

association, tout comme les propriétaires de navires sur les lacs en général, tant au Canada qu'aux États-Unis, est persuadée que le radiotéléphone est la solution. Tout navire faisant le commerce ordinaire sur les lacs est maintenant pourvu du radiotéléphone. Il n'y a aucun doute qu'il a beaucoup contribué à diminuer le nombre des collisions depuis qu'on l'a instauré sur les lacs, et quiconque a constaté le commerce énorme qui s'y fait depuis quelques années sait que les cargos des lacs sont pourvus du radiotéléphone. Je n'ai pas besoin de m'étendre sur le sujet, parce que le fait a été reconnu par les gouvernements du Canada et des États-Unis lorsqu'ils ont conclu l'accord dont il est question dans les notes de la loi vis-à-vis de la page 4. C'est officiellement l'Accord visant à assurer la sécurité sur les Grands lacs au moyen de la radio, conclu entre le Canada et les États-Unis le 27 février 1952. Cet accord a l'appui enthousiaste des propriétaires des lacs et, pour plus de commodité, je l'appellerai le traité visant la radio sur les Grands lacs. J'espère que notre position devant le Comité paraîtra constructive. Nous nous opposons au bill parce que nous croyons, en ce qui concerne la sauvegarde générale de la vie au Canada, que l'imposition du radiotélégraphe est un pas en arrière, l'élément important qui assure aujourd'hui la sauvegarde sur les lacs et ailleurs étant la radiotéléphonie. Nous aimerions une déclaration reconnaissant que dans les eaux intérieures du Canada, sur les lacs et les rivières et dans les eaux côtières la radiotéléphonie est la mesure de précaution fondamentale. Elle est reconnue par le traité.

Je dois maintenant vous faire remarquer pourquoi le bill nous inquiète quelque peu. Cette inquiétude tient à certaines caractéristiques du commerce des lacs, et je vais citer des exemples. D'une manière générale, il y a plus de 600 navires sur les lacs, ce qui donne lieu au trafic le plus considérable dans n'importe quel endroit du monde, non seulement sur les lacs, mais dans le bas du Saint-Laurent. A cause de la dimension des canaux, le commerce des lacs se divise en deux et, pour nos propres fins, nous avons les navires des lacs supérieurs, des navires de 13,000 tonneaux qui transportent le grain, le charbon et le minerai sur les lacs Supérieur, Huron, Érié et Ontario, et qui peuvent le faire à cause de la dimension des écluses de Sault-Sainte-Marie et Welland qui permettent un tirant de 26 pieds. Mais je n'ai pas besoin de dire au Comité que lorsque nous arrivons aux canaux du bas Saint-Laurent et à l'extrémité du lac Ontario...

L'hon. M. CHEVRIER: Les canaux Ontario-Saint-Laurent.

Le TÉMOIN: Je vous remercie. Le tirant d'eau à ces canaux est de 14 pieds et tous les navires qui y circulent sont tous de moins de 5,000 tonneaux. Ils transportent à Montréal et à divers autres endroits en aval une bonne partie de la cargaison amenée par les navires des Grands lacs. Au retour, ils transportent des cargaisons en provenance du bas Saint-Laurent, d'endroits aussi à l'est que Corner-Brook et Sept-Îles et plusieurs dépôts de bois le long du fleuve.

En vertu de la loi actuelle, ces navires jaugent tous moins de 5,000 tonneaux, de sorte que si vous regardez le paragraphe 2 de l'article 406 qui est à modifier, vous verrez que l'alinéa b) du commentaire vis-à-vis de la page 3 se lit comme suit:

Le présent paragraphe s'applique aussi à tous autres navires à vapeur de cinq mille tonneaux de jauge brute ou au-dessus, et qui entreprennent un voyage qui est ou comprend un voyage de plus de deux cents milles marins d'un lieu à un autre lieu.

Par conséquent, en vertu de la loi actuelle, les navires qui, en général, descendent jusqu'à Montréal, puis dans le bas du fleuve, ne sont pas atteints, mais ils le sont par cette déclaration au paragraphe 3 du bill. Le paragraphe 2 s'applique aussi à tous les autres navires d'une jauge brute de 5,000 tonneaux.