gratuit.

M. MCPHERSON: Le voyage se ferait dans les mêmes conditions que celui de tout passager qui paye son passage.

Le sénateur KINLEY: Je me souviens qu'il est arrivé qu'on ait essayé de refuser les billets gratuits à l'époque des Fêtes. Le Pacifique-Canadien m'a écrit pour s'excuser parce qu'il s'agissait d'une disposition statutaire et qu'on n'avait pas le droit d'agir ainsi. Puis-je maintenant poser une autre question? Vous parlez de trafic international et le billet dit trafic international. Dans la mesure que nous sommes à étudier aujourd'hui, n'est-il pas fait mention de la somme de 250,000 francs et, en conséquence, notre responsabilité au Canada n'est-elle pas limitée à cette somme de 250,000 francs?

Le PRÉSIDENT: Je ne crois pas que la responsabilité soit limitée lorsqu'il s'agit de vols à l'intérieur du pays.

M. MCPHERSON: Ce n'est pas exact, sénateur Kinley. L'application de la Convention, qui est incorporée à la loi sur le transport aérien, se limite strictement au transport international selon la définition qu'en donne la Convention de Varsovie.

Le sénateur FLYNN: On le mentionne sur le billet.

Le sénateur THORVALDSON: Puis-je poser une question? Si la Convention de Varsovie ne s'applique pas aux vols à l'intérieur du Canada, le voyageur canadien ne bénéficie pas des énormes avantages que donne maintenant la Convention de Varsovie en raison de la responsabilité quasi illimitée du transporteur.

M. MCPHERSON: Il tombe dans la même catégorie que tout autre demandeur dans une poursuite en dommages-intérêts.

Le PRÉSIDENT: Mais le montant qu'il peut réclamer est illimité.

Le sénateur THORVALDSON: Les avantages pour le voyageur sont donc énormes.

M. MCPHERSON: C'est ce que nous pensons. L'un compense l'autre.

Le sénateur FLYNN: Pour les vols internationaux, la somme est de \$18,000. Mais cette somme est un maximum et non un minimum. Il pourrait arriver que ce soit \$3,000, par exemple, dans le cas de la mort d'un bébé ou d'un enfant.

M. McPHERSON: C'est juste, monsieur. Il ne peut pas y avoir de réclamation à l'égard de personnes qui n'ont pas de charges de famille. En pareil cas, la loi ne reconnaît aucun droit à une compensation.

Le sénateur FLYNN: Il me semble que si les accidents ou les morts ont diminué de 75 p. 100 au cours des cinq ou dix dernières années, cela devrait constituer un argument en faveur de l'augmentation de la responsabilité.

M. McPHERSON: Pour autant qu'il s'agisse de la responsabilité éventuelle globale du transporteur, vous avez peut-être raison, mais il faut reconnaître en même temps que le nombre des voyageurs a augmenté de façon très marquée au cours des dix dernières années.

Le sénateur FLYNN: Et les recettes aussi, j'espère.

Le sénateur KINLEY: Monsieur le président, nous sommes à approuver ce bill...

Le PRÉSIDENT: Nous ne l'avons pas encore approuvé, monsieur le sénateur.

Le sénateur KINLEY: Nous allons l'approuver, je pense. Il est dit dans cette mesure que la responsabilité se limitera à 250,000 francs. Il s'agit d'une loi canadienne qui s'applique au Canada, n'est-ce pas?

Le PRÉSIDENT: Elle s'applique aux vols internationaux pour autant qu'il s'agisse de voyageurs du Canada.

Le sénateur KINLEY: Ne s'applique-t-elle pas aux vols à l'intérieur du pays?

Le PRÉSIDENT: Non, non.

M. McPHERSON: Je crois pouvoir vous en fournir l'explication, monsieur. Dans la loi elle-même, à distinguer de l'annexe que constitue la Convention de Varsovie, il est dit, à l'article 2,—je me reporte à la loi sur le transport aérien et non au bill S-37,—

Le PRÉSIDENT: C'est-à-dire la loi de 1939?

M. McPHERSON: Oui, monsieur. L'article 2 se lit comme il suit:

A compter du jour que le gouverneur en conseil peut, par proclamation publiée dans la *Gazette du Canada*, certifier comme étant le jour auquel la Convention entre en vigueur en ce qui concerne le Canada, les dispositions de ladite Convention énoncées dans la première annexe, dans la mesure où elles se rapportent aux droits et responsabilités des transporteurs, voyageurs, expéditeurs, destinataires et autres personnes, et, sous réserve des dispositions du présent article, doivent avoir force de loi au Canada relativement à tout transport aérien auquel s'applique la Convention, sans tenir compte de la nationalité de l'aéronef exécutant le transport.

La première annexe est la Convention de Varsovie. Les mots importants sont «auquel s'applique la Convention», car il vous faut alors vous reporter à la Convention qui, elle-même, déclare qu'elle s'applique dans le cas de transport international. C'est là que se trouve la restriction.

M. Fortier mentionne qu'il y a aussi l'article 4 qui autorise le gouverneur en conseil à appliquer les mêmes principes au transport domestique. Cependant, on ne l'a jamais fait.

Le sénateur KINLEY: On ne l'a jamais fait. Il n'y a pas de limites au Canada?

M. McPHERSON: En effet, il n'y a pas de limites au Canada.

Le sénateur KINLEY: Mais vous pouvez conclure une autre convention avec les sociétés de transport aérien en ce qui concerne la responsabilité. Auriez-vous l'obligeance de m'expliquer cela.

M. MCPHERSON: Il s'agit d'une disposition de l'article 22 de la Convention, si je me souviens bien, oui, le paragraphe 1 de l'article 22 se lit en partie comme il suit:

Toutefois, par une convention spéciale avec le transporteur, le passager pourra fixer une limite de responsabilité plus élevée.

Autant que je sache, aucun des importants transporteurs internationaux n'a eu recours à cette disposition, ni aucun passager non plus.

Le sénateur KINLEY: Si je voulais me prévaloir de cette disposition, comment me faudrait-il procéder?

M. MCPHERSON: C'est, je crois, aux deux parties contractantes, le passager et le transporteur, qu'il appartiendrait d'en décider. Il faudrait qu'il y ait entente entre les deux parties; mais, aujourd'hui, les transporteurs n'ont pas l'habitude de conclure de telles ententes. Le professeur Rosevear vient de signaler que cela serait aussi contraire à la loi canadienne, vu qu'elle ne permet pas d'établir de distinctions entre un passager et un autre et, à mon avis, c'est là un point très pertinent.

Le sénateur KINLEY: La disposition est présentement en vigueur?

M. MCPHERSON: C'est exact.

Le PRÉSIDENT: Notre discussion est-elle terminée, messieurs? Avez-vous d'autres remarques à faire au sujet du bill? Le Comité est-il prêt à se prononcer sur le bill?

Le sénateur THORVALDSON: Je propose que nous fassions rapport du bill.

Le PRÉSIDENT: Le préambule est-il approuvé?

(Assentiment)

Le PRÉSIDENT: Le titre est-il approuvé?

(Assentiment)

Le PRÉSIDENT: Dois-je faire rapport du bill sans amendement?

(Assentiment)

Le PRÉSIDENT: Il est de mon devoir, je crois, d'offrir, au nom des membres du Comité, nos remerciements aux témoins qui ont comparu devant nous ce matin et qui nous ont beaucoup éclairés sur la question et, à ce propos, mais sans déprécier personne, au professeur Rosevear en particulier.

Sur ce, le Comité s'ajourne.



Première session de la vingt-sixième législature
1963

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

Auquel a été renvoyé le bill suivant :

Bill S-38: Loi prévoyant l'établissement de Commissions de port.

Président: L'honorable A. K. HUGESSEN

Fascicule 1

SÉANCE DU MERCREDI 30 OCTOBRE 1963

TÉMOINS:

L'honorable George McIlraith, C.P. ministre des Transports; M. G. W. Stead, sous-ministre, direction des travaux maritimes, ministère des Transports; M. W. W. Ryan, ingénieur constructeur surveillant, ministère des Travaux publics; M. Donald D. Summerville, maire de la ville de Toronto; M. E. B. Griffith, directeur général de la Commission du port de Toronto; M. W. R. Callow, avocat de la ville de Toronto; M. Victor Copps, maire de la ville de Hamilton; M. Forter Roger, avocat de la ville de Hamilton; M. John Munroe, député; M. Joseph Macaluso, député; M. E. J. McNeely, avocat de la ville d'Oshawa; M. B. W. Morison, commissaire municipal de la ville de Hamilton.

Annexe «A»

ROGER DUHAMEL, M.S.R.C.
IMPRIMEUR DE LA REINE ET CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE
OTTAWA, 1963

COMITÉ PERMANENT
DES
TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: l'honorable Adrian K. Hugessen

Les honorables sénateurs:

Baird	Gouin	Paterson
Beaubien (<i>Provencher</i>)	Haig	Pearson
Bishop	Hayden	Power
Bouffard	Hollett	Quart
Bradley	Horner	Reid
*Brooks	Hugessen	Robertson (<i>Shelburne</i>)
Buchanan	Isnor	Roebuck
Campbell	Jodoin	Smith (<i>Kamloops</i>)
Connolly	Kinley	Smith (<i>Queens-</i> <i>Shelburne</i>)
(<i>Halifax-Nord</i>)	Lambert	Stambaugh
Connolly	Lefrançois	Taylor (<i>Westmorland</i>)
(<i>Ottawa-Ouest</i>)	*Macdonald (<i>Brantford</i>)	Thorvaldson
Croll	McCutcheon	Veniot
Dessureault	McGrand	Vien
Dupuis	McKeen	Welch
Farris	McLean	Woodrow—49.
Fournier (<i>Madawaska-</i> <i>Restigouche</i>)	Méthot	
Gershaw	Molson	
	Monette	

(Quorum 9)

*Membre d'office

ORDRE DE RENVOI

Extrait des procès-verbaux du Sénat en date du mercredi 23 octobre 1963.

«Conformément à l'Ordre du jour, le Sénat reprend le débat sur la motion de l'honorable sénateur Lambert, appuyé par l'honorable sénateur Croll, tendant à la deuxième lecture du Bill S-38, intitulé: Loi prévoyant l'établissement de Commissions de port.

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 Croll, 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

MERCREDI 30 octobre 1963

Conformément à l'ajournement et à la convocation, le Comité permanent des transports et communications se réunit aujourd'hui à 10 heures de la matinée.

Présents: Les honorables sénateurs Hugessen (*président*), Baird, Brooks, Croll, Dupuis, Gershaw, Hayden, Hollett, Horner, Isnor, Kinley, Lambert, Macdonald (*Brantford*), McCutcheon, McLean, Paterson, Pearson, Power, Quart, Reid, Roebuck, Smith (*Kamloops*), Smith (*Queens-Shelburne*), Stambaugh, Thorvaldson, Veniot et Woodrow—(27).

Aussi présents: M^e E. Russell Hopkins, C.R., secrétaire-légiste et conseiller parlementaire; les sténographes officiels du Sénat.

On donne lecture du Bill S-38 intitulé «Loi prévoyant l'établissement de commissions de port», et on en fait l'étude.

Sur la proposition de l'honorable sénateur Croll, il est décidé que le Comité sollicite l'autorisation de faire imprimer au jour le jour 800 exemplaires en anglais et 200 exemplaires en français de ses Procès-verbaux et Témoignages.

Les personnes suivantes expliquent la portée du bill: l'honorable George McIlraith, C.P., ministre des Transports; M. G. W. Stead, sous-ministre, direction des travaux maritimes, ministère des Transports; M. W. W. Ryan, ingénieur constructeur surveillant, ministère des Travaux publics; M. Donald D. Summerville, maire de la ville de Toronto; M. E. B. Griffith, directeur général de la commission du port de Toronto; M. W. R. Callow, avocat de la ville de Toronto; M. Victor Copps, maire de la ville de Hamilton; M. Foster Roger, avocat de la ville de Hamilton; M. John Munroe, député, et M. Joseph Macaluso, député; M. E. J. McNeely, avocat de la ville d'Oshawa et M. B. W. Morison, commissaire municipal de la ville de Hamilton.

Aussi présents, mais n'ont pas témoigné: M. W. J. Manning, directeur des travaux maritimes au ministère des Transports, et M. Jacques Fortier, avocat-conseil au ministère des Transports.

Sur la proposition de l'honorable sénateur Lambert, il est décidé de faire imprimer en appendice le mémoire soumis par le Board of Trade de la région métropolitaine de Toronto.

Sur la proposition de l'honorable sénateur Hayden, le Comité décide d'ajourner l'étude du bill.

A une heure de l'après-midi, le Comité ajourne les délibérations jusqu'à convocation du président.

Certifié conforme.

Le secrétaire du Comité,
Gérard Lemire.

SÉNAT

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS ET COMMUNICATIONS TÉMOIGNAGES

OTTAWA, mercredi 30 octobre 1963

Le Comité permanent des transports et communications, auquel on a renvoyé l'étude du Bill S-38 (Loi prévoyant l'établissement de Commissions de port) se réunit aujourd'hui à 10 heures de la matinée, sous la présidence du sénateur A. K. Hugessen.

Le Comité décide de faire prendre le compte rendu sténographique des délibérations du Comité sur l'étude du bill.

Le Comité décide de recommander qu'on fasse imprimer 800 exemplaires en anglais et 200 exemplaires en français des délibérations du Comité sur l'étude du Bill.

Le PRÉSIDENT: Les honorables sénateurs se souviennent que, lors de sa deuxième lecture au Sénat, ce bill a soulevé beaucoup de discussions. Comme ce projet de loi a été rédigé au ministre des Transports, nous avons le plaisir d'accueillir le ministre des Transports, M. George J. McIlraith, qui nous l'expliquera.

Il est accompagné de quelques-uns des hauts fonctionnaires de son Ministère, dont M. G. W. Stead, sous-ministre adjoint. (Travaux maritimes); M. J. Fortier, avocat du Ministère; M. W. J. Manning, directeur des travaux maritimes, et M. J. H. W. Cavey, chef de la section des ports et des quais, au même ministère.

Certains représentants d'importants corps publics sont également présents, afin de nous faire part de leurs recommandations à l'égard du bill.

La ville de Toronto est représentée par Son Honneur le maire Summerville et par l'avocat de la ville, M. Callow.

Le Board of Trade de la région métropolitaine de Toronto devait également être représenté. Y a-t-il un représentant ici?

Le sénateur REID: Est-ce le moment de déposer les télégrammes?

Le PRÉSIDENT: Nous avons reçu un certain nombre de télégrammes.

Le sénateur MACDONALD (*Brantford*): J'ai reçu un télégramme du Board of Trade. On nous dit que ses représentants ne peuvent venir aujourd'hui, qu'ils aimeraient à venir demain, si la chose est possible.

Le PRÉSIDENT: Permettez-moi de terminer mes remarques préliminaires. Il y a un certain nombre de télégrammes que je voudrais moi-même communiquer au Comité. Nous serons ensuite heureux d'entendre les sénateurs qui ont aussi des télégrammes à communiquer.

Parmi les personnes présentes, y a-t-il quelqu'un qui représente le Board of Trade de la région métropolitaine de Toronto? Dans le cas où il n'y en aurait pas, on pourra certainement donner lecture des remarques que cette association m'a adressées et qui sont datées d'hier.

La ville de Hamilton est représentée par son maire, M. Copps; la ville d'Oshawa est représentée par son avocat, M. E. G. McNeely.

Je souhaite la bienvenue à ces messieurs au nom du Comité. Nous sommes heureux de les accueillir et je suis certain que leurs explications nous seront précieuses.

D'autres organismes sont-ils représentés que je n'aurais pas nommés? Non?

Divers organismes ont envoyé des télégrammes. Le Comité sait qu'en annexe au bill se trouve une liste de onze lois spéciales adoptées par le Parlement à diverses dates pour constituer des commissions de port. Ces commissions, si elles le désirent, peuvent relever de la loi projetée en vertu de la clause 30 du bill. La semaine dernière quand le bill a été renvoyé au Comité, j'ai donné instruction au greffier des comités d'envoyer par courrier aérien une lettre à chacune de ces commissions pour les informer du fait que le Comité se réunirait ce matin en vue de commencer l'étude du bill; j'ai fait joindre à la lettre un exemplaire du bill. Le Comité peut donc être certain que chacune des commissions a été avisée de la réunion.

En réponse à ces lettres, j'ai reçu un certain nombre de télégrammes dont je vais donner lecture au Comité. A ce que je vois, d'autres sénateurs ont aussi reçu des télégrammes. Il se peut que certains de ces derniers soient des doubles de ceux que j'ai en main. Je vais commencer par donner lecture de ceux que j'ai reçus.

Le premier vient du secrétaire de la Commission du port de North Fraser. Voici ce qu'il contient:

Les commissaires du port de North Fraser, après avoir étudié le projet de loi S-38, sont unanimes à exprimer leur désir de n'être pas assujettis à cette loi.

J'en conclus qu'ils ne s'opposent pas au bill lui-même, mais qu'ils ne veulent pas profiter du droit que leur offre la clause 30 de relever de cette loi.

Le deuxième télégramme vient des commissaires de Port Alberni:

Pour faire suite à votre lettre du 23 octobre 1963, au sujet de la séance du Comité des transports et communications qui aura lieu le 30 octobre 1963 pour l'étude du bill S-38, nous vous informons que les commissaires de Port Alberni ne s'opposent pas au bill S-38, qui prévoit l'établissement de commissions de port.

J'ai reçu deux autres télégrammes ce matin. Le premier, qui vient de la ville de New Westminster, se lit comme il suit:

La ville de New Westminster exprime son opposition au bill S-38 dans sa forme actuelle, pour les raisons suivantes:

Suivent trois projets d'amendements à diverses clauses du bill. J'ai demandé au secrétaire-légiste de les étudier. A mon avis, ces recommandations ne sont pas urgentes et nous pourrions en différer l'étude jusqu'au moment où nous étudierons les clauses pertinentes du bill. Le télégramme continue ensuite comme il suit:

La ville de New Westminster ne s'oppose pas au reste du bill S-38. Elle félicite le gouvernement du Canada d'avoir proposé un projet de loi qui permette de porter à cinq le nombre des membres de la Commission du port de New Westminster, de sorte que cette dernière pourra aussi compter des représentants des dix municipalités environnant New Westminster sur le fleuve Fraser.

Ce télégramme est signé par le maire et les autres membres du conseil municipal de New Westminster.

Un autre télégramme à l'appui du précédent m'a aussi été adressé:

Pourriez-vous nous donner l'assurance que le bill S-38 ne sera pas adopté avant que soient élucidées les objections avancées par la ville de New Westminster. Une réponse serait bienvenue.

Le télégramme est signé par le président du conseil municipal du canton de Langley, Murrayville (C.-B.).

J'ai reçu ce matin de la ville de Port Coquitlam un télégramme qui ressemble à celui de la ville de New Westminster. On y propose les mêmes amendements aux mêmes clauses du projet de loi. Pour terminer, le télégramme dit simplement que cette ville ne voit aucune objection au reste du bill S-38.

Pendant que nous étudierons la question dans son ensemble, je prierais notre secrétaire-légiste d'examiner ces modifications et de nous présenter un rapport à ce sujet au moment opportun.

Est-ce que les sénateurs ont reçu d'autres télégrammes?

Le sénateur REID: Votre télégramme est le même que celui que j'ai en mains, monsieur le président.

Le PRÉSIDENT: Monsieur le sénateur Macdonald?

Le sénateur MACDONALD: Non, monsieur le président.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, comment allons-nous procéder? Suivrons-nous la méthode ordinaire qui consiste à demander au ministre de nous donner d'abord une courte explication et à lui poser des questions ensuite? Lorsqu'il aura terminé son témoignage, nous pourrions demander aux autres parties en cause de venir témoigner.

Le sénateur ROEBUCK: Je crois que nous devrions nous en remettre au ministre. S'il désire nous parler maintenant, qu'il le fasse.

Le sénateur ISNOR: Monsieur le président, avant que le ministre soit invité à prendre la parole, puis-je savoir s'il y a ici aujourd'hui des représentants du Conseil des ports nationaux?

Le PRÉSIDENT: C'est une question à laquelle le ministre peut répondre.

Le ministre a répondu qu'il n'y en avait pas. Monsieur McIlraith, auriez-vous l'obligeance de nous présenter brièvement le projet de loi et de répondre ensuite aux questions des membres du Comité?

L'hon. George J. McIlraith, ministre des Transports: Monsieur le président, messieurs les sénateurs, je vais essayer de vous présenter ce projet de loi le plus brièvement possible. J'aimerais cependant à faire d'abord un bref exposé préliminaire. Après avoir lu le compte rendu des délibérations du Sénat et plusieurs articles publiés dans les journaux, il me semble qu'on ne comprend pas très bien le but de ce projet de loi. Pour commencer, il serait peut-être bon de rappeler certains faits que vous connaissez certainement. Il y a au Canada à peu près 300 ports qui sont sous la direction de maîtres de port nommés par le ministère. Il y a aussi 11 ports qui sont administrés en vertu de lois particulières adoptées depuis la période d'avant la première guerre mondiale jusqu'à ces toutes dernières années. L'une d'elles, je crois, remonte seulement à trois ans. Il y a enfin les ports qui relèvent du Conseil des ports nationaux.

Le projet de loi à l'étude ne s'applique qu'aux deux premières catégories et il ne touche en réalité que la première, le groupe de 300 ports administrés par les maîtres de port. Il y a d'autres bassins et d'autres quais où il n'y a pas de maîtres de port et je crois que nous pouvons nous dispenser d'en tenir compte au cours de cette discussion, même si quelques-uns d'entre eux sont de premier ordre et pourraient prendre assez d'importance à la suite de l'augmentation du volume du commerce dans une région donnée pour que la nomination d'un maître de port devienne nécessaire.

Sur ce nombre de 300, il y a toujours un port ou l'autre qui doit être amélioré et les autorités municipales sont prêtes à encourager l'expansion de ces ports pour qu'ils deviennent des entreprises rentables. Il y a aussi dans certaines régions des ports qui reçoivent très peu d'aide de la part des municipalités parce que ces ports sont relativement isolés.

Il est évident que personne ne surveille la comptabilité de ces 300 ports, à part le maître de port qui exerce son contrôle par l'intermédiaire du ministère. L'aménagement de ces ports entraîne des dépenses considérables, qui doivent être dans bien des cas payées entièrement par le gouvernement fédéral, sans aucune contribution de quelque autre source que ce soit. D'autres ports rapportent des revenus satisfaisants qui s'accumulent; enfin, dans d'autres endroits, les ports de cette catégorie bénéficient de placements municipaux considérables. Quelques-uns des 11 ports mentionnés dans l'annexe au présent bill ont des revenus très élevés et des propriétés de grande valeur, en plus de celles qui sont nécessaires au bon fonctionnement du port et qui en font partie.

Le présent projet de loi est une tentative en vue d'établir une loi applicable dans la même mesure à chacun de ces 300 ports. Cette loi soumettra chacun d'entre eux à une commission locale dont feront partie des représentants du gouvernement fédéral et des gouvernements municipaux, car, d'après ce que j'ai pu constater en étudiant la question, aucun port ne peut fonctionner d'une façon profitable sans une collaboration étroite entre les autorités fédérales et municipales. Cette collaboration est essentielle au bon fonctionnement d'un port.

Le bill à l'étude est une tentative en vue d'établir une loi applicable dans la même mesure à chacun de ces 300 ports et qui leur permettra, s'ils le désirent, de relever d'une commission qui verra à prendre deux mesures importantes. Il pourvoit à l'établissement d'un contrôle des comptes et d'un système uniforme de comptabilité. On verra aussi à ce que certaines sommes versées par les affréteurs soient affectées à des fins d'utilité publique. On exercera une certaine surveillance à ce sujet.

Le PRÉSIDENT: Monsieur le ministre, si ce projet de loi est adopté, il ne sera donc plus nécessaire d'adopter d'autres bills spéciaux à l'avenir?

L'hon. M. McILRAITH: Non, monsieur le président. En deuxième lieu, la loi projetée permettra d'utiliser pour fins d'immobilisations les sommes accumulées par la commission d'un port. Nous pouvons donner l'exemple de la commission d'un port qui a le droit d'emprunter l'argent nécessaire à l'exécution de certains travaux dans le port, il s'agit de la construction de hangars— et qui doit emprunter l'argent nécessaire à la construction de ces installations, bien qu'elle ait en main des sommes provenant de l'exploitation du port. C'est là une situation qui n'a pas de sens. La loi projetée permettra à la commission d'un port établie en vertu de ses dispositions de consacrer une certaine partie de ses capitaux à des immobilisations dans le port.

Le sénateur LAMBERT: Le cas que vous venez de citer est-il celui d'un des 11 ports mentionnés dans l'annexe?

L'hon. M. McILRAITH: Oui, en terminant, monsieur le président, je voudrais ajouter une remarque. Il y a, vous le savez tous à la suite de l'exposé que je viens de faire, 11 ports ayant une commission constituée en société par des lois spéciales du Parlement. Chacune des commissions a été constituée par une loi distincte, mais on pourrait classer ces commissions en deux catégories: les commissions constituées en société avant la première Guerre mondiale et les commissions qui l'ont été au cours des dernières années après un long intervalle au cours duquel il ne s'est rien produit.

Les 11 commissions de ces ports pourront profiter de la loi à l'étude, si elles le désirent; si elles ne veulent pas en profiter, rien ne les oblige à le faire. C'est une question qui est laissée au choix.

Le sénateur CRERAR: Qui doit faire ce choix?

L'hon. M. MCILRAITH: Les commissions elles-mêmes.

Le sénateur CRERAR: Comment choisit-on les membres de ces commissions?

L'hon. M. MCILRAITH: Les membres sont choisis d'une façon différente dans chaque commission. Je pourrais peut-être décrire ce qui se passe dans chacune d'entre elles. Monsieur le sénateur, je ne crois pas avoir en mains tous ces renseignements, mais j'essaierai de donner un bref aperçu de chacun des cas. Les membres sont choisis d'une façon différente dans chaque cas. Ainsi, par exemple, la Commission de Toronto compte 5 membres, dont trois sont nommés par le conseil municipal; le quatrième est nommé par la Chambre de commerce avec l'approbation du gouverneur en conseil et le dernier est nommé directeur par le gouvernement fédéral. Le gouvernement fédéral nomme donc seulement un des 5 membres de la commission.

Le sénateur CRERAR: Qui a le pouvoir d'exercer un contrôle sur le Conseil du port de Toronto?

L'hon. M. MCILRAITH: La Commission est chargée de la gestion du port, mais elle est soumise à l'autorité du conseil municipal.

Le sénateur CROLL: Soumise à l'autorité du conseil municipal. Elle est nommée par le conseil, mais elle n'est pas soumise à son autorité.

L'hon. M. MCILRAITH: Je ne connais pas de meilleur moyen d'exercer l'autorité sur un organisme que d'en nommer les membres.

Le sénateur CRERAR: Le gouvernement nomme-t-il des membres de la Commission du port de Toronto?

L'hon. M. MCILRAITH: Le gouvernement fédéral nomme un des membres.

Le sénateur CRERAR: Par qui les autres membres sont-ils nommés?

L'hon. M. MCILRAITH: Le conseil municipal nomme trois des membres et la Chambre de commerce nomme le quatrième sous réserve de l'approbation du gouverneur en conseil.

Le sénateur CROLL: Monsieur le président, puis-je faire une distinction? Je crois que le ministre a d'abord dit «soumise à l'autorité du conseil» et il a accepté ensuite l'expression «nommée par le conseil». Si la ville de Toronto décidait demain—peut-être que cet exemple s'applique aussi à la ville de Hamilton—

L'hon. M. MCILRAITH: Pas à Hamilton: la situation n'est pas la même.

Le sénateur CROLL: Si le conseil municipal de Toronto qui nomme les membres pour une période d'un an, de deux ans ou de trois ans, décidait demain de les renvoyer, pourrait-il le faire d'après les dispositions actuelles de la loi?

L'hon. M. MCILRAITH: Je n'ai pas la loi en mains.

Le sénateur HAYDEN: Il n'y a pas moyen de révoquer ces nominations.

Le sénateur CROLL: L'avocat de la ville de Toronto assiste à la séance. Il serait en mesure de répondre à cette question.

M. CALLOW: Ils restent en fonctions pendant trois ans.

Le sénateur CROLL: A partir de quel moment?

M. CALLOW: A compter de la date de leur nomination.

Le sénateur CROLL: Quand a-t-on fait les dernières nominations?

M. CALLOW: Au mois d'octobre de cette année, pour une durée de trois ans.

Le sénateur MACDONALD (*Brantford*): Ont-ils été nommés tous les trois au mois d'octobre?

M. CALLOW: Non.

Le sénateur ROEBUCK: Les nominations sont donc échelonnées sur une certaine période de temps.

M. CALLOW: Oui.

Le sénateur BAIRD: Quelle est la situation en ce qui concerne le port de Saint-Jean?

L'hon. M. McILRAITH: Monsieur le sénateur, je vais demander à M. Stead, sous-ministre en charge de la Marine, de répondre à cette question.

Le sénateur BAIRD: Je sais que le gouvernement fédéral a dépensé de fortes sommes à cet endroit.

M. STEAD: Ils relèvent d'une loi qui date d'avant l'entrée de Terre-Neuve dans la Confédération. Comme vous l'avez dit au cours de vos délibérations au Sénat, la loi projetée pourra fournir un moyen à la ville de Saint-Jean d'établir une commission régulière, de type canadien. Je ne veux pas dire que cette commission sera sous la direction du Conseil des ports nationaux, mais qu'elle sera du même genre que les commissions des autres parties du pays.

Le sénateur BAIRD: Le port relève actuellement de l'autorité de la province.

M. STEAD: Oui, dans un certain sens; et, comme il n'y a pas eu de biens du Gouvernement ou de la Couronne à administrer dans ce port la commission n'a pas eu beaucoup d'activité.

Le sénateur CRERAR: Dans le cas où la Commission du port de Toronto enregistrerait un déficit à un certain moment, qui devrait combler ce déficit?

M. STEAD: Le problème ne s'est pas posé et j'espère qu'il ne se posera pas.

L'hon. M. McILRAITH: Je ne crois pas qu'ils aient eu à faire face à un déficit depuis longtemps. La Commission du port de Toronto possède beaucoup de propriétés à part celles qui font directement partie du port et qui ont été aménagées graduellement. Ces propriétés comprennent une vaste étendue de terrain qui s'étend assez loin vers l'est depuis le stade de baseball. La Commission administre aussi beaucoup de propriétés commerciales en plus de celles qui servent directement au fonctionnement du port.

Le sénateur CRERAR: La municipalité de Toronto est-elle possesseur de toutes ces propriétés?

L'hon. M. McILRAITH: La Commission du port de Toronto administre au nom de la municipalité, certaines autres entreprises, l'aéroport situé sur l'île, par exemple, et d'autres propriétés du même genre, qui appartiennent de fait à la municipalité de Toronto.

Le sénateur CRERAR: Monsieur le président, je n'ai pas encore obtenu le renseignement que je désirais. Si la Commission du port de Toronto, qui administre le port, fait face à un déficit qu'elle doit combler à un certain moment, qui doit combler ce déficit, le gouvernement d'Ottawa ou celui de Toronto?

L'hon. M. McILRAITH: Ni l'un ni l'autre, si j'interprète bien la loi. C'est la Commission qui doit s'en charger, mais je puis me tromper à ce sujet. Je crois que ni l'un ni l'autre n'a la responsabilité de combler les pertes qui proviennent de l'exploitation du port.

Le sénateur ROEBUCK: La Commission des ports est un corps constitué qui peut ester en justice.

L'hon. M. McILRAITH: Les commissions, en ce cas, devraient cesser d'exploiter les ports, si personne ne leur venait en aide.

Le sénateur CRERAR: En admettant qu'elles ne puissent pas emprunter?

L'hon. M. McILRAITH: Si elles ne pouvaient emprunter, elles devraient cesser éventuellement leur entreprise d'exploitation si personne ne leur venait en aide. M. Stead pourrait peut-être en dire davantage là-dessus.

M. STEAD: Messieurs, les relations financières qui existent entre le gouvernement fédéral et les commissions des ports sont assez complexes. Avant de donner une réponse précise à une question de ce genre, il serait peut-être utile de vous donner un aperçu de la façon dont ces relations fonctionnent d'après la politique actuelle.

A quelques exceptions près, la façon de procéder actuelle est de n'établir une commission pour la gestion d'un certain port que si les gens de la région manifestent assez d'intérêt, si le besoin s'en fait sentir et si les propriétés du port, comme les quais et autres installations, rapportent déjà suffisamment de revenus sous forme de droits portuaires de frais de quaiage et autres frais. En d'autres termes, lorsque le port devient assez considérable pour qu'il soit nécessaire d'établir un organisme régional distinct, plutôt que de le laisser sous l'administration du ministère des Transports, et lorsque les possibilités d'expansion de ce port sont satisfaisantes, nous en profitons pour le mettre sous le contrôle d'une commission, parce que le fait d'avoir une administration régionale encourage l'initiative locale et stimule l'enthousiasme.

Le PRÉSIDENT: Et l'établissement de cet organisme se fait au moyen d'une loi spéciale du Parlement, n'est-ce pas?

M. STEAD: En effet, lorsqu'une commission de ce genre, établie soit par des lois distinctes par le passé, soit d'après la façon de procéder que l'on propose dans le bill à l'étude, demande la permission d'effectuer d'autres travaux, ces projets doivent être soumis par la commission à l'approbation du gouvernement fédéral. Nous en faisons l'examen au cours des réunions d'un comité conjoint du ministère des Travaux publics et du ministère des Transports et, si le Gouvernement donne son approbation par la suite les travaux sont exécutés en partie par chacun des ministères. Ceci revient à dire que, dans la mesure où l'installation proposée est profitable—et si elle ne l'est pas, il est évident qu'elle ne sera pas construite—la commission du port en question assume une part raisonnable des frais d'immobilisation et peut se rembourser à même les revenus qui proviendront de l'utilisation de cette installation, compte tenu de la situation financière générale de la commission.

Il est reconnu que les ports, tout bien compté, ne rapportent pas; en conséquence, il arrive souvent que, dans l'intérêt du pays ou de la région, le gouvernement, conformément à sa politique actuelle, aide au financement en fournissant des fonds par l'intermédiaire du ministère des Travaux publics. Lorsque la commission du port possède la capacité de gain voulue mais non les fonds nécessaires, le gouvernement est disposé à consentir un prêt à un taux d'intérêt préférentiel pour financer la part de la commission du port. Il en est ainsi lorsqu'une commission de port ne peut pas faire tous ses frais, tout compté, y compris l'intérêt de la dépréciation des ouvrages d'immobilisation et autres choses de ce genre. En de pareilles circonstances, le gouvernement fédéral lui vient en aide. A moins d'une grave erreur de calcul, il est peu probable que la commission d'un port assume un fardeau trop lourd, compte tenu de son revenu. En conséquence, nous n'avons pas beaucoup de difficulté en matière de déficits au compte courant, car nous avons essayé de planifier de manière que de tels déficits ne se produisent pas.

Le sénateur CRERAR: Lorsque vous dites «nous avons essayé», parlez-vous du gouvernement?

M. STEAD: A la fois du gouvernement et des commissions. La collaboration est importante dans de telles entreprises. En vérité, elles ne pourraient pas réussir autrement. Aux termes de l'Acte de l'Amérique du Nord britannique, le gouvernement a un certain rôle à jouer à l'égard de la navigation et de la marine marchande, et la ville ou les villes et les complexes industriels ont des intérêts dans le port.

Le sénateur CRERAR: Si je comprends bien la situation à Toronto, la commission du port en cet endroit, aux termes de la présente mesure, est d'une part une créature du gouvernement fédéral, parce que vous désignez des représentants, au sein de cette commission, et d'autre part une créature de la ville parce que la ville désigne aussi des représentants.

M. STEAD: Oui, monsieur.

Le sénateur CRERAR: Advenant un conflit d'intérêts, est-ce la ville ou le gouvernement qui l'emporte?

M. STEAD: La commission est un organisme indépendant en vertu du statut.

Le sénateur CRERAR: Je le sais très bien; mais, advenant un conflit d'intérêts entre Ottawa et Toronto, qui aurait le dernier mot?

M. STEAD: La ville compte le plus grand nombre de représentants au sein de la commission et ce sont eux qui, normalement, traitent avec nous de ces questions. Ils peuvent proposer de nouveaux ouvrages, ou autre chose. Le gouvernement fédéral n'est pas toujours en mesure d'accéder à ces requêtes; il ne l'est certainement pas au moment même où elles lui sont présentées. Des conflits de cette nature surgissent parfois et, pour les régler, on a recours à la négociation. Mais, pour ce qui est de savoir qui a la haute main au sein de la commission, dans le cas de Toronto, c'est la ville qui compte le plus grand nombre de représentants.

Le sénateur HOLLETT: A l'heure actuelle?

M. STEAD: Oui, monsieur.

Le sénateur MACDONALD (*Brantford*): Sous l'empire de leur statut.

Le sénateur HOLLETT: Mais non sous le régime de la loi à l'étude.

L'hon. M. MCILRAITH: Le port de Toronto ne tombe pas sous le coup de la loi projetée.

Le sénateur DUPUIS: Le port de Montréal tombe-t-il sous le coup du projet de loi en question.

M. STEAD: Non, il relève de la Commission des ports nationaux. Il s'agit d'une loi distincte et la loi projetée n'a rien à y voir.

Le sénateur LAMBERT: Puis-je demander si le ministère, par l'entremise d'un de ses services, publie ou peut fournir un rapport annuel montrant l'état financier de tous ces ports, les capitaux fournis par le Trésor fédéral ainsi que les recettes de la commission locale du port?

M. STEAD: Non, ces commissions sont des organismes indépendants qui publient leurs propres états financiers. Une des difficultés réside en ce que, parfois, pour des raisons parfaitement valables de caractère local et historique, ils adoptent des pratiques différentes. Il n'existe pas de recueil du genre que vous mentionnez, parce que les commissions sont des organismes indépendants sous l'empire du statut qui les a constitués.

Le sénateur LAMBERT: Sans aucun doute, il existe un état financier des subventions ou des avances consenties par le Trésor fédéral à ces ports. Ces renseignements seraient intéressants parce qu'ils nous apprendraient dans quelle mesure ces ports font leurs frais.

M. STEAD: Nous avons des états des dépenses des Travaux publics pour ces ports.

Le sénateur LAMBERT: Il serait intéressant pour nous d'avoir ces renseignements afin que nous puissions nous faire une idée des obligations financières du pays sous ce rapport. Au cours des discussions au sujet du présent bill, on a très nettement indiqué que ces ports—et non seulement ceux qui sont énumérés, mais aussi ceux qu'on pourrait aménager à l'avenir—devraient

faire de plus grands efforts en vue d'accroître leur utilité et d'en venir, si possible, à faire leurs frais. Les renseignements que vous avez mentionnés nous permettraient de juger si la chose est possible ou non.

M. STEAD: Il y a ici deux représentants du ministère des Travaux publics. Ils ont peut-être des chiffres là-dessus. M. Stothart ou M. Ryan auraient-ils ces renseignements?

M. W. W. Ryan, ingénieur-surveillant de la construction, ministère des Travaux publics: Voici les dépenses du ministère des Travaux publics depuis 1912 pour les ports administrés par une commission dans les diverses régions du Canada. On a arbitrairement choisi l'année 1912 comme année à compter de laquelle ces dépenses ont été faites, car c'est aux environs de 1912 qu'on a aménagé les premiers ports régis par des commissions. Les dépenses totales, par ordre alphabétique, sont les suivantes:

Belleville (Ontario): \$525,532...

Le PRÉSIDENT: Veuillez s'il vous plaît nous donner les chiffres en chiffres ronds.

M. RYAN:

Hamilton (Ontario)	14,935,468
Tête des lacs (Ontario)	36,819,000
Nanaïmo (Colombie-Britannique)	3,407,000
New Westminster (Colombie-Britannique)	26,520,000
Fraser-Nord	3,969,000
Oshawa (Ontario)	2,262,000
Port Alberni (Colombie-Britannique)	2,567,000
Toronto (Ontario)	24,007,000
Windsor (Ontario)	563,000
Winnipeg (Manitoba)	453,000

Le sénateur HAYDEN: On mentionne ici deux commissions de port qui font l'objet d'une loi spéciale, soit Winnipeg-St-Boniface et la Tête des lacs. Deux municipalités sont-elles représentées au sein de ces commissions ou une seulement?

M. STEAD: Au sein de la commission du port de la Tête des lacs, il y en a deux et, pour ce qui est de celle de Winnipeg-St-Boniface, il y en a cinq environ.

Le sénateur ROEBUCK: Le port touche-t-il à toutes ces municipalités ou seulement à une ou à quelques-unes d'entre elles tout en les desservant toutes?

M. STEAD: Je crois qu'elles sont toutes en bordure de la rivière, monsieur. La rivière relève de l'administration locale.

Le sénateur KINLEY: La commission du port de la Tête des lacs se trouve-t-elle à Fort William?

M. STEAD: A Fort William et à Port Arthur. Il s'agit d'une commission conjointe. Je crois savoir que le port de la Tête des lacs s'étend dans le lac depuis Port Arthur d'une part et Fort William d'autre part et vers l'intérieur le long de l'avant-port.

Le sénateur KINLEY: Ce sont des villes jumelles.

M. STEAD: C'est exact.

Le sénateur CROLL: Monsieur Stead, les chiffres que nous a fournis M. Ryan portent sur les contributions du gouvernement depuis 1912. Avez-vous des chiffres relatifs aux contributions des municipalités depuis cette même année?

M. STEAD: Non, monsieur.

Le PRÉSIDENT: Est-il juste de dire que, dans le cas de chacun de ces onze ports, les municipalités ont fait des contributions?

M. STEAD: Non, pas les municipalités. Ordinairement, les municipalités fournissent des terrains plutôt que des fonds lorsque des commissions sont établies.

Le PRÉSIDENT: Je veux dire des contributions en espèces ou en nature.

M. STEAD: Habituellement, la ville fournit des terrains le long du rivage lorsque la commission est établie et par la suite la commission fait ses frais à l'aide de ses recettes.

Le PRÉSIDENT: Donc la réponse à ma question serait affirmative, n'est-ce pas?

M. STEAD: Au début, oui. Les municipalités fournissent des terrains, mais elles ne font pas de contributions en espèces.

Le sénateur CROLL: Cela ne s'applique pas à Toronto.

M. STEAD: Je crois savoir que Toronto a garanti des obligations et des paiements d'intérêt sur les obligations il y a quelques années.

Le sénateur ISNOR: Puis-je poser une question à M. Ryan au sujet des commissions de port. Il nous a donné des chiffres qui remontent à 1912. Étant donné que la commission du port de la Tête des lacs n'a été établie qu'en 1958, est-ce que cela signifie que, au cours des cinq dernières années, on aurait dépensé \$13,500,000 environ dans cette région?

M. RYAN: Non, monsieur.

Le sénateur ISNOR: Dites-nous ce que cela signifie.

M. RYAN: On a dépensé ces sommes au cours de la période de 35 ans et elles comprennent le brise-lames dans la rivière. Les dépenses récentes à des fins d'aménagement se sont élevées à \$8,500,000. La commission du port n'a été établie qu'en 1958 et les dépenses que j'ai mentionnées sont celles que le gouvernement fédéral a faites à cet endroit.

Le sénateur LAMBERT: Ces dépenses auraient-elles été faites par l'ancien ministère de la Marine?

M. RYAN: M. Stead pourrait peut-être répondre à votre question.

M. STEAD: Nous avons un maître de port jusqu'à ce que la commission fût établie en 1958.

Le sénateur LAMBERT: Mais le ministère en cause aurait-il été le ministère des Transports?

M. STEAD: Je serais porté à croire qu'il s'agissait du ministère de la Marine.

Le sénateur REID: Je crois que le montant indiqué pour New Westminster en Colombie-Britannique était d'environ 26 millions de dollars. Cette somme comprend-elle tous les travaux de dragage?

M. RYAN: Elle comprend toutes les dépenses relatives au bras principal du fleuve Fraser, mais ne comprend pas les dépenses relatives au bras septentrional. Elle comprend certains travaux dans le bras principal du fleuve Fraser et aux endroits suivants: Ladner, Gunderson Slough, Sunbury, Port Mann, Steveston, Annieville Dyke, Tannery Road, Brownsville, Brunette River, Annacis Slough, Benson Road, Gordon Road, Port Coquitlam, Port Kelles, McAdam Road, Hammond, Haney, Konaka Landing et Albion Dykes. Elle comprend tous les travaux de construction et de dragage effectués par le gouvernement fédéral dans les limites de l'espace qui est sous la juridiction de la commission du port de New Westminster.

Le sénateur ISNOR: J'aimerais à poursuivre mon interrogatoire afin de me faire une idée exacte des dépenses qu'on a faites pour les ports. Je reviens encore une fois à la commission du port de la Tête des lacs et j'aimerais à savoir si

l'on fait une distinction entre les dépenses et les mises de fonds. Toronto, pour sa part, a des mises de fonds très élevées—et j'emploie intentionnellement l'expression mise de fonds—dont la commission tire des revenus. Pouvez-vous répartir les chiffres que vous avez mentionnés en dépenses et en mises de fonds?

M. RYAN: Les dépenses en immobilisations que je vais mentionner remontent à 1958. Je n'ai pas le détail des dépenses pour le port de la Tête des lacs depuis 1958. En 1958, le chiffre était de \$1,219,000; en 1959, \$780,000; en 1960, \$1,072,000; en 1961, \$3,231,000; en 1962, \$5,284,000 et en 1963, \$1,089,000. Il s'agit là de dépenses en immobilisations pour l'aménagement du port de la Tête des lacs et aussi pour l'entretien du port.

Le sénateur ISNOR: La dépense en immobilisations serait donc de 14 millions de dollars approximativement.

M. RYAN: Si vous considérez que le dragage et l'entretien du port constituent des dépenses en immobilisations.

Le sénateur ISNOR: Lorsqu'il s'agit de ports qui n'exigent pas de dragage, comme c'est le cas pour certains ports de l'Ontario à l'égard desquels vous avez dépensé de très fortes sommes, quelle est la situation? Les dépenses en immobilisations ont atteint 12 millions de dollars, ce qui laisse 14 millions de dollars pour le dragage et ainsi de suite. Est-ce exact?

M. RYAN: Oui, monsieur.

Le sénateur THORVALDSON: Puisque nous en sommes aux questions d'ordre général, je me demande comment on procède pour administrer les ports dans des endroits comme Vancouver où les aménagements portuaires s'étendent vers l'intérieur et aussi à Saint-Jean (Nouveau-Brunswick) et à Halifax ainsi qu'à un grand nombre d'autres ports qui ne sont pas inclus dans votre liste.

L'hon. M. McILRAITH: Ce sont là des ports qui relèvent de la Commission des ports nationaux. Québec, Montréal et Trois-Rivières tombent aussi dans cette catégorie.

Le PRÉSIDENT: Le présent bill n'a rien à voir aux ports qui relèvent de la Commission des ports nationaux.

Le sénateur HOLLETT: Je songe à Saint-Jean (Terre-Neuve) où le gouvernement fédéral a dépensé 15 millions de dollars et où ni le gouvernement provincial ni la municipalité n'ont un mot à dire au sujet de la nomination des membres de la commission à moins que le gouverneur en conseil n'en ait décidé autrement. La majorité des membres sont désignés par le gouverneur en conseil et c'est le gouverneur en conseil qui décide qui désignera les autres membres.

L'hon. McILRAITH: Non, et je pourrais peut-être éclaircir ce point. Ce que la présente mesure cherche justement à faire, c'est de faire participer une autorité locale à l'administration d'un port existant et tout ce que le gouverneur en conseil peut faire à l'égard de ces ports dans les territoires non organisés, c'est de désigner l'autorité provinciale plutôt qu'une autorité municipale. Le port de Churchill relève de la Commission des ports nationaux, mais il constitue un exemple de port situé en un endroit où il n'y a pas d'administration municipale et où il faudrait faire intervenir la province.

Le sénateur HOLLETT: Je n'ai pas très bien saisi vos derniers mots.

L'hon. M. McILRAITH: Parmi les 300 ports dont j'ai parlé, il y en a un bon nombre qui se trouvent en des endroits où il n'y a pas d'administration municipale. Dans ces cas l'autorité fédérale peut décider qui désignera l'autorité locale, c'est-à-dire décider qu'il s'agira de la province.

Le sénateur HOLLETT: Mais il est convenable que dans une ville comme Saint-Jean, où le conseil municipal dirige les affaires de la ville, celui-ci n'aurait pas voix au chapitre.

L'hon. McILRAITH: Non, cela ne se pourrait pas.

Le sénateur HOLLETT: Cela se pourrait sous le régime de l'article 5.

