

quelques années, mais vous, monsieur, avez demandé quelle est la situation actuelle et sauf erreur vous désirez connaître notre véritable situation actuelle, comment elle a été amenée, et quelles sont les perspectives d'avenir.

On a déjà informé le Comité que le Sénat des États-Unis a refusé d'étudier le présent bill, il y a un an, et il a donc été renvoyé au bas de la liste.

Le sénateur REID: Pourquoi a-t-il refusé?

M. BOOTH: Je crois que ce fut en grande partie à cause du nombre considérable d'objections qui se sont posées dans l'intervalle qui s'est écoulé depuis son adoption par la Chambre jusqu'à ce qu'il soit présenté au Sénat. Je crois que les objections faites en chambre, avaient trait, en grande partie, à la *Shipping Federation of Canada*.

Le sénateur MACDONALD: Il m'a semblé que le témoin antérieur a déclaré que le bill n'a pas été étudié par le Sénat vu que ce dernier avait reçu une lettre du gouvernement fédéral.

Le PRÉSIDENT: Un aide-mémoire.

M. BOOTH: Je ne crois pas qu'on doive conclure que seul l'aide-mémoire du Canada a empêché le Sénat d'étudier ce bill. C'était là l'un seulement des nombreux facteurs en cause et, comme vous l'avez constaté, les résolutions et les déclarations qui ont déjà été présentées forment la matière de tout un volume.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Dans sa lettre, M. Dulles a indiqué que l'objection du Canada était très importante.

M. BOOTH: C'est exact, monsieur, et on l'a pris en sérieuse considération. De toute façon, ce point a été renvoyé à l'exécutif à qui on a donné instructions de consulter, ce qui a été fait, mais à ce moment-là, si vous vous souvenez bien, notre aide-mémoire s'opposait simplement à l'inclusion dans le bill des États-Unis de la clause relative à la navigation en eaux libres. Nous avons convenu de la nécessité d'avoir des pilotes dans les eaux circonscrites de même que de l'importance de la sécurité mais nous n'étions pas d'accord sur la nécessité d'avoir des pilotes pour la navigation en eaux libres.

Il y a eu ensuite des discussions ici et à Montréal, auxquelles ont participé des autorités canadiennes et américaines de la Voie maritime, et il n'y a pas très longtemps, à peu près au moment de la préparation du présent bill, nous avons conclu que nous pouvions faire une partie du chemin pour accepter l'attitude américaine. C'est à ce moment là que nous avons inclus le certificat de deuxième classe dont on parle ici. Rappelez-vous qu'on exigeait la présence d'un pilote pour la navigation en eaux libres. D'après la disposition que nous avons incluse dans le bill, il faut pour la navigation en eaux libres que soit présent un officier ou une autre personne possédant certaines qualités, à savoir, la connaissance des règles de route pour les Grands lacs ainsi que la connaissance de l'anglais afin de pouvoir parler au téléphone, et peut-être l'expérience d'une ou deux traversées des lacs. Nous étions persuadés que nous avons fait un grand pas pour répondre à la demande principale des Américains, à savoir, qu'il fallait une personne possédant certaines qualités pour la navigation à travers les lacs.

Nous avons tout d'abord accueilli cette initiative très favorablement. Cependant, cette attitude n'était pas générale et lors d'une réunion tenue il y a trois ou quatre semaines à Washington, nous avons constaté qu'il était encore difficile de convaincre la Garde côtière que nos nouvelles propositions répondent aux exigences de la sécurité. Il est vrai que le commandant de la Garde côtière n'assistait pas à cette réunion. Il était en Angleterre et nous