

section américaine de son côté avait chargé ses techniciens d'étudier cette question de la fumée des navires, en collaboration avec les services de la ville de Détroit et de l'État du Michigan.

On en vint à la conclusion que les navires polluaient en effet l'air, mais qu'un grand nombre d'autres éléments contribuaient aussi à la pollution générale de l'air des villes de Détroit et de Windsor. Afin de déterminer l'importance relative de la fumée des cheminées de navires, la Commission chargea ses techniciens de procéder à l'étude des autres facteurs de la contamination de l'atmosphère, bien qu'il ne fût pas question de faire autre chose que des recommandations aux gouvernements quant à la fumée des navires.

Au sujet des navires, la Commission est maintenant prête à clore son enquête et à formuler des recommandations précises aux gouvernements. Grâce à la force de la persuasion et aussi à la plus entière collaboration des armateurs, le volume de fumée provenant des navires dans la région de Détroit et de Windsor a été réduit au point qu'aujourd'hui 90 à 95 p. 100 des navires obéissent aux directives du comité consultatif et de la Commission.

Il y a encore quelques navires qui ne peuvent s'y conformer, pour plusieurs raisons. La première, c'est qu'ils sont déjà anciens, du type construit pour les canaux de 14 pieds, et chauffés au charbon. Lorsque le canal maritime aura été construit de Montréal à Kingston, la plupart de ces navires seront retirés de la circulation parce qu'ils ne pourront subir la concurrence des navires modernes de plus fort tonnage. La Commission a conclu qu'il serait trop coûteux d'exiger que les armateurs de ces navires désuets changent leur système de chauffe pour une aussi brève période. En outre, le nombre des navires qui font le transport des denrées sur le haut Saint-Laurent et les Grands lacs est déjà insuffisant et il nous parut arbitraire de le réduire davantage à cause de la fumée.

Comme je viens de le dire, l'enquête sur la pollution de l'air par les navires est presque terminée et la Commission espère que son rapport aux gouvernements devrait être prêt d'ici dix-huit mois. C'est pourquoi elle a ordonné à son comité de présenter le résultat de ses études techniques d'ici à juillet 1957. Elle présentera ensuite son propre rapport aux gouvernements.

Dans ce rapport, à mon avis et à celui de mes collègues, nous devrions recommander l'adoption de mesures qui s'appliqueraient non seulement à la région de Détroit et de Windsor, mais à tout le régime des canaux. Je pense que les navires, et surtout les navires étrangers, qui s'engageront dans le canal maritime à Montréal, devraient être régis par un code uniforme quant aux directives, à leur équipement et aux méthodes d'opération. Nous n'arriverons à rien de satisfaisant, si toutes ces questions sont laissées au caprice des diverses autorités locales. C'est ce que nous voulons pour ce grand canal maritime.

Quant aux autres sources de pollution de l'air dans la région de Détroit et de Windsor, les résultats de notre comité consultatif de techniciens seront communiqués aux autorités sanitaires des deux pays qui ont la responsabilité des problèmes nationaux et de leur solution. La Commission s'est déclarée prête à collaborer à la discussion des effets internationaux des mesures que l'on pourra adopter en vue de corriger la situation. Ces problèmes ne se rencontrent pas uniquement dans la région de Détroit et de Windsor, qui a fait le sujet de notre enquête, mais on les trouve partout et ils revêtent une importance de plus en plus grande.

Il est probable que les conclusions de cette enquête devront être revues et amplifiées.

Je passe maintenant de la pollution de l'air à la pollution des eaux.

M. MICHENER: Monsieur le président, le général voudrait-il répondre aux questions sur la pollution de l'air avant d'aborder un autre sujet?

Le TÉMOIN: Je suis à votre disposition et au service du Comité.

M. MICHENER: Nous ferions peut-être mieux d'attendre la fin de l'exposé pour poser nos questions.