L'hon. M. McILRAITH: Non, c'est là le point justement. Le gouverneur en conseil doit nommer la majorité des membres.

Le sénateur HOLLETT: Mais le gouverneur en conseil recommande les autres.

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

Le sénateur HOLLETT: Et il n'est pas tenu de reconnaître le conseil municipal ou le gouvernement provincial.

L'hon. M. McILRAITH: L'intention du législateur, c'est que ce soit surtout les conseils municipaux. L'autorisation en question a pour objet de prendre soin des nombreux cas où il n'y a pas de conseil municipal.

Le sénateur HOLLETT: Il y aurait sans doute moyen de modifier cela. J'estime que le gouvernement provincial et le conseil municipal devraient avoir voix au chapitre relativement au port Saint-Jean.

L'hon. M. McILRAITH: La loi projetée a précisément pour objet de leur donner voix au chapitre et, s'il y a quelque chose à revoir sous ce rapport, je vais en charger mes conseillers juridiques.

Le sénateur BAIRD: Ils ne seraient assujettis à cette loi que s'ils le voulaient bien.

L'hon. M. McILRAITH: Exactement.

Le sénateur BAIRD: Je doute que la ville de Saint-Jean puisse être assujettie à cette loi étant donné qu'elle n'a pas de charte complète.

Le sénateur HAYDEN: Vous devez vous tromper, monsieur le ministre, car la ville de Saint-Jean ne fait pas partie des ports pour lesquels des commissions ont été constituées en vertu d'une loi spéciale et qui figurent parmi les 11 ports de la liste.

L'hon. M. McILRAITH: Je m'excuse. Merci, monsieur le sénateur.

Le sénateur HAYDEN: Et le gouverneur en conseil peut créer . . .

L'hon. M. McILRAITH: Oui, je m'excuse, cela m'a échappé.

Le sénateur REID: Puis-je demander au ministre si le fait que le gouverneur en conseil nomme la majorité est une disposition nouvelle. Depuis quand le gouvernement provincial a-t-il voix au chapitre?

L'hon. M. McILRAITH: Cette disposition a été ajoutée à la loi pour les cas où il n'y a pas d'autorité municipale. C'est là le point. Il y a bien des endroits où il n'y a pas d'autorité municipale au sens où on emploie cette expression dans d'autres provinces.

Le sénateur CRERAR: Monsieur le président, il y a une question qui me tracasse et qui m'intrigue. D'après ce que le ministre a dit, la commission du port de Toronto est régie par le conseil municipal, qui compte une majorité de représentants au sein de la commission. Par contre, et c'est ce qui m'intrigue, la loi décrète que la commission ne peut rien faire sans l'approbation du gouverneur en conseil. Il est dit à l'article 10, et tout particulièrement à l'article qui traite des règlements, qu'une commission, et ceci s'appliquerait à la Commission du port de Toronto, peut, moyennant l'approbation du gouverneur en conseil, établir des règlements. Si on constitue une commission dont la majorité des membres sont des représentants de la ville, pourquoi serait-il nécessaire que le gouverneur en conseil approuve ou désapprouve ses règlements?

Le PRÉSIDENT: Monsieur le sénateur, la Commission du port de Toronto ne serait assujettie à cette loi que si elle le voulait bien. Elle ne sera visée par cette loi que si elle applique l'article 30 du bill autrement, elle poursuivra son

activité comme elle le fait à présent avec, comme vous venez de le dire, des membres dont la majorité ont été nommés par le conseil municipal de Toronto.

Le sénateur CRERAR: Mais cela voudrait dire que ses règlements . . .

Le sénateur McCUTCHEON: Non, pas du tout. Sous le régime de la loi constituant les commissions, tous les règlements de la commission des ports de Toronto devraient être approuvés par le gouverneur en conseil avant d'être mis en vigueur.

L'hon. M. McILRAITH: C'est exact. Ils seraient approuvés, à ce moment-là. Il n'y a pas de changement sous ce rapport.

Le sénateur REID: L'article 27 décrète ce qui suit:

Le gouverneur en conseil peut ordonner à toute commission établie conformément à la présente loi de liquider ses affaires.

Le sénateur CRERAR: Monsieur le président, il est 11 heures et nous ferions peut-être bien d'entendre les témoins de l'extérieur qui désirent comparaître devant le Comité.

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

Le sénateur REID: On n'a pas répondu à ma dernière question. L'article 27 est ainsi conçu:

Le gouverneur en conseil peut ordonner à toute commission établie conformément à la présente loi de liquider ses affaires et peut, par proclamation, dissoudre toute commission à l'égard de laquelle une semblable ordonnance a été rendue.

L'hon. M. McILRAITH: Eh bien, deux cas de cette nature me viennent à l'esprit, monsieur le sénateur. Il y a celui où une autorité régionale et la commission d'un port désirent être assujetties à la loi sur le Conseil des ports nationaux. S'ils désirent ce changement, il faut qu'il y ait un moyen de mettre fin à l'existence de la commission qui est en fonctions.

L'autre cas est celui de la commission d'un port récemment constituée qui s'assujettit à la loi projetée, mais qui, par suite de changements d'ordre économique dans la région, a moins d'affaires qu'on ne le prévoyait. Il se peut qu'on juge préférable de charger de nouveau de ces affaires le maître du port de l'endroit au lieu de permettre à la commission de poursuivre son activité, vu qu'elle n'a pas suffisamment d'affaires pour s'occuper. Cette disposition permet de mettre fin à l'autorité de la commission.

Le sénateur HAYDEN: Monsieur le président, j'ai une question à poser, une question d'ordre juridique plutôt qu'une question de fait. Je ne sais pas s'il convient de la poser au ministre ou à M. Fortier. En tout cas, je vais la poser au ministre parce qu'il saura certainement y répondre. Sous le régime de l'article 3, le gouverneur en conseil peut établir une commission pour n'importe quel port du Canada au moyen d'une proclamation. Cela s'applique, n'est-ce pas à n'importe quel port autre que les 11 à l'égard desquels on a déjà constitué une commission?

L'hon. M. McILRAITH: Oui.

Le sénateur HAYDEN: Donc les ports qui relèvent actuellement du Conseil des ports nationaux seraient compris.

L'hon. M. McILRAITH: Ce n'est pas ce qui est prévu. Je vais étudier la question, mais ce n'est certainement pas ce que l'on prévoyait.

Le PRÉSIDENT: Il me semble, monsieur le ministre, qu'il aurait fallu modifier l'article 3 afin d'exclure les ports qui relèvent actuellement du Conseil des ports nationaux et les 11 ports qui ont déjà une commission.

Le sénateur HAYDEN: C'est vrai.

L'hon. M. McILRAITH: Non. Dans le cas de ces derniers, certains désireront peut-être et d'autres désirent certainement être soumis...

Le sénateur HAYDEN: Je crois que l'article 30 devrait aussi s'appliquer au Conseil des ports nationaux.

L'hon. M. McILRAITH: Oui, je vais étudier la question.

Le PRÉSIDENT: Oui, je pense en effet qu'il faudrait modifier l'article 3 à cet égard. Avez-vous d'autres questions à poser au ministre, messieurs?

Le sénateur ISNOR: Le ministre a-t-il terminé sa déclaration?

L'hon. M. McILRAITH: Oui.

Le sénateur CROLL: Puis-je lui poser une question? Si, comme dans le cas de Toronto, et de Hamilton aussi je pense, où les conseils municipaux estiment qu'ils ont des intérêts considérables en jeu,—ce sont des ports importants,—et que la commission du port de leur ville ne devrait pas être soumise à la loi projetée, ne pourrait-on pas les en dispenser pour le moment?

L'hon. M. McILRAITH: Je ne suis pas de cet avis, monsieur le sénateur, car la correspondance échangée jusqu'à présent indique que dans bien des cas la loi est mal comprise. Je ne tiens pas non plus à classer ces deux villes dans la même catégorie, parce qu'elles ne se trouvent pas du tout dans la même situation pour ce qui est des ports.

Si elles ne veulent pas être assujetties à la loi, d'une part je ne vois pas comment on pourrait assujettir Toronto à la loi si elle n'y tient pas et, d'autre part, je ne conçois pas que l'on puisse assujettir un port à la loi projetée si la municipalité s'y oppose, car, dans des agglomérations comportant des centres commerciaux comme celle-là, un port ne peut pas fonctionner sans l'entier appui de l'administration municipale. Pour qu'un port puisse fonctionner tout à fait efficacement il faut que la municipalité l'appuie entièrement et c'est précisément ce que l'on a en vue dans la législation projetée.

Le sénateur CROLL: En supposant qu'il y ait malentendu, je ne sais pas si c'est le cas ou non, entre la commission du port et le conseil municipal et que le conseil municipal voie l'affaire sous un autre jour, devons nous passer outre?

L'hon. M. McILRAITH: Non. Dans le cas d'une grande ville commerçante comme celle-là il serait inconcevable qu'on exploite le port et que les personnes nommées par le conseil municipal, en réalité, agissent à l'encontre des désirs de ceux qui les ont nommées. Il est inconcevable que l'on puisse agir tout à fait à l'encontre des intérêts du conseil municipal. Il m'est impossible de concevoir une telle situation.

Le sénateur CROLL: Allons un peu plus loin encore. Si le maire de la cité de Toronto et celui de la ville de Hamilton donnaient à entendre que leurs conseils municipaux s'opposent à ce que leurs commissions soient assujetties à la loi projetée, s'ils donnaient à entendre qu'il en est ainsi, y a-t-il une raison pour ne pas les exclure de l'application de la loi en question afin d'éviter des conflits?

L'hon. M. McILRAITH: Oui, il y a deux raisons pour lesquelles on ne peut pas les exclure. D'une part on se propose d'appliquer cette loi de façon continue. Jusqu'à présent nous n'avons pas eu de loi continue pour régler cette question et c'est justement là l'ennui. Voilà une des raisons. Il se peut qu'ils ne soient pas du même avis cette année mais qu'ils tombent d'accord l'année prochaine. En conséquence, pourquoi priverait-on le gouvernement fédéral de l'autorité qui lui permet de régler ces situations simplement parce que les avis sont partagés en ce moment alors qu'ils ne le seront peut-être pas plus tard.

Il y a une autre difficulté pour ce qui est des autorités municipales, comme vous l'aurez constaté d'après certaines questions qu'on a posées tout à l'heure. Prenez, par exemple, le cas d'une très petite autorité municipale, j'entends

petite par rapport à un grand complexe d'autorités municipales. Je crois qu'il y en a cinq de ces complexes. Il y a environ 14 municipalités visées par la loi concernant le port de New Westminster.

Le sénateur HAYDEN: Je ne veux pas dire que les inférieurs devraient diriger les supérieurs, parce que, dans la liste, il y en a 14 municipalités intéressées à New Westminster et il y en a deux à la Tête des lacs; mais dans d'autres cas il n'y a qu'une seule municipalité.

L'hon. M. McILRAITH: Non, c'est justement là où je voulais en venir, il n'y a pas de cas où il n'y ait qu'une seule municipalité.

Le sénateur HAYDEN: Pas à Toronto?

L'hon. M. McILRAITH: Je ne suis pas au courant de la situation à Toronto; j'espère que vous m'en excuserez, messieurs. Il y a la région métropolitaine de Toronto et le conseil municipal de la cité de Toronto, et d'autres organismes connexes. Je pense qu'il faudrait trouver le moyen d'assurer l'appui de toute la région. D'après ce que je comprends, les terrains compris dans la région du port appartenaient au conseil municipal de Toronto.

Je ne veux pas me lancer dans une discussion au sujet des autorités locales de Toronto, et cela pour deux raisons. Tout d'abord je ne fais pas autorité en la matière, je ne suis pas assez au courant de la question et, d'autre part, nous avons parmi nous des spécialistes en la matière.

Le sénateur HAYDEN: J'aimerais à savoir ce que vous en pensez. Si, sous le régime de l'article 30, il faut obtenir le consentement de la municipalité ou des municipalités, s'il y en a plusieurs, qui sont situées près d'un port érigé en société et enregistré, pour y apporter une amélioration quelconque, il me semble qu'on empêcherait toute ville située près d'un port de soulever des objections.

L'hon. M. McILRAITH: Mais prenez le cas de New Westminster, par exemple, où il y a 14 municipalités.

Le sénateur HAYDEN: Cela les regarde.

L'hon. M. McILRAITH: Non, cela ne les regarde pas. Il suffirait qu'une des 14 vote contre pour imposer le veto, et il se pourrait que ce soit la plus éloignée, une petite municipalité très éloignée.

Le sénateur HAYDEN: Je préférerais cela à ce que les neuf autres puissent imposer le veto.

Le sénateur CROLL: Prenons le cas de Hamilton. Sur trois commissaires deux sont nommés par le gouvernement fédéral de sorte que la municipalité n'a pas droit au chapitre lorsque le gouvernement fédéral prend une décision.

L'hon. M. McILRAITH: L'exemple de Hamilton est sans doute bien choisi, car il n'y a qu'une seule municipalité dans cette ville.

Le sénateur CROLL: C'est à dire que, d'après ce que j'en sais, la principale objection vient de deux grandes municipalités avoisinantes, Toronto et Hamilton, Toronto n'étant qu'un endroit où les habitants de Hamilton passent la nuit, ou du moins c'est ce que ces derniers prétendent.

L'hon. M. McILRAITH: Nous nous efforçons de formuler une loi générale qui soit applicable à des municipalités qui n'ont pas de port et à celles qui sont assujetties aux 11 lois privées mentionnées en appendice. Les dispositions de ces lois varient et j'en ai signalé une ce matin qui impose une rigoureuse restriction. Il y a d'autres difficultés, mais elles sont moins graves.

Il est certain que trois commissaires ne suffisent pas pour exercer la surveillance financière que les méthodes modernes de comptabilité exigent quand il s'agit des deniers publics. Certaines commissions qui s'occupent des ports tiennent parfaitement leur comptabilité et tiennent bien leurs registres et autres documents; mais, dans le cas de quelques autres, il y a lieu de s'inquiéter.

Le sénateur McCUTCHEON: Il faut supposer que les commissaires du port de Toronto tiennent bien leur comptabilité; si ce n'est pas le cas, il appartient au gouverneur en conseil d'exiger qu'ils le fassent et de leur indiquer comment s'y prendre.

L'hon. M. McILRAITH: Il n'est pas en mesure de le faire en ce moment.

Le sénateur McCUTCHEON: Vous voulez dire sous le régime de la loi de Toronto?

L'hon. M. McILRAITH: Oui.

Le sénateur McCUTCHEON: On trouve ceci dans la loi qui constitue la commission en société:

en rendre compte chaque année au gouverneur en conseil de façon à . . .

Le sénateur LAMBERT: Au sujet de l'application pratique de cette loi, a-t-on pensé à inclure des dispositions qui établissent à qui doit revenir l'initiative d'appliquer les réformes visées par la loi? L'initiative reviendra-t-elle au ministère des Transports ou à une autre autorité?

L'hon. M. McILRAITH: Le bill est conçu de manière à laisser l'initiative aux autorités locales.

Le sénateur LAMBERT: Quelles sont ces autorités? Y en a-t-il plusieurs?

L'hon. M. McILRAITH: Permettez-moi une remarque. Il y a actuellement une commission de port, que je ne nommerai pas, qui fait ses réunions sans en avvertir tous les commissaires.

Nous n'avons aucune autorité pour vérifier la comptabilité; cette situation a fait l'objet de beaucoup de commentaires. La loi actuelle ne nous donne pas l'autorité voulue pour exercer la surveillance que le public désirerait.

Le sénateur LAMBERT: Puis-je continuer la question que j'ai posée? Avant la présentation du bill, j'ai été informé par des personnes dignes de foi que la plupart de ces commissions de port faisaient à peine leurs frais.

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

Le sénateur LAMBERT: On devrait faire plus de lumière sur la question des dépenses de ces ports.

L'hon. M. McILRAITH: L'ennui dans ces circonstances, monsieur le sénateur, c'est que nous ne possédons pas les moyens suffisants pour obtenir les renseignements détaillés qu'il nous faudrait. Je ne parle pas de chacune des 11 commissions, car quelques-unes d'entre elles sont excellentes et fournissent ces renseignements. Quant aux autres, celles dont nous ne pouvons obtenir de renseignements, nous n'avons pas le pouvoir de leur imposer un système de comptabilité satisfaisant ni de leur imposer quoi que ce soit.

Le sénateur LAMBERT: Cet aspect de la question est vital, à mon avis.

Le sénateur HAYDEN: Il existe une disposition spéciale à cet égard à l'article 31 de la loi de 1911 sur la Commission du port de Toronto:

La Corporation doit tenir ces comptes distincts de tous les deniers empruntés, reçus et employés par elle sous l'autorité de la présente loi; et rendre annuellement compte de ces derniers au Gouverneur en conseil de la manière et en la forme qu'il jugera à propos de prescrire.

Les dix autres lois spéciales contiennent-elles cette disposition?

L'hon. M. McILRAITH: Je ne le crois pas. Ces lois sont différentes les unes des autres.

M. STEAD: Les autres ne sont pas aussi explicites. Dans certains cas, le problème consiste à obtenir des renseignements détaillés. C'est la raison du bill à l'étude.

Le sénateur HAYDEN: Y a-t-il un article 31 ou un article semblable dans les autres lois?

L'hon. M. McILRAITH: Ces lois ne se ressemblent pas. Je dois dire, cependant, que, si vous les lisez attentivement, vous constaterez qu'elles obligent les commissions à faire rapport. D'une façon ou d'une autre, elles font un rapport.

Le sénateur HAYDEN: La loi les oblige à faire rapport et à rendre compte de leur administration de la manière exigée par le Gouverneur général.

L'hon. M. McILRAITH: Pour dissiper tout doute qu'on pourrait avoir, je m'empresse de dire qu'il n'y a pas d'irrégularités et qu'il n'y en a jamais eu dans le cas de la Commission du port de Toronto.

Le sénateur HAYDEN: Voilà ce que je voulais savoir.

L'hon. M. McILRAITH: D'autres commissions sont aux prises avec de sérieux problèmes.

Le sénateur WALKER: Vous pouvez donc dire que, d'après la clause 30 du bill, la majorité des commissaires d'un port pourrait soustraire à la loi qui le régit toute l'administration de ce port et la faire relever de la loi fédérale.

L'hon. M. McILRAITH: Les deux lois sont des lois fédérales. Mais il est certain que, d'après une clause du bill, les commissaires du port de Toronto pourraient légalement faire les démarches voulues auprès des autorités fédérales et du conseil des ministres et qu'ils pourraient, avec le consentement de ceux-ci, faire assujétir à la loi projetée que nous étudions l'administration du port.

Le sénateur WALKER: Ne résulterait-il pas de tout cela que, premièrement, les recettes ou le surplus, s'il y en avait, seraient versés, en vertu de la clause 15 du bill, au Receveur général du Canada plutôt qu'au trésorier de la ville de Toronto? Voilà la première conséquence. La deuxième, vous l'admettez facilement, c'est que la direction ou la surveillance du port serait retirée des mains du conseil municipal pour être confiée aux autorités fédérales. Puis-je vous demander, monsieur le ministre, pourquoi ne simplifierait-on pas ce bill? Nous avons la loi de 1911, qui est très efficace et qui oblige à nous verser les surplus ou les recettes lorsqu'il y en a. Le conseil municipal a trois représentants sur cinq au sein de la commission. Pourquoi enlever la maîtrise du port à la ville de Toronto et inclure ce pouvoir dans la clause 30?

Pourquoi ne rayerait-on pas de cette annexe la Commission du port de Toronto pour la soustraire à l'effet du bill? Autrement, nous mettons la charrue devant les bœufs. A la majorité des voix, les commissaires du port de Toronto pourraient n'importe quand retirer au conseil municipal son droit de regard. Les recettes reviendraient au gouvernement fédéral qui, à partir de ce moment, aurait la main-mise sur la Commission du port. Pourquoi ne pas simplifier l'affaire, pour ce qui nous concerne? Nous avons là des placements de 78 millions de dollars. Pourquoi ne pas rayer de l'annexe la Commission du port de Toronto?

L'hon. M. McILRAITH: Vous venez de poser 12 ou 15 questions, et une toute simple pour finir. Il ne faut pas, cependant, laisser sans réponse les principes énoncés dans vos autres questions. La dernière était très importante et elle touchait au cœur du problème. Il n'en reste pas moins que je n'aimerais pas voir les autres questions rester sans réponse. Dans une de vos questions vous avez dit qu'on n'avait pas enregistré de surplus. Deuxièmement, vous avez dit: «Je ne puis concevoir que le gouvernement fédéral remplace une autorité établie pour essayer de mener lui-même le club de baseball de Toronto.» C'est aussi simple et brutal que cela.

Le sénateur CROLL: Mais aucune autre personne n'imagine la possibilité d'une pareille chose.

L'hon. M. McILRAITH: Je ne voudrais pas que les premières questions du sénateur Walker enlèvent la vedette à la très importante question qu'il a posée à la fin. Elle découlait des autres questions qu'il a posées.

Le sénateur WALKER: Ce qui m'intéresse ce n'est pas le club de baseball, mais la ville de Toronto. Si la majorité des membres de la Commission ne veulent pas relever de la nouvelle loi, le Gouvernement fédéral a-t-il l'intention, étant donné qu'il a l'autorité voulue pour nommer trois des cinq membres, de régir la Commission du port?

L'hon. M. McILRAITH: Non. Je veux d'abord répondre aux questions que vous avez posées au sujet des surplus, dont je ne saurais accepter le principe, et ...

Le PRÉSIDENT: Je crois que le sénateur Roebuck est le suivant.

Le sénateur ROEBUCK: Je saisis l'occasion ...

Le sénateur HAYDEN: Le ministre n'a pas fini de répondre aux questions de M. Walker. Je veux entendre la réponse à toutes ces questions.

L'hon. M. McILRAITH: A mes yeux, la dernière question était d'une importance primordiale. Je veux qu'on me comprenne bien: Diverses questions ont été posées auxquelles j'ai répondu implicitement, mais je dois ajouter que je n'en accepte pas nécessairement le principe. La dernière question, toutefois, était très opportune. Il est possible, théoriquement, en vertu de cette loi ... et je ne puis dire le contraire ...

Le sénateur ROEBUCK: Puis-je demander ...

Le PRÉSIDENT: A l'ordre, messieurs. Avez-vous fini, monsieur le ministre?

L'hon. M. McILRAITH: La chose est possible, en théorie. Supposons que le représentant du Board of Trade et le représentant du Gouvernement avec un ou plus d'un des représentants de la ville au sein de la Commission du port, décident de profiter des dispositions du bill et manifestent leur volonté de relever de la loi proposée et que les autorités fédérales estiment aussi que cela serait souhaitable, alors on pourrait faire régir le port de Toronto par une commission nommée en vertu de la loi projetée. Voilà votre réponse.

Vous remarquerez que je n'ai pas dit ce qu'on ferait de certains biens immobiliers du port. C'est cela que je voulais expliquer au sujet des premières questions du sénateur Walker. La question des biens immobiliers du port de Toronto est très compliquée, car on peut dire sans crainte de se tromper que le gouvernement fédéral n'y possède aucune propriété. Dans le cours de l'histoire de ce port, de grands secteurs commerciaux se sont formés et je ne puis imaginer qu'une autorité fédérale puisse en réclamer la propriété ni la régie. Toute cette question des limites du port ressort de l'hypothèse soumise par le sénateur Walker. Tôt ou tard, il faudrait clarifier la situation. Car je ne puis concevoir que les autorités fédérales puissent s'approprier certains biens-fonds qui sont d'une nature commerciale et qui, dans le passé, faisaient partie du secteur du port, mais qui sont maintenant situées fort loin du port proprement dit.

Le PRÉSIDENT: Vous avez dit plus tôt, monsieur le ministre, que le gouvernement fédéral n'imposerait pas de régie sans le consentement de la municipalité. Ne serait-ce pas facile d'amender la clause 30 pour y ajouter qu'il faut le consentement de la municipalité?

Le sénateur ROEBUCK: Voilà la question que je voulais poser. Pourquoi n'ajouterait-on pas cette disposition?

L'hon. M. McILRAITH: Je ne crois pas que ce serait la solution. Nous parlons ici de Toronto, où le port commercial est sous bonne direction, mais cela ne répondrait pas aux problèmes que connaissent les ports de moindre importance où un grand nombre de municipalités ont un mot à dire, et où l'on est aux prises avec de véritables problèmes de comptabilité.

Le sénateur ROEBUCK: On devrait alors adopter une législation à cet effet à Toronto, si c'est nécessaire.

L'hon. M. McILRAITH: En effet, c'est peut-être là la solution. Il ne faut pas oublier non plus les propriétés de la ville de Toronto dans le port; la ville y possède de vastes intérêts.

Le sénateur HAYDEN: Toronto et Hamilton pourraient faire l'objet des mêmes dispositions.

L'hon. M. McILRAITH: Je ne crois pas qu'on puisse comparer Toronto à Hamilton; les deux villes ont des problèmes différents.

Le sénateur MACDONALD (*Brantford*): Depuis le matin on entend parler du port de Toronto; mais il y a un autre port important: celui d'Hamilton, qui est situé près de Brantford. J'aimerais à savoir comment la commission de cet endroit est constituée. Est-il vrai que la Commission du port de Hamilton compte trois commissaires: deux qui sont nommés par le gouvernement fédéral et un seulement par la ville de Hamilton?

Le PRÉSIDENT: Oui, c'est vrai. L'article 6 de la loi de 1912 sur le port de Hamilton décrète ce qui suit: «La corporation comprendra trois commissaires, dont l'un sera nommé par le conseil municipal de la ville de Hamilton et les deux autres par le Conseil des ministres.

Le sénateur MACDONALD (*Brantford*): Cela introduit un élément nouveau dans la question.

L'hon. M. McILRAITH: Il y a une autre différence entre les deux cas. La loi relative au port de Toronto a subi des révisions qui l'ont plus ou moins maintenue à jour, tandis que la loi qui concerne le port de Hamilton est ancienne et les dispositions relatives au contrôle de la comptabilité y sont très insuffisantes.

Le sénateur MACDONALD (*Brantford*): En vertu du bill à l'étude, n'est-ce pas que les deux commissaires nommés par le gouvernement fédéral pourraient soumettre le port de Hamilton à la loi projetée?

L'hon. M. McILRAITH: Oui, c'est exact.

Le sénateur HOLLETT: Monsieur le président, certaines personnes ici présentes aimeraient à parler au nom de leur propre localité: le maire de Toronto, par exemple.

Le sénateur MACDONALD (*Brantford*): N'avons-nous pas aussi un représentant du port de Hamilton?

Le PRÉSIDENT: Le Comité est-il prêt à entendre les déclarations de nos témoins? Nous invitons donc d'abord son Honneur le maire de Toronto ou son avocat-conseil, comme il leur plaira. Nous aurons l'honneur d'entendre le maire de Toronto.

Son Honneur le maire Donald D. Summerville, Corporation de la ville de Toronto: Monsieur le président, honorables messieurs, j'ai préparé quelques petites notes. Je sais que messieurs les sénateurs sont au courant de l'attitude de la ville de Toronto à l'égard du bill à l'étude. Au nom du conseil municipal de Toronto, je tiens à vous remercier pour cette occasion qui nous est offerte de venir exprimer nos opinions ici ce matin, au sujet de ce bill S-38.

Je me permets de vous rappeler qu'en 1911, c'est la ville de Toronto qui a demandé au gouvernement fédéral de constituer la commission actuelle du port de Toronto et d'adopter une loi à cet égard. J'ai lu avec grand intérêt les débats du Sénat au sujet de cette loi et au sujet des objections apportées par la ville.

Ce matin, monsieur le président, je veux faire remarquer aux honorables sénateurs que la ville de Toronto possède des intérêts considérables soit les terrains attenants au port et dans le port lui-même. On a déjà mentionné ce matin quelques chiffres sur la valeur des immobilisations. Si ma mémoire est fidèle, monsieur Griffith, nous avons émis pour environ 54 millions de dollars en obligations depuis 1911. La ville de Toronto s'est portée garante pour 30 millions de dollars.

Le PRÉSIDENT: Vous voulez dire la Commission du port?

Le maire SUMMERVILLE: Oui, la Commission du port de Toronto. Je crois que le gouvernement fédéral, y a garanti le montant additionnel de 24 millions de dollars. Au cours des premières années, lorsque la Commission du port ne pouvait pas subvenir à son propre financement, c'est la ville de Toronto, à même les revenus de l'impôt municipal, qui a remboursé certaines de ces obligations.

Le sénateur REID: En quelle année était-ce?

Le maire SUMMERVILLE: Ce montant se répartit sur une période d'années s'échelonnant depuis 1911 jusqu'à ce jour.

Le sénateur ROEBUCK: Quel était ce montant?

Le maire SUMMERVILLE: Cinquante-quatre millions de dollars.

Le sénateur ROEBUCK: Le montant des obligations que vous avez souscrit?

Le maire SUMMERVILLE: La Commission du port elle-même ou la ville de Toronto a remboursé trente millions de dollars.

Le sénateur ROEBUCK: Vous avez garanti la somme de trente millions de dollars.

Le maire SUMMERVILLE: C'est exact.

Le sénateur ROEBUCK: Et vous l'avez payée?

Le maire SUMMERVILLE: La ville de Toronto a garanti la somme de trente millions de dollars, tandis que le gouvernement fédéral s'est engagé pour un montant de vingt-quatre millions. Son engagement ne portait pas sur les trente autres millions.

Le sénateur ROEBUCK: Avez-vous effectivement payé les trente millions de dollars qui avaient été garantis?

Le maire SUMMERVILLE: De 1927 à 1954 nous avons remboursé environ seize millions de dollars et le reste est encore garanti par la ville de Toronto.

Le sénateur ROEBUCK: La somme de seize millions de dollars a effectivement été payée?

Le maire SUMMERVILLE: C'est exact. La ville s'oppose au Bill S-38 pour deux raisons principales. Aux termes de la Loi de 1911 concernant les commissaires du havre de Toronto qui est actuellement en vigueur, le conseil municipal nomme trois membres de la Commission, tandis qu'un commissaire est choisi par le gouverneur en conseil et qu'un autre est désigné par le gouverneur en conseil, mais à la recommandation du Board of Trade de la ville de Toronto.

Monsieur le président, je crois comprendre que, même sans le consentement du conseil municipal, la Commission du port pourrait se mettre sous le régime du présent bill si la majorité des commissaires y consentait. Nous n'aurions même pas besoin de réunir les membres de la Commission.

Une telle éventualité pourrait se produire, ce qui pose un très grave problème. Je crois qu'il est juste de dire que tous les organismes gouvernementaux ont à certains moments des différends. Nous en avons eus avec nos commissaires, mais nous sommes toujours arrivés finalement à un résultat avantageux tant pour le gouvernement fédéral que pour la ville de Toronto. Il pourrait arriver, toutefois, que la Commission du port de Toronto passe avec son terrain d'une valeur de 75 millions de dollars sous la juridiction fédérale, si un consentement était donné à cet effet ou s'il survenait une divergence d'opinion entre le conseil municipal et les membres que celui-ci a nommés pour faire partie de la Commission.

Monsieur le président, on a mentionné la question des surplus. Certains ont été payés à la ville de Toronto, mais je ne m'attends pas à ce que d'autres le soient au cours des quinze ou vingt prochaines années, étant donné l'expansion

que ce centre est en voie de prendre présentement. Notre cote de crédit aux banques s'établit à 6 millions de dollars à l'heure actuelle. Nous avons environ 3 millions de dollars d'obligations qui sont présentement échues et que la ville de Toronto a garanties. La situation n'est pas celle qui existait au cours de la période dont j'ai fait mention.

Monsieur le président, si vous deviez vous rendre de Scarborough à gauche jusqu'à Etobicoke à droite, quand on fait face au sud, vous constateriez que toute l'étendue qui fait face à l'eau, y compris les parcs et les grèves de même que les lotissements commerciaux, a été aménagée par la Commission. Cet aménagement s'est fait en remplissant des excavations dans certains cas et en effectuant des achats dans d'autres. Quelques-unes des propriétés ont été assignées à la Commission du port pour servir de parcs, alors que d'autres ont été assignées à la ville de Toronto et je crois que nous détenons une hypothèque sur ces propriétés.

Afin d'améliorer les installations portuaires elles-mêmes, nous avons récemment construit un très grand dock du côté de la rue Cherry pour recevoir les océaniques. Nous avons payé, je pense, 75 p. 100 des frais tandis que le gouvernement fédéral a payé le reste, soit 25 p. 100. C'est donc dire que notre organisme se suffit passablement bien à lui-même en tout. Il y a certaines choses que nous sommes tenus de faire aux termes de la Loi fédérale sur la navigation, et je suis heureux de dire qu'au cours des années le gouvernement fédéral a mis à exécution, en collaboration avec nous, des projets qui ont contribué au progrès de la navigation dans ce port, et je m'en voudrais de n'en pas faire mention.

Si le Bill S-38 était adopté sous sa forme actuelle, la ville pourrait perdre une partie de la maîtrise qu'elle a déjà à cause des dispositions de l'article 30 du bill. Le gouverneur en conseil serait autorisé, par exemple, à élire la majorité des membres de la Commission et à remplacer la Loi sur la commission du havre de Toronto par la nouvelle loi. La chose est concevable et non hypothétique, monsieur le ministre, car certaines questions ont été récemment soulevées au sujet du coût d'un navire à incendie et l'on voulait savoir s'il était nécessaire de contribuer des sommes d'argent aussi considérables que celles qu'on avait fournies. Ne serait-il pas possible de rembourser le montant versé en trop pour l'affecter au paiement de la dette qui s'est accumulée au cours des années et dont on tient beaucoup compte dans l'établissement du taux d'impôt de la ville de Toronto?

Une loi de ce genre favorise si peu les meilleurs intérêts de la ville qu'il ne faudrait pas tolérer qu'on la laisse sous sa forme actuelle.

Puis il y a aussi le fait que le trésorier de la ville s'est vu présenter par la Commission du port de Toronto un excédent de bénéfices; aucune disposition n'est prévue à ce sujet dans la loi à l'étude.

Je sais que messieurs les sénateurs se rendent compte de l'intérêt que nous portons au présent bill, et je suis certain qu'ils sont beaucoup plus compétents que moi pour chercher à remédier à la situation dont je vous ai parlé. Toutefois, puis-je vous faire la proposition suivante? Il faudrait tout d'abord, je pense, enlever de l'annexe la Loi sur la Commission du havre de Toronto et faire figurer cette loi dans une annexe séparée à laquelle les dispositions des articles 3 et 30 ne s'appliqueraient pas. Naturellement, la ville de Toronto pourrait ainsi recevoir la protection qui, à mon avis, s'impose.

Si vous avez d'autres questions à poser, monsieur le président et messieurs les sénateurs, veuillez les poser et j'essaierai d'y répondre.

Le sénateur ROEBUCK: Puis-je en poser une?

Le maire SUMMERVILLE: Je saurais gré au directeur général de la Commission du port de Toronto, M. Griffith, C.R., de répondre aux questions d'ordre technique et à l'avocat de notre ville, M. Callow, de s'occuper des questions d'ordre juridique.

Le sénateur ROEBUCK: Vous pouvez très bien répondre à la question suivante. Si nous introduisons dans le présent bill une disposition portant que vous ne devez pas sans le consentement de votre conseil être soustrait à l'application de la loi actuelle en vue d'être mis sous le régime de la loi à l'étude, est-ce que cela ne répondrait pas complètement à vos objections?

Le maire SUMMERVILLE: Les directives que j'ai reçues du Bureau des commissaires sont celles que je vous ai fait connaître. Je ne puis en dire davantage. Je laisserai au Comité le soin de trouver une manière ou un moyen de protéger les intérêts de la ville afin que le conseil municipal puisse conserver la direction qu'il possède en ce moment aux termes de la loi de 1911 qui est actuellement en vigueur.

Le sénateur ROEBUCK: Vous répondez affirmativement à ma question, n'est-ce pas? Je voulais savoir si vous seriez satisfait dans le cas où nous exigeons le consentement du Conseil municipal avant de prendre les dispositions dont vous avez parlé.

Le maire SUMMERVILLE: Je ne peux pas parler au nom des futurs conseils municipaux.

Le sénateur HAYDEN: Vous n'avez pas à le faire; vous n'avez qu'à parler au nom du présent conseil.

Le maire SUMMERVILLE: Je ne sais ce que l'avenir apportera. Je ne puis parler qu'au nom du conseil aujourd'hui et dans le cadre des directives que j'ai reçues en tant que maire.

Le sénateur HAYDEN: Ainsi, qu'advierait-il si nous décidions d'ajouter une clause conditionnelle à l'article 30 en le laissant tel qu'il est présentement rédigé et en ajoutant simplement les mots suivants: «Pourvu, toutefois, qu'aucune disposition ne soit prise en vertu de l'article 30 au sujet du consentement de la majorité des membres de la Commission du port de Toronto à moins que l'on ait aussi obtenu le consentement du conseil de la ville de Toronto».

Le maire SUMMERVILLE: Je pourrais répondre ainsi à cette question. Pourquoi serait-il nécessaire d'agir de la sorte en ce moment alors que nos relations avec le gouvernement fédéral sont si harmonieuses, que notre organisme se suffit à lui-même et que la loi fonctionne passablement bien? Pourquoi changer la loi actuelle qui fonctionne si bien?

Le sénateur HAYDEN: Vous voulez être laissés à vous-mêmes et vous soustraire à cette uniformisation. Vous vous opposez à l'inclusion dans la présente loi d'une disposition que vous trouveriez peut-être utile si les circonstances étaient différentes. Vous ne voulez pas avoir recours au Parlement. Est-ce exact?

Le maire SUMMERVILLE: Oui, c'est exact. L'honorable ministre faisait allusion au groupe de municipalités et au port qui les dessert lorsqu'il parlait de la position unique qu'occupe la ville de Toronto au sein du gouvernement métropolitain.

Ce gouvernement représente une fédération de municipalités; il n'est pas une municipalité comme on pourrait l'entendre aux termes de la Loi sur les municipalités, et la municipalité du Toronto métropolitain ne contribue pas un sou en vue de l'expansion du port. C'est là strictement et totalement une entreprise de la ville de Toronto qui a été lancée en collaboration avec le gouvernement fédéral.

Le PRÉSIDENT: Il n'est donc pas question d'aucune autre municipalité dans cette affaire?

Le maire SUMMERVILLE: Non monsieur. Je dirais que nous desservons les douze municipalités et que nous dépensons pour elles une somme d'argent appréciable mais que nous ne nous plaignons pas de cette situation ici aujourd'hui.

Le sénateur CROLL: Monsieur le maire, savez-vous pourquoi la ville de Toronto n'a pas été mise sous le régime du Conseil des ports nationaux lorsque celui-ci a été établi? C'était un peu après la guerre, n'est-ce pas? Je ne me rappelle pas l'année.

Le sénateur LAMBERT: 1935.

Le sénateur HAYDEN: 1936.

Le sénateur CROLL: Oui, en 1936. Y avait-il une raison pour laquelle la ville de Toronto n'avait pas été mise sous ce régime à ce moment-là? Quelqu'un pourrait-il nous renseigner là-dessus?

Le maire SUMMERVILLE: Monsieur Griffith, pourriez-vous répondre à cette question? Permettriez-vous à M. Griffith, directeur général de la Commission du port de Toronto, de répondre à cette question, monsieur le président.

Le PRÉSIDENT: Oui.

M. E. B. Griffith, C.R., directeur général de la Commission du port de Toronto: Monsieur le président, messieurs, la question que vous posez se rapporte à une période qui remonte avant mon temps. Si je suis bien informé, la situation alors existante était due à deux raisons. Tout d'abord, la ville de Toronto payait à cette époque les déficits du port de Toronto. Je crois comprendre que les autres municipalités ne payaient pas les déficits qu'ils étaient en mesure de payer. En second lieu, le port de Toronto, comme il a été mentionné plus tôt aujourd'hui, avait été aménagé en vertu d'une entente conclue entre la ville de Toronto et le gouvernement du Canada et ratifiée par un décret du conseil en 1913. On avait projeté un aménagement complet et, si vous consultez l'article 15 de la Loi concernant les commissaires du havre de Toronto, vous y trouverez une disposition spéciale—et elle ne vise que la commission du port—autorisant la Commission à prendre des propriétés de la ville et à les administrer au nom de celle-ci. Donc, la Commission du port de Toronto, en plus de l'entreprise strictement portuaire dont elle devait se charger, s'adonnait aussi au commerce des terrains. C'était là une tâche auxiliaire dont elle avait à s'acquitter aux termes de l'entente relative à l'administration du port. Je crois que ce sont là les deux principales raisons pour lesquelles cette question n'a pas été étudiée dans le rapport Gibb en 1936.

Le sénateur ISNOR: Votre Honneur, à la page 4 de votre mémoire vous déclarez:

Les revenus à retirer en 1963 dépasseront les deux millions de dollars. Ce montant est-il pour la ville de Toronto?

Le maire SUMMERVILLE: A la page 4 de mon mémoire?

Le sénateur ISNOR: Oui, aux deux premières lignes.

Le maire SUMMERVILLE: Je ne trouve pas cela à la page 4 de mon mémoire.

Le sénateur ISNOR: Bien, il s'agit de celle qui est signée par vous.

Le maire SUMMERVILLE: Oh oui, le montant de \$1,880,000.

Le sénateur ISNOR: Sont-ce là des revenus nets?

Le maire SUMMERVILLE: Non, c'est un montant brut.

Le sénateur ISNOR: C'est le revenu brut?

Le maire SUMMERVILLE: Oui.

Le sénateur ISNOR: Quelle exemption est accordée par la ville de Toronto à l'égard des bâtiments et autres propriétés?

Le maire SUMMERVILLE: Un moment seulement, monsieur le sénateur. Laissez-moi juste le temps de trouver cela dans le contexte. Le début se trouve à la page 3?

Le sénateur ISNOR: Oui.

Le maire SUMMERVILLE:

Le commissaire préposé à l'évaluation à Toronto estime que les terrains et bâtiments qui relèvent présentement de la Commission du port de Toronto ont une valeur dépassant 75 millions de dollars.

C'est là le rapport de notre commissaire préposé à l'évaluation.

Bien que plusieurs des propriétés soient exemptes d'impôt ...

... et vous vous rendez compte que nous ne retirons aucun revenu de ces parcelles de terrain qui se trouvent autour du port et qui facilitent le mouvement des navires qui sont sous la juridiction de la Commission du port. Un grand nombre d'entre elles pourraient être mises sous le régime de la Commission du port.

Le sénateur ISNOR: Quel en est le montant estimatif?

Le maire SUMMERVILLE: De ces terrains?

Le sénateur ISNOR: Oui.

Le maire SUMMERVILLE: Je n'ai pas ce chiffre, mais je suis bien certain que M. Griffith pourra vous le donner. Ces revenus, comme vous pouvez le comprendre, s'ajoutent aux droits portuaires et autres revenus et permettent aux autorités d'exploiter leur entreprise d'une manière économique.

Bien que de nombreuses propriétés soient exemptées d'impôts, la Commission loue à bail de grands morceaux de terrain dont elle encaisse les loyers tandis que la ville encaisse les impôts. En 1962, les propriétés de la Commission du port, louées ou occupées (y compris les améliorations acquittées par les locataires), ont rapporté plus de \$1,880,000 à la municipalité. En 1963 on s'attend à ce que les impôts rapportent plus de 2 millions de dollars.

Il s'agit du revenu brut d'impôts perçu par la ville de Toronto.

Le sénateur ISNOR: Par la ville de Toronto?

Le maire SUMMERVILLE: Oui, monsieur.

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

Le sénateur ISNOR: Une seule encore. Sur ce montant de dépenses que nous a indiqué M. Ryan, de 24 millions de dollars ...

Le maire SUMMERVILLE: Oui?

Le sénateur ISNOR: ... payez-vous de l'intérêt?

Le maire SUMMERVILLE: Vous demandez si nous payons de l'intérêt sur les 24 millions de dollars du gouvernement fédéral?

Le sénateur ISNOR: Au gouvernement fédéral?

Le maire SUMMERVILLE: Je ne le crois pas. Pas plus que le gouvernement fédéral ne paye d'intérêt sur nos 30 millions de dollars.

Le sénateur ISNOR: Je vais reprendre ma question. Le gouvernement fédéral a dépensé 24 millions de dollars au profit de la ville de Toronto.

Le maire SUMMERVILLE: Non, je ne dirais pas cela. Disons qu'il a joint ses 24 millions de dollars aux 30 millions de dollars de la ville de Toronto pour la navigation en général et le mouvement des navires et, en particulier, grâce à la voie maritime que le gouvernement fédéral a eu la sagesse d'ouvrir directement jusqu'à la Tête des lacs, de nombreuses villes et municipalités de la province ont permis d'exploiter le port en question au bénéfice du Canada tout entier.

Le sénateur MACDONALD (*Brantford*): Monsieur le maire, si je comprends bien ce que vous avez dit tout à l'heure, le conseil municipal, après avoir lu les débats du Sénat sur ce bill, a conclu qu'il aurait intérêt à ne pas être placé sous la juridiction de la commission projetée.

Le maire SUMMERVILLE: C'est exact monsieur.

Le sénateur MACDONALD (*Brantford*): Et le conseil municipal vous a chargé de nous le dire?

Le maire SUMMERVILLE: C'est exact, monsieur.

Le sénateur MACDONALD (*Brantford*): J'ai l'impression, monsieur le maire que, si le projet de loi était amendé conformément aux propositions du sénateur Roebuck et du sénateur Hayden, vous obtiendriez ce que vous désirez. Je ne dis pas que leurs amendements seront acceptés; mais, s'ils l'étaient, vous resteriez en dehors de la juridiction de la commission projetée. De plus cet amendement vous conserverait le droit, à l'avenir, de relever de la législation projetée, si les circonstances le rendaient nécessaire pour vous. J'ai donc l'impression que, si l'amendement proposé est adopté,—et je ne dis pas que je vais l'appuyer,—non seulement vous retourneriez à Toronto après avoir accompli la mission dont le conseil municipal vous avait chargé, mais après avoir gagné quelque chose de plus.

Le maire SUMMERVILLE: C'est là un point qui vaut la peine d'être pris en considération. Je suis persuadé que l'avocat de la ville, moi-même et la Commission du port nous aimerions à discuter. Je ne le conteste nullement.

Le sénateur ROEBUCK: Si la Commission du port de Toronto relevait de la loi projetée, seriez-vous toujours en mesure de percevoir les quelque 2 millions de dollars d'impôts?

Le maire SUMMERVILLE: En vertu de la nouvelle loi?

Le sénateur ROEBUCK: Oui. Si vous relevez de la loi projetée, pourriez-vous continuer à percevoir les 2 millions de dollars d'impôts?

Le maire SUMMERVILLE: C'est là une question hypothétique.

Le sénateur ROEBUCK: Non, elle s'impose.

Le maire SUMMERVILLE: Non, monsieur le sénateur, permettez-moi de n'être pas d'accord sur ce point. Le fait dépendrait de deux ou trois choses. Il faut d'abord savoir si la Commission va cesser de relever de la loi actuelle et se placer sous le régime de la loi du gouvernement fédéral. Puis il y a la question de son contrôle de l'exploitation du port. Enfin, étant donné que ses terrains appartiennent au gouvernement ou relèveraient de la gestion fédérale, ils seraient exempts d'impôts et nous devrions demander au gouvernement fédéral une subvention fédérale pour remplacer les impôts en question.

Le sénateur ROEBUCK: Autrement dit, vous n'auriez pas le droit de percevoir les 2 millions de dollars?

Le maire SUMMERVILLE: Non. Je ne voulais pas dire que c'est ce qui se passerait, mais là c'est une chose possible.

Le PRÉSIDENT: La réponse ne serait-elle pas la suivante. Si la ville de Toronto acceptait que sa commission relève du présent projet de loi, étant donné la situation confuse qui règne actuellement à propos de la propriété, le gouverneur en conseil devrait conclure un accord avec la ville?

Le sénateur ROEBUCK: Évidemment et, sur ce point au moins, la Commission serait-elle projetée, si le conseil municipal devait donner son consentement?

Le PRÉSIDENT: Et il ne le donnerait certainement pas à moins d'être certain de cette protection.

