

De leurs délibérations et des perfectionnements probables qui suivront naîtra, nous l'espérons, un appareil d'alarme automatique satisfaisant.

M. APPLEWHAITE: Avez-vous une idée du coût?

M. CATON: Aucune, monsieur. Je sais que dans certaines régions du Canada où le radiophone est en usage des stations commerciales se servent d'appareils d'appel automatiques qui peuvent être installés sur un navire et attirer l'attention du capitaine.

Le PRÉSIDENT: M. J. I. Bird, avocat de la *British Columbia Towboat Owners Association* et de la *British Columbia Coastwise Operators Association*, va maintenant nous adresser la parole.

**M. J. I. Bird, avocat de la *British Columbia Towboat Owners Association* et de la *British Columbia Coastwise Operators Association*, est appelé:**

Le TÉMOIN: Monsieur le président et messieurs, je représente les deux associations. De leur côté, elles représentent plus de 90 p. 100 des employés de l'industrie du remorquage sur la côte du Pacifique. La *Coastwise Operators Association* est formée principalement de gens engagés dans le transport du fret, mais qui s'occupent aussi beaucoup de remorquage. Ce qui nous intéresse ce matin, ce sont les communications entre les navires en mer et entre ces navires et la terre ferme. Je souligne cette distinction: entre les navires en mer et entre ces navires et la terre ferme.

Deux méthodes de communication ont déjà été discutées. L'ancienne méthode des points et traits du sans-fil et le radiotéléphone qui est semblable au téléphone installé dans votre bureau. Le radiotéléphone moderne, tel qu'il a été développé et, de fait, conçu sur la côte canadienne du Pacifique, a été perfectionné et a atteint un degré d'efficacité si élevé que toute personne s'occupant de remorquage commercial, et du transport du fret et des passagers, ne songerait jamais à envoyer son navire en mer sans le radiotéléphone. Je puis dire en toute sincérité qu'il n'y a pas un seul vaisseau dans ce genre d'affaires qui n'ait le radiotéléphone, et il va sans dire que l'installation en a été entièrement volontaire.

La partie du bill 191 à laquelle l'association que je représente trouve à redire est le paragraphe 3 de l'article 2, ainsi que M. Matthews l'a expliqué.

M. APPLEWHAITE: C'est à la page 3 du bill.

Le TÉMOIN: Oui.

Le paragraphe s'applique à deux cas. D'abord, tout vaisseau qui en remorque un autre d'une jauge brute de 500 tonneaux ou plus, et cela comprend un chaland à déchets qui n'a pas d'équipage, doit être muni du radiotélégraphe. Tous vaisseaux en remorquant un autre, ou opérant le remorquage de tout objet flottant qui a une dimension en tout sens de cent cinquante pieds, doivent avoir un opérateur de radiotélégraphe à bord.

Comme vous le savez, cette partie de l'article se rapporte principalement à la côte du Pacifique, parce que c'est seulement là que l'on remorque des radeaux qui ont parfois 600, 700 ou même 800 pieds de longueur. En outre, il y a une route de barges qui conduit vers le nord jusqu'à la rivière Tagu, et c'est la raison pour laquelle la côte du Pacifique est beaucoup bouleversée par cette législation. Les membres du Comité ont devant eux un mémoire émanant de la *Towboat Owners Association*. Il est peut-être un peu long, mais il fallait tout dire. Dans une page séparée, vous trouverez aussi un résumé des points sur lesquels nous insistons.

Afin d'établir si une installation radiotélégraphique sur les navires opérant le remorquage sur la côte du Pacifique est une innovation nécessaire et utile, il est essentiel de se rendre compte de la nature du remorquage, des caractéristiques particulières des routes parcourues, et de la manière dont le re-