BIBLIOTHEQUE DU PARLEMENT

J 103 H72 1956 C4 A4

CANADA. PARL. C. DES C.
COM. PERM. DES CHEMINS DE FER, CANAUX, ETC.
Procès-verbaux et tém.

NAME - NOM

CHAMBRE DES COMMUNES

Troisième session de la vingt-deuxième Législature

1956

COMITÉ PERMANENT

DES

CHEMINS DE FER, CANAUX ET LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES

Président: M. H. B. McCULLOCH

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule 1, y compris les premier, deuxième et troisième rapports

---

Bill 148 (Z-2 du Sénat) intitulé: "Loi concernant la Compagnie de chemin de fer du Littoral nord de Québec et du Labrador".

Bill 151 (Q du Sénat) intitulé: "Loi constituant en corporation *"Hydrocarbons Pipeline Limited"*.

SÉANCE DU MARDI 13 MARS 1956

TÉMOINS:

Au sujet du bill 148: Mes Cuthbert Scott, Q.C., agent parlementaire, Ottawa, et Hugh E. O'Donnell, avocat, Montréal; M. W. H. Durrell, vice-président et directeur général de la *Iron Ore Company of Canada,* Montréal.

Au sujet du bill 151: M. G. D. Weaver, député, parrain du bill; Me E. H. Coleman, Q.C., agent parlementaire, Ottawa; MM. R. K. McConnell, administrateur de la *Canadian Hydrocarbons Limited,* Toronto; et D. M. Deacon, vice-président et administrateur de la *Canadian Hydrocarbons Limited,* Toronto.

EDMOND CLOUTIER, C.M.G., O.A., D.S.P.
IMPRIMEUR DE LA REINE ET CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE
OTTAWA, 1956

71623—1

COMITÉ PERMANENT

DES

CHEMINS DE FER, CANAUX ET LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES

Président: M. H. B. McCulloch

et

MM.

Barnett
Batten
Bennett (Mlle) *(Halton)*
Bonnier
Boucher *(Châteauguay-Huntingdon-Laprairie)*
Buchanan
Byrne
Campbell
Carrick
Carter
Cauchon
Cavers *(vice-président)*
Clark
Decore
Deschâtelets
Dufresne
Dupuis
Ellis
Follwell
Gagnon
Garland
Goode
Gourd *(Chapleau)*
Green
Habel
Hahn
Hamilton *(York-Ouest)*
Harrison
Healy
Herridge
Hodgson
Holowach
Hosking
Howe *(Wellington-Huron)*
James
Johnston *(Bow-River)*
Kickham
Lafontaine
Langlois *(Gaspé)*
Lavigne
Leboe
Maltais
McBain
McCullough *(Moose-Mountain)*
McIvor
Meunier
Murphy *(Lambton-Ouest)*
Murphy *(Westmorland)*
Nesbitt
Nickle
Nixon
Nowlan
Purdy
Ross
Small
Viau
Villeneuve
Vincent
Weselak

Secrétaire du Comité:
A. Small.

ORDRES DE RENVOI

CHAMBRE DES COMMUNES,

JEUDI 26 janvier 1956.

Il est résolu—Que le Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques soit composé des membres suivants:

Barnett	Garland	Langlois *(Gaspé)*
Batten	Gauthier *(Lac-Saint-Jean)*	Lavigne
Bennett (Mlle)	Goode	Leboe
Bonnier	Gourd *(Chapleau)*	McBain
Boucher *(Châteauguay-Huntingdon-Laprairie)*	Green	McCulloch *(Pictou)*
Buchanan	Habel	McIvor
Byrne	Hahn	Meunier
Campbell	Hamilton *(York-Ouest)*	Montgomery
Carrick	Harrison	Murphy *(Lambton-Ouest)*
Carter	Healy	Murphy *(Westmorland)*
Cauchon	Herridge	Nesbitt
Cavers	Hodgson	Nicholson
Clark	Holowach	Nixon
Decore	Hosking	Nowlan
Deschâtelets	Howe *(Wellington-Huron)*	Purdy
Dufresne	James	Ross
Dupuis	Johnston *(Bow-River)*	Small
Ellis	Kickham	Viau
Follwell	Lafontaine	Villeneuve
Gagnon		Vincent
		Weselak—60

Il est ordonné—Que le Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques soit autorisé à délibérer et à s'enquérir de toutes les affaires et de toutes les matières que la Chambre lui aura renvoyées, à faire de temps à autre des rapports exprimant ses observations et ses vues sur ces affaires et matières, à assigner des témoins et à ordonner la production de pièces et de dossiers.

VENDREDI 2 mars 1956.

Il est ordonné—Que le nom de M. Nickle soit substitué à celui de M. Montgomery sur la liste des membres dudit Comité.

Il est ordonné—Que le bill suivant soit renvoyé audit Comité:

Bill 148 (Z-2 du Sénat) intitulé: "Loi concernant la Compagnie de chemin de fer du Littoral nord de Québec et du Labrador".

LUNDI 5 mars 1956.

Il est ordonné—Que le bill suivant soit renvoyé audit Comité:

Bill 151 (Q du Sénat) intitulé: "Loi constituant en corporation "*Hydrocarbons Pipeline Limited*".

LUNDI 12 mars 1956.

Il est ordonné—Que le nom de M. Maltais soit substitué à celui de M. Gauthier *(Lac Saint-Jean)* sur la liste des membres dudit Comité.

MARDI 13 mars 1956.

Il est ordonné—Que le quorum dudit Comité soit réduit de 20 membres à 12 et que l'application de l'alinéa *b)* du paragraphe (1) de l'article 65 du Règlement soit suspendue à cet égard.