Le maire SUMMERVILLE: Nous risquerions de perdre un revenu considérable lors de l'aménagement d'une partie de cette propriété. Nous avons une carte ici. Je ne désire pas faire perdre de temps au Comité, mais peut-être pourrions-nous laisser la carte au président du Comité. Elle est tracée en rouge, en blanc, en bleu et en vert et elle indique les parcs, les terrains de récréation, la raffinerie de sucre, ce que quelques honorables sénateurs de Toronto comprendront des choses que la Commission de port a réalisées sans

le concours du gouvernement fédéral, et un programme de lotissement de 90 millions de dollars. J'ignore s'il sera accepté ou refusé, mais j'espère qu'il sera accepté. Cette terre est la propriété conjointe de la Commission du port et de la ville de Toronto. Nous échangeons des terrains pour les docks du service de bac de l'île. C'est la raison pour laquelle la ville de Toronto a, à l'origine, demandé au gouvernement fédéral d'adopter ce type de loi pour ce genre de municipalité. Vous voyez ici ce que je veux dire. D'un bout à l'autre, le terrain appartient à la Commission, au port ou à la ville, de telle sorte qu'on n'est pas placé devant une situation portuaire ordinaire. Elle est tellement compliquée monsieur le président, que, je le répète, j'aimerais avec votre permission voir la ville de Toronto exclue de cette loi. C'est la proposition que je vous soumetts, monsieur le président.

Le PRÉSIDENT: Nous remercions infiniment votre Honneur.

Messieurs, j'ai demandé si nous avions parmi nous un représentant du *Board of Trade* du Toronto métropolitain, mais il n'y en a pas. J'ai en main une lettre du *Board of Trade* signée par le président et le directeur général et, puisque ces messieurs ne sont pas ici, puis-je donner lecture de cette lettre au Comité?

Le sénateur ROEBUCK: Le maire a parlé de quelques autres officiels de la ville de Toronto. Peut-être que ces messieurs auraient quelques mots à nous dire avant que nous passions au *Board of Trade*.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, auriez-vous des dépositions à faire?

Le maire SUMMERVILLE: Le Comité aimerait peut-être à entendre M. Griffith, directeur général de la Commission du port de Toronto, ainsi que M. Callow, l'avocat de la municipalité, qui sont prêts à répondre à vos questions. Ils connaissent beaucoup mieux que moi tous les détails de la question.

Le sénateur LAMBERT: Le maire de Toronto nous a tracé un tableau assez complet de la situation de cette ville. Personnellement, j'aimerais à savoir si la ville de Hamilton a adopté une attitude semblable à celle de la ville de Toronto. Nous pourrions obtenir les détails plus tard. Je ne veux pas bouleverser l'ordre du jour.

Le PRÉSIDENT: Qu'en pense le Comité? Désire-t-il entendre un autre témoin de Toronto avant que nous continuions?

Le sénateur ROEBUCK: Les représentants de Toronto veulent-ils dire quelques mots?

Le PRÉSIDENT: Ils ont dit qu'ils répondraient aux questions.

M. CALLOW: J'aimerais à rectifier la réponse que j'ai faite précédemment au sénateur Croll. Le sénateur Croll m'a demandé si les commissaires du port nommés pouvaient être démis de leurs fonctions. C'est effectivement le cas. La loi prévoit que les commissaires restent en fonction sous réserve d'un limogeage, mais celui-ci doit être fondé. Il ne suffit pas qu'un représentant de la ville de Toronto fasse quelque chose que celle-ci n'aime pas. Il faut qu'il y ait une cause réelle.

Le sénateur CROLL: S'ils votaient l'intégration à la présente loi, pourriez-vous les démettre de leurs fonctions après?

M. CALLOW: Il serait trop tard.

Le sénateur ROEBUCK: Ce ne serait pas une juste cause.

Le sénateur CROLL: Pouvons-nous entendre le maire de Hamilton?

Le PRÉSIDENT: J'ai cet exposé du *Board of Trade* du Toronto métropolitain. J'estime que nous devrions l'annexer au procès-verbal.

Le sénateur CROLL: Nous en avons des exemplaires et nous devrions l'annexer au compte rendu des délibérations. Il se contente d'appuyer la position du maire et dit en fait: «Ne nous oubliez pas.»

Le PRÉSIDENT: Êtes-vous d'accord, messieurs, pour annexer cet exposé au compte rendu des délibérations du Comité sans que je vous en donne lecture? (Assentiment.)

(Pour le texte de l'exposé voir l'annexe «A»).

Le PRÉSIDENT: Êtes-vous d'avis que nous demandions maintenant à Son Honneur le maire de Hamilton de déposer?

Des VOIX: D'accord.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, Son Honneur le maire de la ville d'Hamilton, M. Victor Copps.

Son Honneur le Maire M. Victor Copps, corporation de la ville de Hamilton:

Monsieur le président, honorables sénateurs, j'ai en main quelques exemplaires d'un exposé écrit que je vous transmettrai pour qu'il soit annexé au compte rendu des délibérations. Je crois, cependant, que le Comité gagnerait du temps si j'essayais de résumer la situation, bien que cela puisse faire répétition, étant donné ce qu'ont déjà dit de la situation le sénateur Croll, le sénateur MacDonald et le maire de Toronto. Monsieur le président, honorables sénateurs, nous estimons cette législation tellement importante que nous avons amené avec nous la plupart de nos membres du *Board of Control* afin qu'ils m'aident à faire un exposé. M. McCoy, M. Parker et M. Morison, tous trois membres du Bureau des commissaires de la ville, sont ici et nous sommes heureux d'avoir l'assistance de nos députés, M. Monro et M. Macaluso. Madame le sénateur Quart, j'ajouterais également que nous n'avons pas pu amener avec nous, ce matin, le plus charmant de nos membres du Bureau des commissaires, le commissaire Ada Pritchard qui a été appelée pour d'autres affaires dans un autre endroit, près de Toronto et non pas à la Chambre des communes.

A bien des égards, la situation de Hamilton est comparable à celle de Toronto, mais elle est beaucoup plus grave, nous le craignons, du fait que nous n'avons qu'une minorité de représentants au sein de la Commission du port. Notre commission de trois membres a été instituée en 1912 par la loi sur les commissaires du havre de Hamilton, l'un étant nommé par le conseil municipal et les deux autres par le gouverneur en conseil. Cela veut dire que sous le régime de cette loi, les deux commissaires nommés par le gouverneur en conseil pourraient n'importe quand décider d'abroger la loi en vertu de laquelle la commission originale a été instituée et placer le port intégralement sous la juridiction fédérale, ce qui nous laisserait sans aucune représentation au sein de la nouvelle commission et sans aucune autorité sur elle et nous estimons que, d'après la loi originale qui a institué la commission et qui a été adoptée à la demande de la ville, le conseil devrait sûrement avoir la possibilité de décider si la loi actuelle devrait être abrogée. Si nous prenons cette attitude, c'est parce que d'après la loi, projetée, nous n'avons qu'un tiers de la représentation au sein de la commission et que toute l'organisation pourrait être abolie sans que nous ayons eu l'occasion de présenter notre point de vue. J'ajouterai qu'à Hamilton nous attachons une grande importance au fait que l'un des membres de la Commission du port est désigné par notre conseil municipal. A cet égard, je pourrais raconter une petite histoire. Fréquemment, la nomination du représentant de la ville au sein de la Commission fait l'objet de contestations plus vives que la nomination à d'autres fonctions municipales de la ville de Hamilton. Il y a deux ans, le mandat du commissaire désigné par le conseil municipal allait expirer. Or, la campagne électorale était tellement vive et la propagande si acharnée que le conseil municipal a été incapable de voter à une majorité absolue lors de la première réunion et il a fallu tenir une seconde réunion pour choisir l'un des trois candidats au poste de commissaire. Je ne mentionne pas ce fait à titre d'histoire politique, mais pour faire remarquer combien, à Hamilton, nous nous intéressons à notre représentation au sein de la Commission du port de Hamilton, et combien toute législation qui se propose de nous priver de cette

représentation nous inquiète. Notre représentant est élu par un vote du conseil municipal.

Comme à Toronto, monsieur le président, notre conseil municipal a eu, au cours des années, des opinions souvent différentes de celles des commissaires du port, mais ces divergences d'opinions ont été réglées à l'amiable selon les intérêts du port et de la municipalité. A cet égard nous avons eu beaucoup de chance, car les commissaires qui ne sont pas des représentants municipaux se sont acquittés de leur tâche pour le plus grand bien de notre ville tout en respectant leurs responsabilités à l'égard des pouvoirs fédéraux qui les ont nommés. Nous espérons que cette attitude harmonieuse de la part des commissaires se maintiendra, mais nous voulons être en mesure d'intervenir dans le cas où les deux commissaires nommés par le gouvernement fédéral décideraient, à un moment donné, d'abroger la Loi sur les commissaires du havre de Hamilton et de la sorte, priver la population de la ville de la protection de son conseil municipal et de son autorité dans les affaires de la Commission du port. A mon avis, étant donné l'article 30, cette situation pourrait se produire à notre égard beaucoup plus rapidement qu'à Toronto.

Lors du débat sur ce projet de loi qui a eu lieu au Sénat le mardi 22 octobre, l'honorable sénateur Hollett a exprimé l'avis que la situation constitue à ses yeux un véritable vol à l'égard de la ville de Toronto. Bien que nous sachions que tel n'est pas l'objet de la loi, elle pourrait produire cet effet, et je dirais même qu'elle constituerait un vol encore plus considérable à l'égard de la ville de Hamilton. Selon l'état résumé de l'exploitation, les recettes globales de la Commission au havre de Hamilton pour l'année 1962 ont dépassé \$1,200,000 et un bénéfice net de plus de \$63,000 a été transféré à l'excédent. Déduction faite de la dépréciation accumulée qui dépasse \$16,400,000, le bilan indique un surplus accumulé excédant \$15,600,000 à la fin de l'année.

L'article 16 de la Loi des commissaires du havre de Hamilton, 1912, décrète que tout excédent des profits doit appartenir à la cité de Hamilton et doit être versé par les commissaires au trésorier de la cité.

Le PRÉSIDENT: Permettez-moi de vous interrompre. Je vois que l'article 14 renferme une disposition portant que toutes les propriétés mises sous la juridiction de la Corporation sont des propriétés appartenant à la ville de Hamilton.

Le maire COPPS: Oui.

Le PRÉSIDENT: Vous avez, au début donné des propriétés.

Le maire COPPS: Et beaucoup plus récemment encore, comme je le dirai ici, monsieur le président. Bien que la ville ne semble jamais avoir demandé aux commissaires de transférer les bénéfices excédentaires, l'autorité statutaire de le faire existe. De fait, la loi décrète que tous les livres, documents et papiers relatifs à l'administration et à l'exploitation des biens sous le contrôle des commissaires doivent, à toutes époques, être ouverts à l'inspection du département de l'auditeur de la cité de Hamilton, et les commissaires doivent faire au conseil municipal un rapport annuel de ses opérations touchant ces biens.

S'appuyant sur les dispositions de la Loi de 1912, le conseil municipal a travaillé en collaboration avec la Commission du havre de Hamilton pour faire valoir cet élément de richesse naturelle à l'avantage des citoyens de la ville.

La ville s'est abstenue d'exercer ses droits statutaires et d'exiger le paiement des surplus de bénéfices. La ville a accordé à la Commission du port de Hamilton une aide pécuniaire de \$174,000 et une concession de terrain de 100 acres le long du littoral du havre, qui, ai-je appris, valait au moins \$25,000 l'acre, soit \$2,500,000. En plus des terrains sur le rivage, la ville s'est désistée en 1948 de sa part lit du havre de Hamilton, ce qui représente environ 6,400 acres, y compris 390 acres de lots de grève non encore exploitées à l'intérieur des limites du port qui valent, me dit-on au moins \$1,500 l'acre soit \$585,000.

Bien que le bilan de la Commission du port de Hamilton pour 1962 indique un excédent de \$15,000,000, il serait plus réaliste de dire que la ville, en n'exigeant pas le paiement des surplus de bénéfices et en se désistant de sa part du lit du bassin du havre, a des intérêts dans le havre qui représentent un actif qu'il serait plus juste d'évaluer à \$100,000,000.

Pour nous l'article 15 du Bill S-38, après avoir désigné un certain nombre d'articles qui seront imputés sur les revenus d'une Commission établie aux termes de la Loi projetée, stipule que, après avoir pourvu aux frais ainsi désignés autres que l'amortissement, à l'affectation aux réserves de la Commission des montants que peut approuver le Ministre, une commission doit verser au receveur général les revenus qui lui restent en main à l'expiration de chacune de ses années financières.

L'effet conjugué de l'application de l'article 30 et de l'article 15 de ce bill à la Commission du port de Hamilton ne représenterait rien de moins qu'une expropriation sans indemnité. Nous savons que tel n'est pas le dessein de la loi, mais nous formulons respectueusement notre opinion qu'il pourrait en être ainsi. Nous estimons que la population de la ville de Hamilton a avantage à améliorer notre havre, étant donné ses 50 ans de collaboration avec la Commission du port de Hamilton. Un programme continu d'aménagement portuaire mené à bien par des commissions successives a eu pour résultat que l'un des plus beaux havres naturels de l'Amérique devienne un grand port de la vie maritime.

Chaque année, au cours des trois dernières années, plus de 8,000,000 tonnes sont passées par le havre de Hamilton. Selon l'annuaire du Canada, le port de Hamilton se classe au cinquième rang des ports du Canada quant au nombre total de tonnes de marchandises qui y ont été manutentionnées. Il figure avant les ports de Halifax, de Saint-Jean et de Québec, pour n'en nommer que quelques-uns. Monsieur le président le nombre total de tonnes de marchandises qui a passé par notre port dépasse même le volume manutentionné par celui de Toronto et j'estime qu'il est bien à propos, de mentionner, en cette saison, que nous dépassons nos bons voisins non seulement dans le domaine du football.

Le PRÉSIDENT: Un moment!

Le sénateur BROOKS: Puis-je poser une question? Les revenus des villes de Toronto et de Hamilton ne se sont-ils pas considérablement accrus depuis la mise en service de la voie maritime du Saint-Laurent?

Le maire COPPS: Oui, monsieur.

Le sénateur BROOKS: De combien les revenus de la ville de Hamilton ont-ils augmenté?

Le maire COPPS: Je regrette de ne pouvoir répondre à cette question.

Le sénateur BROOKS: Comptez-vous que les revenus augmenteront avec les années?

Le maire COPPS: Oui, les affaires augmenteront certainement; nous avons du moins le sentiment qu'elles augmenteront si nous sommes autorisés à collaborer à leur gestion.

Le sénateur BROOKS: Les fonds que vous avez engagés dans ce havre vous rapporteront des revenus encore plus considérables, n'est-ce pas?

Le maire COPPS: Oui, monsieur.

Le sénateur HAYDEN: Oui, mais la ville devrait partager les frais et le coût de l'organisation générale.

Le maire COPPS: Monsieur le président et honorables sénateurs, l'exploitation conjointe de cette corporation par la ville et les commissaires du havre a suscité un intérêt immense de la part des industries de notre ville. Les lots de grève que la Commission du port a vendus à nos principales industries sont

en voie d'être aménagés en lotissements par quelques-unes de nos industries importantes. Pendant le débat sur la loi à l'étude, l'honorable Isnor a, l'autre jour, fait l'énumération des hommes qui sont employés au port de Halifax. Tout comme les arrimeurs, les contrôleurs, les manutentionnaires et les autres travailleurs du port de Halifax, les milliers de travailleurs employés dans nos grandes aciéries et dans nos autres industries situées sur le littoral de la baie bénéficient de l'expansion industrielle de notre havre. Les programmes d'expansion de la *Steel Company of Canada*, de la *Dominion Foundries and Steel Company*, de l'*International Harvester Company* et de certaines autres sociétés ont été tracés compte tenu de la coopération qui existe entre la ville et la Commission du port qui a aidé ces industries à atteindre leur importance actuelle en tant que contribuables et employeurs.

Toute modification qui est proposée et qui pourrait porter atteinte à l'association qui a si bien favorisé l'intérêt général nous inquiète tous vivement. Cette loi, qui est peut-être souhaitable parce qu'elle vise à uniformiser l'administration des ports du Canada et à fournir le rouage nécessaire à la création de commissions de port dans les endroits où il n'en existe pas, n'est ni pratique ni juste en ce qui a trait à la Commission du port de la ville de Hamilton parce que nos commissaires ne s'occupent pas seulement des problèmes que pose le havre mais qu'ils gèrent aussi un vaste complexe industriel. Ils exercent leur activité dans le domaine de l'immeuble, du camionnage, des récréations et de l'amusement et dans bien d'autres sphères qui se rapportent au havre et à la plage. Pour parvenir aux fins qu'elle vise à l'égard des nouveaux ports, la loi projetée ne devrait pas s'appliquer à la Commission du port de Hamilton dont les travaux ont maintenant atteint un haut degré de développement.

Je dois mentionner, monsieur le président, que j'ai appris ce matin par le ministre que les autorités fédérales estiment que les opérations comptables de Hamilton ne sont pas conformes à leur désir. Du moins, j'ai cru qu'il voulait laisser entendre que c'était là la raison pour laquelle il désirait étudier séparément le cas de Toronto et celui de Hamilton. Je déclare respectueusement qu'il n'est pas nécessaire d'appliquer la nouvelle loi à Hamilton pour corriger les méthodes de comptabilité. Selon l'article 29 de la Loi des commissaires du havre de Hamilton, les autorités fédérales peuvent très bien demander, par l'entremise des deux hommes qu'elles ont désignés et qui constituent la majorité des commissaires, que la méthode de comptabilité soit modifiée afin qu'elle soit conforme aux désirs du gouvernement fédéral. A mon sens, il n'est pas nécessaire d'inclure la Commission du havre de Hamilton dans la loi projetée pour en modifier les méthodes de comptabilité . . .

Le PRÉSIDENT: De fait, monsieur le maire, l'article 29 de la Loi des commissaires du havre de Hamilton se lit comme il suit:

La Corporation doit tenir des comptes distincts de tous les deniers empruntés, reçus et employés par elle sous l'autorité de la présente loi; et rendre annuellement compte de ces deniers au Gouverneur en conseil de la manière et en la forme qu'il jugera à propos de prescrire.

Le sénateur HAYDEN: Ce texte est analogue à l'article 31 de la Loi concernant les commissaires du havre de Toronto.

Le PRÉSIDENT: Oui.

Le sénateur CROLL: Monsieur le maire, si vous avez terminé votre exposé . . .

Le maire COPPS: Monsieur le sénateur Croll, j'aimerais à faire une remarque. Je crois savoir, d'après l'exposé que le ministre a présenté ce matin, que la raison pour laquelle il désire étudier séparément le cas de Hamilton de celui de Toronto, c'est qu'il voudrait apporter certaines modifications aux

méthodes de comptabilité employées par Hamilton. Je désire faire remarquer au Comité et au Ministre qu'il n'est pas nécessaire d'appliquer à la Commission du havre de Hamilton les dispositions du bill à l'étude pour modifier les méthodes de comptabilité. Le Gouverneur en conseil détient déjà ce pouvoir par l'entremise de son représentant auprès de la Commission du havre de Hamilton.

Pour ces motifs et les autres motifs que j'ai mentionnés et parce que nous estimons que nous avons accompli un travail remarquable de collaboration avec les personnes désignées par le gouvernement fédéral, nous exprimons le vœu que les membres du Comité et les honorables membres du Sénat accueillent favorablement notre requête de radier la Loi des commissaires du havre de Hamilton de l'annexe au Bill S-38.

Le sénateur CROLL: Monsieur le maire, vous venez de dire que la ville compte un représentant tandis que le gouvernement fédéral en compte deux. Cette situation se perpétue depuis la mise en vigueur de la Loi en 1912. Vous n'y êtes pour rien, je le sais, mais, à votre connaissance, la ville a-t-elle persisté dans ses torts ou a-t-elle tenté de corriger cette situation?

Le maire COPPS: Pour autant que je le sache, monsieur le sénateur, le conseil municipal a tenté, semble-t-il, en 1926, au moyen d'une pétition adressée au gouvernement fédéral, de modifier la composition de la commission pour qu'elle soit semblable à la commission de Toronto. Malheureusement, les procès-verbaux des séances ne nous ont pas permis de déterminer les résultats de cette tentative ou pourquoi elle fut infructueuse. Toutefois, en 1926, certaines tentatives qui ont été faites, mais en vain, pour modifier la composition de la Commission du havre de Hamilton afin que la majorité des membres soit nommée par la ville.

Le sénateur CROLL: Ces mesures ont été prises par suite d'une résolution du bureau des commissaires de cette année-là?

Le maire COPPS: Oui, monsieur.

Le sénateur ROEBUCK: Et c'est encore cela que vous désirez?

Le maire COPPS: Oui, mais maintenant nous aimerions ne pas relever de la loi projetée. C'est là une décision que nous pourrions prendre plus tard. Nous croyons fermement que ces mesures gêneraient considérablement la ville de Hamilton, qu'elles nous empêcheraient d'exercer notre droit de regard sur nos placements dans le havre. Nous avons des intérêts considérables dans le havre, comme je me suis efforcé de vous l'expliquer, et nous pensons que nous pourrions modifier nos méthodes de comptabilité au moyen de la loi actuelle. A notre avis, quels que soient les avantages que la loi projetée pourra procurer aux nouveaux havres et à certains autres, cette loi ne devrait pas s'appliquer au havre de Hamilton. Monsieur le président, j'ose espérer que les membres du Comité étudieront sérieusement cet exposé et qu'ils accueilleront favorablement la requête que nous formulons.

Le sénateur CROLL: Vu que vous parlez de ce sujet, monsieur le maire, n'oubliez pas que le gouvernement fédéral projette de dépenser 14 millions de dollars pour améliorer le havre de Toronto. Je n'ai pas très bien saisi votre pensée à ce sujet.

Le maire COPPS: Je vous citerai certains chiffres qui figurent dans l'exposé. Aide pécuniaire, \$174,000; terrains en bordure du havre, \$2,500,000; lots de grève, \$585,000. Évidemment, comme l'a signalé le président, il n'y a pas de prix fixé pour le terrain que la ville a cédé aux commissaires du havre lorsque la Loi a été adoptée. Mais étant donné l'essor qu'ont pris le havre et les industries qui s'y trouvent, les impôts qu'elles paient et les emplois qu'elles fournissent, nous estimons que notre contribution représente plusieurs millions de dollars. Nous jugeons qu'il est essentiel et nécessaire que nous conservions le

pouvoir de favoriser et d'aider l'expansion du havre au profit de la ville et de nos industries qui ont un si grand intérêt dans cette entreprise.

Ce que je viens de dire se rapporte à une question que l'un des honorables sénateurs a posée au sujet de l'expansion que le havre a pris depuis l'ouverture de la voie maritime. Nous avons réalisé des progrès remarquables et nos industries sont en plein essor. La *Steel Company* et la *Dominion Foundries and Steel Company* poursuivent actuellement un programme d'immobilisations de l'ordre de 185 et de 60 millions de dollars respectivement.

Tous ces progrès résultent de la collaboration sur laquelle elles comptent de la part de la ville et des commissaires du port. Nous craignons que toute modification apportée à la façon de procéder actuelle et que le transfert de la gestion de la ville à des représentants du gouvernement fédéral portent atteinte à cette coopération de la ville et de la Commission du port. Très probablement, si les commissaires nommés par le gouvernement fédéral ne s'intéressent pas à la localité comme nous, cela pourrait influer sur l'expansion des industries et aurait une répercussion profonde sur l'économie de la ville et de la région, région qui comprend le pays dont le sénateur Macdonald de Brantford est originaire, les zones éprouvées tout comme les zones prospères.

Le sénateur MACDONALD (*Brantford*): Je préfère le mot «sous-développé».

Le maire COPPS: Veuillez m'excuser. Je n'employais pas la bonne expression.

Le sénateur ISNOR: Votre Honneur, comment le port était-il administré avant 1912? Par une commission ou par un conseil local?

Le maire COPPS: Je le regrette, mais je ne le sais pas. Nos études remontent à 1912. J'aurais dû présenter plus tôt l'avocat de notre ville, M. Foster Rodger; il peut vous dire ce qui en est.

M. Foster Rodger, C.R.: Avant 1912, le port était administré par le conseil de ville.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous des questions à poser au maire Copps?

Le sénateur ISNOR: Il a très bien exposé les faits.

Le PRÉSIDENT: Puis-je poser une question, monsieur le maire? Vous avez entendu la proposition qu'a formulée le maire de Toronto dans son mémoire. Seriez-vous satisfait que nous modifions l'article 30 de façon que les commissaires du port de Hamilton ne relèvent de la loi qu'avec le consentement du Conseil de ville de Hamilton?

Le maire COPPS: Nous craignons que cela soit dangereux. Il y a toujours la possibilité que des membres de la Commission du port et un groupe du conseil de ville désireux de changer la composition de la Commission du port se concertent pour obtenir soudainement l'approbation du Conseil et sans que cela ne suscite d'opposition. Nous aimerions à y réfléchir afin de décider s'il y a suffisamment de garantie que l'organisation actuelle ne pourra pas être changée sans le consentement du Conseil de ville.

Le sénateur CROLL: Monsieur le maire, admettons que vous êtes actuellement entre les mains de deux commissaires nommés par le gouvernement fédéral. Notre président vous affirme que nous vous accordons une protection supplémentaire par une disposition qui les obligera à obtenir le consentement du Conseil de ville. Il me semble que nous vous accordons beaucoup plus que vous n'aviez à votre arrivée et que vous êtes bien mieux protégés.

Le maire COPPS: Monsieur le sénateur, j'ai déclaré que nous aimerions que le Conseil de ville soit mieux représenté au sein de la Commission du port qu'il ne l'est présentement et que nous aborderions cette question plus tard.

Le sénateur CROLL: Le maire de Toronto a dit que la ville de Toronto avait une représentation majoritaire et qu'elle n'en était pas trop satisfaite. On peut

imaginer qu'il en est de même pour vous; mais, si nous vous accordons une double protection, cette protection supplémentaire, vous obtenez encore plus que vous ne demandez.

Le maire COPPS: Sauf erreur, les commissaires du port pourraient annuler la loi actuelle et se placer sous la nouvelle loi. Cette condition pourrait exiger qu'ils aient l'approbation du Conseil de ville.

Le sénateur CROLL: Exactement.

Le maire COPPS: Oui, cela me semble satisfaisant.

Le sénateur ROEBUCK: Préférez-vous revenir afin de faire modifier la loi si, plus tard, on proposait de mettre le port sous la direction de la Commission?

Le maire COPPS: Oui.

Le sénateur ROEBUCK: C'est là votre attitude?

Le maire COPPS: C'est bien cela.

Le sénateur ROEBUCK: C'est là, à votre avis, une façon de procéder plus simple que de s'en remettre à un consentement?

Le maire COPPS: Nous préférierions que nos commissaires ne soient pas visés par la loi et que nous continuions comme avant tout en essayant d'obtenir une plus forte représentation de la ville.

Le sénateur BAIRD: Vous demandez la même chose que Toronto; vous ne voulez pas être inclus dans la loi projetée.

Le maire COPPS: En effet, c'est bien cela. Et il n'arrive pas souvent que nous soyons d'accord.

Le sénateur MACDONALD (*Brantford*): En ce qui concerne les opinions présentées par la ville de Hamilton, il faut en ajouter une de la part de M. John Munro, député.

Un SÉNATEUR: Il y a aussi M. Joseph Macaluso.

Le PRÉSIDENT: Il y a ici deux députés de Hamilton. Le Comité désire-t-il qu'ils expriment leur opinion?

Des SÉNATEURS: D'accord.

M. John C. Munro, député, Hamilton-Est: Merci beaucoup, monsieur le président et messieurs les sénateurs. Monsieur le maire Copps et les commissaires McCoy, Parker et Morison ont très bien établi, d'après moi, l'attitude de Hamilton. Voici ce qui m'amène à protester un peu, si je puis dire. Le sénateur Croll et quelques autres ont mentionné une modification par laquelle on pourrait exiger le consentement du conseil municipal avant la mise en vigueur de la loi, dans le cas où un port donné est en cause, certainement dans le cas où les villes de Toronto et de Hamilton sont en cause; les maires de Summerville et Copps se sont montrés plutôt réticents, avec raison à mon sens, lorsqu'il s'est agi d'accepter cet amendement.

Le maire Copps a certainement indiqué qu'il était tout à fait possible que, dans un an ou deux ou dans dix ans d'ici, le conseil pourrait prendre une décision hâtive. Je ne crois pas, toutefois, que ce soit là le point principal.

Si, en raison d'une juridiction fédérale plus directe et par suite d'un lien plus étroit avec le gouvernement fédéral, des ports, dont l'importance égale celle de Toronto et Hamilton, ne sont pas traités sur le même pied parce qu'ils relèvent de la loi à l'étude, cette situation (purement hypothétique, je l'admets) pourrait entraîner de très fortes pressions sur les conseils municipaux pour qu'ils se placent sous la juridiction de la loi en question.

Cette considération mérite, à mon sens, qu'on l'envisage assez sérieusement et la modification proposée est un élément avec lequel on devra compter si elle est adoptée. Elle établit clairement que les conseils municipaux pourront décider de se placer sous la juridiction de la loi à l'étude si la majorité du conseil le désire. On fera peut-être plus tard valoir ce point aux membres

des conseils qui ne relèvent pas de la loi lorsqu'ils viendront supplier les autorités fédérales pour obtenir des subventions de l'État. Le fait que certaines municipalités ne relèveront pas de la loi projetée nuira, à mon sens, à la cause de certaines villes comme Hamilton et Toronto lorsqu'elles entameront des négociations.

Le PRÉSIDENT: La modification proposée n'est-elle pas une amélioration sur le projet de loi tel qu'il se présente à l'heure actuelle?

M. MUNRO: En effet. Je ne fais qu'ajouter mes raisons de souscrire entièrement à la cause présentée par les maires de Hamilton et Toronto. La ville de Hamilton n'a qu'un désir, dans ce cas, c'est d'être exemptée de la loi, un point c'est tout, et non de se contenter d'une modification comme celle qui a été proposée ce matin.

C'est le seul point que je voulais signaler, monsieur le président.

Il est superflu, à mon avis, de revenir sur ce qu'a dit M. Cops. J'ai fait partie du conseil de ville pendant de nombreuses années. Je suis en mesure de corroborer ce qu'avance monsieur le maire, lorsqu'il dit que les commissaires du port de Hamilton et le conseil de ville ont résolu leurs problèmes d'une façon très satisfaisante. On peut dire, je crois, que le maire et le conseil de ville de Hamilton se sont faits aujourd'hui les porte-parole de la majorité des citoyens de Hamilton. J'espère respectueusement que messieurs les sénateurs et vous-même, monsieur le président, vous accepterez d'exclure Hamilton de la liste des villes qui seront soumises à la loi projetée.

Une dernière chose m'est venue à l'idée pendant la lecture des mémoires. Le maire Cops a abordé le point suivant. La composition actuelle de la Commission du port de deux membres nommés par le gouvernement et d'un membre nommé par le conseil de ville de Hamilton. Advenant la modification spécifique qu'il a été proposé d'apporter à la loi, selon laquelle le conseil de la municipalité pourrait consentir à placer le port sous la loi projetée, autant dire que le sort en est jeté en ce qui concerne Hamilton; la majorité des commissaires actuels sont nommés par le gouvernement (deux sur trois) et ils constituent à eux seuls une majorité qui leur permet d'exercer plus tard des pressions considérables sur le conseil de ville pour qu'ils adoptent cette mesure.

Permettez-moi de vous remercier, monsieur le président, ainsi que les honorables sénateurs de m'avoir permis d'exposer ce point de vue. Je suis certain que vous le prendrez sérieusement en considération.

Le PRÉSIDENT: Monsieur McIlraith, désirez-vous ajouter quelque chose à ce qu'a dit M. Munro?

L'honorable M. McILRAITH: Non, monsieur le président.

Le PRÉSIDENT: Et maintenant, le député de Hamilton-Ouest a la parole.

M. JOSEPH MACALUSO, député, *Hamilton-Ouest*: Monsieur le président et messieurs les sénateurs, je ne vous retiendrai pas longtemps. Je suis tout à fait d'accord avec les mémoires présentés par son honneur le maire de Hamilton et par M. Munro. J'ai aussi fait partie du conseil de ville et j'ai travaillé étroitement avec la Commission du port pour ce qui est de l'expansion dans la région du port.

La ville de Hamilton met présentement au point un programme de rénovation urbaine; le comité d'urbanisme, le comité de planification de la ville de Hamilton et les commissaires du port ont travaillé en étroite collaboration. Ils se sont présentés devant la Commission municipale de l'Ontario; ils ont aussi soumis des mémoires au gouvernement fédéral et au gouvernement provincial et, pour mettre leur projet à exécution, ils ont sollicité des subventions, en particulier de la Société centrale d'hypothèque et logement.

Le danger résulte dans le fait qu'il y a des règlements de zonage qui impliquent des propriétés de la Commission du port et des propriétés contiguës

à celles de la Commission du port qui, si elles tombaient sous le coup de la loi par suite d'un vote majoritaire du conseil, il faudrait que le conseil et le gouvernement fédéral s'entendent pour fixer de nouvelles limites de zonage qui pourraient être préjudiciables à la ville de Hamilton. Non pas que le gouvernement voudrait nuire à qui que ce soit, mais il pourrait s'ensuivre des retards et des conflits d'intérêt, comme l'a signalé Son Honneur le maire.

Ainsi, exemple, on loue des terrains à des fins de récréation et on procède à un nouveau zonage des terrains contigus à la propriété de la Commission du port. C'est là le danger que je prévois. Par ailleurs, je suis tout à fait d'accord avec Son Honneur le maire de Hamilton sur le fait que les commissaires du port de Hamilton ne devraient pas être visés par la loi à l'étude.

L'article 5 comporte aussi un danger. Le gouverneur en conseil peut charger des entreprises régionales ou des localités adjacentes de nommer un commissaire. Sauf erreur, la ville de Burlington est aussi adjacente au port et nous place, par conséquent, dans une situation difficile. En fait la ville de Burlington n'a pas investi d'argent dans le port de Hamilton.

Pour terminer, j'assure donc les sénateurs que je suis tout à fait d'accord avec le mémoire de M. Munro et celui de Son Honneur le maire sur le fait que la ville de Hamilton ne doit pas être soumise à la loi à l'étude.

Le PRÉSIDENT: Le ministre des Transports a quelque chose à dire au sujet de la situation à Hamilton.

Le sénateur HAYDEN: Le ministre aimerait peut-être à réfléchir aux renseignements très instructifs qui se dégagent de la discussion avant de répondre. Je propose donc que nous remettons à plus tard l'étude de ce projet de la loi.

Le PRÉSIDENT: Un autre représentant doit se faire entendre; c'est le représentant de la ville d'Oshawa. Nous pourrions entendre tous les représentants ce matin, nous disposerons alors de tous les témoignages.

Le sénateur HAYDEN: S'agit-il d'un représentant de la Commission du port?

Le PRÉSIDENT: C'est l'avocat de la ville d'Oshawa.

Le sénateur CROLL: Sûrement, qu'il se fasse entendre.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous une déclaration à faire en ce moment, monsieur McIlraith?

L'honorable M. MCILRAITH: Je veux simplement commenter brièvement certaines divergences de vue importantes pour les sénateurs. La question pourrait ensuite rester en suspens pour une étude plus approfondie. J'aimerais à faire remarquer que les villes de Toronto et de Hamilton diffèrent sur tous les points qui se rapportent à l'étude de cette loi. Le seul changement important que comporterait l'adoption de cette loi pour Hamilton, en supposant que la ville soit visée par la loi, consiste dans un droit de regard sur la comptabilité. Une vérification pourrait être exigée et un vérificateur pourrait être nommé à ce poste pour savoir comment on dispose des recettes obtenues grâce au commerce maritime. La plus grande partie des revenus vient des armateurs. Ces derniers acquittent les droits de douane aux commissions du port à l'entrée ou la sortie. Le gouvernement devrait donc avoir la permission de vérifier les comptes d'une certaine façon.

Le seul autre changement, en ce qui concerne Hamilton, consiste dans la disposition en vertu de laquelle les commissaires peuvent se servir de leurs fonds, s'ils en ont, pour l'expansion du port. Ce sont là les seuls changements que je prévois à l'égard, de cette Commission si elle était soumise à la loi projetée.

Toronto se trouve dans une situation tout à fait différente. Elle tire de vastes revenus d'autres propriétés. Hamilton tire aussi des revenus de son parc d'attractions. Les fonctionnaires municipaux pourraient probablement me dire s'il y a une perte ou un gain chaque année, je n'en sais rien. Cepen-

dant, Toronto a ce vaste complexe de propriétés purement commerciales. D'après des chiffres publiés dans son propre rapport annuel pour 1962, la ville de Toronto tire un revenu de 5 millions de dollars de certains terrains. Ce que je veux faire clairement comprendre, c'est que la situation en matière d'impôts ne subit aucun changement, que la Commission du port soit assujettie à la présente loi ou non. Il se peut qu'on se fasse des idées erronées sur ce point.

Je serais heureux d'avoir l'occasion d'étudier les nombreux points qu'on a soulevés ici ce matin.

Le sénateur CROLL: Permettez-moi une suggestion, monsieur le ministre. Vous dites que la question des méthodes comptables vous préoccupe. Le président a donné lecture de la loi et on y indique, je crois, que vous pouvez prescrire la forme des méthodes comptables. La loi y pourvoit donc. Mais songez à notre situation. Si nous cherchons à distinguer entre Toronto et Hamilton à l'heure actuelle, quand leurs situations sont quasi identiques, nous allons, je pense, nous trouver dans une position impossible; en conséquence, j'estime que le ministre devrait prendre notre situation en considération sous ce rapport.

L'honorable M. McILRAITH: Vos paroles m'amènent à faire deux remarques. Tout d'abord, nous n'avons pas le droit de vérifier les comptes. La loi relative au port d'Hamilton remonte à 1912 et, comme la plupart des lois antérieures à la guerre, elle renferme des imperfections à la lumière des idées modernes.

Le sénateur ROEBUCK: On peut modifier la loi.

L'honorable M. McILRAITH: Nous pourrions, je le suppose, modifier toutes les lois l'une après l'autre; mais la différence entre Hamilton et Toronto subsisterait. Le Parlement actuel a déjà distingué entre les deux en adoptant deux lois différentes. Le bill présentement à l'étude est, en vérité, une copie presque exacte des bills récents visant la constitution en corporations des commissions de port. C'est vraiment en cela que consiste le bill.

Le sénateur McCUTCHEON: Monsieur le ministre, étant donné que la majorité des commissaires du port sont désignés par le gouverneur en conseil, il vous est sûrement possible, par l'entremise de ces représentants, d'imposer les méthodes comptables que vous désirez?

L'honorable M. McILRAITH: C'est vrai, mais il y a aussi les autres et l'uniformité fait défaut et c'est là que les difficultés surgissent. Il y a un point que nous n'avons pas traité, je pense. Il s'agit de revenus provenant des sociétés de navigation. Les droits exigés sont devenus assez importants au cours des dernières années, étant donné le soin plus grand qu'on a mis à augmenter ces droits, et ainsi de suite, et aussi la plus grande activité dans ce domaine, sans surveillance de la part de l'autorité qui exige ces droits.

Le maire COPPS: Monsieur le président, je ne veux pas faire perdre le temps du Comité, mais j'aurais besoin de quelques éclaircissements. J'ai une question à poser au ministre. Si j'ai bien compris, il a dit que le seul changement qu'apporterait la nouvelle mesure, pour autant qu'il s'agisse de Hamilton, serait dans les méthodes comptables, et ainsi de suite. Nous croyons savoir que, aux termes de la nouvelle mesure, la majorité des membres de la Commission du port seront nommés par le gouverneur en conseil, tandis que les autres le seront par des organismes et des groupes désignés à cette fin par le gouverneur en conseil. J'en conclus qu'il est tout à fait concevable,—et je pose la question au ministre,—que, par suite du changement, la ville de Hamilton ne serait pas représentée au sein de la nouvelle commission.

L'honorable M. McILRAITH: Non, monsieur le président. C'est ce point qu'on a soulevé au début de la réunion ce matin.

Le maire COPPS: Je dirais que, aux termes de la nouvelle loi que nous sommes à étudier, le gouverneur en conseil a seul le pouvoir de faire des nominations, monsieur le président.

L'honorable M. McILRAITH: Non, c'est ce point que nous avons examiné au début de la réunion ce matin. On a envisagé la possibilité d'autoriser le conseil de ville de Hamilton à nommer un représentant si la commission était de trois membres. J'ai dit que j'examinerais l'article afin que cela soit clairement indiqué.

Le PRÉSIDENT: Il faudrait, je pense, modifier l'article 5.

L'honorable M. McILRAITH: Oui, monsieur le président. J'ai dit que je ferais examiner cet article.

Le maire COPPS: Monsieur le président, aux termes de l'article 5, le gouverneur en conseil décide qui de a), b) ou c) désigne les autres membres de la commission du port et, s'il décide que ce ne sera pas la ville en tant que telle, il peut arriver que nous soyons sans représentant. J'espère que je ne me trompe pas en disant qu'on modifiera la disposition de manière que la ville compte un représentant au sein de la commission.

L'honorable M. McILRAITH: Je crois qu'il en est fait mention dans le procès-verbal.

Le sénateur HOLLETT: En réponse à ma question, vous m'avez dit, je crois, qu'il en était ainsi, monsieur le ministre.

Le PRÉSIDENT: Nous prenons note de votre remarque, monsieur Copps, et nous verrons comment procéder pour clarifier l'article 5 de manière à protéger les intérêts de la municipalité.

M. B. W. MORISON, commissaire, ville d'Hamilton: Monsieur le président, je vous demande la permission de poser une question au ministre. Monsieur le ministre, votre ministère a-t-il demandé au commissaire du port de Hamilton de faire la vérification des recettes provenant des sociétés de navigation qui utilisent le port?

L'honorable M. McILRAITH: Il faudrait que je consulte la correspondance, mais je vais obtenir ce renseignement pour vous.

Le PRÉSIDENT: A mon sens, c'est là un détail. Nous devrions maintenant nous occuper du dernier mémoire, celui de la ville d'Oshawa, qui est représentée ici par son avocat, M. E. G. McNeely.

M. E. G. McNEELY, avocat de la ville d'Oshawa: Monsieur le président et messieurs les sénateurs, nous vous savons gré de nous fournir l'occasion d'exprimer nos vues sur le bill S-38. Je tiens à vous donner l'assurance que je serai bref comme il convient pour un représentant d'une ville dont l'importance est beaucoup moindre que celle des deux municipalités dont les porte-parole nous ont précédés.

Lorsque l'honorable ministre des Transports a présenté le bill et en a expliqué les raisons d'être, il a dit que, d'après l'expérience du ministère, les commissions de port fonctionnent de façon efficace uniquement lorsqu'elles sont constituées de représentants de la municipalité et du gouvernement fédéral. J'estime que le ministre a raison.

Dans tous les bills privés adoptés récemment, soit six sur les onze, l'application du principe s'est faite de la façon suivante: Tout d'abord le conseil municipal de la municipalité dans laquelle se trouve le port est autorisé par la loi à faire une des nominations. Les deux autres nominations sont faites par le gouverneur en conseil ou le gouvernement fédéral.

A mon sens, la répartition est judicieuse. La localité est représentée, mais, dans la plupart des cas, le gouvernement fédéral fournit la plus grande partie des capitaux et il compte la majorité des membres.

Le PRÉSIDENT: Monsieur McNeely, permettez-moi de vous interrompre un instant pour donner lecture au Comité de la disposition pertinente de la Loi de 1960 sur les commissaires du port d'Oshawa, soit l'article 5. Il se lit comme il suit:

5. La Corporation se compose de trois commissaires, dont un nommé par le conseil de ville d'Oshawa, et deux autres, nommés par le gouverneur en conseil.

Le sénateur CROLL: C'est ce que M. McNeely a dit.

M. MCNEELY: Je vous remercie, monsieur le président. En plus de cela, on reconnaît l'intérêt ou la position de la municipalité dans une couple d'autres articles de ces lois, articles qui, tout en étant d'ordre secondaire, reconnaissent légalement cet intérêt spécial de la localité. Aux termes de l'un de ces articles, le conseil municipal ou ses représentants ont le droit d'examiner en tout temps les dossiers et les livres de la commission.

Aux termes d'un autre article les commissaires doivent, après avoir fait des règlements, les soumettre au conseil municipal quinze jours, je crois, avant de les faire parvenir au gouverneur en conseil pour approbation. On reconnaît donc que la municipalité a un intérêt dans les affaires financières et autres affaires de la commission.

On reconnaît aussi que l'activité et les règlements de ces commissions peuvent avoir des répercussions sur les municipalités et qu'il faut donner à la municipalité ce délai de quinze jours pour lui permettre d'étudier ces règlements et, si elle le désire, de faire savoir si elle estime qu'ils doivent ou non être approuvés.

Le sénateur REID: En quelle année votre commission de port a-t-elle été établie?

M. MCNEELY: En 1960, par la loi qui constitue le chapitre 21 des statuts de cette année-là. Notre commission est la plus récente.

Le sénateur HAYDEN: La loi qui régit votre commission suit de très près la loi générale, n'est-ce pas?

M. MCNEELY: Oui, et j'arrive justement à la partie de la loi qui, selon nous, pourrait, par inadvertance, nous faire du tort.

Lorsque la loi établissant la commission du port d'Oshawa a été adoptée, nous avons cédé aux commissaires du port certains terrains appartenant à la ville. De fait, nous avons cédé aux commissaires du port à peu près 55 acres de terrains dans le voisinage du port et ces terrains valent à peu près \$250,000. Nous avons confié l'administration de ces terrains qui appartenaient à la ville aux commissaires et nous leur avons permis d'utiliser le revenu provenant de ces terrains à des fins d'aménagement du port à l'avenir. Ces terrains auront alors une valeur beaucoup plus grande et les revenus qui en proviennent seront aussi beaucoup plus considérables qu'ils ne le sont aujourd'hui. Nous avons agi ainsi parce que, selon nous, la loi reconnaissait l'intérêt minoritaire de la ville au sein de la commission. Aux termes de la nouvelle proposition, deux commissaires, quels qu'ils soient,—et deux d'entre eux sont nommés par le gouvernement fédéral,—pourraient nous assujettir à cette nouvelle loi. Je crois que le ministre des Transports a dit qu'il envisagerait la possibilité d'inclure une disposition exigeant le consentement de la municipalité à une pareille mesure de la part des commissaires du port. Notre objectif disparaîtrait s'il en était ainsi. Les municipalités ont pris l'initiative de l'établissement de telles

commissions, elles ont un intérêt financier dans ces commissions vu qu'elles leur ont cédé des propriétés, elles représentent les populations et les régions desservies par elles. En conséquence, j'estime raisonnable que, pour assujettir ces commissions à la nouvelle loi, il faille au préalable obtenir le consentement des municipalités qui ont présentement le pouvoir de désigner des représentants.

Le ministre a déclaré que, dans certains cas, jusqu'à 14 municipalités étaient en cause. Il y a moyen de surmonter cette difficulté. Le ministère peut déterminer ce qu'il croit raisonnable, si, par exemple dans les cas où il y a plus d'une municipalité, celles-ci doivent fournir les deux tiers ou la moitié des représentants. C'est là un détail à régler au moment de la rédaction du bill.

Le sénateur LAMBERT: Monsieur le président, puis-je demander à M. McNeely si, d'après l'expérience de ces commissions, lorsque deux représentants sont désignés par l'autorité fédérale et un par l'autorité municipale il y a eu des conflits ou des divergences d'opinion en ce qui a trait à l'administration des affaires d'une commission? On pourrait supposer que les trois membres représentent la collectivité et que le conseil municipal est intéressé au bien de la collectivité. Pourquoi établir une distinction désobligeante entre deux personnes qui sont éventuellement ou finalement nommées par le gouvernement fédéral et une qui est désignée par le conseil lui-même? Je suppose que ces personnes ne seront pas des ennemis irréconciliables. Je comprends très bien que des questions de politique locale peuvent entrer en jeu ici.

M. MCNEELY: Jusqu'ici les choses ont très bien marché. Nous n'avons éprouvé aucune difficulté. Notre attitude serait, je crois, la suivante. Nous ne voulons nullement donner à entendre qu'il est probable que le gouvernement fédéral agisse de telle façon que les deux membres désignés par lui nous assujettissent à cette loi sans notre consentement. Loin de nous cette idée. Nous avons confiance en la bonne foi du gouvernement. Si l'honorable ministre des Transports nous dit qu'il n'a pas l'intention d'agir ainsi, nous répondrons: «Très bien, mentionnons-le dans le bill, afin que cela ne se fasse pas.»

Le PRÉSIDENT: Pour résumer, vous approuveriez le bill pourvu que l'article 30 soit modifié de manière que la nouvelle commission ne puisse pas agir sans le consentement du conseil de ville.

M. MCNEELY: C'est exact, monsieur le président. J'aurais deux points d'ordre secondaire à soumettre à l'étude du Comité.

Il me semble que les organismes qui, aux termes de la nouvelle loi, ont droit d'être représentés au sein de la commission, devraient avoir un droit d'inspection. J'estime également qu'ils devraient avoir le droit d'étudier les règlements de la commission, droits accordés par les cinq ou six bills privés adoptés récemment dans la forme désirée par le ministère des Transports. A mon sens, ces droits sont raisonnables. Le Comité devrait peut-être songer à les inclure dans la nouvelle loi.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous des questions à poser à M. McNeely?

