

D. Il y en a qui le font?—R. Oui.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres questions à poser? Je demande à M. S. D. Clarke, gérant général de la *Clarke Steamship Company Limited*, de s'approcher.

M. S. D. Clarke, gérant général de la *Clarke Steamship Company Limited*, Montréal, est appelé:

Le TÉMOIN: Je me nomme S. D. Clarke, et je suis le gérant général de la *Clarke Steamship Company Limited*, de Montréal. Je représente notre propre compagnie, et j'ai été aussi autorisé par M. Léopold Langlois à le représenter; il représente les propriétaires de goélettes fonctionnant sur le Saint-Laurent. Pour ce qui est du bill, nous l'approuvons dans la mesure où il rend applicable aux navires canadiens la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer. D'autre part, nous sommes aussi d'avis qu'il faut prendre des précautions supplémentaires pour protéger les navires canadiens qui circulent dans les eaux côtières, c'est-à-dire des précautions en plus de celles des exigences internationales; c'est ce qui semble être l'objet du bill.

Le seul endroit où nous semblons différer d'opinion consiste dans la méthode ou le moyen d'atteindre cette sauvegarde, mais les règlements pourront plus tard aplanir cette difficulté. A mon avis, on veut assurer la sauvegarde à l'aide du radiotélégraphe à clef, mais nous croyons qu'on peut l'assurer en utilisant le radiotéléphone.

Notre expérience porte sur le radiotéléphone. Il n'existe actuellement aucun règlement qui nous trace notre ligne de conduite. Autrefois, il nous fallait utiliser le télégraphe lorsque nous le jugions nécessaire; tout cela a été aboli, et nos navires emploient maintenant le radiotéléphone.

Je crois que M. Bird et les autres témoins de cet après-midi ont très bien démontré les avantages du radiotéléphone.

Cependant, il y a deux points que je désire souligner. On a déjà parlé du premier, soit du temps qu'il faut pour transmettre un message par radiotélégraphe. Le capitaine est sur le pont et il essaie de trouver ce qui se passe; ou, encore, son navire est venu en collision avec un autre et il essaie de lire un message sur le pont qui est dans l'obscurité afin de permettre de voir d'autres navires. Il lit le message et le transmet à un autre qui se précipite vers la cabine de la radio. Ce message peut être transmis par téléphone entre le pont et la cabine. C'est une autre méthode mais, à tout événement, il doit communiquer avec un autre homme, l'opérateur du télégraphe, qui peut comprendre bien ou mal le message. L'opérateur transmet le message par télégraphe. L'opérateur d'un autre navire ou d'un poste du littoral doit recevoir ce message en code international, le déchiffrer et le transmettre au patron du navire. Cela prend beaucoup de temps. Notre compagnie possède des navires à passagers qui circulent dans le golfe. Il y a déjà eu une collision dans la brume et on l'a attribuée au fait que les navires étaient pourvus du radiotélégraphe et, subséquentment, tous les navires ont été pourvus du radiotéléphone de même que du radiotélégraphe. On a cru que le seul moyen rapide de transmettre un message est le radiotéléphone.

Le second point que je désire souligner est que nous considérons tous les navires à passagers comme étant de la dimension du *Queen Mary* ou du *New Amsterdam*. Il ne faut pas oublier qu'en vertu de la loi internationale un navire à passagers en est un qui transporte plus de 12 personnes et qu'en vertu de la loi canadienne le navire à passagers en est un qui transporte plus d'une personne. Ce navire peut être de faible dimension et convenir à ses fins, mais il ne serait pas approprié pour faire un voyage en Angleterre.

Nous avons un navire de 200 pieds de longueur faisant le service dans les eaux internationales et sur lequel il fallait une installation radiotélé-