Il est ordonné—Qu'il soit permis audit Comité de se réunir pendant les séances de la Chambre.

Il est ordonné—Que ledit Comité soit autorisé à faire imprimer, pour l'usage du comité et du Parlement, les documents et témoignages dont il ordonnera la publication, et qu'à cet égard soit suspendue l'application de l'article 66 du Règlement.

Certifié conforme.

Le greffier de la Chambre,
LÉON-J. RAYMOND.

RAPPORTS À LA CHAMBRE

MARDI 13 mars 1956.

Le Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques a l'honneur de présenter son

PREMIER RAPPORT

Votre Comité recommande:

1. Que son quorum soit réduit de 20 membres à 12 et que l'application de l'alinéa *b)* du paragraphe (1) de l'article 65 du Règlement soit suspendue à cet égard.

2. Qu'il soit lui permis de se réunir pendant les séances de la Chambre.

3. Qu'il soit autorisé à faire imprimer, pour l'usage du Comité et du Parlement, les documents et témoignages dont il ordonnera la publication, et qu'à cet égard soit suspendue l'application de l'article 66 du Règlement.

Le tout respectueusement soumis,
Le président,
H. B. McCULLOCH.

(NOTA:—Ce rapport a été agréé par la Chambre des communes. Voir Ordre de renvoi du 13 mars 1956).

MERCREDI 14 mars 1956.

Le Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques a l'honneur de présenter son

DEUXIÈME RAPPORT

Votre Comité a étudié les bills suivants et a convenu de les rapporter sans modification:

Bill n° 148 (Z-2 du Sénat) intitulé: "Loi concernant la Compagnie du chemin de fer du Littoral nord de Québec et du Labrador".

Bill n° 151 (Q du Sénat) intitulé: "Loi constituant en corporation '*Hydrocarbons Pipeline Limited*' ".

Un exemplaire des procès-verbaux et témoignages relatifs à ces deux bills est annexé au présent rapport.

Le tout respectueusement soumis.

Le président,
H. B. McCULLOCH.

MERCREDI 14 mars 1956.

Le Comité permanent des chemnis de fer, canaux et lignes télégraphiques a l'honneur de présenter son

TROISIÈME RAPPORT

L'article 3 du bill n° 151 (Q du Sénat) intitulé: "Loi constituant en corporation 'Hydrocarbons Pipeline Limited' ", dont a fait rapport le Comité aujourd'hui même dans son deuxième rapport, prévoit que le capital social de la compagnie consistera en un million d'actions sans valeur nominale ou au pair.

Le Comité recommande, pour fins de l'imposition des droits prévus par le paragraphe (3) de l'article 94 du Règlement, que la valeur globale desdites actions soit fixée à vingt-cinq millions de dollars ($25,000,000).

Le tout respectueusement soumis.

Le président,
H. B. McCULLOCH.

(NOTA: Ce rapport a été agréé par la Chambre des communes le 14 mars 1956.)

PROCÈS-VERBAL

MARDI 13 mars 1956.

Le Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques se réunit à 10 heures et demie du matin sous la présidence de M. H. B. McCulloch.

Présents: MM. Barnett, Batten, Bonnier, Byrne, Campbell, Carrick, Cavers, Decore, Deschâtelets, Follwell, Gagnon, Gourd *(Chapleau)*, Green, Habel, Hahn, Hamilton *(York-Ouest)*, Harrison, Healy, Hodgson, Holowach, Hosking, Howe *(Wellington-Huron)*, James, Johnston *(Bow-River)*, Lafontaine, Langlois *(Gaspé)*, Lavigne, Leboe, McBain, McCulloch *(Pictou)*, McCullough *(Moose-Mountain)*, McIvor, Meunier, Murphy *(Lambton-Ouest)*, Murphy *(Westmorland)*, Purdy, Small, Viau et Weselak.—(39)

Aussi présents:

Au sujet du bill 148: Mes Cuthbert Scott, Q.C., agent parlementaire, d'Ottawa, et Hugh E. O'Donnell, Q.C., de Montréal, représentant les promoteurs de l'entreprise, et M. W. H. Durrell, vice-président et directeur général de la *Iron Ore Company of Canada*, de Montréal également.

Au sujet du bill 151: M. G. D. Weaver, député, parrain du bill; Me E. H. Coleman, Q.C., agent parlementaire, d'Ottawa; MM. R. K. McConnell, de Toronto, administrateur de la *Canadian Hydrocarbons Limited* et D. M. Deacon, vice-président et administrateur de la *Canadian Hydrocarbons Limited*, également de Toronto.

Sur la proposition de M. James, appuyée par M. Carrick,

Il est résolu—Que M. Cavers soit élu vice-président du Comité.

Sur la proposition de M. Purdy, appuyée par M. Holowach,

Il est résolu—De recommander à la Chambre de réduire de 20 à 12, le nombre de membres requis pour le quorum et de suspendre, à cet égard, l'application de l'article 65, paragraphe (1), alinéa *b)* du Règlement.

Sur la proposition de M. Murphy *(Westmorland)*, appuyée par M. Purdy,

Il est résolu—De recommander à la Chambre d'autoriser le Comité à se réunir pendant les séances de la Chambre.

Sur la proposition de M. Harrison, appuyée par M. Weselak,

Il est résolu—De recommander à la Chambre de permettre au Comité de faire imprimer, pour son usage et celui du Parlement, tous les documents et dépositions qu'il jugera opportuns et de suspendre à cet égard l'application de l'article 66 du Règlement.