Le sénateur MACDONALD (Brantford): Monsieur le président, je devrais, je pense, faire savoir au Comité qu'on m'a laissé entendre que les commissions des ports de Winnipeg et de St-Boniface aimeraient à présenter des mémoires. Je n'ai pas reçu de tels mémoires de ces commissions et je crois savoir que le président n'en a pas reçu non plus.

Le PRÉSIDENT: Non.

Le sénateur MACDONALD (*Brantford*): Ces mémoires arriveront peut-être plus tard, mais j'ai cru bon de vous en parler.

Le PRÉSIDENT: Messieurs les sénateurs, je crois que nous devrions maintenant ajourner nos débats et demander au ministre d'examiner de nouveau, en collaboration avec ses conseillers juridiques et notre secrétaire-légiste, certaines dispositions du bill dont nous avons fait l'étude ce matin et en particulier les articles 3, 5 et 30 et aussi les articles auxquels les commissions de la Colombie-Britannique nous ont demandé, par télégrammes, d'apporter certains changements. Nous pourrions peut-être prendre les dispositions voulues pour nous réunir à une date ultérieure, mettons dans une semaine.

Le sénateur CROLL: Monsieur le président, pendant que le ministre étudie ces questions, il pourrait peut-être aussi songer sérieusement à soustraire les villes de Toronto et de Hamilton à l'application du bill. Qu'on aille de l'avant et qu'on leur donne ce qu'elles demandent pour ce qui est du conseil municipal, mais qu'elles soient complètement soustraites à l'application du présent bill.

Le PRÉSIDENT: Cela sera réglé au moyen de modifications, bien entendu.

Le sénateur HAYDEN: Monsieur le président, je tiens à dire, afin d'attirer l'attention du ministre sur ce point, qu'il y aurait lieu de modifier l'article 3, pour tenir compte de nos délibérations, de manière à le subordonner à l'article 30 et de manière à exclure les ports qui relèvent du Conseil des ports nationaux et aussi tout port constitué en corporation par loi spéciale à l'exclusion des ports mentionnés à l'annexe. Qu'il me soit permis de suggérer que, dans ce cas, les villes de Hamilton et de Toronto soient rayées de l'annexe. Puis-je également suggérer que, dans l'article 5, en vertu duquel le gouverneur en conseil a reçu le pouvoir de désigner l'organisme qui peut nommer les membres, la priorité devrait être donnée à l'alinéa *a*). Ce qui revient à dire que, s'il y a un conseil, c'est le conseil qui devrait faire la nomination et alors l'alinéa *b*) apparaîtrait sous l'article 5, si le conseil omet de faire la nomination. En procédant de cette façon, il est inutile de modifier l'article 30.

Le PRÉSIDENT: Cette proposition est-elle adoptée par le Comité? Si, à notre prochaine réunion, les commissaires de Winnipeg et de St-Boniface désirent être représentés, ils auront l'occasion de l'être à la prochaine réunion. Le comité est-il disposé à fixer une date?

Le sénateur CROLL: Oui, à l'appel du président.

Le sénateur MACDONALD: Oui, à l'appel du président.

Le sénateur ROEBUCK: Ces messieurs seront-ils informés de la date de la réunion?

Le sénateur CROLL: Je ne crois pas que leur présence soit nécessaire.

Le sénateur ROEBUCK: Mais ils ne sont pas au courant de ce que le ministre va décider à l'égard de cette question.

Le PRÉSIDENT: Nous donnerons instructions au secrétaire d'informer les membres présents ce matin de la date de l'ajournement de la réunion?

Le maire SUMMERVILLE: Monsieur le président, lorsque les amendements proposés ici auront finalement été acceptés par le ministre et qu'ils seront proposés de nouveau à messieurs les sénateurs, ne pourrions-nous recevoir un avant-projet des propositions? Il est possible qu'il ne nous soit pas nécessaire de comparaître de nouveau. Une notification officielle pourrait-elle également être donnée à nos commissaires du port de Toronto? En raison d'une

erreur de vos services, et nous sommes d'ailleurs persuadés qu'il s'agit là d'une simple erreur, quelqu'un a omis d'envoyer un avis du Bill S-38 aux commissaires du Port de Toronto. Auriez-vous donc l'obligeance de veiller à ce qu'ils soient également prévenus, monsieur le président?

Le PRÉSIDENT: J'ai donné instructions au secrétaire de notifier tous les commissaires de port.

Le maire SUMMERVILLE: Nous n'en étions pas avisés, mais je suis sûr qu'il s'agit là d'un simple oubli.

Le sénateur CROLL: Monsieur le maire, il y a assez d'informateurs au sein du Comité pour vous tenir au courant.

Le maire SUMMERVILLE: Je l'admets, mais le président de la Commission de port m'a prié de transmettre ce message au président du Comité. Je vous remercie, monsieur le président.

Le PRÉSIDENT: Merci, messieurs.

Le Comité a été ajourné.

ANNEXE «A»

(Copie)

LE BOARD OF TRADE DU TORONTO MÉTROPOLITAIN

Le 24 octobre 1963

Monsieur le sénateur A. K. Hugessen, C.R.,
Président,
Comité permanent du Sénat sur les Transports et communications,
Édifice du Parlement,
Ottawa 1.

Messieurs,

BILL S-38 DU SÉNAT
Loi prévoyant l'établissement de
Commissions de port

Le Board of Trade du Toronto métropolitain a examiné le Bill S-38 du Sénat intitulé «Loi prévoyant l'établissement de Commissions de port».

La ville de Toronto et la Commission du port de Toronto ont en commun des intérêts considérables dans une vaste étendue de terre qui s'étend au bord du lac Ontario et ils sont aussi intéressés à la planification et à l'aménagement de ces terrains. Cet intérêt commun est bien plus considérable que dans n'importe quel autre havre du Canada, d'après les renseignements que le Board of Trade du Toronto métropolitain a pu se procurer.

Quand la Commission du port fut créée, en 1911, la ville de Toronto céda une vaste étendue de terrain à la Commission en question. Depuis lors, on a organisé un vigoureux programme de dragage afin de gagner du terrain sur le havre. C'est à titre temporaire seulement que le terrain en question constitua le bord de l'eau. Quelques années plus tard, le terrain en question était devenu si loin de l'eau qu'il avait plus de rapport direct avec les installations et les travaux portuaires. En outre, la ville de Toronto a garanti des obligations émises par la Commission du port de Toronto. Elle a fait des placements très importants dans les entreprises de la Commission de port et lui a fourni des sommes considérables pour lui permettre de faire face aux échéances des détenteurs d'obligations pendant la grande crise.

Le Board of Trade du Toronto métropolitain est convaincu que les dispositions de l'article 30 du Bill S-38 du Sénat ne devraient pas être adoptées. En effet, un simple vote majoritaire des membres de la Commission du port de Toronto pourrait, à un moment donné, faire passer ce bien-fonds de grande valeur, son expansion et son aménagement des autorités locales à l'autorité fédérale.

Il faudrait au moins, si ces dispositions étaient adoptées, que la nouvelle loi comporte des dispositions supplémentaires ayant trait à la répartition équitable de ce bien-fonds et qu'il soit pourvu en toutes lettres dans la loi à l'attribution, à la responsabilité de la planification et de l'aménagement du dit bien-fonds, au cas où la Commission du port de Toronto tomberait sous la législation exposée dans le Bill S-38 du Sénat. Ces questions, en effet, ne devraient pas être laissées à la discrétion des autorités fédérales après que ces autorités auront reçu le pouvoir d'en disposer selon leur bon plaisir sans avoir à tenir compte des intérêts de la ville de Toronto.

Il est aussi mentionné à l'article 5 du Bill que, lorsque les commissions de port tombent sous les dispositions du Bill, il appartient au gouverneur en conseil de nommer la majorité des membres de la commission, tandis que les

autres membres doivent être nommés par ceux des organismes suivants que le gouverneur en conseil pourra désigner:

- a) le conseil ou les conseils d'une ou de plusieurs municipalités contiguës au port;
- b) toute organisation ou groupe d'organisations représentant les intérêts de la région située dans le voisinage du port; ou
- c) le lieutenant-gouverneur en conseil de la province dans laquelle est situé le port pour lequel la commission est établie.

Toutes les entreprises commerciales dans une ville portuaire ont un intérêt direct et considérable dans l'activité du port. En conséquence, le Board of Trade du Toronto métropolitain estime qu'il est essentiel que, lors de la nomination du reste des commissaires, on nomme dans chaque cas, aux termes de l'alinéa b) de l'article 5, une personne qui représente les intérêts des entreprises commerciales de la région aux termes de l'alinéa b).

Le Board of Trade du Toronto métropolitain recommande aussi, au moins dans le cas de Toronto, qu'il y ait dans le Bill S-38 du Sénat une disposition semblable à celle qui est contenue dans l'article 7 de la Loi concernant les commissaires du port de Toronto, qui constitue le chapitre 26 des Statuts du Canada de 1911, comportant que l'un des commissaires nommés par le gouverneur en conseil soit nommé sur la recommandation du Board of Trade du Toronto métropolitain.

Le Board espère que ces propositions recevront votre approbation.

Signature: (G. E. Phipps),
président.

Signature: (J. W. Wakelin),
directeur général.



Première session de la vingt-sixième législature
1963

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

Auquel a été renvoyé le bill suivant:

Bill S-38, intitulé: Loi prévoyant l'établissement
de commissions de port.

Président suppléant: L'HONORABLE JOHN J. CONNOLLY

Fascicule 2

SÉANCE DU JEUDI 5 DÉCEMBRE 1963

TÉMOINS:

M. G. W. Stead, sous-ministre adjoint au ministère des Transports; M.
Jacques Fortier, C.R., avocat-conseil pour le ministère des Transports.

RAPPORT DU COMITÉ

ROGER DUHAMEL, M.S.R.C.
IMPRIMEUR DE LA REINE ET CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE
OTTAWA, 1964

29660-8-1

COMITÉ PERMANENT
DES
TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: l'honorable Adrian K. Hugessen

Les honorables sénateurs

Baird	Gouin	Monette
Beaubien (<i>Provencher</i>)	Haig	Paterson
Bishop	Hayden	Pearson
Bouffard	Hollett	Power
Bradley	Horner	Quart
*Brooks	Hugessen	Reid
Buchanan	Isnor	Robertson (<i>Shelburne</i>)
Campbell	Jodoin	Roebuck
Connolly (<i>Halifax-Nord</i>)	Kinley	Smith (<i>Kamloops</i>)
Connolly (<i>Ottawa- Ouest</i>)	Lambert	Smith (<i>Queens- Shelburne</i>)
Croll	*Macdonald (<i>Brantford</i>)	Stambaugh
Dessureault	McCutcheon	Taylor (<i>Westmorland</i>)
Dupuis	McGrand	Thorvaldson
Farris	McKeen	Veniot
Fournier (<i>Madawaska- Restigouche</i>)	McLean	Vien
Gershaw	Méthot	Welch
	Molson	Woodrow—49.

49 membres (Quorum 9)

*Membre d'office.

ORDRE DE RENVOI

Extrait des procès-verbaux du Sénat en date du mercredi 23 octobre 1963.

«Conformément à l'ordre du jour, le Sénat reprend le débat sur la motion proposée par l'honorable sénateur Lambert, appuyée par l'honorable sénateur Croll, que le Bill S-38, intitulé: Loi prévoyant l'établissement de commissions de port, soit maintenant lu une deuxième fois.

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

Le bill est alors lu une deuxième fois.

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

Après plus ample débat, la motion, mise aux voix, est adoptée.»

Le greffier du Sénat,
J. F. MacNEILL.

THE UNIVERSITY OF CHICAGO

It is the policy of the University of Chicago to admit students on the basis of their academic achievement in high school and college. The University is committed to the highest standards of academic excellence and to the admission of students who are capable of the highest level of intellectual achievement. The University is committed to the admission of students from all backgrounds and to the promotion of a diverse and inclusive community.

The University of Chicago is a leading center of research and scholarship in the natural and social sciences, the humanities, and the arts. The University is committed to the highest standards of academic excellence and to the admission of students who are capable of the highest level of intellectual achievement. The University is committed to the admission of students from all backgrounds and to the promotion of a diverse and inclusive community.

The University of Chicago is a leading center of research and scholarship in the natural and social sciences, the humanities, and the arts. The University is committed to the highest standards of academic excellence and to the admission of students who are capable of the highest level of intellectual achievement. The University is committed to the admission of students from all backgrounds and to the promotion of a diverse and inclusive community.

PROCÈS-VERBAL

JEUDI 5 décembre 1963

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

Présents: Les honorables sénateurs Baird, Buchanan, Connolly (*Halifax-Nord*), Connolly (*Ottawa-Ouest*), Dessureault, Fournier (*Madawaska-Restigouche*), Gouin, Hollett, Isnor, Kinley, Lambert, McCutcheon, Power, Taylor (*Westmorland*), Thorvaldson et Woodrow—15.

En l'absence du président et sur la proposition de l'honorable sénateur Kinley, l'honorable sénateur Connolly (*Ottawa-Ouest*) est élu président suppléant.

Aussi présents: M. E. Russel Hopkins, secrétaire-légiste et conseiller parlementaire; les sténographes officiels du Sénat.

Le Comité continue l'étude du bill S-38 intitulé: «Loi prévoyant l'établissement de Commissions de port.»

M. G. W. Stead, sous-ministre adjoint au ministère des Transports, et M. Jacques Fortier expliquent la portée de plusieurs modifications proposées. Après discussion, il est DÉCIDÉ de faire rapport que ledit bill a subi les modifications suivantes:

1. *A la page 7:* Biffer le paragraphe (1) de l'article 3 et y substituer le suivant:

«(1) Le gouverneur en conseil peut, par proclamation, établir une Commission relative à tout port au Canada qui n'est pas mentionné dans la *Loi sur le Conseil des ports nationaux*, ou tout autre port pour lequel le Parlement n'a pas par ailleurs établi de Commission.»

2. *A la page 2:* Biffer l'article 5 et y substituer le suivant:

«5. (7) La majorité des membres d'une Commission doit être nommée par le gouverneur en conseil et les autres membres, sous réserve des paragraphes (2) et (3), doivent être nommés

- a) lorsqu'il n'y a qu'une seule municipalité contiguë à un port pour lequel la Commission est établie, par le conseil de cette municipalité; ou
- b) lorsqu'il n'y a que deux municipalités contiguës au port pour lequel la Commission est établie et que les autres membres sont au nombre de deux, par le conseil de chacune des deux municipalités, à raison d'un membre par conseil; ou
- c) lorsque le nombre de municipalités contiguës au port pour lequel la Commission est établie dépasse le nombre des autres membres, selon les conditions d'un accord conclu entre les conseils de chacune des dites municipalités.

(2) Lorsqu'il n'y a aucune municipalité contiguë au port pour lequel la Commission est établie, ou lorsque le gouverneur en conseil

détermine qu'une municipalité contiguë au port pour lequel la Commission a été établie n'est pas en mesure de fournir des services municipaux convenables, les autres membres doivent être désignés par ceux des organismes suivants que le gouverneur en conseil peut déterminer:

- a) toute organisation ou groupe d'organisations représentant les intérêts de la région située dans le voisinage du port pour lequel la Commission est établie; ou
- b) le lieutenant-gouverneur en conseil de la province dans laquelle est situé le port pour lequel la Commission est établie.

(3) Lorsqu'un membre de la Commission devant être nommé de la façon prescrite aux paragraphes (1) et (2) n'est pas nommé dans les soixante jours à compter de la date à laquelle la Commission est établie, aux termes de la présente loi, ou de la date de la vacance, il peut être nommé par le gouverneur en conseil.

(4) Chaque membre d'une Commission occupe ses charges à titre amovible durant une période d'au plus trois ans et à l'expiration de son mandat il peut être nommé de nouveau.

(5) Aucun membre du conseil d'une municipalité contiguë à un port pour lequel une Commission est établie et aucun membre du parlement de la province où est situé un port pour lequel une Commission est établie ne peut siéger à cette Commission.»

3. *A la page 5:* Immédiatement après le paragraphe (1) de l'article 13, ajouter le paragraphe (2) suivant:

«(2) Une copie de chaque statut administratif devra, au moins dix jours avant qu'il soit soumis à l'approbation du gouverneur en conseil, être délivrée au secrétaire de chacune des municipalités contiguës au port pour lequel la Commission est établie.»

4. *A la page 6:* Biffer l'alinéa b) du paragraphe (2) de l'article 15 et y substituer l'alinéa suivant:

«b) à l'affectation aux réserves en rentes de la Commission des montants que peut approuver le Ministre,»

5. *A la page 9:* Biffer le paragraphe (1) de l'article 30 et y substituer le suivant:

(1) Sous réserve du paragraphe (2) le gouverneur en conseil peut par proclamation déclarer une Commission, que mentionne l'annexe à la présente loi, établie conformément à ladite loi, à compter de la date fixée dans la proclamation, délimiter le port pour lequel elle est ainsi instituée et déclarer que la loi mentionnée à l'annexe instituant cette Commission est abrogée à compter de cette date.»

6. *A la page 9:* Immédiatement après le paragraphe (I) de l'article 30, ajouter le texte suivant qui devient le paragraphe (2):

«(2) Le gouverneur en conseil ne peut émettre aucune proclamation conformément au paragraphe (I) à moins d'avoir reçu un statut administratif adopté par la Commission, lui demandant de déclarer cette Commission établie conformément à la présente loi.»

7. *A la page 10:* Biffer de l'annexe la mention suivante:

«Loi de 1911 concernant les commissaires du havre de Toronto, chapitre 26 des Statuts du Canada de 1911.»

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

Certifié conforme.

Le secrétaire du Comité,
Gérard Lemire.

RAPPORT DU COMITÉ

JEUDI 5 décembre 1963.

Le Comité permanent des transports et communications auquel on a renvoyé l'étude du bill S-38 (Loi prévoyant l'établissement de Commissions de port), a suivant l'ordre de renvoi du 23 octobre 1963, étudié ledit bill et fait rapport que ledit bill a subi les modifications suivantes:

1. *A la page 1*: Biffer le paragraphe (1) de l'article 3 et y substituer le suivant:

«(1) Le gouverneur en conseil peut, par proclamation, établir une Commission relative à tout port au Canada qui n'est pas mentionné dans la *Loi sur le Conseil des ports nationaux*, ou tout autre port pour lequel le Parlement n'a pas autrement établi de Commission.»

2. *A la page 2*: Biffer l'article 5 et y substituer le suivant:

«5. (1) La majorité des membres d'une Commission doit être nommée par le gouverneur en conseil et les autres membres, sous réserve des paragraphes (2) et (3), doivent:

- a) lorsqu'il n'y a qu'une seule municipalité contiguë à un port pour lequel la Commission est établie, être désignés par le conseil de cette municipalité; ou
- b) lorsqu'il n'y a que deux municipalités contiguës au port pour lequel la Commission est établie et que les autres membres sont au nombre de deux, être désignés par le conseil de chacune des deux municipalités, à raison d'un membre par conseil; ou
- c) lorsque le nombre de municipalités contiguës au port pour lequel la Commission est établie dépasse le nombre des autres membres, être désignés selon les conditions d'un accord conclu entre les conseils de chacune des dites municipalités.

(2) Lorsqu'il n'y a aucune municipalité contiguë au port pour lequel la Commission est établie, ou lorsque le gouverneur en conseil détermine qu'une municipalité contiguë au port pour lequel la Commission a été établie n'est pas en mesure de fournir des services municipaux convenables, les autres membres doivent être désignés par ceux des organismes suivants que le gouverneur en conseil peut déterminer:

- a) toute organisation ou groupe d'organisations représentant les intérêts de la région située dans le voisinage du port pour lequel la Commission est établie; ou
- b) le lieutenant-gouverneur en conseil de la province dans laquelle est situé le port pour lequel la Commission est établie.

(3) Lorsqu'un membre de la Commission, devant être nommé de la façon prescrite aux paragraphes (1) et (2), n'est pas nommé dans les soixante jours à compter de la date à laquelle la Commission est établie, aux termes de la présente loi, ou de la date de la vacance, il peut être nommé par le gouverneur en conseil.

(4) Chaque membre d'une Commission occupe ses charges à titre amovible durant une période d'au plus trois ans et à l'expiration de son mandat il peut être nommé de nouveau.

(5) Aucun membre du conseil d'une municipalité contiguë à un port pour lequel une Commission est établie et aucun membre du parlement de la province où est situé un port pour lequel une Commission est établie ne peut siéger à cette Commission.»

3. *A la page 5:* Immédiatement après le paragraphe (1) de l'article 13, ajouter le paragraphe (2) suivant:

«(2) Une copie de chaque statut administratif devra, au moins dix jours avant d'être soumise à l'approbation du gouverneur en conseil, être délivrée au secrétaire de chacune des municipalités contiguës au port pour lequel la Commission est établie.»

4. *A la page 6:* Biffer l'alinéa b) du paragraphe (2) de l'article 15 et y substituer l'alinéa suivant:

«b) à l'affectation aux réserves en rentes de la Commission des montants que peut approuver le Ministre,»

5. *A la page 9:* Biffer le paragraphe (1) de l'article 30 et y substituer le suivant:

(1) Sous réserve du paragraphe (2) le gouverneur en conseil peut par proclamation déclarer une Commission, que mentionne l'annexe à la présente loi, établie conformément à ladite loi, à compter de la date fixée dans la proclamation, délimiter le port pour lequel elle est ainsi instituée et déclarer que la loi mentionnée à l'annexe instituant cette Commission est abrogée à compter de cette date.»

6. *A la page 9:* Immédiatement après le paragraphe (1) de l'article 30, ajouter le texte suivant qui devient le paragraphe (2):

«(2) Le gouverneur en conseil ne peut émettre aucune proclamation conformément au paragraphe (1) à moins d'avoir reçu un statut administratif adopté par la Commission, lui demandant de déclarer cette Commission établie conformément à la présente loi.»

7. *A la page 10:* Biffer de l'annexe la mention suivante:

«Loi de 1911 concernant les commissaires du hâvre de Toronto, chapitre 26 des Statuts du Canada de 1911.»

Le président suppléant,
JOHN J. CONNOLLY

SÉNAT

COMITE PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le jeudi 5 décembre 1963

Le Comité permanent des transports et des communications, auquel on a renvoyé l'étude du bill S-38 (Loi prévoyant l'établissement de Commissions de port), se réunit aujourd'hui à dix heures et demie du matin pour continuer l'étude dudit bill.

Le SECRÉTAIRE: En l'absence du président, désirez-vous élire un président suppléant?

Le sénateur KINLEY: Je propose que le sénateur Connolly (*Ottawa-Ouest*) soit élu à la suppléance.

Des SÉNATEURS: D'accord.

Le sénateur JOHN J. CONNOLLY (*président suppléant*) assume la présidence.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Merci, messieurs. Honorables sénateurs, nous avons à étudier ce matin, le bill S-38 (Loi prévoyant l'établissement de Commissions de port). Ce n'est pas la première fois qu'il est mis à l'étude au Comité. Vous avez sans doute tous lu le rapport du Comité, même si vous n'avez pas pu prendre part aux délibérations lors de la séance du 30 octobre 1963, au cours de laquelle le bill a été discuté pour la première fois.

Avant d'entreprendre cette étude, je me permettrai de vous dire que c'est le sénateur Hugessen qui présidait à la séance précédente et qui préside ordinairement aux délibérations du Comité. Vous savez tous qu'il est tombé malade. Il conviendrait sans doute, qu'à titre de président suppléant et au nom de tous les membres du Comité, j'écrive quelques mots à M^{me} Hugessen afin de lui faire part des vœux de prompt rétablissement que nous formons à l'égard de son mari.

Les honorables SÉNATEURS: Très bien, très bien.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Je n'ai pas assisté, malheureusement, à la dernière réunion du Comité mais j'ai lu le compte rendu des délibérations. Vous remarquerez qu'aujourd'hui encore on fait prendre le compte rendu sténographique des délibérations. Lors de la dernière séance on a entendu des témoins venant surtout des villes de Toronto, d'Hamilton et d'Oshawa ainsi que des fonctionnaires du ministère des Transports, y compris M. G. W. Stead, sous-ministre adjoint. Il y a quelques autres fonctionnaires que je n'ai pas encore rencontrés ici ce matin.

Il est peut-être opportun d'intercaler que le Ministère à la suite de nos débats, à la réunion du 30 octobre, a établi certaines modifications ou certains amendements au bill S-38. Vous avez en main un exemplaire auto-copié de ces amendements. Si j'ai bien compris, quelques-uns ont été mis au point hier. Je dois dire, en toute franchise, que je n'ai pas eu l'occasion de les examiner. Il en est probablement de même pour vous; nous pourrions donc le faire ensemble ce matin. Toutefois, je remarque à la page 46 du compte rendu des délibérations précédentes, que le sénateur Roebuck vers la fin de la réunion, faisant allusion aux témoins qui avaient eu l'obligeance de comparaître ce jour-là, a posé la question suivante: «Ces messieurs seront-ils informés de la date de la réunion?». Le président, nous le voyons plus bas, a répondu: «Nous donnerons instructions au secrétaire d'informer les membres présents ce matin de la date de l'ajourne-

ment de la réunion.» Un peu plus loin il ajoute: «J'ai donné instructions au secrétaire de notifier tous les commissaires de port.»

Nous voici donc ce matin en présence des fonctionnaires du Ministère et ayant en main la liste des amendements proposés. Je ne suis pas en mesure de vous dire quel avis de convocation a été envoyé, cependant la liste des modifications, vous pouvez le constater, est longue et assez compliquée. Je soumetts à votre approbation la façon de procéder suivante: nous pourrions d'abord demander à M. Stead de nous dire s'il a fait parvenir les avis de convocation. Il pourrait aussi nous expliquer les modifications proposées. Je ne vous demande pas d'adopter dès aujourd'hui les modifications au projet de loi, car il est préférable de faire comparaître les gens qui désirent exposer certains faits. Malheureusement la session s'achève et je sais que nous voulons envoyer ce rapport. Je crois personnellement qu'il est dans l'intérêt de tous de faire comparaître les témoins au Comité du Sénat plutôt qu'à celui d'une autre Chambre. Nous pouvons à mon sens nous occuper d'eux d'une façon plus efficace et plus satisfaisante, tant pour eux que pour le Ministère et nous-mêmes. Voilà ce que j'avais à vous dire, messieurs. Désirez-vous entendre M. Stead?

Les honorables SÉNATEURS: D'accord: Oui.

M. G. W. Stead, sous-ministre adjoint, direction des travaux maritimes, ministère des Transports: Merci, monsieur le président.

Honorables sénateurs, vous avez en main le texte des amendements et à mesure que cela se présentera je me ferai un plaisir de vous expliquer brièvement leur portée. Comme vous l'a mentionné le président, ils n'ont été approuvés qu'hier, ce qui a créé certaines difficultés. Je dois dire que le Ministère n'était pas sous l'impression qu'il fallait convoquer tout le monde et on m'a donné instructions d'aviser les représentants des trois villes déjà mentionnées.

Le sénateur CONNOLLY (*Halifax-Nord*): Qui sont-ils?

M. STEAD: Les représentants de Toronto, d'Hamilton et d'Oshawa. En ce qui concerne Toronto, elle a été éliminée, vous le verrez à la fin, à cause des complications qui surgissent lorsqu'ils administrent beaucoup de terrains au nom de la Commission. On estime qu'en agissant de la sorte on ne crée pas de précédent pour les autres, étant donné les complications qui en résulteraient.

Le sénateur CONNOLLY (*Halifax-Nord*): Le ministre a approuvé cette exception?

M. STEAD: J'en ai avisé M. Griffith, qui assistait à la réunion précédente, et je lui ai demandé de mettre le maire suppléant au courant.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Vous pourriez peut-être nous faire part tout de suite de l'affaire de Toronto. S'il s'agit bien de la même chose, il ressort de la lecture du compte rendu de la dernière réunion que tout ce que le maire Summerville a dit, et avec lui ceux qui parlaient en sa faveur et même les membres du Comité, c'est qu'il ne désirait qu'une chose, que Toronto soit éliminée de l'annexe.

Le sénateur CONNOLLY (*Halifax-Nord*): Qu'est-ce que cela signifie, monsieur le président? Est-ce à dire que Toronto ne sera pas inclus?

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: J'estime que l'interprétation de la loi, en ce qui regarde Toronto, aura pour but de soustraire cette ville aux prescriptions de ladite loi.

Le sénateur CONNOLLY (*Halifax-Nord*): Mais le gouverneur en conseil conserve son pouvoir?

M. STEAD: Non.

Le sénateur CONNOLLY (*Halifax-Nord*): Le témoin répondrait-il à la question suivante: Est-ce que Toronto fait concurrence au port de Montréal?

M. STEAD: Jusqu'à un certain point, oui, et pour ce qui a trait à un certain genre de transport.

Le sénateur McCUTCHEON: Le projet de loi ne vise pas Montréal.

Le sénateur CONNOLLY (*Halifax-Nord*): La loi permet-elle que le port de Montréal fasse concurrence à celui de Toronto?

M. STEAD: Il n'est besoin d'aucune loi, que je sache, pour une permission de ce genre.

Le sénateur CONNOLLY (*Halifax-Nord*): Je m'exprimerai plus clairement. Le port de Toronto a-t-il le droit de pénétrer dans le marché libre et de faire directement concurrence au port de Montréal, sans être soumis à aucune restriction?

M. STEAD: Voulez-vous savoir s'ils sollicitent les affaires comme le font les commerçants? La réponse dans ce cas est oui. Ils font tous cela.

Le sénateur ISNOR: Monsieur le président, je mets en doute la réponse de M. Stead au sénateur Connolly. Je crois qu'il y a une marge entre solliciter une affaire et concurrencer; du moins, en ce qui concerne Montréal, concurrencer activement Toronto à la façon d'une entreprise privée. Le port de Montréal relève du Conseil des ports nationaux et je ne crois pas qu'il lui soit loisible de travailler de façon indépendante. Il ne peut faire des offres avantageuses dans le but de s'attirer une clientèle ou quoi que ce soit de ce genre.

M. STEAD: Je ne puis pas parler au nom du Conseil des ports nationaux, mais d'après ce que j'ai compris, ils encouragent d'une façon générale l'utilisation de leurs ports, alors que les ports qui relèvent de la Commission se concurrencent les uns les autres. Cela répond-il à votre question?

Le sénateur CONNOLLY (*Halifax-Nord*): Oui, très bien. Pour moi la différence entre un port qui relève du Conseil des ports nationaux comme celui de Montréal, et un, comme celui de Toronto, qui n'en relève pas, ne fait pas de doute.

Le sénateur GOUIN: Il y a déjà eu à Montréal une Commission du port, mais on l'a abolie il y a déjà longtemps et maintenant nous avons le Conseil des ports nationaux.

M. STEAD: Nous avons vérifié le nom des ports qui sont soumis aux dispositions de la loi sur le Conseil des ports nationaux, mais on ne fait mention d'aucune clause permettant de soustraire des ports à l'autorité du Conseil; il semble bien que seul le Parlement a le pouvoir de promulguer un décret à cette fin.

Le sénateur BAIRD: Autrement dit, une fois qu'ils en font partie, c'est pour longtemps.

M. STEAD: A moins que le Parlement ne décrète qu'ils n'en font plus partie.

Le sénateur LAMBERT: Cela ressort clairement de la modification apportée à l'article 3.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Cela est indépendant du projet de loi, monsieur le sénateur. Ce dont traite M. Stead ne se rapporte pas au bill que nous étudions. Il traite d'une disposition de la loi sur le Conseil des ports nationaux.

M. Stead peut-il continuer son exposé?

Les honorables SÉNATEURS: Oui, d'accord.

Le sénateur ISNOR: Nous parlera-t-il de la différence entre Hamilton et Toronto, pour ce qui a trait au projet de loi à l'étude?

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Oui, je crois qu'il est sur le point d'en parler.

M. STEAD: En effet je voulais justement parler d'Hamilton. J'ai eu l'occasion d'expliquer au maire Copps, qui a déjà comparu devant le Comité, la portée

de ce bill qui ressemble, à plusieurs égards, à la loi qui les régit. Cependant les représentants d'Hamilton, tout comme ceux de plusieurs villes qui, lorsqu'elles n'étaient pas représentées, ont communiqué avec le Comité par courrier ou par télégramme, ces représentants, dis-je, s'inquiétaient du fait que le Ministère envisage comme possible et réalisable d'exclure de la Commission une ville contiguë au port. L'amendement actuel est celui sur lequel nous nous sommes entendus; il assure à toute ville contiguë au port la représentation à la Commission. Les autres dispositions qui prévoient des représentations locales au choix du gouverneur en conseil, ne s'appliquent que s'il n'y a aucune municipalité digne de ce nom ou aucune municipalité suffisamment qualifiée. Il n'y a donc aucun danger sous le régime de cette nouvelle loi qu'une ville située aux environs d'un port ne soit pas représentée à la Commission.

Un autre point qui intéressait beaucoup Hamilton se rapporte à la notification et d'autres villes, notamment Oshawa, y sont également intéressées.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: S'agit-il des avis de convocation à cette réunion?

M. STEAD: Non, je parle du motif du bill; notification de la mise en vigueur du nouveau décret en ce qui concerne leur port en remplacement de la loi actuelle. Les modifications présentes pourvoient à cela.

J'ai eu ce matin une conversation téléphonique avec le maire Copps; il n'était pas autorisé à parler officiellement, mais il s'est déclaré satisfait du contenu de cette modification pour ce qui est d'une solution à ses problèmes.

J'ai également pris contact avec l'avocat de la ville d'Oshawa, M. McNeely, qui assistait à votre réunion précédente et lui ai fait part des mêmes faits. Il est d'accord pour dire que dans l'ensemble nous avons prévenu ses objections. Pas entièrement, dit-il mais il a spontanément ajouté que dans l'ensemble, oui.

Évidemment compte tenu du temps à notre disposition nous n'avons pu obtenir de confirmation écrite de ce que je viens de vous exposer. J'avoue que le Ministère est l'objet de pressions, car plusieurs organismes n'attendent pour agir que l'adoption du projet de loi par le Parlement et nous préférierions éviter, si possible, un délai d'encore plusieurs mois.

Le sénateur KINLEY: Qu'entendez-vous par représentation? Qu'est-ce que ce terme comporte?

M. STEAD: Cela veut dire être représenté à la Commission. Souvenez-vous que l'article 5 du bill S-38 porte que:

(1) La majorité des membres d'une Commission doit être nommée par le gouverneur en conseil et les autres membres doivent être désignés par ceux des organismes suivants que le gouverneur en conseil peut déterminer:

- a) le conseil ou les conseils d'une ou de plusieurs municipalités contiguës au port pour lequel la Commission est établie; ou
- b) toute organisation ou groupe d'organisations représentant les intérêts de la région située dans le voisinage du port pour lequel la Commission est établie; ou
- c) le lieutenant-gouverneur en conseil de la province dans laquelle est situé le port pour lequel la Commission est établie.

La modification que nous avons apportée à ce texte supprime la question de détermination au début. Il revient dans la dernière partie de l'article; toutefois pour ce qui a trait aux municipalités il n'y a plus d'alternative. S'il y a une municipalité, c'est elle qui fournit les autres membres devant siéger à la Commission. Cette réponse vous satisfait-elle?

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Honorables sénateurs, je m'en remets à vous quant à la façon de procéder maintenant. Devrions-nous étudier ce bill article

par article? Dans ce cas, M. Stead pourrait nous lire les modifications qui sont proposées à certains articles, nous pourrions nous contenter d'approuver ceux sur lesquels nous sommes tous d'accord et discuter les autres plus en détail. Si vous jugez bon de faire envoyer d'autres avis de convocation conformément aux engagements pris par le sénateur Hugessen, nous prendrons la décision à la fin de la réunion.

Le sénateur KINLEY: Le problème se résume-t-il à Toronto? Les autres villes causent-elles beaucoup de difficultés?

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Cette question sera probablement abordée lorsque nous examinerons en détail chacune des modifications.

Le sénateur KINLEY: Je n'ai pas eu l'impression, d'après les témoignages précédents, que les autres villes créaient beaucoup de difficultés.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Vous avez sans doute raison, monsieur le sénateur. Que décide le Comité? Étudions-nous ce bill, article par article?

Les honorables SÉNATEURS: D'accord.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Avant d'aborder l'étude de l'article premier, je crois que M. Stead désire vous faire remarquer quelque chose.

M. STEAD: Je tiens à vous faire noter que ce projet de loi ressemble essentiellement, exception faite de certaines modifications que nous verrons plus loin, à d'autres lois que vous avez déjà approuvées. Ma dernière comparution devant votre Comité date de deux ans; vous étiez à ce moment-là à étudier le projet de loi visant à établir des Commissions de port à Oshawa et à Nanaïmo et à modifier les limites du port de Windsor. J'ai pensé qu'il serait utile de vous faire remarquer que vous avez déjà approuvé l'essentiel de ce projet de loi et qu'il s'agit du schéma en usage depuis la dernière guerre. Les lois antérieures adoptées pendant la guerre étaient différentes.

En vue de me préparer à cette réunion, j'ai parcouru la loi d'Oshawa que vous avez approuvée et je l'ai comparée, article par article, avec la loi projetée afin que vous puissiez voir ce qu'il y a de nouveau, dans celle-ci.

Le sénateur GROSART: Auparavant, monsieur le président, puis-je poser une question? Je ne suis pas membre du Comité, mais j'ai accepté d'y siéger aujourd'hui pour représenter les intérêts de la ville d'Oshawa. Si j'ai bien saisi, vous avez communiqué avec M. McNeilly ce matin, n'est-ce pas, monsieur Stead?

M. STEAD: Oui, monsieur.

Le sénateur GROSART: Et il est satisfait des amendements proposés?

M. STEAD: Dans l'ensemble, il a semblé satisfait des amendements, de la façon dont je les lui ai exposés au téléphone.

Le sénateur GROSART: Je vous demande ceci: vous a-t-il prié de tenir compte de toutes ses demandes ou a-t-il semblé satisfait de l'arrangement actuel?

M. STEAD: Il m'a semblé satisfait de cet arrangement.

Le sénateur GROSART: C'est parfait ainsi, je vous remercie.

M. STEAD: Ce qu'ils craignaient le plus, c'était d'être exclus de la loi et nous leur avons donné satisfaction sur ce point.

Le sénateur GROSART: Oui, je me rends compte que leur position diffère de celle de Toronto; contrairement à celle-ci ils ne demandent pas d'être exclus de la loi.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: En fait, bien peu de gens le demandent.

Honorables sénateurs, je dois vous dire que d'autres fonctionnaires du ministère des Transports accompagnent M. Stead, ce matin. Il s'agit de M. Jacques Fortier, c.r., avocat-conseil au Ministère, M. J. W. Cavey et M. Walter

J. Manning, directeur des travaux maritimes. Ils se tiennent à notre disposition pour de plus amples renseignements.

Nous voici à l'article 2. Interprétation. Il contient la définition des termes «Commission, port, membre, ministre et navire». Tout d'abord puis-je savoir si on a modifié cet article ou s'il y a des remarques à faire à son sujet?

M. STEAD: Pas que je sache, monsieur.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Et pour ce qui est du Comité?

M. Jacques Fortier, avocat-conseil au ministère des Transports: Cet article, monsieur le président, est à peu près identique à celui de la loi actuelle.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Est-il adopté?

Des SÉNATEURS: Adopté.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Article 3, Établissement de Commissions de port. Établissement de Commissions. Les Commissions sont des corps constitués. Désire-t-on changer quelque chose?

M. STEAD: Il y a une modification à cet article; elle est tapée à la machine.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Il existe un amendement à l'article 3, on peut le lire sur le feuillet autocopié.

1. A la page 1: Biffer le paragraphe (1) de l'article 3 et y substituer le suivant:

(1) Le gouverneur en conseil peut, par proclamation, établir une Commission relative à tout port au Canada qui n'est pas mentionné dans la loi sur le Conseil des ports nationaux, ou tout autre port pour lequel le Parlement n'a pas autrement établi de Commission.

En nous reportant au procès-verbal de la dernière réunion du Comité, on constate que cette modification a été proposée, en partie du moins, par le sénateur Hayden qui était d'avis que la commission relevant de la loi sur le Conseil des ports nationaux devait être exclue de la présente loi.

Le sénateur McCUTCHEON: C'est exact.

M. STEAD: Puis-je faire voir en quoi cela concerne le cas de Toronto?

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Oui, bien sûr.

M. STEAD: Nous examinerons plus loin une modification apportée à l'article 30, celui des dispositions transitoires, qui pourvoit à la procédure pour soumettre une Commission sous le régime de la loi, laquelle se propose de changer la forme de la Commission tout en respectant sa substance. Cette modification se rapporte à l'annexe, dont il a été proposé d'exclure Toronto. Cela donc, avec la modification apportée à l'article 30, vise bien Toronto de la façon demandée par le maire Summerville.

Le sénateur ISNOR: M. Stead aurait-il l'obligeance de commenter pour nous la suppression de la phrase: «Le gouverneur en conseil peut, par proclamation, établir une Commission relative à tout port au Canada.» En d'autres termes si un des ports relevant actuellement du Conseil des ports nationaux, désire être assujetti à la loi projetée, peut-il le faire?

M. STEAD: Vous voulez dire n'est-ce pas qu'il pourrait être opportun d'admettre un des ports relevant actuellement du Conseil des ports nationaux, sous le régime de la loi projetée?

Le sénateur ISNOR: Non mais il est possible qu'ils désirent profiter de la loi projetée.

M. STEAD: Dans ce cas, il appartient avant tout au Parlement de promulguer un décret le soustrayant aux prescriptions de la Loi sur le Conseil des ports nationaux. Il devient alors un port sans attache et peut être assujetti à la loi projetée en vertu de cette disposition, si c'est là le désir du Parlement.

Le sénateur KINLEY: Cela signifie que n'importe quelle Commission de port peut être nationalisée?

M. STEAD: Non, il n'existe aucun moyen actuellement, à ma connaissance, pour qu'un port relevant de la Commission puisse relever du Conseil des ports nationaux.

Le sénateur KINLEY: Cela se rapporte à un conseil des ports et non au Conseil des ports nationaux?

M. STEAD: Le terme «Commission de port» est sans doute plus exact si on veut éviter la confusion.

Le sénateur HOLLETT: Possédez-vous une liste de tous les ports soumis à la loi sur le Conseil des ports nationaux?

M. STEAD: Cela n'est pas de ma compétence, mais je puis vous les énumérer de mémoire. Ce sont: Vancouver; Churchill; l'élévateur à grains de Port Colborne mais non le port lui-même; Montréal; Trois-Rivières; Québec; Halifax; Saint-Jean, Nouveau-Brunswick; et j'ai oublié Chicoutimi. Je regrette il s'agit de l'élévateur à grains de Prescott, non de Port Colborne.

Le sénateur HOLLETT: Saint-Jean, Terre-Neuve, n'en fait-il pas partie?

M. STEAD: Non.

Le sénateur LAMBERT: Ni Port Colborne?

M. STEAD: Mais oui, je m'excuse, tous les deux en font partie.

Le sénateur MOLSON: «Tout autre port pour lequel le Parlement n'a pas autrement établi de Commission» En quoi cela concerne-t-il Oshawa? Le port d'Oshawa a-t-il été établi par le Parlement?

M. STEAD: Oui, il figure à la liste imprimée au verso du texte de la loi proposée.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Veuillez consulter l'annexe à la page 10 au verso du feuillet; on peut y lire: «Loi sur les commissaires du port d'Oshawa, chapitre 21 des Statuts du Canada de 1960.»

Le sénateur MOLSON: Le texte des amendements porte: «... pour lequel le Parlement n'a pas autrement établi de Commission...»

M. FORTIER: Les ports figurant sur cette liste annexée peuvent être assujettis à la loi en vertu des dispositions de l'article 30, non de celles de l'article 3.

Le sénateur LAMBERT: Monsieur le président, je n'ai qu'une chose à noter. Neuf conseils de port relèvent du Conseil des ports nationaux; par ailleurs, le gouverneur en conseil peut établir une Commission pour n'importe quel autre port du Canada. Le fait-il à la demande d'un organisme régional quelconque ou s'agit-il d'une mesure arbitraire?

M. STEAD: La mesure ne s'applique pas de façon arbitraire, habituellement. Elle se conforme à une politique reconnue de longue date. On peut, je crois, résumer de la façon suivante, les conditions requises à l'établissement d'une Commission de port:

- 1) Ce doit être un port susceptible d'essor et d'expansion.
- 2) Les gens de la région doivent manifester de l'enthousiasme et de l'intérêt à ce projet d'établissement; j'aurais même dû mentionner cette condition en premier lieu.
- 3) L'usage public du port doit rapporter suffisamment au Ministère pour qu'une administration régionale fasse ses frais, advenant l'établissement d'une Commission de port.

Ce sont, je crois, les principales conditions. Il me semble qu'il y en a une quatrième, mais elle est tout à fait dépendante des représentations locales. Nous leur faisons bon accueil, car les problèmes portuaires locaux se règlent mieux, selon nous, si on peut compter sur l'intérêt et l'initiative de la région. Oui, nous les accueillons à bras ouverts, mais nous ne faisons pas le premier pas.

Le sénateur ISNOR: Puisque vous soutenez qu'il faut compter sur l'enthousiasme des gens de la région, pourquoi n'avez-vous pas établi un comité consultatif régional pour ce qui a trait au Conseil des ports nationaux?

M. STEAD: Je regrette mais je ne suis pas autorisé à parler au nom du Conseil des ports nationaux.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Qu'entendez-vous faire de l'article 3? Cette modification répond-elle à toutes les objections? Désire-t-on l'adopter ou en discuter plus longuement?

Des honorables SÉNATEURS: Adopté.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Article 4. Contenu de la proclamation établissant une Commission. Modifications des limites d'un port etc. Il n'y a pas d'amendement à cet article.

Les honorables SÉNATEURS: Adopté.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Article 5. Nomination des membres d'une Commission. Durée des fonctions. Personnes non admissibles à être membre. Je crois qu'on a apporté une modification à cet article. M. Stead ou M. Fortier pourraient peut-être nous en parler.

M. STEAD: Cette modification, en somme, se propose d'établir clairement que lorsqu'un ville est située dans le voisinage immédiat d'un port, c'est elle qui fournit la représentation minoritaire. C'est assez difficile d'englober tous les cas possibles dans un texte de loi, mais on l'a rédigé de cette façon.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Je remarque, monsieur Stead, que le texte est très long. Le Comité aimerait-il que nous l'examinions, paragraphe par paragraphe, avant de prendre une décision?

Des VOIX: D'accord.

Le sénateur LAMBERT: Cette disposition s'applique-t-elle dans le cas de Port-Arthur ou de Fort-William, par exemple?

M. STEAD: Si vous voulez bien, je répondrai à votre question lorsque nous examinerons l'alinéa b).

Le sénateur LAMBERT: C'est parfait.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Il s'agit ici d'un texte qui se substitue à l'article 5 de la loi proposée.

M. STEAD:

«5 (1) La majorité des membres d'une Commission doit être nommé par le gouverneur en conseil»...

(jusqu'ici c'est identique à l'original)

«...et les autres membres, sous réserve des paragraphes (2) et (3), doivent:

- a) lorsqu'il n'y a qu'une seule municipalité contiguë à un port pour lequel la Commission est établie, être désignés par le conseil de cette municipalité;

(Il n'y a pas de distinction à faire ici comme vous remarquez)

...ou

b)...

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Il n'y a pas de commentaires à formuler pour l'instant?

Les honorables SÉNATEURS: Approuvé.

Le sénateur LAMBERT: Il y a un point important à souligner à propos de la représentation. Ceci détermine une règle générale pour toutes les Commissions maintenant. En d'autres termes, il existe des cas où la Commission locale est formée de trois membres nommés par la municipalité et de deux, désignés

par le gouvernement fédéral. Cela est vrai en tout cas, en ce qui regarde Toronto.

M. STEAD: Oui, je crois que Toronto et Winnipeg sont les seules exceptions à cette règle générale.

Le sénateur LAMBERT: Et en ce qui regarde Hamilton?

M. STEAD: Hamilton a trois membres en tout; deux nommés par l'autorité fédérale et un représentant municipal.

Le sénateur LAMBERT: Dans la plupart de ces cas, la majorité des membres était nommée par l'autorité fédérale, n'est-ce pas?

M. STEAD: C'est la règle générale pour tous, exception faite de Toronto et de Winnipeg.

Le sénateur LAMBERT: La règle s'appliquera à tous désormais?

