

D. Je ne connais rien de la côte du Pacifique, mais en ce qui concerne la côte de l'Atlantique la plupart des bateaux ont le radiotéléphone. Je crois que les chances sont meilleures de recevoir un message par radiotéléphone que par radiotélégraphe; n'importe qui peut faire fonctionner un radiotéléphone, mais il faut un opérateur de radiotélégraphie pour le radiotélégraphe. Alors, je crois que le radiotéléphone est beaucoup plus utile que le radiotélégraphe.

L'hon. M. CHEVRIER: Je crois que le témoin peut répondre à la question.

M. W. A. CATON: Je me nomme W. A. Caton et je suis l'inspecteur en chef de la radio, au ministère des Transports. Votre question se rapporte à l'efficacité du radiotélégraphe en comparaison du radiotéléphone.

M. STUART: Oui. Dans des conditions normales, son emploi n'est-il pas préférable? Autrement dit, pour un bateau muni du radiotélégraphe, il y en a 50 qui ont le radiotéléphone.

M. CATON: C'est exact, sur les eaux côtières et les eaux latérales de la Colombie-Britannique et sur les Grands lacs.

M. STUART: Quel avantage y a-t-il à utiliser le radiotélégraphe plutôt que le radiotéléphone?

M. CATON: Le radiotélégraphe est un moyen de communication de portée plus étendue. Le signal radiotélégraphique est plus facile à lire sur des distances plus considérables. D'autre part, le signal radiotéléphonique permet de transmettre plus de renseignements en moins de temps. Si le capitaine d'un navire peut parler par téléphone au capitaine d'un autre navire, nous croyons qu'il est en mesure de transmettre plus de renseignements plus rapidement, et je crois que le système offre un meilleur avantage.

M. HERRIDGE: Je parle maintenant des eaux secondaires dans des régions où il y a plusieurs petits remorqueurs de cinq tonneaux et plus, mettons, et munis de machines diesel de 75 à 150 chevaux-vapeur. Quel brevet faut-il, maintenant au mécanicien de ces bateaux, et quel effet la loi aura-t-elle sur leur fonctionnement?

L'hon. M. CHEVRIER: Absolument aucun.

Le TÉMOIN: La modification proposée n'atteint pas les bateaux de moins de 10 chevaux-vapeur nominaux, s'ils ne sont pas des bateaux à passagers.

M. HERRIDGE: Mais nos bateaux diesel de 550 chevaux-vapeur sont des bateaux de remorquage.

Le TÉMOIN: Ils ne seront pas atteints, monsieur.

M. HERRIDGE: Je vous remercie.

*M. Browne:*

D. Quelle est la raison de ces changements? Est-ce qu'il y a eu des difficultés en vertu de l'ancienne loi?—R. Comme je viens de le dire, la limite vise le cheval-vapeur nominal. Les fabricants produisent des machines diesel qui développent de plus en plus de chevaux-vapeur effectifs par rapport aux chevaux-vapeur nominaux. Par conséquent, le Service d'inspection des navires à vapeur croit que le brevet actuel donne trop de latitude au mécanicien. Il peut être maintenant préposé à une machine qui développe une puissance effective trop considérable.

D. Pouvez-vous me citer un exemple? Avez-vous eu des accidents?—R. Nous n'avons pas eu d'accidents.

D. Avez-vous eu des plaintes de quelque part à ce sujet, ou est-ce simplement une idée du Service d'inspection des navires à vapeur?—R. Le service est composé d'hommes qui ont été mécaniciens au long cours. Et même du