Sur la proposition de M. Green, appuyée par M. Murphy *(Lambton-Ouest)*,

Il est résolu—Que le Comité fasse imprimer 650 exemplaires en anglais et 200 exemplaires en français des procès-verbaux et témoignages relatifs au bill 148 et au bill 151.

Le Comité procède à l'étude du bill n° 148 (Z-2 du Sénat), intitulé: "Loi concernant la Compagnie de chemin de fer du Littoral nord de Québec et du Labrador".

Préambule:

Mes Scott et O'Donnell et M. Durrell, représentant les promoteurs de l'entreprise sont appelés. Ils expliquent le but du bill et répondent aux questions posées à ce sujet.

Le préambule est adopté.

Article 1er

M. Green, appuyé par M. Murphy *(Lambton-Ouest)* propose de modifier l'article 1er du bill en remplaçant le mot "dix" à la dixième ligne par le mot "cinq".

Après débat, la proposition mise aux voix est défaite par 30 voix contre 6.

L'article 1er est adopté sur division.

Le titre et le bill sont adoptés.

Il est ordonné—Que le président fasse rapport du bill à la Chambre sans modification.

Le Comité passe ensuite à l'étude du bill 151 (Q du Sénat) intitulé: "Loi constituant en corporation "*Hydrocarbons Pipeline Limited*".

Préambule:

Après que M. Weaver, député, parrain du bill, les a présentés, Me Coleman et MM. McConnell et Deacon, représentant les promoteurs de l'entreprise, sont appelés. Ils exposent les buts du bill et répondent aux questions qu'on leur pose à ce sujet. Les promoteurs déposent aussi un affidavit attestant que le capital social déclaré de la société projetée ne dépassera pas vingt-cinq millions de dollars ($25,000,000).

A midi et demi, le Comité suspend la séance jusqu'à 3 heures de l'après-midi.

REPRISE DE LA SÉANCE

A 3 heures, la séance est reprise sous la présidence de M. H. B. McCulloch.

Présents: MM. Barnett, Bonnier, Buchanan, Byrne, Campbell, Carrick, Deschâtelets, Gourd *(Chapleau)*, Green, Habel, Hahn, Hamilton *(York-Ouest)*, Harrison, Hodgson, Holowach, Hosking, Howe *(Wellington-Huron)*, Johnston *(Bow-River)*, Lafontaine, Lavigne, Leboe, McBain, McCulloch *(Pictou)*, McCullough *(Moose-Mountain)*, Meunier, Murphy *(Westmorland)*, Nixon, Purdy, Small, Viau et Weselak.—(31)

Aussi présents:

Au sujet du bill 151: Les mêmes que dans la matinée.

Le Comité poursuit l'étude du bill 151:

Le préambule, l'article 1er et l'article 2 sont adoptés.

Article 3:

Sur la proposition de M. Hosking, appuyée par M. Byrne,

Il est résolu—Que, aux fins de l'imposition des droits prévus par le paragraphe 3 de l'article 94 du Règlement, le Comité recommande à la Chambre que le capital social proposé, consistant en un million d'action sans valeur nominale ou au pair, soit évalué à vingt-cinq millions de dollars ($25,000,000).

Les articles 3 à 10 inclusivement sont adoptés.

Le titre et le bill sont adoptés.

Il est ordonné—Que le président fasse rapport du bill à la Chambre sans modification.

A 3 heures et demie, le Comité s'ajourne pour se réunir de nouveau sur la convocation du président.

Le secrétaire du Comité,
A. Small.

TÉMOIGNAGES

Le 13 mars 1956,
10 heures et demie du matin.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous sommes en nombre.

Nous devons d'abord régler les propositions d'organisation et nommer un vice-président.

M. JAMES: Monsieur le président, après avoir longuement discuté cette question avec mes collègues, je propose, avec l'appui de M. Carrick, que M. Cavers soit nommé vice-président du Comité.

La motion est adoptée.

Le PRÉSIDENT: Maintenant il faudrait une proposition pour recommander à la Chambre de réduire le quorum.

M. PURDY: Monsieur le président, je propose de recommander à la Chambre de réduire de 20 à 12, le nombre de membres requis pour le quorum et de suspendre à cet égard, l'application de l'article 65, paragraphe (1), alinéa *b)* du Règlement. M. Holowach appuie cette proposition.

La proposition est adoptée.

Le PRÉSIDENT: Il faut ensuite une recommandation à la Chambre pour permettre au Comité de se réunir pendant les séances de la Chambre.

M. MURPHY *(Westmorland)*: Monsieur le président, je propose que le Comité demande l'autorisation de se réunir pendant les séances de la Chambre.

La proposition est adoptée.

Le PRÉSIDENT: Passons à une autre recommandation à faire à la chambre pour autoriser le Comité à faire imprimer, pour son utilité et celle du Parlement, tous les documents et dépositions qu'il jugera opportuns.

M. HARRISON: Je propose de recommander à la Chambre de permettre au Comité de faire imprimer, pour son usage et celui du Parlement, tous les documents et dépositions qu'il jugera opportuns et de suspendre à cet égard l'application de l'article 66 du Règlement.

La proposition est adoptée.

M. GREEN: Monsieur le président, je propose que le Comité fasse imprimer 650 exemplaires en anglais et 200 exemplaires en français des Procès-verbaux et témoignages relatifs aux bills 148 et 151.

La proposition est adoptée.

Le PRÉSIDENT: Nous allons maintenant étudier le bill 148 (Z-2 du Sénat): "Loi concernant la Compagnie de chemin de fer du Littoral nord de Québec et du Labrador".

Le préambule:

Je veux ici appeler Me C. Scott, Q.C., agent parlementaire et les autres témoins que nous allons entendre.