M. STEAD: Elle s'applique déjà à tous.

Le sénateur KINLEY: Mais ces villes ne veulent pas relever du Board; advenant des conflits intérieurs, elles relèveraient peut-être du Board, elles veulent éviter cela et c'est ce qui les a effrayés.

M. STEAD: C'est possible.

Le sénateur LAMBERT: Il y a un autre point à considérer à ce sujet. On ne peut, bien entendu, tout spécifier mais je voudrais savoir si la plupart des membres que nomme l'autorité fédérale viennent de la municipalité intéressée?

M. STEAD: Oui, il est d'usage dans les deux administrations de choisir les représentants fédéraux parmi les habitants de la région desservie par le port.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Auriez-vous l'obligeance de continuer, monsieur Stead? Pour mettre les choses au clair, je rappellerai aux membres l'alinéa c) du paragraphe (1) de l'article 4 que nous venons d'adopter qui fixe à trois au moins et à cinq au plus le nombre des membres de la Commission. Si vous gardez bien cela à l'esprit en lisant les modifications apportées à l'article 5, tout s'explique très bien.

Le sénateur LAMBERT: Il en a toujours été ainsi. Mais ce qui m'intéresse c'est la répartition des sièges entre les autorités locales et fédérales. Voilà le point.

M. STEAD: La règle qu'on propose est celle qui existe actuellement pour tous, sauf Toronto et Winnipeg. Nous venons de traiter du cas où il y a une seule municipalité contiguë au port, et à b) nous traitons du cas où deux municipalités sont contiguës, au port ce qui nous amène à considérer la minorité, c.-à-d. les autres membres. Cette disposition règle le cas de Lakehead. Ce me semble fort improbable qu'on établisse jamais une Commission composée de trois membres, un de ceux-là représentant deux municipalités. Néanmoins l'alinéa suivant pare à cette éventualité, advenant une décision du gouverneur en conseil en ce sens. Cette loi se veut définitive.

Le sénateur McCUTCHEON: Est-ce que la chose est possible?

M. STEAD: C'est possible, mais politiquement c'est improbable. L'alinéa c) traite des cas où il y a plus de deux municipalités contiguës au port et s'applique dans le cas de New-Westminster. Lorsqu'il y a cinq commissaires dont la majorité est nommée par le gouvernement fédéral, il reste donc deux membres pour représenter un consortium des municipalités, des autres municipalités. L'alinéa b), par conséquent, se lit dans les termes suivants:

- c) lorsque le nombre de municipalités contiguës au port pour lequel la Commission est établie dépasse le nombre des autres membres, être désignés selon les conditions d'un accord conclu entre les conseils de chacune des dites municipalités.

Le sénateur GOVIN: S'ils n'en viennent pas à une entente?

M. STEAD: Le paragraphe 3 plus loin pare à cette éventualité.

Le sénateur KINLEY: Les membres que désigne le gouverneur viennent-ils de la région intéressée?

M. STEAD: Absolument, il est d'usage d'agir de cette façon.

Le sénateur KINLEY: Mais il ne s'agit pas d'un usage déterminé par la loi.

M. STEAD: Non, parce qu'il arrive que les représentants choisis ont un commerce établi dans la région mais habitent en dehors de cette région, ce qui peut occasionner un bel enchevêtrement au point de vue juridique.

Le sénateur KINLEY: Ne nommera-t-on pas des représentants venant d'Ottawa, par exemple?

M. STEAD: Ottawa ou Oshawa? Ce serait assez difficile, je crois.

Le sénateur LAMBERT: Avez-vous déjà réglé le brouillamini du fleuve Fraser?

M. STEAD: Justement le paragraphe 3 a été rédigé expressément dans le but de régler le problème de New-Westminster. Ce qui est arrivé, c'est que la Commission antérieure, établie avant la première guerre mondiale ne se rapportait qu'à New-Westminster. Depuis, la région le long du fleuve s'est aménagée et les autres municipalités ont accepté de se grouper et de nommer deux membres les représentant collectivement.

Le sénateur LAMBERT: Mon ami, le sénateur Reid, est absent aujourd'hui et j'ai cru de mon devoir de mentionner la chose.

M. STEAD: Merci. J'ajoute que nous avons cherché par ce paragraphe à satisfaire à leur désir dans la mesure du possible.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Le paragraphe (2).

M. STEAD: En voici le texte:

Lorsqu'il n'y a aucune municipalité contiguë au port pour lequel la Commission est établie

la chose n'est guère probable mais nous tenons à prévoir cette possibilité

...ou lorsque le gouverneur en conseil détermine qu'une municipalité contiguë au port pour lequel la Commission a été établie n'est pas en mesure de fournir des services municipaux convenables...

Entre parenthèses, nous songeons ici aux services qui intéressent une Commission de port tels que la police, le service de protection contre les incendies, le système d'égouts et la surveillance des bouts de chemins. Il se peut qu'on désire établir une Commission là où il n'y a qu'un village.

...les autres membres doivent être désignés par ceux des organismes suivants que le gouverneur en conseil peut déterminer:

C'est le seul cas où le gouverneur en conseil peut déterminer qui est autorisé à nommer les membres. J'espère que cela résout la question qu'a soulevé la personne d'Oshawa.

- a) toute organisation ou groupe d'organisations représentant les intérêts de la région située dans le voisinage du port pour lequel la Commission est établie; ou
- b) le lieutenant-gouverneur en conseil de la province dans laquelle est situé le port pour lequel la Commission est établie.

Ces alinéas sont identiques à ceux de la loi à l'étude.

Le sénateur GOUIN: Cela par exemple peut inclure une chambre de commerce?

M. STEAD: Oui.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Et il s'agit du gouverneur en conseil de la province.

Le sénateur GOUIN: Je ne m'oppose pas à cela, personnellement. A l'heure actuelle, les autorités fédérales et provinciales collaborent. Non, je ne m'y oppose pas, mais cela sort de l'ordinaire.

M. STEAD: Oui, cela sort en effet de l'ordinaire, mais cette disposition dépend de ce qui la précède et s'il y a là une organisation susceptible de faire l'affaire on se doit de l'utiliser. Cela ne s'applique que lorsqu'il n'y a pas de ville.

Le sénateur GOUIN: A supposer que vous installiez un port sur une île déserte et où il est important d'établir une Commission de port.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Désire-t-on formuler d'autres commentaires à propos du paragraphe 2?

Des SÉNATEURS: Approuvé.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Paragraphe 3.

M. STEAD: Ce paragraphe pare à la possibilité que l'honorable sénateur a fait ressortir, pour ce qui est d'un manque d'accord entre les membres des conseils de plusieurs municipalités. Il se lit ainsi:

(3) Lorsqu'un membre de la Commission devant être nommé de la façon prescrite aux paragraphes (1) et (2) n'est pas nommé dans les soixante jours de la date à laquelle la Commission est établie, aux termes de la présente loi, ou de la date de la vacance, il peut être nommé par le gouverneur en conseil.

Nous estimons qu'il ne sera jamais nécessaire de faire usage de ce pouvoir. La seule présence de ce paragraphe jouera un rôle de persuasion advenant qu'il y ait plusieurs conseils municipaux dans la région intéressée.

Le sénateur McCUTCHEON: Voilà un des préventifs auxquels nous faisons allusion l'autre jour.

Le sénateur HOLLETT: Au début du paragraphe est-ce qu'on ne devrait pas dire «recommandé» plutôt que «nommé»?

M. STEAD: Non, il est déclaré précédemment qu'une municipalité ou une chambre de commerce peuvent désigner un représentant. Nous ne voulons pas que ces Commissions soient de simples créations du gouvernement fédéral. Nous voulons que les gens de la région participent avec intérêt et enthousiasme à la nomination des représentants de ces Commissions. Le ministère accorde beaucoup d'importance à ce facteur.

Le sénateur HOLLETT: A supposer que les organismes autorisés à désigner les membres ne le font pas?

M. STEAD: Dans ce cas le gouverneur en conseil fait la nomination.

Le sénateur HOLLETT: La chose n'est pas indiquée. Il est écrit:

Lorsqu'un membre de la Commission devant être nommé de la façon prescrite aux paragraphes (1) et (2) n'est pas nommé...

Il doit être choisi par quelqu'un avant d'être nommé.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Peut-être puis-je vous venir en aide. Je me reporte au paragraphe (1) de l'article 5 qui se lit ainsi:

La majorité des membres d'une Commission doit être nommée par le gouverneur en conseil et les autres membres, doivent être désignés par ceux des organismes suivants que le gouverneur en conseil peut déterminer...

Et l'alinéa b) décrit la méthode à suivre pour la nomination des membres. Cela concerne la question que vous avez à l'idée; les organismes énumérés aux alinéas a) et b) sont autorisés à désigner les membres de la Commission.

Le sénateur GOUIN: C'est le seul moyen d'en sortir. Le problème est le même dans le cas des querelles ouvrières.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: C'est une façon gentille de clore le débat. Le paragraphe 3.

Les honorables SÉNATEUR: Approuvés.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Le paragraphe 4.

M. STEAD:

Chaque membre d'une Commission occupe ses charges à titre amovible durant une période d'au plus trois ans et à l'expiration de son mandat il peut être nommé de nouveau.

Cela est réglementaire

Des honorables SÉNATEURS: Approuvé.

M. STEAD: Le paragraphe 5 se lit ainsi:

Aucun membre du conseil d'une municipalité contiguë à un port pour lequel une Commission est établie et aucun membre du parlement...

(Ceci pare à toute possibilité de nomination par la province)

... de la province où est situé un port pour lequel une Commission est établie ne peut siéger à cette Commission.

Exception faite de la phrase se rapportant à la province, il s'agit ici d'une disposition-type s'appliquant à tous les cas existant à l'heure actuelle, sauf un.

Le sénateur BOUFFARD: Qu'arrive-t-il s'il est élu au parlement après avoir été nommé à la Commission?

M. STEAD: Je crois savoir que s'il est élu au parlement après sa nomination à la Commission, il doit abandonner ce dernier poste.

Le sénateur BOUFFARD: Ce point n'est indiqué nulle part.

Le sénateur THORVALDSON: Ce paragraphe se rapporte aux conditions d'admissibilité.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Cette explication vous satisfait-elle?

Le sénateur BOUFFARD: Cela ne me fait rien, mais il me semble qu'on devrait mentionner la possibilité qu'il soit élu au parlement une fois membre de la Commission.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Le sénateur Thorvaldson fait remarquer que le texte du paragraphe se rapporte probablement à ce que vous venez de dire. Vous noterez au début du paragraphe 5 ces mots: «aucun membre du conseil d'une municipalité...» ainsi de suite «... ne peut siéger à cette Commission.» Ainsi, si un membre de la Commission est subséquemment élu au conseil il est par le fait même exclu de la Commission. Est-ce que cela vous satisfait, sénateur?

Le sénateur BOUFFARD: Oui, c'est très bien.

Le sénateur GOVIN: Mais rien n'empêche un sénateur d'être nommé membre?

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Nous sommes au-dessus de tout soupçon évidemment, sénateur.

M. STEAD: Non, pas sous le régime de cette loi.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Le paragraphe 5, donc?

Les honorables SÉNATEURS: Approuvé.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Voici donc terminé, honorables sénateurs, l'examen de l'article 5 qui doit figurer au bill modificateur. Compte tenu de notre discussion précédente, êtes-vous disposés à adopter le texte soumis dans sa forme actuelle?

Le sénateur CONNOLLY (*Halifax-Nord*): Je voudrais signaler un point, monsieur le président. Il s'agit du paragraphe qui prévoit une notification

dix jours à l'avance. Est-ce un laps de temps suffisant pour un conseil municipal qui ne se réunit pas fréquemment?

M. STEAD: C'est la méthode qui a été adoptée jusqu'ici; cela n'a pas causé de problèmes et aucune plainte n'a pas été formulée à ce sujet.

Le sénateur CONNOLLY (*Halifax-Nord*): Certains conseils municipaux ruraux se réunissent moins fréquemment que ne le font les conseils dans les villes.

M. STEAD: J'ajouterai ceci. Notre ministre a souvent mentionné en se référant à ce genre de réglementation que son application dépendait en grande partie de la collaboration chaleureuse entre le gouvernement fédéral et les municipalités; ce qui veut dire qu'il n'est pas question qu'une des parties traite l'autre cavalièrement, la foule aux pieds, comme on dit. Dans la pratique je crois qu'on s'entendrait à l'avance, comme cela s'est produit dans le cas de New-Westminster. Ce texte protège la municipalité au cas où un bureaucrate, aux méthodes moins démocrates que les miennes, déciderait d'agir sans avertir la municipalité.

Le sénateur CONNOLLY (*Halifax-Nord*): Ne serait-ce pas préférable de donner plutôt un avis de trente jours?

M. STEAD: Monsieur le sénateur, cette mesure s'applique à tous les statuts administratifs et l'expérience me démontre que cela pourrait occasionner des délais assez ennuyeux en ce qui regarde particulièrement les statuts administratifs prenant effet avant l'ouverture de la navigation intérieure. Pour des raisons de ce genre, je préfère qu'il n'y ait pas de changements pour l'instant.

Le sénateur GOUIN: A quel endroit fait-on allusion à cet avis de dix jours?

M. FORTIER: A l'article 13; nous ne sommes pas encore rendus là.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: L'article 6: serment d'office. Qui peut faire prêter les serments.

Des VOIX: Approuvé.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Article 7. Président. Quorum. Rémunération des membres. Nomination des fonctionnaires et préposés de la Commission. Traitement du fonctionnaire administratif supérieur.

Des VOIX: Approuvé.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Article 9. Juridiction dans les limites du port.

Des VOIX: Approuvé.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Article 10. Pouvoirs de la Commission d'acheter, de construire, de vendre, etc..., des biens immeubles ou réels, meubles ou personnels.

Des VOIX: Approuvé.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Article 11. Administration des biens de la Couronne et de la ville. Louage des terrains administrés pour la Couronne. Aucun amendement n'a été proposé sur ce point?

M. STEAD: Non, monsieur.

Des VOIX: Approuvé.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Article 12. Constructions de facilités ferroviaires. Une Commission ne constitue pas une compagnie de chemin de fer.

Des VOIX: Approuvé.

M. FORTIER: Cet article, monsieur le président, est identique à celui de l'autre loi.

Le sénateur THORVALDSON: Il n'y a aucun changement.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Article 13. Statuts administratifs. A-t-on apporté une modification à cet article?

M. STEAD: Oui, monsieur, il en existe une. Un paragraphe (2) est ajouté au premier à la page 5 de la loi projetée et se lit ainsi:

Une copie de chaque statut administratif devra au moins dix jours avant d'être soumise à l'approbation du gouverneur en conseil, être délivrée au secrétaire de chacune des municipalités contiguës au port pour lequel la Commission est établie.

Le sénateur McCUTCHEON: Cela répond aux objections que des témoins ont formulées au cours de la réunion précédente.

M. STEAD: En effet, monsieur.

Le sénateur TAYLOR (*Westmorland*): Et le texte précédent devient le paragraphe (7)?

M. STEAD: C'est bien cela. La numérotation des paragraphes devient nécessaire.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Approuve-t-on l'article?

Des VOIX: Oui. Approuvé.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Article 14. La Commission peut emprunter et émettre des obligations. Propose-t-on un amendement à ce sujet?

M. STEAD: Non, monsieur.

Des VOIX: Approuvé.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Finances. Article 15. Imputations sur les revenus. Les montants sont payables au receveur général.

M. STEAD: On a apporté une légère modification d'ordre technique. Elle se rapporte à l'alinéa b) du second paragraphe de l'article 15 et se lit ainsi:

b) à l'affectation aux réserves en rentes de la Commission des montants que peut approuver le Ministre,

Le terme «en rentes» a été ajouté au mot «réserves» du texte original. Les comptables nous disent que l'interprétation juridique du mot réserves seul, a trait aux valeurs passives au bilan. En y ajoutant «en rentes» la Commission est autorisée à garder des montants d'argent liquide en réserve; c'est bien ce que nous désirons.

Des VOIX: Approuvé.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Article 16. Pouvoir de faire des placements. Y a-t-il un amendement?

M. STEAD: Non, monsieur.

Des VOIX: Approuvé.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Article 17, Comptes. Inspection des livres.

Des VOIX: Approuvé.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Article 18. Les fonds provenant de l'utilisation des biens de la Couronne font partie des revenus de la Commission.

Des VOIX: Approuvé.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Expropriation. Article 19.

Des VOIX: Approuvé.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Paiement des droits. Article 20. Paiement des droits exigibles sur les cargaisons des navires. Aucun changement?

M. STEAD: Aucun.

Le sénateur MOLSON: C'est la règle générale?

M. STEAD: Oui. Cet article est identique par exemple, à l'article 18, paragraphe (2) de la loi sur les commissaires du port d'Oshawa.

Des VOIX: Approuvé.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Article 21. Saisie des navires ou des marchandises.

Des VOIX: Approuvé.

Le PRÉSIDENTS SUPPLÉANT: Article 22. Détention des navires ou des marchandises.

Le sénateur THORVALDSON: Use-t-on fréquemment de ce pouvoir?

M. STEAD: Pas que je sache, monsieur.

Des VOIX: Approuvé.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Article 23. Vente de marchandises retenues.

Des VOIX: Approuvé.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Preuve. Article 24. Preuve d'un mandat administratif. Preuves des limites d'un port.

Des VOIX: Approuvé.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Généralités. Article 25. Aucune opération pécuniaire entre la Commission et ses membres.

Des VOIX: Approuvé.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Article 26. Prescription des actions.

Des VOIX: Approuvé.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Il s'agit d'un délai d'un an. Article 27. Dissolution d'une Commission.

Des VOIX: Approuvé.

Le sénateur GOVIN: Y a-t-il un amendement?

M. STEAD: Non, pas encore.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Article 28. Le gouverneur en conseil peut autoriser l'aménagement, etc., des terrains de la Couronne.

Des VOIX: Approuvé.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Article 29. Les travaux de la Commission sont assujettis à la *Loi sur la protection des eaux navigables*.

Des VOIX: Approuvé.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Dispositions transitoires. Article 30. Procédure pour soumettre une Commission sous le régime de la présente loi. Il y a quelque chose de modifié ici. Puisque vous modifiez les deux premiers paragraphes, monsieur Stead, il vaut peut-être mieux les traiter séparément.

M. STEAD: Merci, monsieur. Désirez-vous que je lise le texte original, d'abord?

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Non, la modification proposée, s'il vous plait.

M. STEAD: La voici.

(1) Sous réserve du paragraphe (2),...

(et ce sont les seuls termes nouveaux)

... le gouverneur en conseil peut par proclamation déclarer une Commission, que mentionne l'annexe à la présente loi, établie conformément à ladite loi, à compter de la date fixée dans la proclamation, délimiter le port pour lequel elle est ainsi instituée et déclarer que la loi mentionnée à l'annexe instituant cette Commission est abrogée à compter de cette date.

(2) Le gouverneur en conseil ne peut émettre aucune proclamation conformément au paragraphe (1), à moins d'avoir reçu un statut administratif, adopté par la Commission, lui demandant de déclarer cette Commission établie conformément à la présente loi.

Ceci prévoit la notification à laquelle je faisais allusion tout à l'heure. La disposition suivante établit que les deux commissions, la nouvelle et l'ancienne, doivent être tenues comme une seule et même Commission, il n'est pas question d'en établir une mais de modifier légèrement la législation se rapportant à la Commission préexistante.

Le sénateur McCUTCHEON: Le but de ce paragraphe est de satisfaire à l'objection voulant que deux membres de la Commission puissent se mettre d'accord et signer une formule de consentement. Le texte original déclarait: «Avec le consentement de la majorité des membres d'une Commission...le gouvernement en conseil peut...» Ce consentement, deux membres, à l'occasion d'une rencontre dans un tram par exemple, pouvaient le donner.

M. STEAD: C'était en effet possible; je ne crois pas, toutefois, qu'on puisse légiférer en parant à toute éventualité. Cela revient à dire qu'on s'entend, jusqu'à un certain point, sur ces lois. Si nous avons spécifié «la majorité» c'est que nous voulions éviter qu'un obstructionniste vienne bloquer des mesures jugées raisonnables par tous les autres membres.

Le sénateur McCUTCHEON: L'article original prévoyait que le gouverneur en conseil puisse agir avec le consentement de la majorité des membres; je crois que ce consentement pouvait être donné tout à fait sans formalités, tandis que maintenant un statut administratif est nécessaire. Cela devient un décret officiel.

M. STEAD: C'est maintenant un décret officiel.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Comme vous l'avez justement noté, cela répond à une objection qui a été soulevée précédemment.

M. STEAD: Je regrette, je ne vous avais pas très bien saisi, monsieur McCutcheon.

Le sénateur GROSART: Je ne vois pas très bien comment ces deux nouveaux paragraphes de l'article 30 parent à l'opposition de la ville d'Oshawa. Je vous la remettrai en mémoire en vous citant un extrait d'une lettre que le maire d'Oshawa m'a adressée. Il écrit:

Vous avez sans doute reçu copie de la lettre de M. McNeilly...
(il s'agit de l'avocat de la ville)

... au sénateur Hugessen que je vous ai fait tenir et vous avez dû y noter que la ville a de nouveau décidé qu'un amendement à l'article 30 du projet de loi, exigeant que le conseil de ville donne un consentement préalable à l'assujettissement de la Commission du port d'Oshawa à la nouvelle loi, répondrait au désir de la ville.

Eu égard à cette lettre je ne vois pas comment l'article en tient effectivement compte. Si je comprends bien, et d'après les remarques du sénateur McCutcheon, il est simplement question que la Commission adopte un statut administratif.

Le sénateur McCUTCHEON: Copie duquel doit être délivrée à la municipalité et qui ne prendra effet que dix jours après; ce qui donne à la municipalité intéressée l'occasion de venir ici et de faire du tapage.

Le sénateur GROSART: Mais cela ne satisfait tout de même pas au désir essentiel de la ville d'Oshawa voulant que le conseil de ville de la municipalité, ayant des intérêts dans des terrains ou d'autres du même genre, donne lui-même son consentement à l'établissement d'une Commission.

Puis-je savoir pourquoi on s'est contenté d'un simple statut administratif de la Commission de port existante plutôt que d'aller jusqu'au bout et d'exiger le consentement du conseil municipal de la ville intéressée? A supposer évidemment que mon interprétation de la modification proposée est juste.

M. STEAD: Il est vrai que cet amendement ne va pas aussi loin que ne le désire la ville d'Oshawa. Il s'agit d'établir une législation pour tout le pays et seules, une ou deux municipalités ont fait ressortir l'aspect que vous avez noté, pour s'opposer à la disposition.

Je tiens tout d'abord à répéter qu'habituellement des mesures de ce genre ne vont pas sans entente préalable sur les points importants. A vrai dire, il y a un délégué du conseil municipal à la Commission de port actuelle; s'il accomplit vraiment sa tâche et advenant une question litigieuse, il en avertira le conseil bien avant dix jours, de sorte qu'assez tôt on pourra prévoir une querelle et l'éviter en étudiant plus longuement la question.

Pourquoi ne sommes-nous pas allés jusqu'au bout? Je ne puis que dire, sans faire allusion au cas d'Oshawa, que de façon générale l'intérêt que le gouvernement porte au port prédomine en un sens. Il appartient à celui-ci, en effet, en vertu de l'Acte de l'Amérique du Nord britannique, d'exploiter le port, pour l'usage public en l'absence d'une Commission.

En second lieu, il revient au gouvernement fédéral, en vertu des engagements financiers pris par le ministère des Travaux publics en son nom, de fournir la plupart des biens dont la Commission tire ses revenus.

Il peut s'ensuivre que nous nous considérons d'une certaine façon l'associé principal dans cette équipe. Mais ce doit être une équipe et je tiens à vous rassurer: je crois qu'aucun gouvernement n'usurperait ce pouvoir et le Ministre a jugé que la ville de cette façon était suffisamment protégée, étant donné qu'elle a déjà un représentant à la Commission, chargé de bien examiner un tel statut administratif.

Le sénateur GROSART: Je ne conteste pas la déclaration du gouvernement fédéral de ne pas usurper ce pouvoir, mais il se trouve autorisé par proclamation, celle du gouverneur en conseil, à assumer en sorte les intérêts, intérêts de biens-fonds la plupart du temps, de n'importe quelle municipalité. Ces municipalités ont investi des capitaux, et je ne parle pas seulement d'Oshawa, dans des terrains qu'elles ont aménagés en commun, ou parfois seules, dans la localité du port relevant de la Commission; en exécution de cette disposition, on pourrait les exproprier. Ces terrains ont beaucoup de valeur pour les municipalités. J'aimerais qu'on revise mon interprétation, si elle est mauvaise, mais je crois comprendre que maintenant la Commission peut par un règlement exproprier des terrains appartenant à la municipalité sans le consentement de celle-ci, c'est-à-dire des propriétaires.

M. STEAD: Vous faites erreur, monsieur. Qu'il soit bien entendu que ce projet de loi n'a rien à voir aux droits de propriété, légalement parlant. Je me permets de corriger votre expression exproprier. Il n'est pas question de cela. Ce que nous faisons, c'est substituer une loi à une autre, au cas où cet article serait appliqué à un cas particulier. Je vous fais remarquer qu'il existe une loi à peu près identique qui assure à la ville sa représentation. Personne n'exproprie quoi que ce soit. Il s'agit de modifier et d'uniformiser les règlements qui régissent les Commissions de port actuelles et qui pouvoient aux futures.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Lorsqu'une Commission de port est établie les seuls biens-fonds administrés sont ceux qui appartiennent à la Commission.

M. STEAD: J'ajouterai, en ce qui regarde Oshawa, que plusieurs municipalités où était situé le port relevant de la Commission ont choisi de mettre leurs biens-fonds dans l'entreprise. Je crois qu'à Oshawa on s'est entendu sur un bail. Les conditions de ce bail ne seraient nullement modifiées, advenant, ce qui ne s'impose pas, la soumission d'Oshawa aux dispositions de cette loi.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Je crois que les honorables sénateurs seront d'avis qu'il faudrait revenir à la remarque précédente du sénateur McCutcheon. M. Stead nous assure que la municipalité sera représentée à la Com-

mission de port. Le paragraphe supplémentaire de l'article 13 pourvoit également à ce problème dans les termes suivants:

Une copie de chaque statut administratif, devra au moins dix jours avant d'être soumise à l'approbation du gouverneur en conseil, ... (il s'agit du statut adopté par la Commission)

... être délivrée au secrétaire de chacune des municipalités contiguës au port pour lequel la Commission est établie.

Voilà une autre soupape de sûreté pour régler le problème que vous avez soulevé, monsieur le sénateur Grosart.

Le sénateur LAMBERT: Puis-je ajouter, par suite des propos du témoin, que ce bill vise implicitement à stimuler et à encourager dans les ports locaux l'initiative et l'esprit d'entreprise. Ce qui corrobore la déclaration qui a été faite au cours d'une des réunions précédentes du Comité, lorsque j'ai demandé si les ports figurant à l'annexe faisaient leurs frais ou se suffisaient à eux-mêmes. On m'a alors répondu qu'à certains endroits le plan d'eau du port avait varié. Si cela est véridique, et je le crois, il y a certainement matière à progrès et à perfectionnement, au point de vue commercial.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Honorables sénateurs, M. Fortier, avocat-conseil au Ministère, a quelques mots à vous dire au sujet de cet article.

M. FORTIER: Je désire attirer votre attention sur le fait que les articles 9, 10 et 11 du projet de loi, qui traitent des pouvoirs généraux des Commissions de port ne diffèrent guère des autres lois actuellement en vigueur pour les Commissions de port; on n'a fait que réordonner les dispositions existant déjà.

Le sénateur ISNOR: En est-il de même en ce qui concerne les articles 22 et 23? M. Stead nous éclairerait-il davantage à ce sujet? Ces articles figurent-ils dans le texte d'autres lois?

M. STEAD: L'article 22 est essentiellement identique à celui de la loi d'Oshawa et d'autres. Quant à l'article 23 il est nouveau. Il résulte du fait que dans les rares occasions où il y eu des saisies, et qu'il s'agissait de denrées périssables, les formalités législatives occasionnaient bien des ennuis. Ce qui veut dire en somme que les marchandises de temps en temps pourrissaient.

Le sénateur ISNOR: A-t-on souvent eu recours à des saisies de ce genre?

M. STEAD: L'occasion s'est présentée une fois je crois et on a pensé qu'il serait sage d'éviter des ennuis à l'avenir.

Le sénateur GROSART: Qu'arriverait-il si un conseil de ville plus de dix jours après avoir reçu la notification, adoptait une résolution s'opposant au statut administratif? Qu'arriverait-il?

M. STEAD: On n'a pas pourvu spécifiquement à ce cas, mais je suis certain que le Ministre étudierait très sérieusement les objections d'une ville située dans le voisinage immédiat d'un port avant d'aller plus loin.

Le sénateur GROSART: Merci.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Nous avons terminé l'examen des paragraphes (1) et (2) du bill modifié. Le paragraphe (3) traite des Commissions devant être tenues pour un seul et même organisme.

Le sénateur GOVIN: Dans le texte français du projet de loi car c'est à celui-ci que je me réfère, à la 24^e ligne... c'est-à-dire, à la dernière page, au paragraphe 3 de l'article 30, ligne 24 dans la traduction française, on utilise l'expression «tenue, à toutes fins, pour» là ou le texte anglais indique «shall be deemed». Je vous assure, bien, respectueusement, que je ne me souviens pas d'avoir jamais lu les mots «to be deemed» traduits en français par «tenue, à toutes fins, pour». A mon avis on devrait plutôt écrire «considérée être». Je

regrette, mais cela pourrait nous causer des ennuis. Il est possible qu'on utilise ces mots dans d'autres décrets, mais je vous assure que ce n'est pas ce genre de français que je parle à l'université lorsque j'y donne un cours. Je vous prie, respectueusement de substituer les mots «*considérée être*» à l'expression «*tendue, à toutes fins, pour*». S'il le faut je proposerai cette modification. Dans le texte anglais c'est également à la ligne 24.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Peut-être M. Fortier peut-il nous dire quelques mots à ce sujet?

M. FORTIER: Comme vous le savez, monsieur le sénateur, le projet de loi est d'abord rédigé en anglais et sa traduction ne relève pas directement du ministère des Transports. Néanmoins, je porterai ce fait à l'attention du Bureau des traductions et leur proposerai les termes que vous avez énoncés.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Point n'est besoin d'en faire un amendement?

Des VOIX: Non.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Dictons alors au sténographe les termes proposés par le sénateur Gouin.

M. FORTIER: A la page 9, ligne 24 du texte français du bill S-38...

Le sénateur GOUIN: Substituer les mots «*considérée être*» à l'expression «*tendue, à toutes fins, pour*».

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: L'article 31 traite de l'application provisoire de certaines dispositions législatives.

Le sénateur MOLSON: Les paragraphes 2 et 3 doivent être numérotés de nouveau.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: C'est vrai. Numéroté de nouveau les paragraphes 2 et 3 de l'article 30. Approuve-t-on l'article 31?

Des VOIX: Approuvé.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Nous voici rendus à l'annexe. On y apporte une modification. Biffer la mention suivante: «Loi de 1911 concernant les commissaires du havre de Toronto, chapitre 28 des Statuts du Canada de 1911». Il s'agit de la loi citée en premier lieu.

M. STEAD: Il semble y avoir une erreur typographique car on mentionne le chapitre 26. De toutes façons, c'est à supprimer.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Approuvé?

Des VOIX: Approuvé.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Êtes-vous d'accord sur le titre?

Des SÉNATEURS: Approuvé.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Qu'entendez-vous faire au sujet des avis de convocation à envoyer aux commissaires de port, aux municipalités et autres organismes intéressés?

Le sénateur MOLSON: Monsieur le président, les ports cités à l'annexe, autres que ceux dont on a fait mention aujourd'hui, ont-ils fait parvenir des messages au Comité?

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Je crois qu'on trouve dans le compte rendu des délibérations de la réunion du 30 octobre, la réponse à votre demande. La Commission du port de North Fraser, les commissaires de Port Alberni, la ville de New Westminster et la ville de Port Coquitlam ont fait parvenir des télégrammes. Seules ont comparu, en outre, des représentants de Toronto, d'Hamilton et d'Oshawa.

Le sénateur MOLSON: Quelle est la teneur de ces télégrammes?

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Voulez-vous que je vous lise cet extrait des témoignages? Je m'en ferais un plaisir.

Le sénateur MOLSON: Cela nous aiderait probablement à décider si nous pouvons adopter le bill ou en différer l'étude à plus tard.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Le premier télégramme, et je cite maintenant le compte rendu de la réunion du 30 octobre, à la page 8, vient du secrétaire de la Commission du port de North Fraser. Voici ce qu'il contient:

Les commissaires du port de North Fraser, après avoir étudié le projet de loi S-38, sont unanimes à exprimer leur désir de n'être pas assujettis à cette loi.

(Et le président enchaîne:)

J'en conclus qu'ils ne s'opposent pas au bill lui-même, mais qu'ils ne veulent pas profiter du droit que leur offre l'article 30 de relever de cette loi.

Le deuxième télégramme vient des commissaires de Port Alberni:

Pour faire suite à votre lettre du 23 octobre, au sujet de la séance du Comité des transports et communications qui aura lieu le 30 octobre 1963 pour l'étude du bill S-38, nous vous informons que les commissaires de Port Alberni ne s'opposent pas au bill S-38, qui prévoit l'établissement de commissions de port.

(Puis il mentionne):

J'ai reçu deux autres télégrammes ce matin, le premier qui vient de la ville de New Westminster exprime son opposition au bill S-38 dans sa forme actuelle, pour les raisons suivantes:

Suivent trois projets d'amendements à diverses dispositions du bill. J'ai demandé au secrétaire-légiste de les étudier. A mon avis, ces recommandations ne sont pas urgentes et nous pourrions en différer l'étude jusqu'au moment où nous étudierons les dispositions pertinentes du bill.

Le télégramme continue ensuite comme il suit.

La ville de New Westminster ne s'oppose pas au reste du bill S-38. Elle félicite le gouvernement du Canada d'avoir proposé un projet de loi qui permette de porter à cinq le nombre des membres de la Commission du port de New Westminster, de sorte que cette dernière pourra aussi compter des représentants des dix municipalités environnant New Westminster sur le fleuve Fraser.

Ce télégramme est signé par le maire et les autres membres du conseil municipal de New Westminster.

Un autre télégramme à l'appui du précédent m'a aussi été adressé:

Pourriez-vous nous donner l'assurance que le bill S-38 ne sera pas adopté avant que soient élucidées les objections avancées par la ville de New Westminster? Une réponse serait bienvenue.

Le télégramme est signé par le président du conseil municipal du canton de Langley, Murrayville (C.-B.).

Notre secrétaire-légiste pourrait sans doute nous éclairer sur ce point.

M. HOPKINS: Il s'agissait de légères modifications portant sur des points accessoires, des changements de vocables; j'ai discuté de la chose avec M. Stead et je crois qu'il est en mesure de vous en parler à l'instant.

M. STEAD: Qu'il soit dit tout d'abord que depuis la réception de ce télégramme et depuis notre dernière réunion, le maire de New Westminster est elle-même venue à Ottawa pour assister à une rencontre de maires et elle est venue me voir. Nous avons abordé ces questions et elle s'est déclarée satisfaite de la solution proposée.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Voulez-vous dire qu'il y en a un autre?

M. STEAD: Je parle de New Westminster.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Y a-t-il un autre maire à New Westminster?

Le sénateur MOLSON: Vous avez dit «elle».

M. STEAD: Je m'excuse, je suis vraiment trop sérieux ce matin. Oui, il y a un autre maire. Je peux vous mettre au courant de ces questions si vous voulez, mais soyez assurés que le maire et moi en avons discuté et qu'elle s'est déclarée satisfaite de l'issue de notre conversation. Les termes auxquels ils s'opposaient diffèrent légèrement de leur loi actuelle mais sont ceux qui figurent à d'autres lois déjà adoptées par le Comité. Par exemple, à l'article 9, il est formulé: «doit réglementer et diriger l'utilisation et l'aménagement de tout terrain, etc.» Toutes les lois récentes utilisent cette formule, mais elle leur était inconnue. Ils désiraient qu'on dise simplement que la Commission pouvait réglementer. Puis, il y a une question de rédaction dont je ne puis vous parler, si ce n'est que pour dire qu'elle n'a causé aucun problème pour les autres.

Le sénateur MOLSON: Elle était satisfaite de la conversation qu'elle a eue avec vous sur ces points?

M. STEAD: C'est ce qu'elle m'a assuré.

Le sénateur LAMBERT: J'ai l'impression, compte tenu des amendements étudiés aujourd'hui, qu'on pourrait adopter ce projet de loi sans avoir à en discuter davantage.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Peut-être puis-je terminer ma citation du dernier compte rendu.

J'ai reçu ce matin de la ville de Port Coquitlam un télégramme qui ressemble à celui de la ville de New Westminster. On y propose les mêmes amendements aux mêmes articles du projet de loi. Pour terminer, le télégramme dit simplement que cette ville ne voit aucun inconvénient au reste du bill S-38.

Que décide le Comité?

Le sénateur KINLEY: De faire rapport du projet de loi.

Des SÉNATEURS: Faire rapport du projet de loi modifié.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Le Comité désire-t-il donner instruction à la Division des comités du Sénat de faire parvenir des exemplaires de ce projet de loi aux commissaires du port et aux municipalités ou nous contenterons-nous de faire rapport dudit bill?

Le sénateur LAMBERT: C'est à conseiller.

Le sénateur ISNOR: Comment à conseiller? Je crois que nous nous devons de le faire par courtoisie.

Le sénateur THORVALDSON: Voulez-vous dire faire parvenir un exemplaire du texte modifié du projet de loi?

Le sénateur LAMBERT: Certainement.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: De toutes façons, il faut qu'il soit réimprimé pour passer en troisième lecture.

Le sénateur KINLEY: Le bill nous a-t-il été renvoyé de la Chambre des communes?

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Non, il provient du Sénat. C'est un projet de loi du Sénat. En propose-t-on l'adoption au Sénat, tout d'abord, honorables sénateurs, pour ensuite faire parvenir un exemplaire du texte modifié aux commissaires de port et aux municipalités intéressées?

Des SÉNATEURS: D'accord.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Je me permets de conclure en vous disant qu'à la réunion précédente le sénateur Hugessen a prié M. Hopkins, secrétaire-

légiste au Sénat, d'examiner lui aussi les modifications proposées. Celui-ci m'avise qu'il a pris part à une discussion à ce sujet et qu'il est d'accord avec nous sur le texte que nous avons approuvé.

Je vous remercie beaucoup, honorables sénateurs.

Là-dessus, le Comité s'ajourne.



Première session de la vingt-sixième législature
1963

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

Auquel a été déféré le bill suivant:

Bill S-38, intitulé: Loi prévoyant l'établissement de
Commissions de port.

Président suppléant: L'HONORABLE JOHN J. CONNOLLY

Fascicule 3

SÉANCES DU JEUDI 12 DÉCEMBRE ET DU
MARDI 17 DÉCEMBRE 1963

TÉMOINS:

Séance du 12 décembre 1963: M. G. W. Stead, sous-ministre adjoint des Transports; M. Jacques Fortier, avocat-conseil du ministère des Transports et M. J. H. W. Cavey, chef, Division des ports et des biens, ministère des Transports.

Séance du 17 décembre 1963: M. G. W. Stead, sous-ministre adjoint des Transports; M. Victor K. Copps, maire de la ville d'Hamilton; M. Foster Rodger, conseiller juridique de la ville d'Hamilton; M. L. A. Gifford, maire de la ville d'Oshawa; M. E. J. McNeely, conseiller juridique de la ville d'Oshawa; M. F. Malloy, président des Commissions du port d'Oshawa.

ROGER DUHAMEL, M.S.R.C.
IMPRIMEUR DE LA REINE ET CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE
OTTAWA, 1964

COMITÉ PERMANENT
DES
TRANSPORTS ET COMMUNICATIONS

Président: l'honorable ADRIAN K. HUGESSEN

les honorables sénateurs

Baird	Gouin	Paterson
Beaubien (<i>Provencher</i>)	Haig	Pearson
Bishop	Hayden	Power
Bouffard	Hollett	Quart
Bradley	Horner	Reid
*Brooks	Hugessen	Robertson (<i>Shelburne</i>)
Buchanan	Isnor	Roebuck
Campbell	Jodoin	Smith (<i>Kamloops</i>)
Connolly (<i>Halifax-Nord</i>)	Kinley	Smith (<i>Queens-Shelburne</i>)
Connolly (<i>Ottawa-Ouest</i>)	Lambert	Stambaugh
Croll	Lefrançois	Taylor (<i>Westmorland</i>)
Dessureault	*Macdonald (<i>Brantford</i>)	Thorvaldson
Dupuis	McCutcheon	Veniot
Farris	McGrand	Vien
Fournier (<i>Madawaska-Restigouche</i>)	McKeen	Welch
Gershaw	McLean	Woodrow—49.
	Méthot	
	Molson	
	Monette	

(Quorum 9)

*Membre d'office

ORDRES DE RENVOI

Extrait des procès-verbaux du Sénat du mercredi 23 octobre 1963.

«Conformément à l'ordre du jour, le Sénat reprend le débat sur la motion de l'honorable sénateur Lambert, appuyé par l'honorable sénateur Croll, tendant à la deuxième lecture du Bill S-38, intitulé: Loi prévoyant l'établissement de Commissions de port.

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 Croll, que le bill soit déféré au Comité permanent des transports et communications.

La motion, mise aux voix, est adoptée.»

Le greffier du Sénat,
J. F. MacNEILL.

Extrait des procès-verbaux du Sénat du mercredi 11 décembre 1963.

«Conformément à l'ordre du jour, l'honorable sénateur Connolly (*Ottawa-Ouest*) propose, appuyé par l'honorable sénateur Molson, que le Bill S-38, intitulé: Loi prévoyant l'établissement de Commissions de port, soit lu la troisième fois.

En amendement, l'honorable sénateur Roebuck propose, appuyé par l'honorable sénateur Lambert, que le bill ne soit pas lu la troisième fois maintenant, mais qu'il soit renvoyé au Comité permanent des transports et communications pour plus ample considération.

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

Le greffier du Sénat,
J. F. MacNEILL.

PROCÈS-VERBAUX

JEUDI 12 décembre 1963

Conformément à la motion d'ajournement et à l'avis de convocation, le Comité permanent des transports et des communications se réunit à 2 heures de l'après-midi.

Présents: Les honorables sénateurs Connolly (*Ottawa-Ouest*), Croll, Fournier (*Madawaska-Restigouche*), Hollett, Kinley, Lambert, Lefrançois, Macdonald (*Brantford*), McCutcheon, McLean, Molson, Quart, Roebuck, Smith (*Queens-Shelburne*), Stambaugh, Veniot et Woodrow.

En l'absence du président et sur la proposition de l'honorable sénateur McCutcheon, l'honorable sénateur Connolly (*Ottawa-Ouest*) est élu président suppléant.

Aussi présents: M. E. Russell Hopkins, secrétaire-légiste et conseiller parlementaire; les sténographes officiels du Sénat.

Le Comité examine le Bill S-38, loi prévoyant l'établissement de Commissions de port, que le Sénat a déferé au Comité le 11 décembre 1963 pour plus ample examen.

Fournissent de nouveau des explications sur ledit bill M. G. W. Stead, sous-ministre adjoint des Transports; M. Jacques Fortier, conseiller juridique du ministère des Transports, et M. J. H. W. Cavey, chef de la Division des ports et des biens, ministère des Transports.

Après discussion et sur la proposition de l'honorable sénateur Roebuck, il est ordonné que la Division des Comités envoie immédiatement un télégramme aux commissions des ports mentionnées dans l'annexe dudit bill, et aussi au maire de chacune des villes mentionnées dans l'annexe du bill, les informant que le Comité permanent des transports et des communications tiendra une autre séance le mardi 17 décembre 1963 à 10 h. 30 du matin dans la salle des comités du Sénat n° 256-S.

A 2 h. 50 de l'après-midi, le Comité s'ajourne jusqu'à 10 h. 30 du matin le 17 décembre 1963.

Certifié conforme.

Le secrétaire du Comité,
Gérard Lemire.

MARDI 17 décembre 1963

Conformément à la motion d'ajournement et à l'avis de convocation, le Comité permanent des transports et des communications se réunit à 10 h. 30 du matin.

Présents: Les honorables sénateur Baird, Connolly (*Halifax-Nord*), Connolly (*Ottawa-Ouest*), Croll, Fournier (*Madawaska-Restigouche*), Gouin, Hollett, Lambert, Lefrançois, Mardonald (*Brantford*), McCutcheon, Molson, Paterson, Power, Roebuck, Smith (*Queens-Shelburne*), Stambaugh, Veniot et Woodrow—19.

En l'absence du président et sur la motion de l'honorable sénateur Croll, l'honorable sénateur Connolly (*Ottawa-Ouest*) est élu président suppléant.

Aussi présents: M. E. Russell Hopkins, secrétaire-légiste et conseiller parlementaire du Sénat; les sténographes officiels du Sénat.

Le Comité continue d'examiner le Bill S-38, loi prévoyant l'établissement de Commissions de port.

M. J. W. Stead, sous-ministre adjoint des Transports, fournit d'autres explications sur le bill.

S'opposent au bill M. Victor K. Copps, maire d'Hamilton; M. Foster Rodger, conseiller juridique de la ville d'Hamilton; M. L. A. Gifford, maire d'Oshawa; M. E. J. McNeely, conseiller juridique de la ville d'Oshawa, et M. F. Malloy président de la Commission du port d'Oshawa.

Après discussion, l'honorable sénateur Power propose que l'examen du bill soit reporté à une date indéterminée. La motion, mise aux voix, est adoptée par 8 voix contre 1.

A 12 h. 30, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Certifié conforme.

Le secrétaire du Comité,
Gérard Lemire.

LE SÉNAT

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, jeudi 12 décembre 1963

Le Comité permanent des transports et des communications, auquel a été déféré le bill S-38, loi prévoyant l'établissement de Commissions de port, se réunit à 2 heures de l'après-midi pour reprendre l'étude du bill.

Le sénateur JOHN J. CONNOLLY (*président suppléant*) préside.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Honorables sénateurs, cette séance résulte d'une motion présentée hier par le sénateur Roebuck proposant de renvoyer au Comité le bill S-38. Le Comité avait fait rapport du bill après sa séance du 5 décembre dernier. Je n'ai pas l'intention d'essayer de récapituler ce qui s'est dit hier au Sénat, car on le trouvera dans les *Débats*. Cependant, je tiens à dire au Comité qu'on m'a remis un télégramme reçu, ou apparemment reçu le 11 décembre, venant de M. Victor K. Copps, maire d'Hamilton, et adressé au sénateur Hugesen, président du Comité. Il se lit ainsi:

J'ai pris connaissance des amendements qu'il a été proposé d'apporter au bill S-38 relatif aux Commissions de port au cours de la deuxième séance du Comité permanent des transports et des communications du Sénat. Ces amendements sont inacceptables, je répète, inacceptables pour la Corporation de la ville d'Hamilton. Je recommande respectueusement que la loi des commissaires du havre de Hamilton soit exclue de l'annexe tout comme il est proposé d'en enlever la loi concernant les commissaires du havre de Toronto. Si le Comité n'accède pas à cette demande, je le prie instamment de nous fournir l'occasion de présenter d'autres arguments, vu qu'on m'avait donné l'assurance, quand j'ai paru devant le Comité le 13 octobre dernier, que le greffier du Sénat nous préviendrait de la date de la prochaine séance.

Le sénateur ROEBUCK: Est-ce un télégramme différent de celui dont lecture a été donnée à la Chambre?

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Ce télégramme s'ajoute à celui dont j'ai donné lecture hier, qui est maintenant consigné aux *Débats* et qui provenait du même personnage. Honorables sénateurs, je sais qu'il y a un certain nombre de questions dont les membres voudraient s'occuper. M. G. W. Stead, sous-ministre adjoint des Transports, section de la marine, est ici, de même que M. Jacques Fortier, C.R., conseiller juridique du ministère. M. W. J. Manning et M. J. H. W. Cavey, qui étaient à la dernière séance, sont aussi présents. De quelle façon désirez-vous que nous procédions aujourd'hui?

Le sénateur ROEBUCK: Monsieur le président, puisque c'est moi qui ai proposé que le bill fût déféré de nouveau au Comité, il serait bon, je pense, que j'explique pourquoi je l'ai fait et que je dise ce que je propose que nous fassions.

Les honorables sénateurs se rendront compte, je l'espère, que je n'ai aucun intérêt personnel dans ce bill, pas plus qu'aucun autre des sénateurs présents. Je n'habite pas la ville de Hamilton, sauf que je suis né là...

Le sénateur McCUTCHEON: Vous pouvez surmonter ce malheur.

Le sénateur ROEBUCK: Oui, je l'ai surmonté.

