

lesquelles le pilotage sera exigé. La réponse à la sixième question se termine ainsi:

Cette question doit évidemment être étudiée de plus près avec la Garde côtière des États-Unis, mais le Canada seul ne peut décider à quel moment il conviendrait de s'entendre à cet égard.

(7) Q. Quelle décision le gouvernement canadien a-t-il prise par rapport à la reprise de la zone de pilotage de Port Weller-Sarnia?

Je tiens à ajouter ici que la *Shipping Federation* a recommandé, entre autres choses, que le gouvernement prenne en charge la circonscription de pilotage de Port Weller-Sarnia tout comme il a pris celle de Saint-Laurent-Montréal-Kingston il y a quelques années. Et voici la réponse à la septième question:

Aucune mesure définitive ne peut être prise à cet égard tant que la nouvelle Partie VIA n'aura pas été approuvée par le Parlement, mais je puis vous dire que l'on prend en ce moment des dispositions pour reprendre cette zone.

(8) Q. Quelle décision le gouvernement canadien a-t-il prise par rapport à la circonscription de pilotage de Saint-Laurent-Kingston-Ottawa?

R. Ici encore nous ne pourrions pas prendre de mesures définitives tant que notre projet de loi n'aura pas été approuvé ou tant que la possibilité de constituer une autorité canado-américaine de pilotage n'aura pas été définitivement écartée. En attendant, cette circonscription de pilotage existe toujours et des pilotes seront disponibles dès l'ouverture de la navigation.

Ensuite vient le dernier paragraphe de la lettre:

J'espère que ces renseignements vous feront constater que le ministère cherche activement à résoudre ces problèmes avant l'ouverture de la Voie maritime du Saint-Laurent. Il est à noter toutefois que les décisions ne peuvent être prises que de concert et suivant consultation avec les autorités américaines si on désire établir un service de pilotage approprié.

Donc, puisque, comme cette lettre semble l'indiquer, les États-Unis n'ont pas encore adopté une ligne de conduite définitive en ce qui concerne le pilotage, c'est du moins ce que la Fédération pense à l'heure actuelle, il faudrait que la mesure canadienne et la ligne de conduite qui sera adoptée conformément à cette mesure puissent parer, au moins dans une certaine mesure, aux conséquences néfastes qui pourraient découler de la loi américaine telle que nous la connaissons à l'heure actuelle. C'est pourquoi j'aimerais maintenant revoir avec vous les modifications que nous proposons d'apporter au bill.

Le PRÉSIDENT: Il s'agit du document de trois pages compris dans le dossier jaune intitulé "Partie VI, Pilotage sur les Grands lacs".

Le sénateur PEARSON: En ce qui concerne votre service de pilotage, comment décidez-vous que ce sera un pilote canadien ou un pilote américain qui fera le travail? Supposons qu'un navire étranger veuille entrer à Sarnia, où prend-il son pilote, est-ce sur la rive américaine ou sur la rive canadienne, d'où vient-il?

M^e BRISSET: A l'heure actuelle, pour ce qui est de Sarnia, le pilote rejoint le navire du côté canadien au moyen d'une vedette et ce sont uniquement des pilotes qui partent de bases canadiennes qui s'occupent de cette zone.