Me C. SCOTT, Q.C.: Monsieur le président, messieurs, le premier projet de loi, concernant la Compagnie de chemin de fer du Littoral nord de Québec et du Labrador, a simplement pour but de prolonger le temps accordé pour la construction d'un tronçon de voie ferrée.

Nous avons parmi nous, pour représenter les promoteurs de l'entreprise Me Hugh E. O'Donnell Q.C., avocat de la compagnie et M. W. H. Durrell, vice-président et directeur général de la *Iron Ore Company of Canada*. Avec la permission du Comité, je proposerais que Me O'Donnell explique d'abord le projet de loi et M. Durrell pourrait ensuite témoigner et répondre à vos questions.

Me Hugh E. O'Donnell, Q.C., avocat de la Compagnie de chemin de fer du Littoral nord de Québec et du Labrador, est appelé.

Le TÉMOIN: Monsieur le président, messieurs les membres du Comité, il s'agit d'un projet de loi tout à fait simple. On y demande de prolonger de dix ans la concession accordée à la Compagnie. Cette dernière, comme chacun le sait, a été constituée en corporation en 1947. Elle avait pour objet de construire un chemin de fer partant d'un point sur la rive du Saint-Laurent pour se rendre à la baie d'Ungava. Peut-être serait-il plus précis d'indiquer où cela se trouve sur la carte. Vous avez ici le port des Sept-Îles sur le Saint-Laurent et là, la baie d'Ungava. La voie ferrée est indiquée ici sur la carte; le tronçon déjà construit s'étend des Sept-Îles à Schefferville sur une distance de 375 milles; il y a 138 milles environ du fleuve à la frontière sud du Labrador; le chemin de fer parcourt ensuite 212 milles au Labrador pour revenir dans Québec, à Schefferville, qui se trouve à 25 milles environ de la frontière. Il y a environ 300 milles de Schefferville à la baie d'Ungava et pour le moment cette région ne semble pas exiger de facilités de transport.

M. Durrell pourra vous donner tous les renseignements désirés sur cette région. On y fait des prospections, mais aucune découverte de minerai de fer ou autres ne nécessite la construction de chemin de fer pour le moment.

Le bill a simplement pour objet de prolonger de dix ans la période durant laquelle on doit construire le chemin de fer. Le chemin de fer a coûté, jusqu'à maintenant, $123 millions et les initiateurs de cette entreprise avaient investi à la fin de décembre environ $255 millions. Le chemin de fer fonctionne maintenant. L'année dernière, il a transporté environ huit millions et demi de tonnes et on s'attend qu'il en transporte environ douze millions l'an prochain; l'affaire est réellement en marche.

Si jamais le besoin se fait sentir de prolonger la voie au delà de sa limite actuelle et que le volume du transport garantisse cette construction, on répondra à ce besoin. A ce qu'on dit, une période de dix ans n'est pas trop longue, il reste à faire le relevé de la voie, à conclure des contrats avec les entrepreneurs et ainsi de suite sans oublier qu'il va se passer encore un certain temps avant que le besoin de cette construction devienne une nécessité évidente.

Je me demande s'il y a quelque chose que je puis ajouter. C'est une entreprise essentiellement privée. Aucune subvention que ce soit n'a été accordée à ce chemin de fer. La compagnie a même dû payer pour acheter l'emplacement de ses voies ferrées, et dans Québec et au Labrador. Ce terrain n'a pas été donné gratuitement contrairement à ce qui s'est déjà produit. J'ose dire que cette demande est juste et raisonnable et qu'elle mérite une considération bienveillante. M. Durrell est à votre disposition, si vous voulez de plus amples renseignements, il connaît à fond toute cette région ainsi que son évolution.

M. Cavers:

D. Monsieur le président, une fois la voie construite, pendant quelle période de l'année sera-t-il possible d'exploiter le chemin de fer allant de Schefferville à la baie d'Ungava?—R. M. Durrell pourra vous le dire. La baie d'Ungava, je crois, sera ouverte de trois à quatre mois par année. M. Durrell vous donnera ce renseignement avec plaisir.

M. Green:

D. Monsieur le président, je voudrais poser une question à Me O'Donnell. Maître O'Donnell, j'ai vu dans la *Gazette* d'hier que la *Lake Shore Mines* serait l'initiatrice d'un vaste programme d'exploration sur une grande étendue de la région de l'Ungava. Le projet aura tellement d'envergure que la compagnie se propose d'inviter plusieurs autres sociétés minières à participer à sa réalisation. Votre compagnie va-t-elle participer à ce projet?

M. W. H. Durrell (vice-président et directeur général de la *Iron Ore Company of Canada*):

Non monsieur. La *Little Long Lake Gold Mines*, qui possède déjà une étendue considérable de la région, a acquis une partie des terrains et je crois qu'elle projette de partager ses possessions avec la *Lake Shore*. Je crois qu'elle va entreprendre des forages au diamant et nous espérons bien qu'ils permettront de trouver des gisements importants.

M. McCullough:

D. Est-ce que Me O'Donnell a bien dit que les dépenses totales contractées par la compagnie s'élevaient à $255 mil[illegible]is? A-t-il dit au Comité quelle était la partie de ce montant déboursée par le chemin de fer, et la partie déboursée par la compagnie minière?—R. Le chemin de fer a coûté $123,353,000 et le reste constitue le coût des quais de chargement aux Sept-Îles, de l'outillage et de l'exploitation des mines, dans la région de Schefferville.