Le sénateur MACDONALD (*Brantford*): Hamilton s'en fait encore gloire.

Le sénateur ROEBUCK: Merci. Je n'ai eu d'entretiens ni avec les représentants de la ville de Hamilton, ni avec ceux de la ville d'Oshawa. J'ai agi de ma propre initiative seulement parce que je considérais que nous nous acquitions mal de nos responsabilités. Je dois ajouter que le sénateur Croll et moi nous n'avons pas pu assister à la deuxième séance et que le président du Comité, après avoir présidé la première séance, était malade, de sorte que le Comité se trouvait privé de la présence de trois hommes qui se souvenaient de ce qui s'était passé. Pourtant, il ne fait aucun doute que nous avons, d'une façon claire et positive, pris envers ces trois groupes l'engagement de les prévenir de la date de toute nouvelle séance que tiendrait le Comité pour examiner les amendements que le ministère avait entrepris d'apporter à ce projet de loi. Ils n'ont pas été prévenus et il ne servirait à rien de revenir en arrière et de se dépenser en pure perte ou de nous livrer à d'autres extravagances semblables. Ils avaient le droit d'être prévenus et de venir exprimer leurs opinions. J'ignore ce qui s'est passé entre cet individu et les témoins qui ont comparu en cette occasion. Ce que l'un a pu dire à l'autre ne m'importe pas. Nous étions moralement tenus, je pense, de prévenir ces gens à temps et d'entendre leurs observations.

Afin que nous ne perdions pas cela de vue, je propose que toutes les parties intéressées, commissions et municipalités, soient prévenues au moins une semaine avant la prochaine séance que le Comité tiendra pour étudier cette question.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Messieurs, c'est une motion.

Le sénateur MACDONALD (*Brantford*): Naturellement, monsieur le président, cela veut dire que le bill ne sera pas examiné au cours de la présente session parce que, dans une semaine, la prorogation du Parlement sera sans doute bien proche.

Le sénateur KINLEY: Je pensais que ces gens allaient être avisés après notre séance l'autre jour. Ils n'ont pas été avertis d'être ici?

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Je ne crois pas qu'il y ait eu d'entente semblable. La promesse d'avis dont parle le sénateur Roebuck, je pense, est celle qui a été faite à la séance du 30 octobre.

Le sénateur KINLEY: Mais une autre séance a eu lieu encore l'autre jour. Cette question a été soulevée et ils ne semblent pas être ici.

Le sénateur HOLLETT: Le Comité est saisi d'une motion. J'appuie cette motion.

Le sénateur ROEBUCK: Merci.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Nous n'avons pas besoin d'un second parrain en comité, sénateur. La motion se trouve régulièrement présentée.

Le sénateur MACDONALD (*Brantford*): Il y a un autre aspect à considérer, monsieur le président, et c'est que, si ce bill est examiné dans une semaine d'ici et si, par un miracle, le Sénat l'adopte et l'achemine vers l'autre Chambre, il n'y aura aucune chance que l'autre Chambre l'adopte à la présente session.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Même s'il était approuvé aujourd'hui?

Le sénateur MACDONALD (*Brantford*): S'il était approuvé aujourd'hui, ce serait une autre histoire.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Même s'il était approuvé aujourd'hui?

Le sénateur MACDONALD (*Brantford*): S'il était approuvé aujourd'hui, ce serait une autre histoire. Je discute la motion en ce moment. Si cette motion

est adoptée, il sera tout à fait impossible que le Parlement en dispose au cours de la présente session.

Le sénateur KINLEY: Et ce sera sa mort.

Le sénateur MOLSON: Le sénateur Roebuck juge-t-il qu'un préavis de sept jours soit nécessaire? Si nous nous réunissions la semaine prochaine et s'ils pouvaient se présenter mardi ou mercredi, il pourrait être possible de les entendre, d'en finir avec le bill et de faire rapport.

Le sénateur ROEBUCK: Je voudrais aller un peu plus loin, mais je ne voudrais pas aller trop loin. Je voudrais que ce bill, avec ses amendements, soit envoyé à toutes les municipalités et à toutes les commissions de port mentionnées dans l'annexe.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Voulez-vous m'éclairer sur un point? Vous avez dit «tous les intéressés». Et maintenant vous dites «toutes les municipalités et toutes les commissions de port mentionnées dans l'annexe». Cela exclut Toronto, qui a déjà été écartée.

Le sénateur ROEBUCK: Oui, naturellement, exclusion faite de Toronto. En supposant, bien entendu, que l'amendement concernant Toronto tienne encore. Je crois que cela ne fait aucun doute.

Le sénateur McCUTCHEON: Ne soulevons pas cette question. Régions une chose à la fois.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Je crois qu'il n'y a aucun doute à ce sujet.

Le sénateur LAMBERT: Est-il nécessaire de faire revenir les représentants d'Hamilton et d'Oshawa pour qu'ils répètent ce qu'ils ont déjà dit par écrit dans ces télégrammes?

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Nous pourrions peut-être discuter le télégramme que nous venons de recevoir d'Hamilton. Ils demandent qu'on les exclue. J'ignore ce qu'en pense le Comité, ou ce qu'en pensent les fonctionnaires du ministère en rapport avec leurs instructions. En prenant une décision, nous aurions une épine au pied de moins.

Il nous reste la proposition que la municipalité d'Oshawa a faite par l'entremise de son contentieux. Elle voudrait qu'il soit prévu dans le bill que la Commission du port d'Oshawa en soit soustraite tant que le conseil municipal n'en aura pas régulièrement approuvé les dispositions. C'est exactement ce qu'elle demande. Hamilton demande nettement que la Commission de son port soit exclue de l'annexe.

Le sénateur ROEBUCK: Si je vous comprends bien, monsieur le président, le conseiller juridique d'Oshawa demande que cette ville soit exclue du bill à moins que la municipalité ne donne son assentiment?

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Il y a peut-être là une nuance dont je ne me souviens pas. Avez-vous le télégramme sous la main?

Le sénateur ROEBUCK: Oui, je l'ai.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Voulez-vous en donner lecture, monsieur le sénateur? Je peux le faire, si vous voulez me le remettre.

Le sénateur ROEBUCK: Le voici.

L'honorable M. CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): ...

L'autre télégramme que j'ai, aussi adressé au sénateur Hugessen, est arrivé le 9 décembre. Il se lit ainsi:

Au sujet du bill S-38, la position de la ville d'Oshawa demeure telle que l'exposait la lettre au sénateur Hugessen, président du Comité, en date du 31 octobre 1963. Les amendements proposés par le ministère des Transports apportent des améliorations sensibles à la version initiale du bill S-38. La ville persiste quand même à croire que l'article 30 devrait être modifié de façon que

l'assentiment de la municipalité soit une condition préalable à toute décision d'assujettir la Commission de son port à l'ensemble de la loi. La ville regrette de ne pas avoir été prévenue des autres séances du Comité. E. G. McNeeley, conseiller juridique d'Oshawa.

Il n'y a donc aucun doute. C'est bien la position prise à la première séance du Comité.

Le sénateur McCUTCHEON: Le ministère s'est efforcé de tout prévoir cela en stipulant, en premier lieu, que la Commission d'un port ne peut pas être assujétie au bill sans une résolution de cette commission et, en second lieu, que cette résolution doit être communiquée à la municipalité dix jours avant toute décision du gouverneur en conseil. Cela donne dix jours à la municipalité pour alerter ses députés au Parlement, ou tous ceux qui peuvent influencer sur les décisions du gouverneur en conseil.

Le sénateur ROEBUCK: Elle ne se contente pas de cela et je dois dire que je ne m'en contenterais pas non plus.

Le sénateur McCUTCHEON: Que peuvent-ils ajouter à ce qu'ils ont déjà dit? Qu'est-ce que la ville d'Hamilton peut bien dire de plus? Nous pouvons jeter ce bill par-dessus bord en disant que nous n'en disposerons pas au cours de la présente session. Le ministre a dit qu'il y avait trois cas urgents à régler, mais il n'a pas dit que c'était un de ces cas. Il a dit qu'il voulait obtenir cette loi si c'était possible. Si nous adoptons cette motion, autant vaudrait mettre le bill dans nos poches et l'oublier.

J'ai relu leurs témoignages et, si nous les faisons revenir, ils ne diront rien de plus que ce qu'ils ont déjà dit. Nous nous sommes évertués à les satisfaire. Il est vrai que le gouverneur en conseil nomme les commissaires, sauf un qui est nommé par le conseil municipal. Une des choses dont le maire voulait s'assurer—et cela a été corrigé—c'est que la ville soit exactement dans la même situation quant à la composition de la commission, si jamais elle était aussi assujétie à la nouvelle loi, et rien ne garantit qu'elle le sera. Mais si jamais elle l'est, la composition de la commission sera établie exactement de la même façon qu'à l'heure actuelle. Je ne vois pas ce que la ville pourrait ajouter à nos délibérations en plus de répéter ce qui a déjà été dit.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Honorables sénateurs, accepteriez-vous l'idée que voici? Le sous-ministre adjoint est présent et il connaît ces deux propositions. Pourquoi ne pas l'entendre tout de suite et voir ce qu'il pense des propositions. Puis, si le sénateur Roebuck insiste quand même pour présenter sa motion dans sa forme actuelle, ou bien s'il la modifie à la lumière de la discussion et des faits produits, nous pourrions ensuite continuer.

Le sénateur ROEBUCK: Cela me va.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Monsieur Stead, voulez-vous éclaircir ces deux questions, la première étant la position que prend Hamilton dans le télégramme dont lecture a été donnée aujourd'hui?

M. G. W. Stead, sous-ministre adjoint des Transports, section de la marine: Monsieur le président et honorables sénateurs, je dois commencer par dire que je suis désolé de ce que les événements n'aient pas confirmé ce que j'avais dit précédemment. J'espère que vous accepterez mes excuses s'il en est résulté de la confusion. C'est l'impression que j'avais et je ne peux rien dire de plus.

Quant à la substance de la proposition faite par Hamilton, on me permettra de le dire, je partage l'avis du sénateur McCutcheon, qui a mentionné la similitude du régime proposé et du régime actuel. Même si ce bill n'était jamais appliqué, il n'entraînerait aucun transfert d'actifs, ni d'autres conséquences de ce genre. J'estime qu'il serait malheureux de faire une exception

sans des motifs sérieux, comme dans le cas de Toronto. La plupart des honorables sénateurs ont entendu feu le maire Summerville exposer de quelle façon cette commission avait des enchevêtrements d'intérêts dans des terrains situés loin des environs du port. Nous avons reconnu qu'il y aurait beaucoup de choses à démêler et que le bill, si jamais nous voulions l'appliquer, ne s'y prêterait pas facilement avec les diverses méthodes qui y sont prévues. A ma connaissance, il n'existe pas à Hamilton de situation qui rende les deux cas parallèles. C'est pourquoi, je prétends que la Commission d'Hamilton doit être laissée sur le même pied que toutes les autres commissions au Canada.

Je le souligne cependant de nouveau, nous avons été avertis et mon propre ministre estime que, dans les cas semblables, il est inconcevable d'agir sans avoir consulté. En somme, et cela m'amène au cas d'Oshawa, l'Acte de l'Amérique du Nord britannique a dévolu au gouvernement fédéral la responsabilité première quant à la navigation et au commerce maritime.

Avant qu'une commission ait été formée pour un port quelconque, le ministère des Transports était responsable de ce port et, cela étant, il me semble malheureux, si j'ose m'exprimer ainsi, que le gouvernement fédéral doive demander à la municipalité locale, c'est-à-dire à une entité créée par la province, la permission de légiférer. A notre avis, par les amendements que nous vous avons déjà présentés, le gouvernement fédéral se trouve à aller aussi loin qu'il est raisonnable de demander au gouvernement supérieur de faire.

Le sénateur ROEBUCK: Est-ce que je puis vous poser une question? La loi des commissaires du port d'Hamilton prévoit-elle que le bénéfice net du port devra être versé au trésor municipal?

M. STEAD: Oui.

Le sénateur ROEBUCK: Et est-ce que le nouveau bill prévoit que le revenu du port devra être versé au receveur général du Canada?

M. STEAD: Oui, monsieur.

Le sénateur ROEBUCK: S'en trouve-t-il pour prétendre, maintenant que nous les avons invités à exprimer leurs vues afin d'éviter d'agir arbitrairement, que le plus haut placé en grade ait des permissions à demander à un corps inférieur, c'est-à-dire à la municipalité?

M. STEAD: Je le regrette, monsieur le sénateur, mais je n'ai pas saisi le début de votre question.

Le sénateur ROEBUCK: S'en trouve-t-il pour prétendre que notre corps législatif, le plus haut placé, doit accepter un rôle de subordonné? Vous avez dit quelque chose de ce genre en mentionnant que nous avons entendu les opinions d'un corps inférieur par souci de ne pas agir arbitrairement.

M. STEAD: Oh non, monsieur le sénateur.

Le sénateur CROLL: Si le sénateur Roebuck pose cette question, c'est qu'il constate que, dans un cas, l'excédent de fonds est versé à la ville d'Hamilton et que, dans l'autre cas, les fonds sont remis au gouvernement fédéral. J'ai cru vous l'entendre dire.

M. STEAD: Oui.

Le sénateur CROLL: Pourquoi?

M. STEAD: En réalité, il n'y a pas d'excédent de fonds.

Le sénateur CROLL: Mais pourquoi?

M. STEAD: Simplement parce que nous ne demandons pas à la ville de contribuer de l'argent, sous le régime actuel ou sous le régime proposé, pour les travaux du port. La commission du port touche des revenus rendus possibles en grande partie par les immobilisations que le ministère des Travaux publics a faites au nom du gouvernement fédéral. Nous avons pour règle, dans les cas où

une commission de port projetée de nouvelles installations qu'elle ne peut pas payer entièrement avec ses propres revenus ou à l'aide d'emprunts garantis par ses revenus, que le gouvernement fédéral doit fournir les fonds supplémentaires requis, par l'entremise du ministère des Travaux publics, afin que ce port ait les installations dont il a besoin. S'il survient par la suite un excédent de revenu dans un cas semblable, il nous semble que cet excédent doit revenir à l'organisme qui a fourni ces fonds sans y être tenu plutôt qu'à une autre entité.

Le sénateur ROEBUCK: Je me demande s'il n'aurait pas été sage de dire tout cela dans la loi avant que la Commission du port d'Hamilton accepte de l'argent de la ville d'Hamilton et renonce à ses titres sur le lit du port et ne renonce en plus à certains rivages du port?

Le maire d'Hamilton a dit que sa ville avait engagé un montant de 100 millions de dollars dans ce port dont elle a fait l'acquisition en vertu d'une loi du Parlement. Vous soutenez que cet argent devrait aller au gouvernement fédéral plutôt qu'à la municipalité. N'aurait-il pas fallu dire cela dans la loi particulière qui a été adoptée avant que ces transactions aient eu lieu?

M. STEAD: Je ne puis certainement pas remonter aussi loin en arrière, car nous parlons là d'une loi qui a été adoptée avant la première Grande Guerre et dont les motifs me sont inconnus. De nos jours, à mon avis, la pratique et l'usage ne sont pas les mêmes qu'il y a 40 ou 50 ans et la logique semble aller dans l'autre sens. Est-ce que je semble avoir répondu à votre question? C'est la meilleure réponse que je puisse vous donner.

Le sénateur ROEBUCK: Je suppose que c'est la meilleure réponse que vous puissiez donner.

Le sénateur HOLLETT: Pour quelles raisons exclure Toronto et ne pas exclure aussi Oshawa et Hamilton? Quelles sont les raisons de ne pas les exclure? Si on pouvait les exclure, nous pourrions y aller et adopter ce bill.

Le sénateur ROEBUCK: Oui.

M. STEAD: Cela devient une plaie purulente. Nous avons conçu ce bill comme loi générale qui rendrait l'administration des commissions de port uniforme dans tout le pays et je ne crois vraiment pas pouvoir dire que mon ministre serait disposé à consentir à d'autres exceptions. Je ne le ferais sûrement pas sans le consulter.

Le sénateur CROLL: Ce n'est certainement pas un cas comparable à celui de Toronto ou d'Hamilton. Il s'agit d'une catégorie tout à fait à part. Ce qui me dépasse, en plus de ce qu'il y a de mauvais dans la loi, c'est qu'il doit pourtant se trouver quelqu'un au ministère qui se rende compte qu'Hamilton est voisine de Toronto et Toronto voisine d'Hamilton. C'est pourquoi Hamilton se juge lésée et voudrait être traitée de la même façon que Toronto. C'est ce qui tracasse les gens d'Hamilton et c'est ce qu'il faut étudier. C'est ce qui explique cette protestation. Nous pouvons lui faire avaler le bill de force, mais il y a ce petit grain de fierté sur lequel nous aurons marché dans Hamilton. Pourquoi le ferions-nous? C'est ce que je me demande.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Alors, ne pourrions-nous pas conclure que, pour le moment du moins, le gouvernement ne consent pas, pour des raisons de principe, à enlever de l'annexe la ville d'Hamilton? Est-ce vrai?

M. STEAD: C'est juste.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Passons maintenant, si le Comité y consent, au cas d'Oshawa.

Le sénateur LAMBERT: En ce qui concerne la situation à Hamilton, est-ce que le Comité a été suffisamment renseigné jusqu'ici par la ville d'Hamilton quant à la somme d'argent que cette ville a elle-même placée dans cette entreprise?

Je présume aussi que, s'il s'acquitte bien de ses fonctions, il fera rapport à ceux qui l'ont nommé de toute question contentieuse. Nous considérons que c'est là une protection suffisante, qui écartera en pratique le danger qu'une des parties pose des actes arbitraires sans la connaissance et le consentement implicite de l'autre.

Le sénateur ROEBUCK: C'est ce qu'on propose actuellement. Combien la Commission du port a-t-elle donné à la ville d'Oshawa lors de l'adoption de la loi en 1930?

M. STEAD: Je crois que ce fut plus tard que cela.

Le sénateur ROEBUCK: Oui, la loi de 1960?

M. STEAD: Oui, monsieur. Je n'ai pas vérifié le dossier récemment, mais je crois que les dispositions d'usage ont été prises, peut-être sans formalité avant l'adoption de la loi, et que la ville a cédé des terrains. Et même, le conseil municipal suivant ne consentait pas à faire plus que louer les terrains à la Commission du port. A ma connaissance, mais je peux me tromper, c'est le seul cas où cela soit arrivé. Est-ce vrai, monsieur Cavey?

M. CAVEY: Oui.

Le sénateur CROLL: Je crois que la ville n'a rien de mieux à souhaiter qu'un partenaire riche et bienveillant. Hamilton se trouve dans une bien meilleure posture.

Le sénateur ROEBUCK: Je ne le crois pas. Monsieur le président, permettez-moi de verser ce qui suit au compte rendu. C'est à la page 44 des délibérations de la première séance du Comité le 30 octobre dernier. Voici ce que M. McNeely, le conseiller juridique d'Oshawa, a dit:

Lorsque la loi établissant la commission du port d'Oshawa a été adoptée, nous avons cédé aux commissaires du port certains terrains appartenant à la ville. De fait, nous avons cédé aux commissaires du port à peu près 55 acres de terrain dans le voisinage du port et ces terrains valent à peu près \$250,000.

Le sénateur MCCUTCHEON: Il a dit que la ville les avait «cédés», mais il a été établi par la suite qu'elle avait en réalité loué ces terrains.

Le sénateur ROEBUCK: En tout cas, c'était un bail à long terme.

Le sénateur MCCUTCHEON: Il y a encore un bail à long terme.

Le sénateur CROLL: Combien avons-nous dépensé?

M. STEAD: Je crois avoir ça ici. Oshawa, jusqu'ici, plus de deux millions de dollars.

Le sénateur CROLL: Plus de deux millions depuis 1960?

M. STEAD: Peut-être depuis plus longtemps que cela. Ces chiffres nous ont été donnés par le ministère des Travaux publics et ils peuvent remonter plus loin que cela.

Le sénateur CROLL: Le gouvernement a immobilisé là deux millions et la ville en bénéficie beaucoup.

Le sénateur ROEBUCK: Je ne combats pas le bill en ce moment. Je me contente en ce moment de soutenir que ces gens, ayant placé de l'argent, loué des terrains et ayant une très grosse participation, devraient avoir l'occasion de venir ici. Je n'ai aucune cause personnelle à défendre.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Vous avez raison et c'est naturellement ce à quoi tend la motion. Nous en sommes encore au cas d'Oshawa et je pose la question suivante à M. Stead au nom du Comité: vous dites, en somme, que vous avez amendé l'article 13 du bill de façon à prescrire que toute résolution d'une commission de port doit, au moins dix jours avant d'être entérinée

par le gouverneur en conseil, être communiquée au greffier de chacune des municipalités contiguës au port?

M. STEAD: Qui est représentée. Oui, monsieur, c'est exact.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Je vous pose la question directe suivante. Dois-je conclure qu'en principe vous ne voulez pas aller plus loin que cela, c'est-à-dire que vous ne voulez pas satisfaire à l'objection que pose le télégramme du conseiller juridique de la ville d'Oshawa?

M. STEAD: Non monsieur.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Je crois, honorables sénateurs, que tout est clair maintenant. La proposition venue de la ville d'Hamilton et celle venue de la ville d'Oshawa sont telles que le ministère se juge incapable d'accepter l'une ou l'autre. Nous sommes maintenant confrontés par la motion du sénateur Roebuck.

Le sénateur CROLL: Quelle est cette motion? Je n'étais pas ici.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Il est proposé d'ajourner immédiatement à une date ultérieure dont les intéressés seront notifiés au moins une semaine d'avance.

Le sénateur ROEBUCK: Je modifierais cette période d'une semaine. J'accepterais sûrement que la période soit seulement suffisante pour leur donner convenablement le temps de se rendre ici et de dire s'ils approuvent ou désapprouvent le bill et ses amendements.

Le sénateur KINLEY: Est-ce que cela veut dire qu'en pratique le bill se trouvera perdu?

Le sénateur ROEBUCK: Il est perdu de toute façon.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Le Comité peut faire ce qu'il veut du bill. Le Comité peut approuver ces amendements, s'il juge à propos de le faire. Il y a une autre solution que nous devrions peut-être examiner. Elle n'a pas encore été proposée et je vais maintenant la proposer. Nous pourrions peut-être sans trop d'efforts, nous réunir très tôt la semaine prochaine, peut-être mardi soir après la séance du Sénat.

Le sénateur MACDONALD (*Brantford*): Peut-être pourrions-nous nous réunir mardi matin avant la séance du Sénat. Je crois que le Sénat siègera lundi soir.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Peut-être aimerions-nous ajourner le Comité jusque-là et prévenir ces municipalités afin qu'elles puissent être entendues, après quoi nous nous prononcerons sur chaque article.

Le sénateur HOLLETT: Ce sera mardi matin?

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Oui, mardi matin. Serons-nous plus avancés, monsieur le sénateur Macdonald?

Le sénateur MACDONALD (*Brantford*): Pas du tout, je crois, car je n'imaginais pas que ce bill pourrait franchir ses stades à la Chambre des communes, même si notre Chambre en acceptait la troisième lecture. Il y a une possibilité, je suppose. Nous pouvons essayer. Mais, à mon avis, nous ne ferons que battre l'air, mais...

Le sénateur McCUTCHEON: Monsieur le président, je sais dans quel pétrin nous nous trouvons pour avoir négligé de donner le préavis que nous nous étions engagés à donner à la séance du 30 octobre. Depuis, le Comité a approuvé certains amendements au bill. Il est malheureux que les intéressés n'aient pas été avertis, mais je suis convaincu que, même s'ils l'avaient été, ils ne nous auraient pas présenté d'arguments qu'ils n'aient pas déjà présentés et qui ne soient pas consignés. Depuis, les parties ont eu l'occasion de prendre connaissance des amendements, comme le prouve le télégramme dont

vous avez donné lecture aujourd'hui, monsieur le président, et comme le prouve le télégramme du conseiller juridique d'Oshawa.

Nous n'oublierons pas cette leçon et nous verrons dorénavant à ce que les gens soient notifiés, mais que gagnerons-nous à les faire venir ici pour qu'ils répètent ce qu'ils ont déjà dit? Ils ont déjà présenté des exposés soigneusement préparés et n'ont rien dit de neuf dans leurs télégrammes. Ils ont soulevé deux points très simples, faciles à comprendre. Leur position est connue.

Je dis que le Comité devrait agir aujourd'hui et décider si nous allons accepter ces demandes et modifier encore plus le bill, ou bien si nous allons rapporter le bill sans autres amendements, obtenir la troisième lecture et l'acheminer vers la Chambre des communes.

Le sénateur CROLL: Monsieur le président, peu m'importe qu'on amende ou non le bill. Si le gouvernement dit qu'il ne veut plus rien changer au bill, j'appuierai le bill. Cependant, je crois qu'il y a ici un autre principe en jeu. Ce n'est pas moi, mais le sénateur Roebuck qui a soulevé cette question. On m'a dit il y a longtemps qu'on pouvait compter sur «la parole d'un Anglais» et je n'ai pas oublié cette expression. Le Sénat jouit d'une grande réputation. Nous avons commis une erreur. J'étais ici à la séance du Comité et, si le sénateur Hugessen avait été de retour et si vous n'aviez pas été contraint à l'improviste d'agir comme président, cela ne serait peut-être pas arrivé. Ce n'est la faute de personne. Comme le sénateur l'a dit, nous n'avons pas fait notre devoir. Qu'il faille perdre une journée ou dix, nous devons les inviter à venir ici et nous voterons sur le bill. Je n'aime pas ce bill, mais je voterai pour. Plus tard, quand il nous arrivera de prendre un engagement, nous ne voulons pas qu'on nous dise: «Il vous est arrivé déjà de donner votre parole et cela n'a pas bien tourné.» Nous avons commis une erreur; corrigeons-la. S'ils n'avaient pas soulevé la question, nous n'aurions pas été tenus de faire quoique ce soit. Mais ils l'ont fait et telle est la situation que nous affrontons.

Le sénateur ROEBUCK: C'est une question d'honneur.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Nous regrettons tous que le sénateur Hugessen n'ait pas été présent et je ne veux pas continuer de me défendre. J'ai pris grand soin de donner lecture de chacune des paroles prononcées à la dernière séance au sujet de l'avis à donner.

Le sénateur CROLL: Je n'étais pas ici.

Le sénateur ROEBUCK: Le président suppléant du Comité n'est pas à blâmer.

Le sénateur McCUTCHEON: Personne ne l'a blâmé.

Le sénateur MOLSON: Pourquoi n'avons-nous pu les faire venir aujourd'hui?

Le sénateur ROEBUCK: Le temps manquait. La résolution n'a été adoptée qu'hier après-midi.

Le sénateur MOLSON: Mais il ne fallait pas beaucoup de temps pour les faire venir ici.

Le sénateur HOLLETT: Pourquoi ne les ferions-nous pas venir le plus tôt possible, afin que le bill soit adopté par les deux Chambres?

Le sénateur ROEBUCK: Je vais modifier ma motion pour y mettre mardi, si le Comité y consent.

Le sénateur LAMBERT: Monsieur le président, me serait-il permis de dire quelques mots? A titre de parrain du bill, je crois devoir dire qu'il était fort évident dès le début que ce bill avait été présenté au Parlement, en passant par nous en premier lieu, sans avoir fait l'objet d'une étude suffisante au préalable, étant donné tout l'intérêt qu'il offre pour les municipalités mentionnées dans l'annexe. Il était évident dès le début qu'il y avait des articles contradictoires dans ce bill. On a fini par le corriger. Cela fait, nous découvrons maintenant,

après la première séance, qu'il y a deux autres des municipalités mentionnées dans l'annexe du bill qui n'en sont pas satisfaites. Que ce soit régulier ou non, je crois qu'il appartient au Sénat de voir à ce que toute minorité, ou plutôt toute entité non satisfaite d'un projet de loi venant de l'autorité fédérale ait l'occasion de se convaincre qu'il est juste et raisonnable. C'est pourquoi je propose que nous ne disposions pas de ce bill avant d'avoir entendu les représentants des deux villes d'Hamilton et d'Oshawa, de façon qu'elles-mêmes et le Comité soient satisfaits.

Le sénateur McCUTCHEON: Vous ne prétendez pas qu'il faut qu'elles soient satisfaites avant que nous approuvions un bill?

Le sénateur VAILLANCOURT: Elles sont parties à ce bill et l'article 30 semble révéler une certaine confusion dans les idées. J'ai cru entendre le témoin dire qu'une commission ne devait pas être assujettie aux demandes ou décisions de la municipalité. Mais l'article 30 dit:

30. (1) Avec le consentement de la majorité des membres d'une Commission établie par une loi que mentionne l'annexe à la présente loi, le gouverneur en conseil peut, par proclamation, déclarer que cette Commission établie conformément à la présente loi à compter de la date fixée dans la proclamation...

Le sénateur McCUTCHEON: Nous avons amendé cet article. C'est un des articles que nous avons le plus remanié.

Le sénateur VAILLANCOURT: Je le sais, mais au départ on reconnaissait là le souci que l'autorité fédérale ne prenne aucune décision sans le consentement de la municipalité concernée. Personnellement, je crois que nous ne devons pas être enclins à trop centraliser l'autorité en ces matières.

Le sénateur MACDONALD (*Brantford*): Je crois que nous nous donnons inutilement du mal. La Chambre des communes n'examinera certainement pas d'autre projet de loi cette semaine en plus du bill relatif aux pensions de vieillesse. Il lui reste jusqu'à lundi et mardi pour examiner des projets de lois. Ensuite, la Chambre des communes n'abordera pas l'examen de nouveaux projets de loi venant de notre Chambre, et je crois que nous ferons des dépenses inutiles en faisant venir des gens d'Hamilton ici, que ce soit mardi ou mercredi, pour les entendre témoigner avant la prorogation. Je crois que nous devrions simplement ajourner à une date indéterminée et laisser le bill comme il est.

Le sénateur ROEBUCK: Le laisser mourir au *Feuilleton*.

Le sénateur MACDONALD (*Brantford*): Il mourra dans notre Chambre ou dans l'autre Chambre.

Le sénateur ROEBUCK: Il mourra là si nous l'envoyons dans cet état.

Le sénateur VAILLANCOURT: Nous pourrions sûrement apprendre de ces gens s'il leur conviendrait de venir ici au début de la nouvelle année.

Le sénateur MACDONALD (*Brantford*): Dans la nouvelle année, il y aura une nouvelle session. Mais si nous ne rapportons pas le bill maintenant, il reviendra automatiquement à la prochaine session.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Nous avons une motion et le sénateur Roebuck, ayant entendu la discussion, peut vouloir modifier sa motion ou la retirer, ou encore le sénateur Macdonald (*Brantford*) peut vouloir en présenter une. Je suis à votre disposition, messieurs.

Le sénateur ROEBUCK: Je crois que je ne la retirerai pas, monsieur le président; mais je pourrais la changer pour proposer que nous nous réunissions mardi, même s'il n'y a pas beaucoup à gagner en le faisant. D'après ce que je viens d'entendre, je ne crois pas que le bill puisse franchir les Communes sous cette forme.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Vous proposez que le Comité ajourne à mardi?

Le sénateur ROEBUCK: C'est ma motion.

Des VOIX: Adoptée.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Nous avons une autre question pratique à régler, et c'est l'avis à donner. J'y avais pensé d'avance pour le cas où nous en viendrions là. Je propose que nous donnions au greffier l'ordre d'informer toutes les commissions de port et les municipalités mentionnées à l'annexe, par télégramme dès aujourd'hui, que le Comité se réunira mardi prochain pour examiner le bill S-38 et, en plus, de faire parvenir à chacune le plus tôt possible, de toute façon avant la fin de la semaine, un exemplaire du bill et une copie des amendements, qui ne sont pas imprimés et qui ne seront imprimés qu'après la troisième lecture. Les amendements ont été photocopiés. Il y en a onze. Il y en avait douze.

Le sénateur ROEBUCK: On peut expédier cela par avion.

Le sénateur McCUTCHEON: Ce sera livré la semaine après Noël.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Y a-t-il d'autre documentation que vous voudriez envoyer à ces municipalités?

Le sénateur McCUTCHEON: Envoyez-leur un exemplaire de l'Acte de l'Amérique du Nord britannique.

Le sénateur ROEBUCK: Pouvons-nous leur envoyer des exemplaires des comptes rendus des trois séances?

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Le secrétaire m'annonce que le fascicule de la séance tenue par le Comité le jeudi 5 décembre a déjà été envoyé à toutes les commissions de port et municipalités mentionnées à l'annexe.

Le sénateur McCUTCHEON: Dans son télégramme, le maire d'Hamilton dit qu'il a lu les amendements.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Il sera donc suffisant d'envoyer un télégramme annonçant la séance de mardi matin?

Assentiment.

Le Comité s'ajourne.

OTTAWA, mardi le 17 décembre 1963

Le Comité permanent des transports et des communications, auquel a été déferé le bill S-38, loi prévoyant l'établissement de commissions de port, se réunit à 10 h. 30 du matin pour continuer l'examen du bill.

Le SECRÉTAIRE: Honorables sénateurs, vous plairait-il d'élire un président suppléant?

Le sénateur CROLL: Je propose que le sénateur Connolly (Ottawa-Ouest) soit élu président suppléant.

Des VOIX: Adopté.

Le sénateur John J. CONNOLLY (*président suppléant*) occupe le siège du président.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Avant que nous commencions, honorables sénateurs, je devrais peut-être donner lecture de certains télégrammes que j'ai reçus, de façon qu'ils soient au compte rendu. On me les a remis, ce qui est un peu présomptueux, je pense, parce que le Comité, chaque fois qu'il se réunit sans son président régulier, doit élire un président suppléant. Si le même a été élu deux ou même trois fois, cela ne crée pas un précédent, car n'importe qui d'autre peut être élu.

Le sénateur PATERSON: Monsieur le président, j'ai ici un télégramme de la tête des Lacs.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: D'où vient-il, monsieur le sénateur?

Le sénateur PATERSON: Des maires de Fort William et de Port Arthur. Je voudrais vous les remettre pour que vous en donniez lecture.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Merci beaucoup.

Honorables sénateurs, me permettez-vous de donner lecture du télégramme suivant? Il porte les signatures du maire Saul Laskin, de Port Arthur, et du maire E. H. Reed, de Fort William, et il est adressé au sénateur N. M. Paterson, à Ottawa:

Au Comité des transports et des communications du Sénat, qui se réunit demain à 10 h. 30. Nous avons pris connaissance avec intérêt du bill S-38, dont le Comité fait actuellement l'étude, et nous voulons formuler une objection. Dans le fascicule 2 des délibérations du Comité, séance du 5 décembre 1963, le sénateur Grosart aborde un problème de juridiction territoriale auquel nous nous intéressons par curiosité depuis 1959, alors que nous avons discuté avec la Commission du port de la tête des Lacs et le ministère des Transports le besoin de modifier la loi sur les commissaires du port de la tête des Lacs. Bien que nous n'ayons pas abordé cette question de nouveau depuis le début de 1960, nous sommes d'avis que ce problème est d'une importance telle qu'il faudrait l'étudier plus à fond en vue d'éliminer toute juridiction territoriale non indispensable au fonctionnement de la commission. Nous exprimons respectueusement le vœu que ce problème soit étudié plus à fond avant que ce bill devienne loi. Monsieur le sénateur Paterson, nous avons décidé de ne pas demander d'ajournement par crainte que tout ajournement qui serait accordé ne soit trop court pour que nous ayons le temps de préparer un mémoire convenable. Nous vous remercions sincèrement de votre aimable collaboration.

Le sénateur PATERSON: Monsieur le président, je demande que le Comité accepte d'entendre le représentant fédéral de Port Arthur, M. Douglas Fisher, et M. Hubert Badanai, de Fort William.

Le sénateur CROLL: M. Badanai était ici tantôt.

Le sénateur PATERSON: J'ignore s'ils ont quelque chose à dire.

Le sénateur CROLL: M. Badanai nous a parlé, à moi, à M. Stead et au président afin de préparer le terrain pour son groupe.

Le sénateur LAMBERT: M. Fisher représente Port Arthur.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: J'ai un autre télégramme, adressé à M. Harvey Armstrong, chef de la division des comités du Sénat. Il vient de Vancouver et est signé par N. D. Eastman, secrétaire de la Commission du port de North-Fraser. Il se lit ainsi:

Le bill S-38 prévoit qu'aucune commission sera assujettie pour le moment au régime qu'il vise à instituer sans l'assentiment de la majorité des commissaires. Mais nous sommes d'avis qu'il ouvre la voie à une modification éventuelle de l'article 30 qui rangera toutes les commissions sous cette loi. Nous avons les objections particulières suivantes:

1. L'article quatre permettrait de modifier les limites de North-Fraser par décret ministériel.

2. L'article huit aurait pour effet d'immobiliser les traitements en exigeant le consentement du ministre pour établir le traitement du fonctionnaire administratif supérieur de la commission.

3. L'article dix restreindrait les pouvoirs que détient actuellement North-Fraser quant à l'acquisition de terrains.

4. L'article quinze aurait pour effet de transformer la commission en bureau percepteur d'impôts pour le gouvernement fédéral et contient en germe le danger qu'une fois ce bill en vigueur on ne fasse pression sur les commissions pour qu'elles perçoivent des revenus plus considérables, ce qui en ferait des agents fiscaux du gouvernement fédéral. North-Fraser consentirait à envoyer un représentant à toute nouvelle séance du Comité si le Sénat le désire.

J'ai encore un autre télégramme, signé par le secrétaire de la Commission du havre de Winnipeg et Saint-Boniface, adressé au chef de la division des comités du Sénat:

Réponse à vos télégrammes au maire Guay et aux commissaires du port de Winnipeg et Saint-Boniface relativement à l'étude du bill S-38 à 10 h. 30 mardi matin le 17 décembre. Les commissaires, les maires Guay et Kushner et l'échevin Claydon seront à Ottawa ce jour-là avec une délégation pour rencontrer le premier ministre à 10 heures du matin. Arriveront par Air-Canada. Demandent d'être entendus au Comité des transports et des communications du Sénat à 1 h. 30 de l'après-midi le 17 décembre prochain.

Et un autre télégramme encore de M. Victor K. Copps, maire de la ville d'Hamilton, au chef de la division des comités du Sénat:

Ai l'intention d'être à la séance du Comité des transports et des communications du Sénat le mardi 17 décembre à 10 h. 30 du matin pour demander que la loi des commissaires du havre de Hamilton soit exclue de l'annexe du bill S-38.

Ce sont les seuls télégrammes qui m'ont été remis, honorables sénateurs. Avant de commencer, ne devrions-nous pas demander au secrétaire de nous dire quels sont ceux qui ont été notifiés de notre séance en conformité des instructions que nous avons données la dernière fois. Peut-être pourriez-vous nous le dire?

LE SECRÉTAIRE DU COMITÉ: C'est au procès-verbal. Au maire...

LE PRÉSIDENT SUPPLÉANT: (...) de chaque municipalité contiguë à un port administré par une des commissions de port mentionnées dans l'annexe, et à chaque commission de port mentionnée dans l'annexe, sauf la grande ville de Toronto. Cela est-il satisfaisant?

Des VOIX: Oui.

LE PRÉSIDENT SUPPLÉANT: A votre avis, est-ce que les fonctionnaires de la division des comités ont suivi nos instructions?

Des VOIX: Oui.

Le sénateur ROEBUCK: Avant que nous abordions notre programme régulier, je voudrais mentionner que j'étais de passage à Baltimore, en Ontario, en fin de semaine et que j'ai rencontré le maire de Coburg, M. Jack A. Heenan, et aussi le préfet du comté de Northumberland, M. W. I. Thomas. Les représentants de Coburg et le préfet avaient l'intention de venir à Ottawa en auto hier soir pour se présenter ici aujourd'hui; mais en apprenant que le bill n'irait pas plus loin au cours de la présente session, ils ont décidé, j'ignore si c'est sage ou non, d'attendre pour présenter leurs vues que le bill revienne à la prochaine session.

Leur grande objection au bill actuel, c'est que la ville de Coburg a immobilisé quelque \$500,000 dans son port. Ils estiment que ce bill ne devrait pas être adopté sans que soit amendée la disposition du bill prescrivant que le

revenu net du port soit exclusivement payable au receveur général du Canada. Ils estiment que leur ville devrait toucher une part du revenu proportionnée à son placement et au placement du ministère.

Le sénateur McCUTCHEON: Vous ont-ils dit quel était le montant des immobilisations du ministère?

Le sénateur ROEBUCK: Non et ce sera un gros montant. Mais, si le ministère a immobilisé un million de dollars et leur ville, un dollar, je crois qu'ils ont parfaitement raison et que le revenu devrait être réparti dans la proportion de un dollar pour un million, chaque fois qu'il reste un bénéfice.

Mais je ne suis pas venu ici pour plaider leur cause. Je veux qu'il soit consigné au compte rendu que la ville de Coburg a une objection. Elle n'est pas comprise dans l'annexe. Ce port est sans doute dans le même cas que beaucoup d'autres ports et la question de la répartition des revenus se posera, je suppose, à peu près à chacun d'entre eux. Ce ne sera peut-être pas bientôt, car il peut s'écouler du temps avant qu'ils aient des revenus; mais, quand ce moment viendra, la question du partage des revenus se posera avec beaucoup d'acuité. Par conséquent, monsieur le président, je tiens à faire observer que, si ce bill reste comme il est rédigé en ce moment et si tous les revenus d'un port vont au receveur général du Canada, les municipalités feront bien peu d'immobilisations dans leurs ports jusqu'à ce qu'on ait prévu une comptabilité qui soit convenable, honnête, respectable et régulière.

Le sénateur LAMBERT: La loi s'applique-t-elle actuellement à Coburg?

Le sénateur ROEBUCK: Non, mais on pourrait ranger Coburg sous le régime de cette loi sans son consentement et sans négociations.

Le sénateur MOLSON: Je me demande si nous parlons ici de revenus ou d'excédents. Est-ce que les municipalités situées autour des ports qui ne rapportent pas voudraient en partager les pertes avec le gouvernement fédéral? Je crois que vous confondez revenus et excédents.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Monsieur le sénateur Molson, réserveriez-vous cette question jusqu'à ce que nous appelions le témoin du ministère, à qui vous pourrez la poser?

Est-ce qu'il y a d'autres membres du Comité qui auraient des observations préliminaires à faire avant l'appel des témoins? Sinon, j'invite nos visiteurs à se présenter. Je sais que le maire et l'avocat d'Hamilton sont ici ce matin. Je crois qu'il y a aussi l'avocat et le maire d'Oshawa. J'invite ces messieurs à se présenter.

M. Victor K. Copps: Victor Copps, maire d'Hamilton, et M. A. Foster Rodger, avocat de la ville.

M. Lyman A. Gifford: L. A. Gifford, maire d'Oshawa, M. E. G. McNeely, avocat de la ville, et M. F. C. Malloy, président de la Commission du port.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Y a-t-il d'autres délégations? De plus, honorables sénateurs, nous avons M. Stead, sous-ministre adjoint; M. Fortier, conseiller juridique du ministère des Transports, et M. Cavey.

Le sénateur CROLL: Il faudrait peut-être mentionner que M. Fisher et M. Badanai, de la tête des Lacs, sont ici, mais je pense qu'ils veulent simplement entendre dire que cela ne les concerne pas.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Nous avons ici M. Badanai et M. Fisher, députés de la tête des Lacs, qui représentent Port Arthur et Fort William.

Le sénateur CROLL: Ils veulent qu'il soit déclaré que ce bill ne les concerne d'aucune façon.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Nous pouvons peut-être demander à M. Stead de le faire.

M. G. W. Stead, sous-ministre adjoint des Transports, section de la marine: J'ai reçu copie de ce télégramme il y a une demi-heure seulement. Mon personnel a étudié la question, mais encore une fois le temps manquait pour trouver de quel problème il s'agit dans ce cas. On m'a fait savoir que la dernière fois que j'ai parlé de conversations téléphoniques, je me suis attiré des difficultés. Je vais donc maintenant prendre les précautions voulues pour dire ce que j'ai à dire.

D'après mes renseignements, il s'agit d'une formalité juridique touchant les limites territoriales du port, et on me dit que Port Arthur et Fort William n'ont pas d'objections quant au bill même. Autrement dit, c'est un problème particulier touchant les limites et, bien que nous ne sachions pas de quelles difficultés il s'agit, il semble que ces difficultés existent depuis que la Commission de la tête des Lacs a été formée il y a trois ou quatre ans. C'est tout ce que je puis en dire.

En ce qui concerne le point soulevé par le sénateur Croll, il n'existe à ma connaissance aucune nécessité urgente pour nous d'appliquer à la tête des Lacs un bill comme celui que nous sommes à étudier ici. Et même, la loi relative à la tête des Lacs est l'un des textes les plus modernes qui ont servi de modèles au présent bill. Il y a de fort petites différences. Je crois que, dans un ou deux cas au moins, le nouveau bill constitue une amélioration et donne plus de souplesse et d'indépendance à la commission, ce qui est le but visé. Je crains de n'avoir rien de plus à dire.

Le sénateur LAMBERT: En ce qui concerne la question de juridiction, j'ai eu le privilège de présenter au Sénat l'an dernier un bill concernant tous les ports tombant sous la compétence du gouvernement fédéral et de la province d'Ontario, le long des rives des lacs et ailleurs dans cette province. Il s'agissait d'établir à qui appartient la responsabilité de tracer les lignes de démarcation en tenant compte naturellement des droits constitutionnels du gouvernement fédéral sur les rivages des lacs et cours d'eau où ces ports sont situés. L'établissement des lignes de démarcation autour des terrains appartenant à ces ports était alors une responsabilité du gouvernement provincial.

M. STEAD: Je crois que le bill dont vous parlez se rapportait à l'accord relatif aux ports de l'Ontario. Il s'appliquerait seulement à l'Ontario. Nous en avons eu d'autres dans le passé, pour la Colombie-Britannique notamment. L'Assemblée législative de l'Ontario avait adopté une loi parallèle à la suite de la conclusion d'une entente sur les droits souverains. En résumé, le pouvoir de conférer des titres de propriété dans les ports découle de la terminologie employée dans l'Acte de l'Amérique du Nord britannique qui a donné les ports, ceux qui existaient en 1867, au gouvernement fédéral. La question de savoir qui a droit de conférer des titres de propriété suscite maintenant des problèmes et ce bill avait simplement pour objet d'éclaircir un de ces problèmes.

Le sénateur LAMBERT: Cela ne se rapporte-t-il pas à la situation qui...

M. STEAD: Non monsieur. Il n'y a aucun rapport entre les deux questions.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Honorables sénateurs, quel est votre bon plaisir? Désirez-vous entendre le maire d'Hamilton, M. Victor K. Copps, et aussi M. Rodger, l'avocat de cette ville?

Assentiment.

Son Honneur le maire de la ville d'Hamilton, M. Victor K. Copps: Nous vous sommes très reconnaissants de nous avoir fourni cette occasion de plaider à nouveau la cause de la ville d'Hamilton, et nous prions le Comité de voir si Hamilton ne devrait pas être exclue de ce projet de loi. Nous sommes venus présenter ici le 30 octobre une demande qui ressemblait beaucoup à celle qu'a adressée feu le maire Summerville, de Toronto, car nous jugeons que notre cas est très semblable à celui de Toronto. Nous avons été surpris et quelque peu

désappointés, quand le Comité a jugé à propos d'exclure Toronto de cette loi, mais de ne pas en exclure Hamilton.

Le sénateur ROEBUCK: Le Comité n'y est pour rien. Ce sont les amendements proposés qui l'ont fait, et ces amendements ont été proposés par le ministère.

Le maire COPPS: Nous avons constaté que Toronto se trouvait exclue, mais non Hamilton. Cela peut avoir été dû dans une certaine mesure à la conversation téléphonique mentionnée par M. Stead et au cours de laquelle il y a eu méprise de sa part quant à l'opinion que j'avais de certains des amendements proposés.

Ceux d'entre vous qui étaient présents à la séance du 30 octobre se souviennent que nous avons mentionné la diversité des opérations de la Commission du port d'Hamilton et dit qu'elles étaient semblables à celles de la Commission du port de Toronto. Je crois savoir qu'on a exclu Toronto parce que la commission de ce port exploite un certain nombre d'entreprises qui n'ont rien de portuaire, comme l'aéroport et le stade de baseball. De même, la commission du port d'Hamilton, sous le régime actuel, a beaucoup d'autres champs d'activité, comme la location de bureaux, l'organisation des loisirs, les amusements et diverses autres responsabilités, et nous croyons qu'à ce point de vue notre cas est très semblable à celui de Toronto.

La perspective d'être assujettis à cette loi nous inspire plus de crainte qu'elle ne pouvait en inspirer à Toronto, car notre conseil municipal a une représentation minoritaire dans la commission. A l'heure actuelle, la commission du port d'Hamilton est composée d'un membre nommé par le conseil municipal et de deux membres nommés par le gouverneur en conseil, tandis que Toronto a trois membres nommés par le conseil municipal et deux nommés par le gouverneur en conseil. Cela veut dire, naturellement, que l'article 30 de ce projet de loi permettrait aux deux membres fédéraux de notre commission d'abroger la loi que le Parlement du Canada adopta en 1912 pour établir la commission du port.

Notre port s'est fort bien développé sous le régime actuel. J'en ai longuement parlé la dernière fois. J'ai décrit l'expansion du port et j'ai dit que la ville avait un gros enjeu dans le port et avait fourni beaucoup de terrains pour son développement. Les travaux exécutés par la Commission du port y ont donné une grande expansion. Il y passe plus de 8 millions de tonnes de cargaisons par année, soit près de deux fois plus qu'à Toronto. Depuis cinq ans, notre tonnage de haute mer est passé de 38,000 tonnes à près de 700,000 tonnes et nous estimons que, sous le régime actuel, la commission s'est bien acquittée de sa tâche. La ville a aussi bien fait sa part. Nous ne voulons pas de ce changement. L'avenir est inconnu et nous vous prions respectueusement d'examiner la requête d'Hamilton, qui demande d'être exclue de l'annexe du bill.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Merci beaucoup, monsieur le maire.

Le sénateur ROEBUCK: Voulez-vous nous dire à quelles formes d'activité extramurale, si on me passe cette expression, se livre la commission du port d'Hamilton?

Le maire COPPS: Elle exploite un immeuble de rapport dans lequel elle loue des bureaux à toutes sortes d'entreprises, monsieur le sénateur. Elle loue aussi des terrains où se trouve une grande piscine publique et d'autres terrains où il y a un parc d'amusements.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Est-ce qu'on a d'autres questions?

Le sénateur LAMBERT: Est-ce que les quartiers industriels sont régis par le conseil municipal?

Le maire COPPS: Vous parlez du zonage, monsieur le sénateur?

Le sénateur LAMBERT: Je songeais à la zone industrielle où sont les aciéries. Il y a là beaucoup de terrains vacants réservés au développement futur. La commission du port et la ville collaborent-elles...

Le maire COPPS: Oui, c'est l'une des raisons qui nous font redouter la possibilité d'un changement. Il est indéniable que la ville, la commission du port et les industries ont collaboré pour le plus grand bien de tous les intéressés et nous craignons qu'un changement de régime ne compromette cette collaboration. Nous sommes particulièrement désireux qu'une décision soit prise bientôt afin que nous sachions si cette collaboration pourra se continuer sur le même pied que depuis 50 ans.

Les membres du Comité ont sans doute lu dans les journaux que la *Studebaker Corporation* va commencer bientôt à fabriquer à Hamilton des automobiles qu'elle exportera dans le monde entier. Ce sera la première entreprise du genre dans l'industrie automobile. Il y a plusieurs autres établissements industriels qui se sont implantés chez nous grâce à la collaboration qui existe entre le conseil municipal et la commission du port. Nous n'aimerions pas voir l'avenir flotter dans le vide sans qu'il nous soit possible d'encourager ce genre de développement. C'est ce qui nous arrive pendant que ce bill est en suspens et qu'il demeure possible qu'Hamilton n'en soit pas exclue.

Le sénateur LAMBERT: Est-ce que les terrains sur lesquels sont établies ces industries et où les usines Studebaker pourront s'établir appartiennent à la ville?

Le maire COPPS: Non.

Le sénateur LAMBERT: Ce sont des propriétés privées?

Le maire COPPS: La Studebaker possède une usine dont elle va incessamment doubler le personnel afin d'accroître la production. Elle possède de plus environ quatre acres qu'elle utilisera, espérons-nous, pour s'étendre si la fabrication d'automobiles au Canada réussit.

Le sénateur LAMBERT: Les terrains où sont établis la *National Car Company* et la *Dominion Foundries* sont-ils des propriétés privées? Ces compagnies ont-elles acheté ces terrains?

Le maire COPPS: Elles les ont achetés à cause des bons rapports qui existaient entre le conseil municipal et la commission du port. Elles ont fait l'acquisition de plusieurs terrains immergés au cours des années, des terrains où elles s'occupent de faire le remplissage nécessaire de façon à pouvoir s'étendre en bordure de la baie.

Le sénateur LAMBERT: Ces améliorations résultent en grande partie d'initiatives propres à ces sociétés?

Le maire COPPS: Oui.

Le sénateur LAMBERT: C'est ce à quoi je voulais en venir.

Le sénateur ROEBUCK: Vous me permettez une question? Vous nous avez dit à la dernière séance que le revenu net de la commission du port était payable au trésorier municipal et vous avez fait observer que, sous le régime de cette loi, le revenu net devenait payable au receveur général du Canada. Avez-vous des observations à faire à ce sujet?

Le maire COPPS: Je n'ai pas développé ce point la dernière fois, monsieur le sénateur, mais j'ai fait observer que la ville avait cédé beaucoup de terrains à la commission du port, que la ville évaluait ces terrains à plusieurs millions de dollars et que la commission du port avait vendu ces terrains immergés aux industries pour leur permettre de s'étendre, tout cela sous le régime actuel. Comme vous l'avez dit, la loi nous donne actuellement le droit de demander que les profits soient versés chaque année à la corporation d'Hamilton. Nous ne l'avons pas fait parce que cet argent a servi au développement du port et au développement des industries. Comme vous l'avez fait remarquer avant que je sois convoqué, si ce bill est adopté, la ville y pensera deux fois avant de faire d'autres placements dans le port si les profits doivent être versés chaque année au gouvernement fédéral au lieu d'être à notre disposition pour le cas où nous

jugerions à propos de demander à la commission du port de verser les profits à la ville.

Le sénateur ROEBUCK: Seriez-vous satisfaits s'il était prescrit que les profits doivent être divisés entre les deux parties proportionnellement à leurs immobilisations?

Le maire COPPS: Nous préférons dire, je crois, que le régime actuel nous va. Il a fonctionné très bien jusqu'ici et nous aurions peur de faire un changement.

Le sénateur ROEBUCK: Vous voulez tous les profits?

Le sénateur CROLL: Non, il n'a pas dit cela.

Le sénateur ROEBUCK: La loi stipule actuellement que les bénéfices nets doivent être versés au trésorier municipal. Vous voulez que cela continue?

Le maire COPPS: J'imagine que, si nous avons le choix entre tout garder et en remettre 50 p. 100 au gouvernement fédéral, nous serions tous d'accord pour vouloir laisser les choses comme elles sont.

Le sénateur MACDONALD (*Brantford*): Monsieur le maire, pourriez-vous nous expliquer un peu plus à fond pourquoi le bill modifié n'est pas aussi bon pour vous que le régime actuel? Il continuerait d'y avoir deux commissaires nommés par le gouvernement fédéral et un par la ville, mais le bill modifié va plus loin et dit que le gouvernement fédéral ne peut pas assumer l'administration du port sans vous prévenir d'avance. Sous le régime actuel, si j'ai bien compris, la majorité des membres de la commission est nommée par le gouvernement fédéral et pourrait faire cela sans vous en prévenir.

Le maire COPPS: Je ne crois pas que le bill actuel permettrait à la commission, par un vote, de quitter sa forme actuelle et de se ranger sous la nouvelle loi. Si je comprends bien le bill S-38, les deux commissaires nommés par le gouvernement fédéral pourraient abroger la loi de 1912 qui a constitué le conseil des commissaires et se ranger sous cette loi. A mon avis, l'amendement ne fait rien de plus que stipuler que nous devrions en être avertis d'avance afin de nous fournir l'occasion peut-être de venir protester ici. Mais, à mes yeux, ce n'est pas là nous fournir un moyen efficace d'empêcher le changement.

Le sénateur MACDONALD (*Brantford*): Je ne vois pas que vous vous trouviez dans une situation pire, avec le nouveau bill amendé, que vous ne l'êtes actuellement.

Le maire COPPS: Je crois pouvoir résumer nos sentiments à ce sujet. Nous estimons qu'il y a eu des divergences d'opinions sur différentes questions entre les commissaires et le conseil municipal; mais, au cours de la période écoulée depuis 1912, date de la formation de la commission, il s'est fait beaucoup de progrès. Le port s'est développé, nos industries se sont développées et cette nouvelle loi offre tant de facteurs inconnus que nous ne voulons pas dire: «Nous allons changer avec l'espoir que la nouvelle loi fonctionne de la façon que nous aimerions.» Je suppose qu'un tiens vaut mieux que deux tu l'auras. Nous croyons qu'il serait fou de changer maintenant une chose qui a très bien fonctionné avec l'espoir que la nouvelle loi nous permettra de continuer de la même façon.

Le sénateur GROSART: Monsieur le maire, n'est-il pas vrai que vous êtes actuellement régis par une loi du Parlement et que votre commission portuaire ne peut rien y changer?

Le maire COPPS: C'est ma façon de voir, monsieur le sénateur.

Le sénateur GROSART: Vous jouissez actuellement d'une bien plus grande protection que sous le régime prévu par le bill, même avec ses amendements.

Le maire COPPS: Oui, nous le croyons, monsieur.

Il y a un autre aspect du bill qui nous inquiète un peu, monsieur le président. L'article 5, je crois, fait apparaître la possibilité qu'une municipalité contiguë participe au choix de notre représentant dans la commission. La Commission municipale de l'Ontario est actuellement saisie d'une demande d'annexion présentée par Burlington, qui voudrait acquérir une bande assez considérable de terrain située en bordure du lac et appartenant actuellement à Hamilton. A nos yeux, si la demande de Burlington est accordée, cette ville aurait un puissant argument à faire valoir sous le régime de cette nouvelle loi pour demander à participer au choix de notre représentant dans la commission sans avoir participé aux gros placements que nous avons faits dans le port au cours des années. C'est une des possibilités qui nous font redouter les ramifications et les complications de cette loi, d'autant plus qu'à nos yeux tout a bien fonctionné et bien réussi sous la loi actuelle.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Avez-vous d'autres questions à poser au maire Copps?

Le sénateur MOLSON: Quelle a été l'histoire du port au cours des dernières années en ce qui concerne les revenus? Le port a-t-il vraiment été exploité avec profit, ou bien a-t-il eu des déficits? Quelle a été la situation?

Le maire COPPS: D'après l'état sommaire des résultats, le total des revenus de la commission en 1962 a dépassé \$1,200,000 et le bénéfice net de \$63,000 a été transféré au compte des excédents. Provision faite pour l'amortissement accumulé, qui dépasse \$16,400,000, le bilan de la commission à la fin de 1962 révèle un excédent accumulé de plus de \$15,600,000.

Le sénateur ROEBUCK: Tout cet argent a été remployé, n'est-ce pas? Il n'a pas été versé au trésorier municipal?

Le maire COPPS: Non, la ville ne s'est jamais prévalu de son droit d'exiger que les bénéfices lui soient versés.

Le sénateur MOLSON: Cet argent a été placé dans des installations portuaires.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Vous ne savez pas quelle proportion a été remployée?

Le maire COPPS: Non, mais je pourrais donner lecture d'un passage de mon exposé précédent au sujet de nos placements dans le port, monsieur le président.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Non, je songeais à l'excédent qui figure au bilan.

Le sénateur ROEBUCK: Vous savez qu'aucun montant n'a été versé à la municipalité, de sorte que tout l'argent a été remployé ou se trouve entre les mains de la commission du port, n'est-ce pas?

Le maire COPPS: Oui.

Le sénateur PATERSON: N'est-ce pas le seul port au Canada qui ait réalisé des bénéfices?

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: J'ignore si le témoin peut répondre à cette question. Pouvez-vous y répondre, monsieur le maire?

Le maire COPPS: Non. Je ne le sais pas.

Le sénateur ROEBUCK: Je sais qu'il n'en est pas ainsi.

Le sénateur LAMBERT: Se fait-il beaucoup de dragage dans ce port?

Le maire COPPS: Oui, il s'en fait beaucoup et constamment.

Le sénateur LAMBERT: Ces travaux sont-ils faits par le ministère des Travaux publics? En est-il tenu compte dans les livres?

Le maire COPPS: Certainement. Cela fait partie de l'exploitation du port par la commission.

Le sénateur LAMBERT: Ces frais sont compris dans l'état financier ou en font partie?

Le maire COPPS: Je crois que c'est dans l'état relatif aux opérations financières.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Avez-vous d'autres questions à poser au maire Copps?

Le maire COPPS: Monsieur le président, pour conclure, nous croyons que notre situation s'assimile à celle de Toronto et que, Toronto ayant été exclue, le Comité devrait en toute justice songer à exclure aussi la ville d'Hamilton.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Monsieur le maire, voulez-vous que M. Rodger ajoute quelque chose, ou bien aurait-il lui-même quelque chose à ajouter?

M. A. Foster Rodger, avocat de la ville d'Hamilton: Non, monsieur le président, mais je suis disposé à répondre à des questions.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Merci.

Le sénateur MACDONALD (*Brantford*): Je constate que le député d'Hamilton-Est, M. Munro, est présent. J'ignore s'il a quelque chose à dire.

M. JOHN MUNRO (*Hamilton-Est*): Non, je n'ai rien à ajouter.

Le sénateur MACDONALD (*Brantford*): J'ai cru que sa présence devait être mentionnée.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Sûrement.

Désirez-vous que M. Stead commente maintenant les déclarations faites par le maire ou bien allons-nous passer au cas d'Oshawa?

Le sénateur ROEBUCK: Entendons les gens d'Oshawa.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Le maire d'Oshawa, M. Gifford, est présent de même que M. E. G. McNeeley, avocat de la ville, et M. F. C. Malloy, président de la Commission du port d'Oshawa.

Son honneur le maire d'Oshawa, M. L. A. Gifford: Monsieur le président, honorables messieurs, nous ne sommes pas venus ici ce matin avec des intentions belliqueuses pour essayer de renverser la thèse du ministère, pour qui ce bill représente un progrès. Je crois que son intention est bonne, mais nous nous croyons justifiés d'être venus ici—l'avocat de notre ville à une séance précédente du Comité et nous nous joignons à lui ce matin de la même façon.

Nous sommes très reconnaissants de ce que le Comité du Sénat ait jugé à propos, par l'entremise du ministère, d'amender certains articles du nouveau bill. Cependant, nous estimons qu'il subsiste encore un grand danger dans le bill et qu'on pourrait y ajouter d'autres dispositions auxquelles nous croyons avoir droit, car nous avons une cinquantaine d'acres contiguës au port d'Oshawa, des terrains dont nous n'avons pas cédé les titres, mais dont le conseil municipal a confié l'administration à la Commission du port d'Oshawa.

Puisque je mentionne la Commission du port d'Oshawa, on me permettra de dire en passant que les relations entre notre conseil municipal et la commission du port sont très cordiales, comme le sont nos relations avec le ministère des Transports. Il y a certaines parties du bill que nous aimerions voir amender parce que nos terrains dépendent de la commission du port et aussi parce que nous croyons que la ville d'Oshawa devrait avoir le droit d'examiner les livres. De plus, nous estimons qu'il faudrait obtenir le consentement de la municipalité d'Oshawa avant d'appliquer ce bill. Nous considérons que nous sommes tous ensemble dans cette affaire. On parle beaucoup à l'heure actuelle d'unité et de la nécessité de travailler de concert. Je vous assure que nous sommes ici pour cela. Nous ne sommes pas des égoïstes désireux d'obtenir un traitement différent de celui qui est réservé aux autres municipalités. Nous ne voulons même pas demander d'être mis à l'écart du bill, car nous pensons qu'il a du bon.

J'ai entendu beaucoup parler de finances ce matin. En toute justice pour la commission du port, on me permettra de faire observer que la commission aura quelque chose à gagner avec ce bill. En effet, elle jouira d'une plus forte proportion de l'argent que gagnent les commissions locales et qui, comme l'a dit le sénateur Molson, devait être gardé et servir à continuer d'améliorer et à reconstruire les installations portuaires. Le bill a ses bons côtés. Lequel d'entre nous n'est pas venu ici ce matin pour servir les meilleurs intérêts de sa collectivité? Nous espérons que vous considérerez de nouveau le bill avec le même esprit.

Le bill, et j'y discerne un reflet du point de vue du ministère, n'est pas une norme à appliquer d'une façon différente dans les différentes parties du pays. Par exemple, telle modalité du bill pourra s'appliquer à la Colombie-Britannique, mais pourra ne s'appliquer d'aucune façon à Hamilton ou à Oshawa. Je ne crois pas qu'il puisse servir de norme. Nous ne voulons pas le fractionner, en appliquer telle ou telle partie à un endroit et telle ou telle autre partie à notre port. Je parle ainsi en songeant à la ville d'Oshawa et à ce qui se passe entre Oshawa et Whitby. Naturellement, Whitby n'a pas de port. Je songe aussi à ce qui est susceptible de se passer entre Oshawa et Bowmanville. Il pourrait y avoir deux ou trois ports à l'est et à l'ouest d'Oshawa sur la rive nord du lac Ontario. Cela n'arrivera peut-être pas de notre vivant. Mais telle est la situation. Je vous invite à penser à l'avenir. Et j'insiste encore beaucoup pour que vous amendiez le bill de façon à nous donner droit de regard sur les livres et de façon que le consentement des municipalités soit nécessaire avant que ce bill leur soit appliqué.

Comme je l'ai dit, nous sommes animés ici d'un esprit de coopération et nous ne sommes pas venus demander que le bill soit retiré. Nous croyons que dans tout homme, même un homme qu'on n'aime pas, il y a du bon et je dis qu'il en est ainsi de ce bill.

Nous vous prions de considérer sérieusement les changements que nous vous demandons d'apporter au bill. Je vous serais reconnaissant de permettre à l'avocat de notre ville de dire quelques mots à ce sujet.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Ne vous éloignez pas, monsieur le maire. Y a-t-il des membres du Comité qui voudraient poser des questions au maire?

Le sénateur ROEBUCK: Monsieur Gifford, parlons de cette répartition du revenu, qui semble être une si grosse question. Je réagis peut-être un peu en comptable. Vous dites que vous avez mis en jeu 50 à 55 acres que votre avocat évalue à \$250,000. Ce ne sont pas des millions, mais c'est une assez forte somme. Quelle a été l'entente à ce sujet? Avez-vous donné ces terrains au ministère ou bien y avez-vous encore des intérêts? Pensez-vous que vous devriez en tirer un revenu si revenu il y a?

Le maire GIFFORD: Non, nous avons laissé l'exploitation de ces terrains à la Commission du port, mais sans jamais lui en céder les titres. Elle loue ces terrains et elle en tire des revenus. J'ignore s'il y aura bientôt cession de ces terrains. Quand la loi a été adoptée, j'étais maire de la ville et je me souviens d'être venu à Ottawa et d'avoir fait observer au ministère qu'il serait préférable que la Commission du port dispose d'une certaine étendue de terrain autour du port. C'est ainsi que nous avons mis ces terrains à sa disposition.

Le sénateur ROEBUCK: En ce qui concerne les revenus, vous dites que la Commission du port loue ces terrains à des particuliers?

Le maire GIFFORD: Oui, surtout à des compagnies de charbon.

Le sénateur ROEBUCK: Et les loyers, où vont-ils? Au receveur général?

Le maire GIFFORD: Vous entrez maintenant dans les complexités de l'affaire. Je serais reconnaissant au sénateur de bien vouloir garder cette question pour le président de la Commission. Mais, sous le nouveau régime prévu par le bill, si j'ai bien compris, les commissions de port auront plus de revenus qu'à l'heure actuelle.

Le sénateur ROEBUCK: Vous avez vu que le revenu net est payable au receveur général, non à la municipalité.

Le maire GIFFORD: Je le sais, mais peu importe quel gouvernement est au pouvoir, nous accordons une grande confiance au receveur général.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Le Comité désire-t-il entendre M. McNeely, conseiller juridique de la ville?

Assentiment.

M. E. G. McNeely, avocat de la ville d'Oshawa: Monsieur le président, honorables sénateurs, je crois que le maire a mentionné tous les points que la ville continue de vouloir faire examiner par le Comité. Quand nous sommes venus ici auparavant, nous avons demandé quatre changements dans le bill. Nous avons demandé que la loi fût modifiée de façon que toute municipalité contiguë ait le droit d'être représentée. Je crois que c'était un amendement de taille à demander et le ministère, dans les amendements qu'il propose, y a consenti. Je crois que c'est une grande amélioration.

La deuxième demande que nous avons faite, c'était de laisser dans la nouvelle loi le droit qu'avait la municipalité d'être notifiée à l'avance de tout règlement fait par la commission. Or, les commissions de port devront maintenant donner un préavis de dix jours aux municipalités, qui auront ainsi l'occasion d'exprimer leurs vues avant l'application de règlements susceptibles de porter atteinte à leurs intérêts.

Le sénateur ROEBUCK: Mais ce n'est pas là une vraie protection.

M. McNEELY: C'est mieux qu'auparavant et parallèle à la protection prévue dans la loi actuelle.

Le sénateur ROEBUCK: Il ne fait aucun doute que c'était prudent.

M. McNEELY: Quant aux deux autres changements que nous vous avons demandé de considérer, il y a d'abord le droit d'examiner les livres ainsi que les états financiers de la commission. Comme on l'a fait observer, il était d'usage depuis quelques années de faire adopter chacune de ces lois particulières sous une forme qui convenait au ministère des Transports. Et toutes ces récentes lois s'inspirent du principe que les municipalités, ayant l'habitude de mettre des terrains à la disposition des commissions de port, ont des intérêts financiers dans ces commissions et possèdent par conséquent le droit d'examiner leurs livres. Ce droit est d'autant plus important que, dans le cas d'Oshawa comme dans la plupart des autres cas, nous constituons une minorité dans cette commission, ce qui d'ailleurs est juste. Je prétends qu'il n'y a aucun motif valide à invoquer pour qu'un droit reconnu comme raisonnable dans toutes ces lois particulières, et dont le ministère lui-même a dit qu'il lui était cher, soit refusé aux municipalités dans leurs rapports avec les commissions. Je prétends qu'il n'y a aucune bonne raison pour que ce droit ne se trouve pas dans cette loi générale.

C'est là un point. L'autre point, c'est qu'aux yeux de notre ville l'analogie qu'on a soulignée à maintes reprises au cours des délibérations entre un commerce exploité en société par deux hommes et l'association qui existe entre la municipalité et la commission du port est fort juste. On a dit que c'était une entreprise exploitée en commun. Et en effet, le succès d'un port dépend de cette association. S'il en est ainsi, qui sont les partenaires? Les partenaires ne sont sûrement pas le gouvernement fédéral et la commission du port. S'il y a des partenaires et s'il existe une telle analogie, les partenaires sont sûrement le gouvernement fédéral et la municipalité; et la commission établie est l'expression ou la créature de cette association. Par conséquent, si vous parlez de changer les règles régissant la commission et l'exploitation du port, et si le gouvernement fédéral reconnaît, comme il le fait dans cette loi, qu'il ne doit pas agir de sa propre initiative mais doit obtenir le consentement de quelqu'un,

alors, bien sûr, la personne qui a le plus droit d'accorder ou de refuser son consentement c'est l'autre partenaire, la municipalité, encore plus que la commission du port, qui est en réalité une créature de l'association, ou qui en est une expression, et qui dans certains cas, et dans notre cas en particulier, relève de fait, en dernière analyse, du ministère.

Messieurs, j'ai parlé un peu plus longuement que je n'avais l'intention de le faire après l'exposé que vous a fait notre maire, mais je veux qu'il soit bien compris que, tout en reconnaissant comme justifiés les objectifs du bill et tout en considérant qu'en général c'est un bon bill, nous y voyons quatre objections en ce qui nous concerne. Vous avez déjà fait beaucoup. Vous avez fait droit à deux de nos objections, mais nous pensons que vous devriez considérer de nouveau nos autres sujets d'inquiétude.

Le sénateur ROEBUCK: Pouvez-vous répondre à la question que j'ai posée au maire et qu'il vous a laissée?

Le sénateur CROLL: Non, il l'a laissée à M. Malloy.

Le sénateur ROEBUCK: Alors, nous allons entendre M. Malloy.

M. McNEELY: Je crois pouvoir répondre si vous voulez que je le fasse.

Le sénateur ROEBUCK: Alors, allez-y.

M. McNEELY: Je crois que la loi d'Oshawa ne ressemble pas à celle d'Hamilton à cet égard. La plupart de ces lois particulières stipulent que le revenu net doit être versé au receveur général et la nôtre est ainsi. La loi d'Hamilton stipule que le revenu net doit être versé à la municipalité.

Le sénateur LAMBERT: Comme dans le cas de Toronto.

M. McNEELY: Je ne suis pas sûr que c'est ce que vous vouliez savoir, mais tel est le cas.

Le sénateur MOLSON: La Commission d'Oshawa a-t-elle eu un excédent d'exploitation?

M. McNEELY: Je crois que je devrais laisser le président de la Commission du port répondre à cette question.

Le sénateur LAMBERT: Existe-t-elle depuis longtemps?

M. McNEELY: Trois ans.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Elle a été formée en 1960, n'est-ce pas?

M. McNEELY: Oui.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Avez-vous d'autres questions à poser à M. McNeely? Merci, monsieur McNeely. Est-ce que le Comité désire entendre M. Malloy, président de la Commission du port?

Le sénateur ROEBUCK: Je désire l'entendre.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Vous êtes le président de la Commission du port d'Oshawa, monsieur Malloy?

M. Fred Malloy, président de la Commission du port d'Oshawa: Oui.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Voulez-vous faire un exposé de votre propre chef?

M. MALLOY: Oui, monsieur.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Vous avez la parole.

M. MALLOY: Monsieur le président, honorables sénateurs et messieurs les représentants du ministère des Transports. Je ne veux pas les laisser de côté, car ce sont mes amis. Messieurs, je vais peut-être me trouver à traiter la question d'un point de vue différent de celui de la ville. Mon exposé va porter uniquement sur la situation en ce qu'elle peut toucher la Commission du port d'Oshawa et pas nécessairement la ville.

J'estime que le bill S-38 a beaucoup de bon. Il ressemble beaucoup à la loi sur les commissaires du port d'Oshawa. Je crois même qu'une bonne partie s'y trouve reproduite textuellement. Je tiens aussi à faire observer que nous, les membres de la Commission du port d'Oshawa, nous entretenons les plus cordiales relations avec les fonctionnaires du ministère des Transports qui traitent avec nous. Ils nous ont fort aidés à développer notre petite commission de port, qui est partie de rien et qui, comme vous l'admettez après avoir entendu les chiffres cités ici, est devenue une entreprise très profitable.

Quand on a proposé d'établir la Commission du port d'Oshawa il y a trois ans, il y avait une grande pénurie de terrains. Les terrains de la Couronne ne constituaient qu'une faible partie de l'étendue nécessaire pour exploiter un port. La ville est venue à notre secours une première fois au début et une seconde fois plus tard; elle a mis à notre disposition environ 55 acres de terrain pris parmi les plus propres à l'établissement d'industries.

Le sénateur McCUTCHEON: Vous les a-t-elle donnés ou loués, ces terrains?

M. MALLOY: Non, elle nous les a prêtés. Elle en a confié l'administration à la Commission du port d'Oshawa, à qui elle en a laissé le revenu pour qu'elle en fasse l'usage commercial qu'elle jugerait à propos d'en faire. Cependant, la ville a conservé les titres de propriété. Elle possède ces terrains. Aucune limite de temps n'a été attaché à ce prêt, mais on considère qu'il durera indéfiniment.

Le sénateur ROEBUCK: C'est-à-dire que vous possédez encore la vache, mais c'est un autre qui s'occupe de la traire.

M. MALLOY: Non, c'est tout le contraire. Nous nous occupons de la traire. La Commission jouit du revenu. Bien plus, la ville ne réclame même pas la taxe foncière.

La plupart de ces terrains sont utilisés. Il y en a même une bonne partie de loués à la *General Motors*, et nous espérons beaucoup obtenir un revenu additionnel de la *General Motors*.

Le sénateur McCUTCHEON: Mais la ville enverra un compte de taxes à la *General Motors*.

M. MALLOY: Pas à l'égard des terrains que nous louons actuellement.

Le sénateur CROLL: Ces terrains appartiennent à la ville et ne sont pas assujettis à la taxe foncière.

M. MALLOY: Ils appartiennent à la ville, ils sont administrés par la Commission du port et, actuellement, ils ne sont pas taxés. C'est un arrangement très avantageux pour la Commission du port.

Passons. A la Commission du port, nous craignons que les dispositions prévues aux articles 30 et 5 du bill S-38, si jamais elles étaient appliquées de façon à modifier la forme de la Commission, ne fassent perdre à la ville son droit d'y nommer un représentant.

Le sénateur McCUTCHEON: Le témoin n'a pas vu l'amendement.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Oui, vous avez peut-être raison.

M. MALLOY: Nous estimons que la ville ne devrait pas perdre le droit de nommer un membre de la Commission du port. Il est fort probable qu'elle reprendrait alors ses terrains. Et, dans ce cas, il n'y aurait pas suffisamment d'espace pour exploiter convenablement un port.

Nous entretenons certaines craintes à cet égard et nous vous prions de bien vouloir examiner la question de savoir s'il serait possible que le bill S-38 ne puisse jamais faire perdre à la ville d'Oshawa son droit de nommer un représentant dans la Commission. Autrement, nous sommes d'avis qu'il serait peut-être sage d'enlever du bill S-38 le nom de la Commission du port d'Oshawa. Je crois que l'honorable sénateur avait des questions à poser au sujet des finances et je suis prêt à répondre.

Le sénateur ROEBUCK: Ma question portait simplement sur les terrains possédés par la ville. La ville a fourni des terrains valant \$250,000. Est-ce que je me trompe? Il m'arrive parfois de confondre ces chiffres. Je veux savoir si, à votre avis, il est juste que le revenu net de ces terrains soit payable au receveur général plutôt qu'à la municipalité?

M. MALLOY: Le revenu net est actuellement payable au receveur général, mais c'est un privilège qui n'a jamais été invoqué.

Le sénateur ROEBUCK: Mais vous constatez que, dans le nouveau bill, tout revenu net du port sera payable au receveur général?

M. MALLOY: Oui, monsieur.

Le sénateur McCUTCHEON: C'est comme dans la loi actuelle.

Une VOIX: Il n'y a pas de changement.

Le sénateur ROEBUCK: Qu'il y ait un changement ou non, je veux savoir si vous pensez s'il y a de la justice dans cet arrangement entre la municipalité et la Couronne.

M. MALLOY: Sous le régime actuel, on nous conseille d'emprunter de l'argent à la banque, ce que nous faisons, et de continuer d'améliorer le port, ce que nous faisons aussi en utilisant nos revenus pour rembourser cet argent. Il me semble que cette formule, avec notre loi, peut continuer. C'est une formule qui réussit à merveille et nos revenus servent constamment à accroître l'actif immobilisé dans le port, y compris le revenu des terrains que la ville d'Oshawa nous a prêtés.

Le sénateur McCUTCHEON: Vous n'avez jamais versé de revenus au receveur général?

M. MALLOY: Non.

Le sénateur ROEBUCK: Prévoyez-vous que cela va toujours durer, ou bien qu'il viendra un temps où vous cesserez de remployer cet argent et où il y aura un revenu à en tirer?

M. MALLOY: Je crois que ce temps viendra quand il y aura un excédent de revenu.

Le sénateur ROEBUCK: Quand ce temps sera venu et qu'il y aura un excédent de revenu, pensez-vous qu'il devra tout aller à la Couronne ou qu'il devra être réparti avec justice entre la Couronne et la municipalité, proportionnellement aux mises respectives?

M. MALLOY: J'estime qu'il serait juste de le répartir entre la Couronne et la municipalité proportionnellement à leurs mises.

Le sénateur ROEBUCK: C'est aussi mon avis.

Le sénateur MOLSON: Est-ce que je pourrais demander au témoin si la Commission du port a accusé un profit jusqu'ici?

M. MALLOY: La Commission du port a réalisé un très faible profit la première année, un profit un peu plus considérable la deuxième année et, l'an dernier, je crois que le bénéfice net a été d'environ \$30,000. Rien de tout cela n'a été déduit pour l'amortissement.

Le sénateur MOLSON: Il n'y a pas eu d'amortissement?

M. MALLOY: Il n'y a pas d'amortissement dans le cas des dépenses au compte capital que fait la Couronne par l'entremise du ministère des Transports.

Le sénateur MOLSON: Le ministère des Travaux publics a-t-il fait des travaux que la Commission du port a dû payer?

M. MALLOY: Oui.

Le sénateur MOLSON: Comme du dragage?

M. MALLOY: Oui, beaucoup.

Le sénateur MOLSON: Beaucoup?

M. MALLOY: Oui.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Pour quel montant?

M. MALLOY: Environ un demi-million de dollars.

Le sénateur McCUTCHEON: Le ministère nous a déjà fourni ce chiffre. Je ne crois pas qu'il était aussi bas qu'un demi-million de dollars. Peut-être l'était-il.

M. MALLOY: Je crois que le sénateur a dit «récemment».

Le sénateur McCUTCHEON: Oh?

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Avez-vous d'autres questions à poser à M. Malloy?

Merci beaucoup, monsieur Malloy.

M. MALLOY: On me permettra d'ajouter un mot pendant que je suis ici. Les craintes que nous éprouvons ne découlent en aucune façon de nos relations actuelles avec les fonctionnaires du ministère des Transports qui administrent notre port par notre entremise; elles découlent de la possibilité que les visages changent plus tard et que les rapports deviennent différents.

Le sénateur HOLLETT: Comment les commissaires sont-ils nommés? Par le conseil municipal?

M. MALLOY: Un membre de la Commission est nommé par la municipalité et les deux autres par la Couronne, monsieur.

Le sénateur GROSART: A titre de président de la Commission du port, pensez-vous que la Commission serait plus heureuse sous le régime prévu par ce bill? Seriez-vous plus heureux si ce changement était fait avec le consentement de la municipalité?

M. MALLOY: Monsieur Grosart, la nouvelle loi et l'ancienne loi sont tout à fait semblables, à l'exception de cette seule différence que j'ai mentionnée et aussi à l'exception du stimulant qu'il y a à toujours pouvoir conserver nos revenus pour continuer d'améliorer le port. Je crois que nous serions plus satisfaits sous le régime prévu par le bill S-38 pourvu que la ville soit assurée de toujours pouvoir nommer un membre.

Le sénateur GROSART: Abstraction faite de tout changement à prévoir, jugez-vous que le consentement de la municipalité devrait être nécessaire?

M. MALLOY: Oui, je crois que le consentement de la municipalité devrait être nécessaire, sans quoi le nom de la Commission du port d'Oshawa devrait être rayé du bill.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Il n'est pas question de cela.

Le sénateur McCUTCHEON: Ce qui est dit est dit.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Merci beaucoup, monsieur Malloy.

Maintenant, messieurs, est-ce que vous désirez que M. Stead se prononce sur ces deux questions? Je dois faire observer au Comité qu'il a été donné lecture des télégrammes que vous savez au début de la séance. Nous voudrions peut-être que M. Stead en parle aussi. Voulez-vous entendre M. Stead maintenant? Quel est votre bon plaisir?

Le sénateur CROLL: Entendons M. Stead.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Le cas d'Hamilton d'abord et celui d'Oshawa ensuite.

M. STEAD: Merci, monsieur le président.

Honorables sénateurs, vous me permettrez de dire en premier lieu qu'une des difficultés auxquelles nous nous sommes heurtés, c'est qu'il ne saurait être question pour nous, comme vous le savez, de discuter un bill semblable avant

qu'il ait été présenté. Par conséquent, nous n'avons pas eu l'occasion de procéder aux sondages préalables qui eussent pu nous éviter certains des obstacles auxquels nous nous heurtons ici.

J'ai l'impression que certaines des inquiétudes inspirées par ce bill sont attribuables au facteur temps, c'est-à-dire qu'on ne savait pas au juste dans quoi l'on allait s'engager et l'on n'avait pas tant d'objections précises quant au bill lui-même. En général, on ne se plaint pas des dispositions essentielles du bill. Il y a donc eu là un facteur temps dont je pense qu'il vous faut tenir compte en examinant ce bill.

Pour procéder maintenant dans l'ordre proposé par le président, j'ai pris un certain nombre de notes et j'espère suivre un ordre suffisamment logique pour finir par couvrir tout le terrain. Tout d'abord, il conviendrait, je pense, que je rappelle au Comité sur quel principe reposent les arrangements financiers, car c'est là-dessus que portent certains des points particuliers qu'on a soulevés. Quand une commission de port se forme, il est d'usage que la ville lui concède les terrains contigus dont le port aura besoin pour se développer et pour contribuer au progrès de la localité. Autrement dit, il ne faut pas que ces terrains soient vendus à des industries étrangères au trafic maritime et qui entraveront l'expansion future du port.

De son côté, le gouvernement fédéral fournit ses quais et ses jetées ainsi tout terrain contigu au port qu'il peut posséder lui aussi. Cela se fait lors de l'établissement de la commission. En général, depuis plusieurs années, les obligations de la ville cessent quand elle a fourni ces terrains; il n'en a pas toujours été ainsi, car les choses étaient un peu différentes pendant la dépression. Nous n'attendons pas d'autre aide financière de la ville. Elle a déjà fourni des terrains et ses obligations finissent là. Nous estimons, et je suis certain que vous en conviendrez, que les revenus municipaux, étant prélevés sur les propriétaires de la ville, ne doivent être affectés à d'autres usages qu'aux services normaux d'une municipalité: police, protection contre le feu, chemins, égouts, etc. De même, les revenus du port doivent être remis dans le port, comme on nous l'a dit ce matin.

Si les obligations de la ville cessent normalement quand elle a fourni ses terrains et aidé à l'établissement de la commission, je prétends cependant que les obligations financières du gouvernement fédéral ne font que commencer. Je dis cela parce que les installations transférées par le gouvernement fédéral ont été données gratuitement, si je puis m'exprimer ainsi, à la nouvelle commission du port afin qu'elle en vive. Qu'on examine le cas des autres ports du monde entier, même les plus grands ports auxquels sont greffés des complexes industriels, et l'on constatera invariablement que les revenus de l'exploitation d'un port ne suffisent pas pour couvrir ses frais d'entretien. Il en résulte que, l'intérêt national l'exigeant, la différence doit être comblée par le gouvernement fédéral, auquel l'Acte de l'Amérique du Nord britannique a confié la première responsabilité quant à la navigation et au commerce maritime. Cela étant...

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Vous parlez aussi des ports nationaux?

M. STEAD: Bien que les ports nationaux soient organisés d'une façon différente, les mêmes principes s'y appliquent, oui, monsieur.

Son Honneur le maire Copps a soulevé la question de la collaboration avec l'industrie. Il a bien raison, car le but même et, à mon avis, la force du régime des commissions dont nous parlons ici, c'est qu'il permet au gouvernement fédéral de déléguer aux autorités locales une forte partie des responsabilités que lui a dévolues l'Acte de l'Amérique du Nord britannique. Il est vrai que deux des membres de chaque commission, c'est-à-dire la majorité, sont nommés par le gouvernement fédéral, mais l'usage qu'on a invariablement pratiqué jusqu'ici et que nous n'avons pas l'intention de changer consiste à nommer des citoyens de l'endroit. Nous nous assurons ainsi l'esprit d'initiative et l'enthousiasme des gens de la localité.

Ce système a réussi ailleurs. Il y a une demi-douzaine de lois très semblables en tous points à celle que nous sommes en train d'étudier et, s'il n'y a pas dans le bail ou dans la proposition relative aux terrains à céder des conditions exigeant l'approbation du gouverneur en conseil, il n'y a aucune raison pour qu'il y ait quelque part des retards appréciables. C'est pourquoi nous voulons laisser les commissions indépendantes au lieu de les administrer directement.

Y a-t-il quelque chose de plus dans le cas d'Hamilton? Je crois, monsieur Copps, que j'ai repassé, d'après mes notes du moins, tous les points que vous avez soulevés. Désirez-vous que je commente certaines des autres questions?

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Je crois qu'il vaut mieux nous en tenir particulièrement à la première proposition du maire, et c'est que le port d'Hamilton soit exclu de l'annexe. Je crois que c'est la question dont le Comité doit s'occuper.

Le sénateur CROLL: Je ne comprends pas pourquoi vous faites une distinction entre Toronto et Hamilton. Ce sont deux ports qui se font concurrence. Hamilton réussit très bien à sa propre façon, par rapport à Toronto, qui réussit aussi très bien. Dans les deux cas, il y a des terrains, des baux et des ramifications au dehors. Quelle distinction faites-vous entre ces deux ports, que vous ne faites pas dans le cas des autres?

M. STEAD: Eh bien, monsieur, d'après mes renseignements, le cas de Toronto est tout à fait différent à cause de l'ampleur des problèmes que posent les fonctions exercées par la commission du port pour le compte de la ville. Elle gère des propriétés qui, indéniablement, sont étrangères au port et en sont éloignées depuis qu'on a comblé le premier port il y a plusieurs années. J'aurais peut-être préféré qu'on laissât Toronto dans l'annexe initiale avec l'entente que l'article 30 ne serait pas invoqué dans son cas. On en a décidé autrement. J'estime que nous ne devrions pas continuer de détruire, si vous permettez l'expression, la portée nationale de ce bill dans chaque cas où les intéressés se croient justifiés de le demander. J'estime que ce bill apporte des améliorations par rapport à toutes les autres lois actuellement en vigueur, et je pense qu'Hamilton pourrait fort bien en venir à se ranger à notre avis après avoir eu le temps d'en mesurer les effets.

Le sénateur CROLL: En somme, vous dites que ce bill n'inflige vraiment rien à Hamilton qui ne devrait pas lui être infligé. Hamilton n'a pas encore tout mesuré ce qui l'attend. Il serait peut-être sage pour le moment de laisser la question en suspens jusqu'en février, ce qui nous donnerait du temps pour y penser et Hamilton aurait peut-être aussi l'occasion d'examiner la question plus à fond. Ne serait-ce pas un avantage pour tout le monde?

M. STEAD: Je crois qu'il y aurait sûrement là un avantage, monsieur le président. Je préférerais, cependant, à cause des exigences de la situation ailleurs, voir adopter le bill avec l'annexe amendée. Nous n'avons aucune visée particulière sur l'une ou l'autre des commissions de port représentées ici aujourd'hui et je serais disposé à promettre d'accorder un délai, non pas illimité mais raisonnable, aux villes concernées pour étudier plus à fond la question avant que le ministère songe à agir. Nous n'avons pas l'intention d'agir pour le moment. Il n'y a rien de terriblement urgent à l'heure actuelle et nous n'avons jamais eu l'intention de tout mettre en branle au lendemain de l'adoption de ce bill pour l'appliquer à tout le monde.

Tout d'abord, ce serait impossible du point de vue administratif. Ensuite, il y a de bonnes raisons pour ne pas appliquer ce bill avec trop de précipitation aux commissions mentionnées. Il y a un facteur temps joint à ce projet, mais les dispositions qui rangeront les ports existants sous le régime prévu par le bill ne peuvent pas être appliquées sans un décret ministériel. Je prétends, et je vous invite à me croire sur parole, que le facteur temps est plus avantageux que dans les bills antérieurs. De plus, il y aura de meilleurs moyens de contrôle pour les

villes qui veulent de meilleurs moyens de contrôle ainsi que pour le gouvernement. Quant à la souplesse, il y a une grande amélioration sur tout ce qui existe à l'heure actuelle.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Avez-vous d'autres questions à poser au sujet d'Hamilton? Sinon, est-ce que nous allons laisser M. Stead traiter le cas d'Oshawa?

M. STEAD: Je crois que ces messieurs d'Oshawa ont soulevé deux points. Je vais commencer par le dernier, qui est le plus facile, à mon avis. Il s'agit de la crainte exprimée par M. Malloy que cette ville ne soit exclue.

Le sénateur MACDONALD (*Brantford*): Le premier point, c'est qu'il pense que c'est un bon bill.

M. STEAD: Je suis heureux que quelqu'un d'autre l'ait dit, car on pourrait me considérer comme témoin partial. Cependant, M. Malloy craint que la ville ne soit exclue. Il n'est pas laissé à la discrétion du gouverneur en conseil d'exclure une ville où il existe une commission de port. Je ne puis faire mieux que référer les membres du Comité aux amendements déposés ici à votre dernière séance.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Je devrais peut-être mentionner qu'on a fait imprimer à l'intention du Comité un exemplaire du bill avec les amendements adoptés à la dernière séance. Si vous le désirez, le moment serait peut-être bien choisi pour le distribuer.

Le sénateur MCCUTCHEON: Et ces amendements ont aussi été adoptés par le Sénat.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Désirez-vous un exemplaire du bill amendé?

Le sénateur CROLL: Un instant. Y a-t-il quelqu'un d'un peu trop pressé ici ou bien aurais-je dormi un peu? Le Sénat nous a immédiatement renvoyé ce bill, ce qui veut dire qu'il ne s'est pas définitivement prononcé puisqu'il nous le renvoie pour plus ample étude. Le Sénat ne l'a pas adopté, car il nous l'a renvoyé tout de suite et nous revenons à notre point de départ. Je crois que telle est la situation.

Le sénateur MACDONALD (*Brantford*): La vérité, je crois, c'est que le Sénat a adopté le rapport du Comité recommandant ces amendements.

Le sénateur CROLL: Mais il nous a été renvoyé, n'est-ce pas? Pourquoi le remettre à l'étude?

Le sénateur HOLLETT: Il nous a été renvoyé pour que le Comité s'occupe du cas d'Hamilton et d'Oshawa.

Le sénateur CROLL: Quelle que soit la raison, il nous est revenu.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Permettez-moi de donner simplement lecture de ce qu'il est dit en page frontispice:

Réimprimé tel que l'a amendé le Comité permanent des transports et des communications.

Le sénateur ROEBUCK: Nous ne sommes pas liés par cela.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: S'il nous revient pour être amendé de nouveau, le Comité a le droit de l'amender. Voulez-vous que cette version du bill soit distribuée?

Le sénateur MACDONALD (*Brantford*): Je crois que nous n'aurions pas dû faire imprimer ce bill.

Le sénateur ROEBUCK: Je voudrais en avoir un exemplaire.

M. STEAD: En ce qui concerne Oshawa, je crois avoir réfuté l'argument de ceux qui craignent que la ville ne soit exclue. D'après mes notes, le point suivant concerne la question du consentement.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Le consentement de la municipalité concernée.

M. STEAD: Il n'y a rien à craindre dans le cas où il n'y a qu'une municipalité. Mais il y a des inquiétudes dans les cas où il y en a plus d'une. Le ministère estime que, sous le régime actuel, si plusieurs municipalités sont intéressées au même port, une d'entre elles pourrait juger à propos de faire de l'obstruction ou de susciter des difficultés pendant longtemps. Il faut un mécanisme pour départager les voix, peut-on dire, et cela veut dire que les réformes nécessaires prévues par ce bill doivent pouvoir être appliquées sans permission. Il s'agit d'établir une loi nationale uniforme et c'est pourquoi nous estimons qu'il ne serait pas sage de stipuler que, dans tous les cas, la municipalité doit consentir à l'application de la loi fédérale.

Le sénateur ROEBUCK: Il ne s'agit pas de la loi. Il s'agit d'un décret du conseil.

M. STEAD: Ce décret a le même effet qu'une loi, monsieur, car il applique une loi du Parlement à une situation existante et abroge l'autre loi fédérale relative à la commission concernée.

Le sénateur ROEBUCK: Il est extraordinaire qu'on aille abroger une loi du Parlement par décret du conseil. Je sais que cela s'est fait déjà, mais c'est un procédé inusité qu'il faudrait éviter, à mon avis.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Je suppose que le résultat équivaut à l'abrogation, mais en réalité, le décret ne fait que suspendre la loi initiale pour appliquer celle-ci. Je ne crois pas que la loi initiale se trouve vraiment abrogée dans les statuts.

Le sénateur CROLL: Il y a seulement une disposition dans la nouvelle loi pour que des renseignements soient fournis sur demande. La nouvelle loi est tout simplement appliquée de cette façon.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Y a-t-il d'autres points, monsieur Stead?