D. Après nous avoir dit le montant des dépenses, vous avez déclaré que la compagnie n'avait reçu aucune subvention. Pouvez-vous nous dire, s'il y a lieu, quelles sont les redevances que vous payez à la province de Québec?—R. Nous payons des redevances à la province de Québec et à la province de Terre-Neuve. Il faut tenir compte, même si la carte indique la frontière, de ce qu'il existe des doutes sur sa démarcation exacte et je crois que les mines chevauchent la frontière. On paye les redevances à l'une ou l'autre province, suivant que le minerai est pris dans le Québec ou dans Terre-Neuve. Ce sera une question à déterminer. je le pense bien. On paye les redevances aux provinces et les taxes, aux autorités fédérales; ces taxes s'élèveront à des sommes considérables pour l'année 1956.

D. Payez-vous les redevances d'après les quantités de minerai ou d'après votre revenu?—R. Les redevances sont fixées différemment dans l'une et l'autre province. M. Durrell pourra vous donner plus de détails là-dessus.

M. Johnston (Bow-River)

D. A combien s'élèvent ces redevances?—R. Je vous demanderais de poser cette question à M. Durrell. Cette entente est connue de tous, elle a été conclue conjointement par l'*Iron Ore Company* et les provinces de Québec et de Terre-Neuve.

M. McCullough:

D. Étant donné que vous demandez un sursis de dix ans, pourriez-vous nous dire quel sera le coût approximatif du chemin de fer, une fois complété?—R. Je ne saurais dire. Jusqu'à maintenant 355 milles nous ont coûté $123,000,000 environ. Tout dépend de la nature des travaux qu'a nécessités la construction du chemin de fer de Sept-Îles à Schefferville; cette construction compte parmi les plus difficiles faites au Canada et elle a posé des problèmes auxquels ceux qu'a posés l'aménagement de voies ferrées dans les Rocheuses ne se comparent même pas. M. Durrell peut vous décrire les détails de cette construction.

D. Un autre témoin, alors, pourra nous parler du terrain et difficultés.

M. McIvor:

D. Il n'en coûte rien au gouvernement fédéral?—R. Non.

D. C'est bien.—R. En réalité, la compagnie a payé l'emprise du chemin de fer à Québec et à Terre-Neuve.

M. Langlois (Gaspé):

D. Combien de terrain a-t-elle ainsi acheté de Terre-Neuve et de Québec?—R. Je n'ai pas de données à ce sujet.

D. M. Durrell pourrait-il répondre à cette question?—R. Oui.

M. Hahn:

D. Quels sont les genres d'exploitation minière en cours à Schefferville?—R. On y fait seulement l'extraction du minerai de fer.

M. Follwell:

D. Il y a-t-il des restrictions pour le transport? Ce chemin de fer transporte-t-il seulement pour le compte de la Compagnie?—R. Ce chemin de fer existe en vertu de la Loi sur les chemins de fer et tombe, de ce fait, sous la juridiction de la Commission des transports. Il doit transporter tout ce qu'il y a à transporter. C'est un chemin de fer public.

M. CAVERS: M. Durrell pourrait probablement répondre à quelques unes de ces questions.

M. W. H. Durrell, vice-président et directeur général de l'*Iron Ore Company of Canada*, est appelé.

Le TÉMOIN: Monsieur le président, messieurs, je me ferai un plaisir de répondre à toutes vos questions.

M. McCullough:

D. J'aimerais m'enquérir de la concession que possède votre compagnie dans cette région. S'agit-il d'une concession exclusive ou les petits prospecteurs peuvent-ils y jalonner leur concession?—R. Nous ne jouissons pas d'un monopole. On nous a octroyé dans chaque province une portion de territoire. Dans Québec, nous aurons éventuellement 300 milles carrés et dans Terre-Neuve, 1,000. Les terrains adjacents à nos concessions sont accessibles aux petits prospecteurs.

M. Hamilton (York-Ouest):

D. Jusqu'à maintenant j'imagine que le chemin de fer a été construit là où il pourrait desservir les mines qu'exploite votre compagnie.—R. Oui, sans exclure les autres compagnies. Il existe d'autres compagnies dans la région du lac Wabash et nous espérons, d'ici un an ou deux, transporter aussi leur minerai.

D. Ces compagnies existent-elles actuellement?—R. Elles en sont encore au stade de l'exploration.

D. Elles ne produisent pas encore?—R. Non, pas encore.

D. Si nous accédons à votre demande, votre compagnie serait-elle prête à poursuivre la construction entreprise même si un groupe distinct de compagnies exploitent la région qui borne, au nord, votre concession?—R. Nous ne possédons que peu de champs de minerai, mais si la mise en exploitation est suffisante pour motiver le prolongement du chemin de fer, nous sommes prêts à l'entreprendre.

D. Votre compagnie aurait-elle eu des raisons suffisantes pour construire le chemin de fer actuel sans tenir compte de l'exploitation minière de la région?—R. Sans ces énormes quantités de minerai de fer que nous avons découvertes et exploitées au lac Knob, le projet aurait été irréalisable, mais avec les quantités à transporter, cette construction avait certainement sa raison d'être et même cette année, au taux fixé pour le transport du minerai, nous allons payer des taxes considérables, après une première année d'exploitation.

D. Cela revient à dire que le chemin de fer est en lui-même une entreprise avantageuse sans qu'il soit nécessaire de le relier à une exploitation minière.—R. Maintenant oui, mais sans notre entreprise minière, cela n'aurait pas été possible.

D. S'il advenait qu'une autre exploitation s'établisse plus loin, on pourrait construire le chemin de fer et l'exploiter avec profit?—R. Nous le croyons.

D. Le chemin de fer réalise-t-il maintenant un profit indépendamment de votre exploitation minière?—R. Non. Ses seuls clients sont notre compagnie de minerai de fer et quelques sociétés d'exploration. Non, ce serait impossible.

D. Du point de vue comptabilité, j'aimerais savoir si le chemin de fer, en tant que compagnie distincte, réalise un profit sans tenir compte des profits de l'exploitation minière?—R. Assurément.

D. Vous êtes d'avis que le chemin de fer pourrait se prolonger pour desservir d'autres entreprises minières et réaliser des bénéfices?—R. A condition qu'il y ait des quantités suffisantes à transporter.

M. Hodgson:

D. Qui a fixé les tarifs-marchandises du chemin de fer?—R. Nous les avons déterminés et la Commission des transports les a approuvés.

D. Si d'autres compagnies voulaient s'établir, elles pourraient utiliser le chemin de fer?—R. Nous avons fixé des taux pour les autres sociétés qui exploitent la région du lac Wabush; si elles ne sont pas satisfaites de nos taux, elles peuvent en appeler à la Commission des transports. Le taux est le même pour tous.

D. Qui l'a fixé?—R. Le chemin de fer, avec l'approbation de la Commission des transports.

D. Le chemin de fer peut déterminer les taux?—R. Le taux est le même pour tous.

D. Qui l'a déterminé?—R. La compagnie de chemin de fer le détermine avec l'approbation de la Commission des transports.

D. Supposons qu'une autre compagnie vienne exploiter une mine dans cette région?—R. Il faudrait s'en remettre à la Loi sur les chemins de fer.

D. Mais supposons que d'autres compagnies veuillent exploiter une mine dans la région et qu'elles nous demandent une charte?—R. Nous sommes assujétis à la Loi sur les chemins de fer, à tous ses articles, tout comme le sont les Chemins de fer nationaux du Canada et le Pacifique-Canadien ou toute autre compagnie.

D. Vous pourriez faire en sorte que le chemin de fer accuse un profit aux dépens de la mine et vice versa, n'est-ce pas?—R. Non, cela est impossible.

M. Cavers:

D. Supposons que vous décidiez de continuer la voie ferrée jusqu'à la baie d'Ungava, pendant quelle période de l'année prévoyez-vous que le chemin de fer fonctionnerait?—R. Nous nous rendons maintenant jusqu'au lac Knob. En hiver, il y a peu de circulation. On ne peut transporter le minerai de fer, parce qu'on ne peut l'expédier en hiver. Le train passe deux fois la semaine. Il y a moins de neige entre le lac Knob et la baie d'Ungava qu'entre le lac Knob et les Sept-Îles.

D. Croyez-vous qu'il soit économiquement possible qu'une ligne de chemin de fer partant de Schefferville fonctionne toute l'année?—R. Je le crois. La neige ne poserait pas de grands problèmes.

M. Purdy:

D. Est-ce que les installations de terminus des Sept-Îles appartiennent à votre compagnie?—R. C'est l'*Iron Ore Company* et non la compagnie de chemin de fer qui en est propriétaire. La compagnie du terminus a accès au quai du gouvernement.

D. Les quais appartiennent-ils à la *Iron Ore Company*?—R. Les quais de chargement font partie des propriétés de la compagnie parce qu'il nous faut faire le triage sur place et faire le classement du minerai pour nos clients. C'est pourquoi les installations aux quais de chargement appartiennent à l'*Iron Ore Company* et non à la compagnie de chemin de fer.

D. Mais le gouvernement fédéral n'a-t-il pas fait construire une partie de ces quais?—R. Le gouvernement n'a rien construit pour nous, c'est-à-dire pour la Compagnie de chemin de fer du Littoral nord de Québec et du Labrador ou pour l'*Iron Ore Company*. Le gouvernement a construit un petit quai à l'usage de la collectivité. Cependant l'*Iron Ore Company of Canada* a construit ses propres quais. Nous avons mille six cents pieds de quai, là-bas. Le petit quai, construit par le gouvernement, devait servir à la collectivité et non à la compagnie. Nous possédons nos propres quais.

De petits navires apportent parfois des marchandises destinées à des clients de Schefferville. Ils leur faut payer du quayage pour ces marchandises, selon les taux courants.

D. Payez-vous des droits de port?—R. Non, nous sommes les seuls à dépenser de l'argent pour le port des Sept-Îles. Il y a bien ce petit quai, mais l'*Iron Ore Company* paie pour le dragage et pour les dépenses d'exploitation du port.

D. On ne vous fait payer aucun droit de port?—R. Non, aucun.

M. Hosking:

D. Dans quelle position se trouverait une compagnie minière qui voudrait exploiter un terrain situé au nord de votre concession si vous aviez le droit de construire le chemin de fer jusque là? Lui serait-il permis de construire un tronçon pour l'exploitation de sa propriété, même si cela ne vous convenait pas?—R. Vous voulez parler d'un tronçon partant de notre voie principale et se rendant à sa propriété?

D. Oui.—R. Cela lui serait permis. Au lac Wabush on a obtenu cette permission. Sur la carte, vous voyez ici le lac Wabush; on y extrait des quantités considérables de minerai, ce territoire n'appartient pas à notre compagnie.

Si le gouvernement accordait une telle charte, ce serait un embranchement rattaché à notre réseau, mais n'en faisant pas partie. Chaque fois qu'on placerait un wagon sur notre voie nous le remorquerions jusqu'aux Sept-Îles et rien n'empêcherait cette compagnie de se construire son propre embranchement.