M. STEAD: L'autre point qu'Oshawa a soulevé concerne la vérification des comptes et, à ce sujet, je voudrais rappeler au Comité ce que j'ai dit des finances dans mon premier exposé. Une fois que la ville a fourni ses propriétés et que le gouvernement fédéral a fait de même, à peu près tout le fardeau des dépenses que ne peut pas couvrir le revenu du port retombe sur le gouvernement fédéral, soit par l'entremise de la commission, soit sous forme d'un partage de coût dans le cas des nouveaux travaux qui peuvent être proposés ou acceptés par le gouvernement fédéral. Ces revenus, voyez-vous, sauf ceux provenant des terrains, les revenus propres du port sont des revenus que le ministère des Transports avait l'habitude de recevoir des capitaines de port et des gardiens de quais avant l'établissement des commissions. Ce sont des revenus essentiellement fédéraux. La très grande partie des revenus des ports, dans la plupart des cas—et il existe peut-être des cas dont je ne sois pas au courant—est formée de revenus essentiellement et fondamentalement fédéraux. Il me semble donc que le droit de procéder à la vérification des comptes doit appartenir au gouvernement fédéral, quitte à satisfaire les demandes raisonnables de renseignements par l'entremise du ministère. Je prétends qu'il convient mieux que la vérification des comptes appartienne au gouvernement fédéral qu'à la municipalité.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Avez-vous des questions à poser sur ce point, au sujet du cas d'Oshawa?

Le sénateur GROSART: Je voudrais poser deux ou trois questions à M. Stead. En ce qui concerne le consentement des municipalités, je crois que M. Stead a dit qu'il n'y avait aucun problème là où il n'y a qu'une seule municipalité. Il pourra surgir un problème plus tard quand le développement d'un port intéressera plus d'une municipalité. Or, M. Stead a aussi parlé d'une association

d'affaires et il a soutenu qu'il existait une association semblable entre le gouvernement fédéral et la municipalité. N'admettez-vous pas qu'il serait logique, même dans une situation où cela pourrait faire naître des difficultés, que les intérêts de la municipalité soient protégés par une disposition exigeant son consentement à toute modification du régime dont elle jouit actuellement en vertu d'une loi? Les municipalités mentionnées à l'annexe jouissent actuellement de certains droits conférés à chacune par une loi du Parlement. Ne serait-il pas logique que ces droits ne puissent leur être enlevés sans leur consentement? C'est ma première question.

Le sénateur ROEBUCK: Me permettez-vous un mot avant que le témoin réponde? Vous dites que leurs droits leur seraient enlevés par le Parlement. Mais leurs droits, voyez-vous, peuvent leur être enlevés maintenant par un décret du conseil.

Le sénateur McCUTCHEON: Seulement si nous autorisons le décret du conseil.

Le sénateur CROLL: Le gouvernement ne peut pas agir sans notre autorisation.

Le sénateur ROEBUCK: L'autorisation sera donnée par le bill. Je demande au sénateur Grosart de s'exprimer plus clairement. Nous nous réservons sans doute le droit d'amender n'importe quel bill. Le Parlement possède une autorité suprême à cet égard, mais nous allons donner maintenant à l'exécutif le droit d'abroger une loi. A mon avis, s'il veut abroger une loi sans obtenir de consentement, il devrait être contraint de revenir ici et d'obtenir une loi du Parlement.

Le sénateur GROSART: D'accord, mais le fond de la question, je pense, c'est que le pouvoir d'enlever ses droits à une municipalité comme Oshawa se trouve conféré, dans le présent cas, à deux commissions de port. Si celle d'Oshawa juge à propos de le faire, elle pourra chambarder tout le régime établi pour ce port par la loi actuelle.

J'ai mentionné le mot «intérêts». Monsieur Stead, vous avez dit que les obligations de la ville cessaient au moment précis où la commission du port se trouvait établie. Peut-être en est-il ainsi, mais les intérêts de la municipalité ne subsistent-ils pas? Dites tant que vous voudrez que ses intérêts dans les revenus sont petits; mais, dans le cas d'Oshawa, la Commission du port touche des revenus dérivés de terrains appartenant à la ville d'Oshawa, de terrains qui sont la propriété de la ville d'Oshawa. Elle en détient les titres.

Le sénateur McCUTCHEON: Ce bill n'y changera pas un iota.

Le sénateur GROSART: Ah oui.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Le sénateur McCutcheon veut dire, je pense, que si la ville d'Oshawa conserve les titres de propriété, elle sera à même de négocier une nouvelle entente avec la commission du port, aux conditions qu'elle voudra.

Le sénateur McCUTCHEON: Ce bill n'enlève pas ses biens à la ville d'Oshawa.

Le sénateur GROSART: Non, il apporte un changement fondamental dans la nature de ses intérêts.

Le sénateur McCUTCHEON: Elle conserve encore un représentant.

Le sénateur GROSART: Elle a des droits en vertu d'une loi du Parlement à laquelle elle a consenti.

Le sénateur McCUTCHEON: Loi qui diffère très peu de ce bill.

Le sénateur GROSART: Dites-le tant que vous voudrez; à mon avis, cela ne change rien au principe voulant qu'il ne se fasse aucun changement sans le consentement de la ville.

Le sénateur MACDONALD (*Brantford*): Les représentants d'Oshawa n'ont-ils pas approuvé ce bill l'autre jour? Ils n'ont pas soulevé les objections que vous soulevez maintenant.

Le sénateur GROSART: Ils n'avaient aucune raison de soulever ces objections parce qu'on ne leur enlevait rien. Certains peuvent considérer comme insignifiants les droits qu'ils avaient, mais ils sont bien libres de considérer que ces droits leur ont été conférés par une loi du Parlement et que ce sont des droits importants. Tout ce que je dis, c'est qu'il est logique d'obtenir leur consentement avant d'opérer ce changement de régime.

Le sénateur CROLL: Je ne puis résister à la tentation de vous poser une autre question. En 1960, la ville d'Oshawa a obtenu ici l'adoption d'un bill. Nous n'avions pas rédigé ce bill. C'était elle qui l'avait rédigé. Elle nous l'a apporté et nous l'avons adopté. C'est normal. Quant à la position de la ville, elle ne se trouve pas modifiée d'un iota. La position de la ville demeure telle que son propre bill l'a établie en 1960. Ce bill a une portée générale, mais il ne change rien à cela. Si nous donnons à cette municipalité le droit d'intervenir, monsieur Grosart, le ministère devra traiter avec une demi-douzaine ou une douzaine de conseillers municipaux dont les vues peuvent fort bien changer. Il y a là une question politique susceptible d'apporter des changements et qui échappe entièrement. Nous nous occupons d'une commission dans laquelle la ville possède un intérêt, mais je me demande si nous pouvons protéger la ville plus que nous l'avons fait. M. Malloy a dit qu'il ne pouvait pas souhaiter une meilleure collaboration que celle dont il jouit de la part du ministère.

Le sénateur GROSART: C'est ce que j'ai appris. La ville d'Oshawa n'élève aucune objection en ce qui concerne les modalités administratives.

Le sénateur MACDONALD (*Brantford*): Je crois que vous parlez en ce moment du principe général à la base du bill.

Le sénateur GROSART: Oui, je parle de n'importe quelle municipalité. Je reconnais le problème soulevé par M. Stead, mais j'estime que ces intérêts locaux sont tout aussi importants que les intérêts fédéraux. Je l'ai toujours cru. Je crois que, plus un gouvernement est proche du peuple, meilleur il est, particulièrement si c'est un gouvernement élu. Je ne parviens pas à m'expliquer pourquoi on leur enlèverait des droits, quels qu'ils soient, même pour leur donner quelque chose de mieux et même s'ils admettent que c'est quelque chose de mieux, sans le consentement de la municipalité. Notre fédéralisme est coopératif, comme je le disais l'autre jour. Portons-le donc au niveau des municipalités. S'il y a des objections et si les municipalités ne peuvent pas s'entendre, n'est-ce pas une preuve de l'existence d'un intérêt qui mérite notre attention? Telle est ma façon de voir.

Comme deuxième point maintenant, quelqu'un a demandé quel droit on se trouvait à leur enlever. La réponse est claire: c'est le droit qu'ils possèdent actuellement d'avoir accès aux livres. Ils ont actuellement ce droit. Honorables sénateurs, ce qu'on supprime ici est un droit précis. Il y en a peut-être d'autres; je l'ignore. Mais je ne parviens vraiment pas à comprendre pourquoi on invoquerait maintenant l'idée que leurs intérêts financiers sont fort minimes et fort anciens et que, pour cette raison, ces intérêts doivent cesser d'exister. Je prétends le contraire: plus leurs intérêts sont minimes, plus notre obligation de les protéger est grande.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Merci. Est-ce qu'on a d'autres observations à faire au sujet d'Oshawa? Désirez-vous que M. Stead relève maintenant l'un ou l'autre des points touchés par le sénateur Grosart?

Le sénateur ROEBUCK: Si M. Stead le désire, il est tout à fait libre de le faire.

M. STEAD: Je partage entièrement l'avis du sénateur Grosart au sujet du gouvernement local élu. Et même, toute la structure des commissions dont nous nous soucions tant d'améliorer la réputation et l'indépendance a pour objet de permettre aux gens que ces ports importants servent à les surveiller de plus

près. C'est l'objectif de toute notre politique et je vous prie de considérer que tout ce que je dis en découle.

Le sénateur ROEBUCK: Dans ce cas, si vous désirez que ce soit jusqu'à ce point démocratique, pourquoi ne pas le laisser voir aussi bien que le gouvernement le fait?

M. STEAD: Fort bien dit. Si vous me permettez de continuer, je crois que je vais essayer de vous répondre.

Examinons la nature de l'association d'affaires dont j'ai parlé déjà et dont parle maintenant le sénateur Grosart. Quand une commission de port est établie, le gouvernement fédéral se trouve à lui déléguer sa part de responsabilités en ce qui concerne le port même. L'association d'affaires existe, non pas au sein de la commission elle-même, mais entre la commission et la ville. La ville doit fournir des services à la commission du port et à toute la population de son territoire, protection de la police, protection contre les incendies, et doit voir aussi à ce que les extrémités des rues de la ville concordent avec le plan du port, et ainsi de suite. Telle est, je pense, la nature de l'association qui existe entre la commission du port et la ville. Elle ne concerne pas tant le financement de la commission que les relations entre ces deux corps et le représentant de la ville au sein de la commission agit, si vous voulez, comme agent de liaison et sert à démontrer que l'association continue d'exister.

Pourrais-je aider encore mieux à fixer vos idées? Il importe peu que le droit de prendre les excédents appartienne à la ville ou au gouvernement fédéral, car les différentes lois varient à cet égard. En réalité, je ne connais aucun cas où l'une ou l'autre partie ait exercé ce droit. Bien mieux, il y a eu des cas où il nous a fallu donner une définition très vague à l'expression «fonds de roulement», afin de laisser les excédents à la commission. Cela se trouve corrigé par le bill, qui autorise le ministre à établir le montant des réserves qu'il convient de garder pour développement futur, afin de permettre à la commission de conserver cet argent. Autrement dit, la disposition visant à modifier la loi de façon à donner une plus grande indépendance financière à la commission que ne lui en donne la loi actuelle lui donnera plus d'indépendance en lui permettant de garder les revenus qu'elle a gagnés afin de les appliquer à l'amélioration du port.

Le sénateur GROSART: Si, pour différentes raisons, vous jugez impossible d'amender encore plus le bill pour que le consentement soit nécessaire dans tous les cas. Accepteriez-vous, en tenant compte de ce que nous avons discuté, de le rendre nécessaire dans les cas où il n'y a qu'une municipalité, et peut-être alors serait-il possible de prévoir un délai quelconque pour les autres? Autrement dit, le principe du consentement se trouverait posé et je verrais ensuite une protection justifiée dans un article disant, par exemple, que si les municipalités intéressées ne sont pas tombées d'accord dans tel ou tel délai raisonnable, la commission procédera par voie de statut administratif. Vous nous auriez au moins donné quelque chose et nous en serions reconnaissants.

Le sénateur CROLL: Aimeriez-vous faire aboutir cette question et voir ce que le Comité en pense? Je désire proposer que l'examen de ce bill soit reporté à plus tard.

Le sénateur ROEBUCK: J'appuie cette proposition.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Monsieur le sénateur, consentiriez-vous à garder votre motion en suspens pour un moment? Il y a des choses dont il faut nous occuper. Le sénateur Molson a posé une question qui a été différée et, à cause de la tournure assez contentieuse que les délibérations du Comité ont prise, je crois de mon devoir, à titre de président, de compléter le dossier en vous faisant part de certains télégrammes que nous avons ici.

Je voudrais d'abord donner la parole au sénateur Molson, si cela vous convient, puis je pourrais peut-être passer à ces télégrammes. Ensuite, nous nous occuperons de la motion.

Le sénateur MOLSON: Monsieur le président, voici la question que je voudrais poser à M. Stead. Est-il possible que certaines des commissions de port non mentionnées à l'annexe se trouvent plus tard dans une position désavantageuse par rapport à celles qui y sont mentionnées? Par exemple, s'il vient jamais un jour où les commissions de port soient toutes extrêmement prospères et si le ministère commence à faire porter à ces ports toutes les dépenses qu'ils nécessitent, je me demande si certains ports auront à souffrir de ne pas être sous le régime prévu par cette loi?

M. STEAD: Je suis incapable d'imaginer un cas où ce bill, à première vue, pourrait compter dans la décision gouvernementale d'imputer ou non une dépense sur une commission. Le bill offre certains avantages et les gens d'Oshawa ont eu la bonté d'en signaler un ou deux. J'espère qu'après mûre réflexion certaines au moins des commissions de port les plus récentes préféreront se ranger sous ce bill et aussi certaines des plus anciennes quand elles auront eu le temps d'y songer. Par conséquent, je préférerais les laisser à l'annexe, dans leur propre intérêt comme dans le nôtre.

Le sénateur MOLSON: Je ne suppose pas que ce bill décidera les questions administratives. S'il arrivait plus tard que la pratique de faire porter à chaque commission de port toutes les dépenses de ce port, il se pourrait peut-être alors que les ports compris dans l'annexe soient en meilleure posture que ceux qui ne le sont pas.

M. STEAD: Non. La réponse à cela est non. Il y a déjà une pratique établie à ce sujet. La construction de nouveaux ouvrages, le domaine où le gouvernement fédéral fournit actuellement de l'argent pour améliorer les installations des ports, est déjà fondée sur une échelle décroissante. Nous appliquons cette échelle depuis quelques années déjà. Aussi, quand une commission de port se présente et dit: «Nous aimerions avoir un autre quai, mais nous n'avons pas assez d'argent pour le payer. Voici quelle est, selon nous, la justification économique de ce quai», nous vérifions l'exactitude des données fournies et, si nous sommes d'accord, l'administration recommande au gouvernement d'assumer la partie du coût que la commission sera incapable d'amortir à l'aide du revenu qui proviendra directement de ce quai quand il aura été construit, compte tenu de toute la situation financière de la commission. A mesure qu'une commission de port grandit et devient en mesure d'assumer elle-même une plus forte partie du coût des nouveaux ouvrages, on lui demande de le faire. Dans l'intérêt de tout le pays, le gouvernement fédéral fournit seulement la partie des dépenses d'amélioration qu'une commission de port est incapable d'amortir elle-même.

Le sénateur ROEBUCK: Qui fixe les taux?

M. STEAD: Les taux d'intérêt?

Le sénateur ROEBUCK: Non, quand un navire accoste, il paie quelque chose. Je suppose que vous obtenez vos revenus de cette manière?

M. STEAD: Le tarif est établi en premier lieu par une résolution de la Commission du port, qui est ensuite approuvée par le gouverneur en conseil. Nous conseillons aux commissions de port de moderniser leur tarification, c'est-à-dire que nous, du gouvernement fédéral, nous donnons des conseils plutôt que des ordres afin d'établir à travers le pays une tarification qui soit sensiblement uniforme, compte tenu de la variété des services que rendent les différents ports et des exigences de la concurrence.

Le sénateur ROEBUCK: Y a-t-il de la concurrence entre les ports?

M. STEAD: Nous essayons d'écarter la concurrence du domaine de la tarification, sauf dans la mesure où la tarification reflète la différence entre les services offerts d'un port à l'autre.

Le sénateur HOLLETT: Êtes-vous très opposés à exclure la ville d'Hamilton du bill, tout comme nous en avons exclu Toronto? Nous avons entendu le maire dire ce qui se passait à cet endroit au sujet d'une compagnie d'automobiles. Si le ministère n'a pas de trop grandes objections à faire de même pour Hamilton, la partie serait gagnée. La ville d'Oshawa n'a pas de bien grandes objections et nous n'avons pas entendu d'autres graves objections. Le ministère s'opposerait-il à ce que la ville d'Hamilton soit traitée de la même façon que la ville de Toronto?

M. STEAD: J'aurais peur qu'en augmentant le nombre des exceptions nous finissions par ne plus avoir un bill d'application générale, et je crois bon que les commissions de port soient traitées en général sur le même pied.

Le sénateur HOLLETT: Le bill mentionne les nouveaux ports.

Le sénateur ROEBUCK: Il y a 11 ports seulement à l'annexe.

Le sénateur HOLLETT: Il y en a seulement 10 maintenant. Réduire ce nombre à neuf ne changerait pas le bill. Je reconnais qu'en général le bill a beaucoup de bon, mais les conseils municipaux se sont plus ou moins intéressés à ces choses et nous devrions prêter l'oreille à leurs objections.

M. STEAD: En plus du danger des précédents, dont les fonctionnaires s'inquiètent peut-être d'une façon exagérée, j'ai une autre considération à vous livrer. Une fois qu'on aura peut-être plus parfaitement compris ce bill, je crois que certaines des villes qui veulent actuellement s'en écarter voudront qu'il leur soit appliqué. Alors, il faudra une nouvelle loi du Parlement pour modifier le présent bill. Cela entraînera des retards. Nous aurions voulu que ce bill fût adopté il y a huit ou neuf mois, car certaines questions urgentes dépendent de son adoption. Le processus législatif comporte inévitablement des retards et nous préférerions régler ces questions sans avoir la moindre intention de faire avaler le bill de force à une ville ou l'autre. On ne peut pas tout mettre dans une loi et nous avons besoin de la collaboration des villes. Mon ministre l'a dit et je le répète, nous ne pouvons pas concevoir qu'un gouvernement fasse avaler de force à une ville un bill qu'elle ne comprend pas ou dont elle ne veut pas. Si nous faisons ce qu'on propose, il sera éventuellement nécessaire de recourir à une nouvelle loi du Parlement pour modifier le présent bill.

Le sénateur CROLL: Admettez-vous, monsieur Stead, que, si le consentement du conseil municipal était rendu nécessaire, la ville d'Hamilton serait à peu près entièrement satisfaite?

M. STEAD: C'est possible, monsieur. Je crois qu'il me faudrait consulter mon ministre avant de consentir à cela.

Le sénateur GROSART: La ville d'Hamilton n'aurait-elle pas ainsi la protection essentielle qu'elle demande, car la présence dans la loi d'une disposition relative au consentement lui permettrait de conserver son régime actuel jusqu'à ce qu'elle consente à changer.

Le sénateur MACDONALD (*Brantford*): Je crois qu'il nous reste à entendre d'autres recommandations de la ville d'Hamilton.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Le maire a fait savoir qu'il voudrait ajouter encore un mot. Désirez-vous l'entendre maintenant?

Assentiment.

Le maire COPPS: Je voudrais dire un mot en vue de gagner du temps. Je veux simplement dire que le ministère et M. Stead ont été d'une prévenance merveilleuse à notre égard quand à l'explication des modalités du bill, mais le bill inspire de grandes inquiétudes dans notre ville. Notre journal local est fort

monté. Il en parle comme d'une mesure de centralisation et de nationalisation. Je ne prétends pas qu'il en soit ainsi et il est bien possible qu'avec le temps le bill présente des avantages qui nous feront souhaiter d'y être compris. Mais parce qu'il a été conçu pour les nouveaux ports, il n'est pas destiné, selon nous, à s'appliquer à Hamilton. Cependant, afin d'accommoder le ministère en lui donnant ses amendements et afin de disposer du cas des ports plus jeunes, ne serait-il pas mieux d'exclure Hamilton pour le moment et de mettre ainsi M. Stead en mesure d'aller de l'avant? Nous aurions ainsi le temps de mesurer les effets du bill et si, plus tard, nous jugeons à propos de demander d'y être inclus, nous pourrions le faire.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Merci beaucoup. Maintenant, je veux vous communiquer certains télégrammes relatifs à la séance que nous avons eue ce matin et, pour qu'ils paraissent au compte rendu, je veux donner lecture des commentaires de ces divers organismes. Les télégrammes que nous avons envoyés à ces divers organismes leur demandaient d'en accuser réception. Les télégrammes reçus viennent des groupes suivants. Le premier est du secrétaire, commissaire du havre de North-Fraser. Il faut probablement lire «commission».

Le sénateur ROEBUCK: N'ont-ils pas fait plus qu'accuser réception du télégramme?

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Ils n'ont fait qu'accuser réception. Le deuxième vient de la Commission du havre d'Hamilton. Le troisième, de la Commission du port de Windsor. Le quatrième, de la Commission du havre d'Hamilton. Le cinquième est du maire de Nanaïmo, P. Maffeo. Le sixième est du maire de New-Westminster, Beth Wood. Le septième est de Lyman A. Gifford, maire de la ville d'Oshawa, qui était ici ce matin. Puis, nous en avons un de J. McEwan, de la commission du havre de New-Westminster.

Et nous avons reçu de plus les télégrammes suivants. Le premier est de A. McLean Haig, maire de Belleville, accusant réception de notre télégramme et ajoutant les mots «pas d'objection». Puis il y en a un de J. Dunham, secrétaire de la Commission du port de Nanaïmo, accusant réception de notre télégramme et ajoutant: «Aucune protestation de cette commission—stop—Approbation du bill». Puis nous en avons un de L. Jordan, maire de Port-Alberni, qui dit: «La ville de Port-Alberni n'a aucune objection au bill S-38». Le suivant est de la commission du havre de Port-Alberni, signé par le président, D. P. O'Brien, qui dit notamment: «Les commissaires du havre de Port-Alberni n'ont aucune objection au bill S-trente-huit».

J'ai aussi les télégrammes suivants: du maire de Winnipeg, Stephen Juba. Il dit: «Veuillez nous faire part de l'objet de la séance du Comité des transports et des communications du Sénat convoquée pour le mardi 17 décembre prochain à 10h. 30 du matin et dire en quoi la ville de Winnipeg est intéressée».

Le sénateur ROEBUCK: Allez-vous lui dire quel est l'objet de la séance?

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Il accuse réception de l'avis de convocation.

Le sénateur ROEBUCK: Il demande quel était le but. Qu'allez-vous répondre?

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: C'est au Comité d'en décider. Il y a une réponse à donner. Je pourrai peut-être y revenir, monsieur le sénateur, quand nous aurons fini.

Puis il y en a un de James E. Watson, C.R., conseiller juridique de la ville de Windsor. Il dit: «Je désire confirmer que la ville désire confirmer la position prise dans ma lettre du 1^{er} novembre 1963 et dans la lettre du 14 novembre à W. J. Manning, directeur, Direction des travaux maritimes au ministère des Transports». Je dois dire que je n'ai vu aucune de ces lettres. Du maire de la ville de Vancouver: «Vancouver ne sera pas représentée à la séance du Comité du Sénat au sujet du bill S-38, loi établissant des commissions de port».

Au début de la séance, j'ai donné lecture d'un télégramme du secrétaire de la Commission du havre de Winnipeg et Saint-Boniface. Est-ce que je devrais donner de nouveau lecture de ce télégramme et voir si M. Stead a quelque chose à dire à ce sujet?

Assentiment.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Il se lit ainsi:

Réponse à vos télégrammes au maire Guay et aux commissaires du port de Winnipeg et Saint-Boniface relativement à l'étude du bill S-38 à 10h. 30 mardi matin le 17 décembre. Les commissaires, les maires Guay et Kushner et l'échevin Claydon seront à Ottawa ce jour-là avec une délégation pour rencontrer le premier ministre à 10h. du matin. Arriveront par Air-Canada. Demandent d'être entendus au Comité des transports et des communications du Sénat à 1h. 30 de l'après-midi le 17 décembre prochain.

Est-ce que le Comité désire donner suite à ce télégramme?

J'ai un autre télégramme de M. N. D. Eastman, secrétaire de la commission du havre de North-Fraser. Il se lit ainsi:

Sujet: Bill S-39—Ce bill prévoit que les commissions n'y seront pas assujetties pour le moment sans l'assentiment de la majorité des commissaires, mais nous sommes d'avis qu'il ouvre la voie à une modification ultérieure de l'article 30 pour appliquer le bill à toutes les commissions. Voici quelles sont nos objections particulières:

1. L'article 4 permettrait de modifier les frontières de North-Fraser par décret du conseil.

2. L'article 8 aurait pour effet de plafonner les traitements en exigeant l'approbation du ministre pour le traitement que la commission fixera au fonctionnaire administratif supérieur.

3. L'article 10 restreindrait les pouvoirs actuellement exercés par North-Fraser touchant l'acquisition de terrains.

4. L'article 15 aurait pour effet de transformer la commission en agent fiscal du gouvernement fédéral et recèle le danger qu'une fois cet article en vigueur on ne fasse pression sur les commissions pour qu'elles perçoivent de plus gros revenus. Elles feraient alors partie de l'ensemble des moyens d'imposition du gouvernement fédéral.

North-Fraser serait disposée à envoyer un représentant à toute autre séance que le Comité du Sénat pourra tenir pour examiner ce bill si le Sénat le désire.

Désirez-vous que M. Stead commente ce télégramme?

Le sénateur ROEBUCK: C'est un télégramme important.

Le sénateur LAMBERT: M. Armstrong en reçoit un autre.

Le sénateur MACDONALD (*Brantford*): Monsieur le président, sommes-nous en mesure de disposer maintenant de ce bill?

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Je suis à la disposition du Comité.

Le sénateur LAMBERT: Le sénateur Croll a présenté une motion.

Le sénateur ROEBUCK: Le sénateur Croll a proposé de reporter...

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Je crois que la motion du sénateur Croll revient à dire que nous ne toucherons plus à ce bill au cours de la présente session.

Le sénateur ROEBUCK: Je crois que ce serait très sage.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Qu'est-ce que le Comité désire?

Le sénateur MACDONALD (*Brantford*): Monsieur le président, à mon avis, il serait impossible d'espérer que l'autre Chambre adopte le bill avant la fin

de la présente session, même si nous l'approuvions aujourd'hui. De plus, je ne vois pas comment nous pourrions l'approuver en face des protestations faites. A mon avis, nous ne pouvons faire autrement qu'en reporter l'examen à plus tard.

Le sénateur POWER: Je propose que nous ajournions simplement à une date ultérieure. De cette façon, personne n'aura réussi à faire rejeter le bill. Personne n'en sera offensé, mais il ne sera pas en vigueur.

Le sénateur ROEBUCK: Le seul inconvénient à cela, c'est que les municipalités, surtout celles que j'ai mentionnées plus tôt, ont le droit de savoir ce que nous allons faire si nous nous arrêtons maintenant. Je sais que nous ne pouvons pas aller plus loin, mais elles ne le savent pas. Il y a deux représentants que j'ai mentionnés déjà, le maire de Cobourg et le préfet du comté de Northumberland. Ils se préparaient à partir pour Ottawa en auto à 2 heures ce matin, quand la nouvelle leur est arrivée que le bill ne serait adopté qu'à la prochaine session. Ils ne sont donc pas venus.

Le sénateur MACDONALD (*Brantford*): J'ignore de qui ils peuvent avoir reçu cette nouvelle.

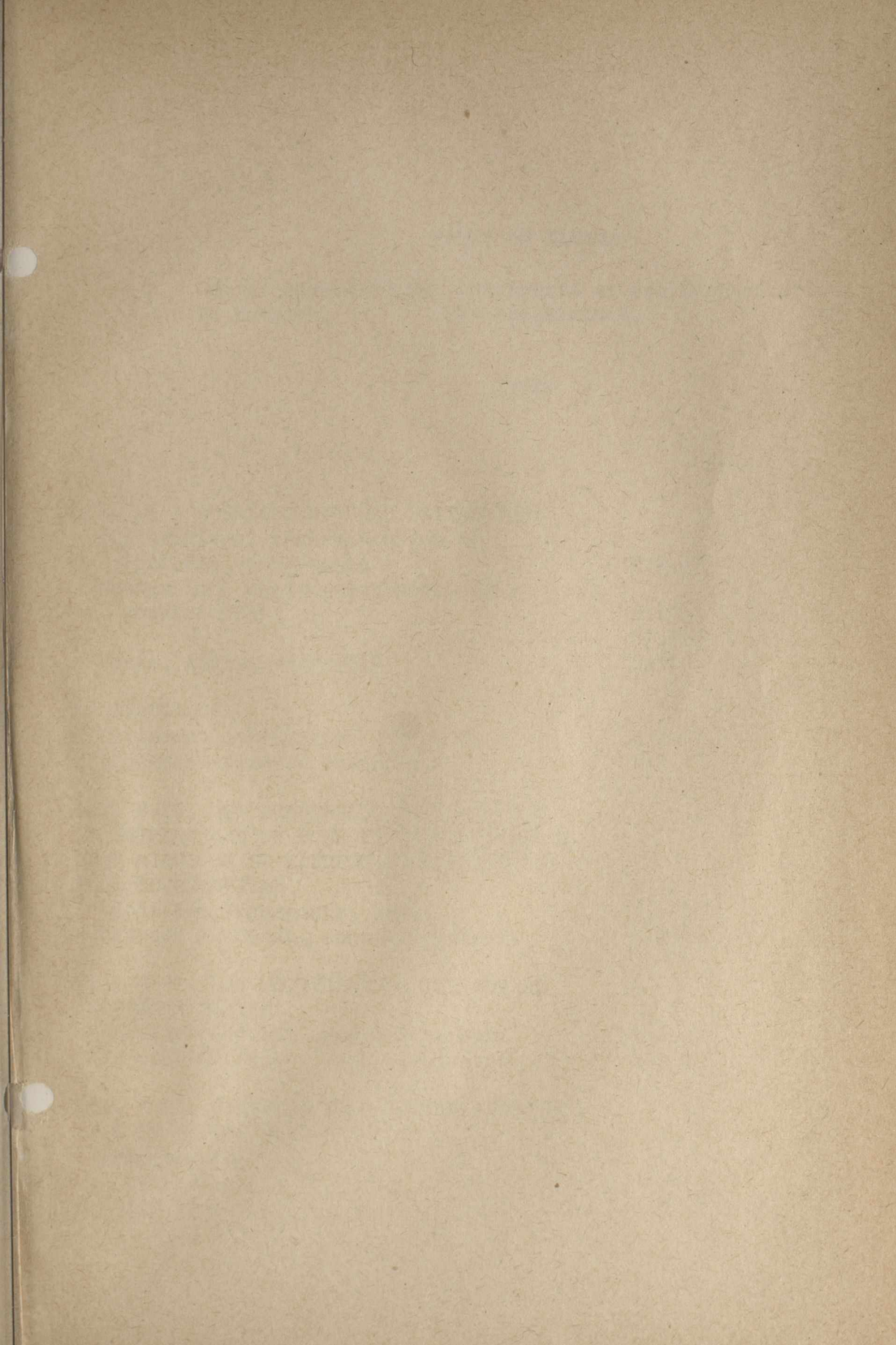
Le sénateur ROEBUCK: Ils seront plus tranquilles s'ils savent que nous reportons le tout à la prochaine session.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Messieurs, j'ai deux motions, c'est-à-dire une motion principale et un amendement proposé à la motion principale. Le sénateur Croll a proposé que l'examen du bill ne soit pas continué au cours de la présente session. Le sénateur Power a proposé que le Comité s'ajourne à une date indéterminée. Que désirez-vous? Je vous prie de voter d'abord sur l'amendement. Quel sont ceux qui votent pour l'amendement?

Le SECRÉTAIRE DU COMITÉ: Huit sont pour.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Ceux qui votent contre? L'amendement est adopté.

Le Comité s'ajourne à une date indéterminée.



SÉNAT DU CANADA

Comité permanent des Transports et des Communications
 1e Session, 26e Législature, 1963

INDEX

PAGE

ACTE DE L'AMÉRIQUE DU NORD BRITANNIQUE	
Aéronautique, réglementation et contrôle, compétence	2:8,17
Navigation, marine marchande, rôle gouvernement	3:13; 4:73; 5: 87,110
Ports, titres propriété	5:98
AÉRONAUTIQUE	
Parlement, compétence législative	2:8-9
Réglementation et contrôle	2:8
BILL S-16, LOI AUTORISANT CONSTRUCTION ET ENTRETIEN D'UN PONT ET TUNNEL RELIANT DEUX RIVES DU ST-LAURENT EN PASSANT PAR ÎLES BOUCHERVILLE	
Ministère Transports, appui	1:7,11
Rapport au Sénat, sans amendement	1:5,13
BILL S-37, LOI MODIFIANT LA LOI SUR LE TRANSPORT AÉRIEN	
Parlement, droit constitutionnel	2:7-9
Rapport au Sénat, sans amendement	2:5,24
BILL S-38, LOI PRÉVOYANT L'ÉTABLISSEMENT DE COMMISSIONS DE PORT	
Amendements	
Art. 3 -	4:53,62
Art. 5 -	4:53-4,64-9

BILL S-38, LOI PRÉVOYANT L'ÉTABLISSEMENT
DE COMMISSIONS DE PORT (Suite)

Amendements (Suite)

Art. 13 -	4:54,70
Art. 15 -	4:54,70
Art. 30(1) -	4:54,71
Art. 30(2) -	4:54,71
Annexe	4:54,75
Discussion	
Art. 3 -	3:19-20,46; 4: 59,62-4
Art. 5 -	3:41,43-4,46,48-9; 4:60,64-9; 5:102
Art. 10 -	3:18
Art. 15 -	3:35
Art. 27 -	3:19
Art. 30 -	3:8-9,18-21,23-5, 28,34-5,38,45-6, 48; 4:62-3,71-5; 5:93
Application pratique, responsabilité	3:22
Board of Trade du Toronto métropolitain, mémoire	3:48-9
But	3:9-10,42; 4:60
Correspondance	3:8-9; 4:75-7; 5:83,85-6,94-7,119- 20
Étude, retards	5:84-5,91-3,96,110- 1,120-1
Examen reporté date indéterminée, motion, adoptée	5:82,116,120-1
Rapport au Sénat, avec amendements	4:53-4,77
Renvoi au Comité pour plus ample consi- dération, motion	5:79,83,112
Ville de Toronto, position	3:25-7

	PAGE
CALLOW, M. W.R., AVOCAT, VILLE DE TORONTO	
Bill S-38	3:11-2,32
CAVEY, M. J.H.W., CHEF, DIVISION PORTS ET BIENS, MIN. TRANSPORTS	
Bill S-38	5:90
CLARKE, M. G.T., INGÉNIEUR EN CHEF, DIRECTION DU GÉNIE (AMÉNAGEMENT), MIN. TRAVAUX PUBLICS	
Bill S-16	
Discussion	1:9-12
Exposé	1:7-9
COMMISSAIRES DU HAVRE DE HAMILTON, LOI	
Dispositions	3:33-4,36,42
COMMISSION DU PORT D'OSHAWA	
Activités et règlements, approbation municipalités	3:44; 4:73-4
Assujettissement loi, choix, effets, consentement	3:44-5; 4:72; 5:85,89-90,103-6,109,113-5
Bill S-38, adoption, effet	5:103-4,107,109
Commissaires, nomination, pouvoirs	3:44-5; 5:107,109,112
Comptabilité, examen par conseil municipal	3:44; 5:103-5,113,115
Dépenses par gouvernement	5:90,108-9
Relations commissaires - conseil municipal - gouvernement	5:103,105,107,109
Terrains, cédés par ville, revenus	3:44-5; 4:73-4; 5:90,103-8,114

	PAGE
COMMISSION DU PORT DE HAMILTON	
Assujettissement loi, consentement conseil municipal	3:33-4,37-41; 5:85-6,38,99,101,118-9
Bill S-38, application, effets, amendements	3:35-7,40-1; 5:83,86-7,99-101,111
Commissaires, nomination, pouvoirs	3:25,33-4,37,40-3; 4:60,65; 5:99,101-2
Comptabilité, méthode, vérification	3:36-7,41-2
Exploitation conjointe, expansion	3:35-6,38,40; 5:99-100
Historique	3:33,38
Relations commissaires - conseil municipal	3:34; 5:101
Revenus, surplus versés ville, vérification, rapport	3:34-5; 5:87-9,100-3
Terrains, propriétés, aide fournis par ville	3:34-5,37-8; 5:88-9,99-101
Terrains, règlements zonage	3:40-1; 5:99-100
Trafic, volume	3:35; 5:99
COMMISSION DU PORT DE LA TÊTE DES LACS	
Dépenses, nature, montants	3:16-7
Territoire, municipalités représentées, juridiction	3:15; 5:95,98
COMMISSION DU PORT DE NEW WESTMINSTER	
Dépenses, montant, nature travaux	3:15-6
COMMISSION DU PORT DE NORTH FRASER	
Bill S-38, télégrammes	3:8; 4:76; 5:95-6,120

COMMISSION DU PORT DE PORT ALBERNI

Bill S-38, télégramme 3:8; 4:76

COMMISSION DU PORT DE TORONTO

Assujettissement loi, conséquences,
consentement 3:23-8,30-1,48;
4:58,62

Comptabilité, dispositions loi 3:21-3

Concurrence port Montréal 4:58-9

Création, historique 3:25,29

Déficit, possibilité, responsabilité 3:12

Exempte régime Conseil ports nationaux 3:29

Expansion, améliorations 3:26-8,31-2

Membres, nomination, contrôle par Conseil
municipal 3:11-2,14,18-9,23-
4,26-8,32,49; 4:
65

Revenus, propriétés, situation financière 3:12,23-4,26-7,29-
31,41-2; 5:111

Ville, terrains, intérêts, obligations 3:12,25-6,30-2,48

COMMISSIONS DE PORT

Application réformes Bill S-38,
autorité 3:22; 5:111,113

Assujettissement loi, choix, consentement,
droits 3:8,10-1,18,20-1,
23-5,39-40,44-5;
4:61-3,71-5; 5:85-
6,90-1,93,95,105,
113-8

Capitaux, utilisation pour immobilisations 3:10

Constituées par lois spéciales, liste 3:9-10; 4:63

Dissolution par proclamation 3:19

Établissement, conditions, procédure,
avis 3:13,19,43; 4:60,
62-3,71-5; 5:93,
105,110,116

	PAGE
COMMISSIONS DE PORT (Suite)	
États financiers, rapport, indépendance	3:14,22-3
Fonctionnement, appui municipalités	3:20-1,43; 5:114-6
Membres, choix, pouvoirs gouverneur en conseil	3:11,18-9,42-3,48-9; 4:60,64-9; 5:110-1
Municipalités	
Contributions, terrains, expropriation	3:14-6; 4:73; 5:110
Représentativité, services fournis	4:60,64-9,73-4
Règlements, approbation gouverneur en conseil	3:18-9
Relations financières avec gouvernements	3:12-5; 5:110,116-7
Revenus, surplus versés Receveur général	3:23,35; 5:87-8,97,100,104-6,116-7
Saint-Jean (T.-N.), situation	3:12,17-8
Système comptabilité, contrôle comptes	3:10,21-3,42; 5:115
Tarifification, concurrence	5:117-8
CONSEIL DES PORTS NATIONAUX	
Ports, autorité	3:9,12,14,17,19,29; 4:59,62-3
CONSEIL DES PORTS NATIONAUX, LOI	
Commissions de port, assujettissement	3:19; 4:59,63
CONVENTION DE VARSOVIE DE 1929	
Accidents, poursuites, procédures, délais	2:15,19-23
Aspect international	2:16
Canada, signature	2:16-7
Dispositions, application Canada	2:10-1,16,22-3
Droit aérien international	2:10-1

	PAGE
CONVENTION DE VARSOVIE DE 1929 (Suite)	
Objectifs, utilité, amendements	2:11-2,16
Rédaction, participants	2:10
Transporteur aérien, limite responsabilités, montants, franc-or	2:10-6,18-9,22-3
CONVENTION INTERNATIONALE DE 1919 RELATIVE À LA RÉGLEMENTATION DE LA NAVIGATION AÉRIENNE	
Navigation aérienne, obligations du Canada	2:8-9
COPPS, M. VICTOR, MAIRE, VILLE DE HAMILTON	
Bill S-38	3:33-9,42-3; 5:98-103,118-9
DRIEDGER, M. E.A., C.R., SOUS-MINISTRE JUSTICE	
Bill S-37	2:8-10
FORTIER, M. JACQUES, C.R., AVOCAT, MIN. TRANSPORTS	
Bill S-37	2:9
Bill S-38	4:62-3,69,74-5
GIFFORD, M. L.A., MAIRE, VILLE D'OSHAWA	
Bill S-38	5:103-5
GRIFFITH, M. E.B., DIRECTEUR GÉNÉRAL, COMMISSION DU PORT DE TORONTO	
Bill S-38	3:29
MACALUSO, M. JOSEPH, DÉPUTÉ (HAMILTON-OUEST)	
Bill S-38	3:40-1

McILRAITH, HON. GEORGE, C.P., MINISTRE
TRANSPORTS

Bill S-38

Discussion

3:11-2,17-25,40-3

Exposé

3:9-11

McNEELY, M. E.J., AVOCAT, VILLE D'OSHAWA

Bill S-38

3:43-5; 5:105-6

McPHERSON, M. IAN E., CHEF DU CONTENTIEUX,
LIGNES AÉRIENNES TRANS-CANADA, MONTRÉAL

Bill S-37

2:20-4

MALLOY, M. F., PRÉSIDENT, COMMISSAIRES
DU PORT D'OSHAWA

Bill S-38

5:106-9

MANNING, M. W.R., INGÉNIEUR EN CHEF,
DIVISION DE LA MARINE, MIN. TRAVAUX PUBLICS

Bill S-16

1:7,10,12

MORISON, M. B.W., COMMISSAIRE MUNICIPAL,
VILLE DE HAMILTON

Bill S-38

3:43

MUNROE, M. JOHN, DÉPUTÉ (HAMILTON-EST)

Bill S-38

3:39-40

NAVIGATION

Lois, dispositions, juridiction,
indemnisations

2:8-9,17

NEW-WESTMINSTER, VILLE

Bill S-38, opposition, télégramme

3:8; 4:76-7

	PAGE
ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE	
Comité juridique	2:10,13-4
PARLEMENT	
Aéronautique, compétence législative	2:8-9
Propriété et droits civils, juridiction	2:9-10
PERRIE, M. W.W., INGÉNIEUR EN CHEF, CHARGÉ CONTRIBUTION FÉDÉRALE CONCERNANT ROUTE TRANSCANADIENNE, MIN. TRAVAUX PUBLICS Bill S-16	1:10-1
PORT COQUITLAN, VILLE Bill S-38, télégramme	3:9; 4:77
PORTS	
Administration, nombre, responsables	3:9-10,17
Améliorations, aide	3:10
Dépenses par min. Travaux publics	3:14-5
Établissement commission, conditions, avantages	3:13
États financiers, rapport annuel min. Transports	3:14
Lignes démarcation, tracé, responsabilité	5:98
Loi applicable à tous, but Bill S-38	3:10
Revenus, rentabilité	3:10,13-5,22
PROTOCOLE DE LA HAYE (1955)	
Accord international, conclusion	2:11
Limitation responsabilité, dispositions, montants	2:12-21
Pays signataires, ratification par Canada	2:13,16
Voyeur international, définition	2:12

QUÉBEC, PROVINCE

Île Boucherville, pont et tunnel	
Approches	1:10-1
Chenal, dimensions, nature	1:9,11-2
Construction, procédures, durée	1:9-10,12
Coûts, partage	1:9-11
Débit d'eau, mouvement des glaces	1:8,12
Dimensions, capacité	1:8-9,11
Emplacement, plans et devis, experts	1:8,10-1
Navigation, travée levante, possibilité	1:11
Tunnel, tours de ventilation	1:11-2
Route transcanadienne, tracé, accord	1:7-8

RAPPORTS AU SÉNAT

Bill S-16, sans amendement	1:4
Bill S-37, sans amendement	2:6
Bill S-38, avec amendements	4:55-6

RODGER, M. FOSTER, AVOCAT, VILLE DE
HAMILTON

Bill S-38	3:38
-----------	------

ROSEVEAR, M. A.B., C.R., PROFESSEUR,
FACULTÉ DROIT, UNIVERSITÉ MCGILL, MONTRÉAL

Bill S-37	
Discussion	2:13,20
Exposé	2:10-3

RYAN, M. W.W., INGÉNIEUR CONSTRUCTION
SURVEILLANT, MIN. TRAVAUX PUBLICS

Bill S-38	3:15-7
-----------	--------

STEAD, M. G.W., SOUS-MINISTRE, DIRECTION
TRAVAUX MARITIMES, MIN. TRANSPORTS

Bill S-38	3:12-6,22; 4:58- 77; 5:86-91,98, 109-13,115-8
-----------	---

SUMMERVILLE, M. DONALD D., MAIRE, VILLE
DE TORONTO

Bill S-38 3:25-32,46-7

TRANSPORT AÉRIEN

Accidents au-dessus haute mer ou à
altitude élevée 2:11
Compagnies, assurance-responsabilité 2:22
Évolution, effets, sécurité 2:20-1
Juridiction 2:8-9,17
Transporteurs, responsabilités limitation,
montants 2:10-23
Vols intérieurs, absence responsabilité 2:23-4
Vols internationaux, indication limite
responsabilité sur billets, assurances 2:11-3,18-20,22-3

TRANSPORT AÉRIEN, LOI

Aéronautique, compétence 2:8
Mort de passager due faute transporteur,
poursuites, droits 2:10-1

TRANSPORTS, MINISTÈRE

Bill S-16, appui 1:7
Ports, état financier, rapport annuel 3:14

TRANSPORTS ET COMMUNICATIONS, COMITÉ
PERMANENT

Motions
Bill S-38, convocation témoins 5:81,84-6,91-4
Bill S-38, examen reporté date indé-
terminée; adoptée 5:82,116,120-1

TRAVAUX PUBLICS, MINISTÈRE

Ports, dépenses 3:14-5

APPENDICE

A - Board of Trade du Toronto métropoli-
tain, mémoire 3:48-9

TÉMOINS

- Callow, M. W.R., avocat, ville de Toronto	3:11-2,32
- Cavey, M. J.H.W., chef, Division ports et biens, min. Transports	5:90
- Clarke, M. G.T., ingénieur en chef, Direction du génie (aménagement), min. Travaux publics	1:7-12
- Copps, M. Victor, maire, ville de Hamilton	3:33-9,42-3; 5:98-103,118-9
- Driedger, M. E.A., C.R., sous-ministre Justice	2:8-10
- Fortier, M. Jacques, C.R., avocat, min. Transports	2:9; 4:62-3,69,74-5
- Gifford, M. L.A., maire, ville d'Oshawa	5:103-5
- Griffith, M. E.B., directeur général, Commission du port de Toronto	3:29
- Macaluso, M. Joseph, député (Hamilton-Ouest)	3:40-1
- McIlraith, hon. George, C.P., ministre Transports	3:9-12,17-25,40-3
- McNeely, M. E.J., avocat, ville d'Oshawa	3:43-5; 5:105-6
- McPherson, M. Ian E., chef du contentieux, Lignes aériennes Trans-Canada, Montréal	2:20-4
- Malloy, M. F., président, Commissaires du port d'Oshawa	5:106-9
- Manning, M. W.R., ingénieur en chef, division de la marine, min. Travaux publics	1:7,10,12
- Morison, M. B.W., commissaire municipal, ville de Hamilton	3:43
- Munroe, M. John, député (Hamilton-Est)	3:39-40

TÉMOINS (Suite)

- Perrie, M. W.W., ingénieur en chef,
chargé contribution fédérale
concernant route transcanadienne,
min. Travaux publics 1:10-1
- Rodger, M. Foster, avocat, ville de
Hamilton 3:38
- Rosevear, M. A.B., C.R., professeur,
Faculté droit, Université McGill,
Montréal 2:10-20
- Ryan, M. W.W., ingénieur constructeur
surveillant, min. Travaux publics 3:15-7
- Stead, M. G.W., sous-ministre, direc-
tion travaux maritimes, min. Trans-
ports 3:12-6,22; 4:58-77;
5:86-91,98,109-13,
115-8
- Summerville, M. Donald D., maire, ville
de Toronto 3:25-32,46-7

1917

BOIS (Suite)

- Parle, M. W., ingénieur en chef,
charge construction légal
concernant route transcanadienne,

1:10-1

Min. Travaux publics
- Rodger, H. Foster, avocat, ville de
- Hamilton

1:10-2

- Rowan, M. A. B., C. B., professeur,
Faculté droit, Université McGill,

2:10-30

Montreal
- Ryan, M. W., ingénieur construction
surveillant, Min. Travaux publics

1:10-7

- Ryan, M. G. W., sous-ministre, direc-
tion travaux publics, Min. Travaux

1:10-5, 1:10-6, 1:10-7

1:10-8, 1:10-9, 1:10-10

1:10-4

- Sumner, M. Donald W., maire, ville

2:10-21, 2:10-22

de Toronto