D. Dans l'hypothèse où, à mi-chemin de la baie d'Ungava, une compagnie se propose d'exploiter un terrain que votre compagnie ne désire pas du tout voir exploiter, quelle serait sa situation si elle voulait rejoindre et utiliser votre chemin de fer? La charte que vous demandez l'empêcherait-elle de construire sa propre ligne jusqu'à la baie d'Ungava?—R. Elle pourrait demander une charte, j'imagine. Mais il s'agit là de questions juridiques qui dépassent ma compétence.

M. Green:

D. Votre compagnie a construit ce chemin de fer afin de pouvoir exploiter les gisements de minerai dans la région de Schefferville?—R. Vous avez raison.

D. C'est la seule vraie raison pour laquelle vous avez construit ce chemin de fer?—R. Les quantités de minerai motivaient cette construction.

D. Possédez-vous des droits au nord de Schefferville dans la direction de la Baie d'Ungava?—R. Oui. Notre compagnie et ses filiales poursuivent de nombreux travaux dans cette région. Quand vous employez le mot "droits" vous voulez dire "terrain"?

D. Oui.—R. Nous avons une filiale, l'*Orlando Mines* qui a dépensé plusieurs millions de dollars ces dernières années; ceci pourrait motiver la construction du chemin de fer.

D. Pourriez-vous nous indiquer sur la carte où se trouvent les gisements que vous possédez au nord de Schefferville?—R. Dans cette région nous bornons nos terrains comme le font les autres prospecteurs. Ici, à Fort-McKenzie, il y a un gisement de cuivre qu'on ne peut exploiter sans avoir des facilités de transport et les quantités de minerai ne sont pas suffisantes pour justifier le prolongement du chemin de fer.

Entre le lac aux Feuilles et la région côtière, nous avons des possessions étendues. Nous y pratiquons de nombreux forages, mais nous sommes encore loin de l'extraction du minerai. Ce serait différent si ces gisements étaient à proximité de Montréal, mais il faut être assurés de grandes quantités de minerai avant de pouvoir construire le chemin de fer.

D. Ces dépôts comprennent-ils du minerai de fer?—R. Non, ce sont des dépôts de métaux communs, de cuivre et de nickel.

D. Quelles sont les autres compagnies et les autres groupes qui ont des droits ou qui travaillent dans la région comprise entre Schefferville et la baie d'Ungava?—R. Je ne saurais les nommer toutes, mais il y en a un certain nombre, la *Long Lake Gold Mines* par exemple, qui travaille dans cette région. Elle se

trouve ici sur la carte, au sud de la rivière Koksoak; la *Fentimore Iron* est aussi établie à cet endroit. Elle projette des travaux considérables sur ces concessions de métaux communs. A 50 milles à l'ouest se trouve le bassin du Labrador, sur cette superficie de 35 milles dans la partie ouest, c'est là qu'on trouve le fer. A l'est de cette région brune, il y a une zone ferrugineuse d'environ 15 milles de largeur.

D. Cette lisière qui s'étend de Schefferville à la baie d'Ungava est bien prometteuse?—R. En effet. Je puis vous montrer cette carte géologique. A l'aide de cette carte vous voyez qu'il y a une zone censée riche en métaux communs. Les formations ferrugineuses sont indiquées en brun. On ne peut dire qu'il y a des mines dans cette région, mais il y a de bonnes possibilités. Il y a un dépôt près de Fort-McKenzie, un autre ici et plusieurs semblent en surface du moins, être d'excellente qualité entre la côte et la baie d'Ungava.

D. Ces dépôts se trouvent tous dans la zone des métaux communs qui est distincte de celle du minerai de fer?—R. En effet, la zone de minerai de fer est indiquée en brun.

D. Avec tout l'intérêt qu'on témoigne à cette région, ne croyez-vous pas que la mise en valeur, selon toute vraisemblance, en sera très rapide?—R. Nous l'espérons. Maintenant que notre chemin de fer se rend à Schefferville, le travail dans la région nord devient moins coûteux. Survoler cette région en partant de Schefferville est bien plus économique, qu'en partant de la région du lac Saint-Jean. C'est ce qui rendait, par le passé, les explorations préliminaires si coûteuses.

D. Monsieur Durrell, nous lisons souvent dans les journaux qu'on projette la construction d'une immense fonderie au Labrador afin d'épurer les différents minerais. Où se trouverait-elle située? Dans quelle région?—R. Ce que vous avez lu pouvait bien avoir trait aux projets de notre compagnie. Nous avons poursuivi d'importantes recherches sur la réduction par l'électricité des minerais qu'il nous faudrait concentrer. Mais tout est encore à l'état de recherches. Le projet est cependant prometteur, et s'il se réalise, il aidera à la mise en valeur de la région du lac Wabush où notre compagnie possède de vastes dépôts.

D. Dans la région du lac Wabush, s'agit-il de dépôts de métaux communs ou de minerai de fer?—R. De minerai de fer. Quand on parle de réduction des métaux communs, il s'agit de minerai de fer de qualités inférieures.

D. Pourriez-vous, s'il vous plaît, continuer vos explications sur la fonderie projetée?—R. On pourrait la construire soit près du lac Wabush soit à Schefferville. Nos études ne sont pas encore assez poussées pour nous permettre de le déterminer.

D. Que pensez-vous de la baie d'Ungava? J'ai entendu dire qu'on pourrait produire assez d'énergie dans la baie d'Ungava pour justifier la construction d'une usine d'aluminium?—R. Dans la baie d'Ungava? Je n'en ai pas entendu parler. Il existe aux Grandes-Chutes, Terre-Neuve, un potentiel d'énergie de 4 millions de chevaux-vapeurs, mais, pour ma part, je n'ai entendu que des rumeurs au sujet de la possibilité qu'on établisse une usine d'aluminium aux alentours des Sept-Îles en se servant de l'énergie des Grandes-Chûtes. J'ai lu quelque chose sur ce projet.

D. A quelle distance votre chemin de fer se trouve-t-il des Grandes-Chutes? —R. Environ 90 milles. La construction d'une voie carrossable ne semble pas possible et si on construisait une usine d'aluminium à cet endroit, il semble à peine possible qu'on puisse relier par une route, notre chemin de fer aux Grandes-Chutes.

D. Votre compagnie est-elle associée à quelques compagnies intéressées à l'exploitation de l'énergie? Je pose cette question car, l'article 11 de votre charte, il est dit que, en vertu des dispositions de l'article 368 de la Loi sur les chemins de fer, la compagnie pourra produire de l'énergie et s'en servir.—R. Oui, à Terre-Neuve, il nous faut produire de l'électricité pour répondre à nos besoins.

D. En vertu de votre charte, auriez-vous la permission de produire de l'énergie en quantité très considérable?—R. Oui, mais il nous faudrait soumettre ce projet à la province et obtenir son approbation. Même si notre charte nous donne ces pouvoirs, il nous faut néanmoins négocier avec la province concernée pour pouvoir les exercer.

D. Votre compagnie projette-t-elle de construire une centrale ayant assez d'envergure pour fournir l'énergie requise pour une fonderie ou une raffinerie?—R. Non, pas la compagnie de chemin de fer.

D. Une compagnie associée alors?—R. Non plus. A moins que nous n'établissions une centrale pour nos propres besoins et cela, au plus tôt, les droits qu'a reçus la compagnie. . . par exemple, la *British Investment Corporation* a le droit d'exploiter cette source d'énergie dans Terre-Neuve, et à moins que nous ne fassions l'acquisition des droits, nous autorisant à produire l'énergie qui nous est nécessaire avant qu'elle le fasse, nous perdrons nos privilèges.

D. Qui sont les administrateurs de la compagnie de chemin de fer et quels sont les liens qui la rattachent à l'*Iron Ore Company of Canada*?—R. Je n'ai pas la liste des administrateurs de la compagnie de chemin de fer. M. Jules Timmins en est le président, moi-même, le vice-président. M. J. I. Rankin est second vice-président. M. Alphonse Raymond est administrateur, il en reste un ou deux. Tous, je crois, sont canadiens, moins un.

D. Qui est-il? Qui représente-t-il?—R. Il représente la *H. A. Hanna Company.*

D. De Cleveland?—R. De Cleveland, oui.

D. Quels sont les actionnaires de la compagnie de Chemin de fer?—R. L'*Iron Ore Company of Canada.* La compagnie de chemin de fer en est une filiale. Les principaux actionnaires canadiens sont la *Labrador Mining and Exploration Company* et la *Mining and Consolidated Gold Mines.*

D. Et les actionnaires américains?—R. Les actionnaires de l'*Iron Ore Company* comprennent cinq industriels, de l'acier dont les dirigeants de la *Ranger and Labrador Mines.*

D. Les sociétés américaines possèdent la majorité des actions de la Compagnie de chemin de fer?—R. L'*Iron Ore Company* possède la majorité des actions, mais je ne sais pas exactement la proportion.

D. Pourriez-vous nous le faire savoir?—R. Certainement, on peut obtenir ces renseignements sans difficulté.

D. Et l'*Iron Ore Company*? Alliez-vous nous donner une liste de ses actionnaires?—R. Cette liste a été publiée à maintes reprises, il sera facile de l'obtenir.

D. Pourriez-vous nous la fournir?—R. Certainement.

D. Monsieur Durrell, vous demandez de prolonger pour dix ans les pouvoirs relatifs à la construction du chemin de fer entre Schefferville et la baie d'Ungava. Avez-vous l'intention de commencer cette construction dans un avenir prochain? —R. Si nous avons des raisons pour le faire. Dès qu'on découvrira des mines assez importantes, la construction pourrait commencer immédiatement.

D. Vous opposez-vous à ce qu'on limite à cinq au lieu de dix ans la durée de votre privilège? Je vous pose cette question parce que, si nous vous octroyons ce privilège pour dix ans, cela voudrait dire que vous pourriez rester les bras croisés à ne rien faire pendant dix ans sans que personne d'autre puisse avoir accès à la région.—R. N'importe qui peut demander une charte.

D. Comment quelqu'un pourrait-il demander une charte afin de construire une voie ferrée au nord de Schefferville quand vous avez déjà le droit de construire cette voie?—R. Si nous voulons un délai c'est que le terrain est très difficile. Jusqu'à 50 milles au nord de Schefferville, le terrain est difficile. Ceci nous amène aux environs de Fort-McKenzie. Il faudra au moins trois ans pour compléter les levés.

Nous avons construit le chemin de fer au nord des Sept-Îles en quatre ans, en utilisant le transport par avion qui est très coûteux. Il y avait des quantités suffisantes de minerai pour motîver cette construction et les deux gouvernements nous avaient demandé de rendre ce minerai utilisable aussitôt que possible. Mais les quantités de minerai de métaux communs sont beaucoup moindres que celles du minerai de fer de sorte que les frais seraient trop élevés. Il n'en serait pas ainsi si le chemin de fer était construit régulièrement et sans hâte.

D. Si vous aviez une prorogation de 10 ans, à compter de 1957, non pas à compter de 1956, ce qui revient à une prorogation de 11 ans en réalité, vous n'auriez pas nécessairement à vous occuper le moindrement de ce chemin de fer pendant 11 ans. Cependant, votre droit existerait. Est-ce exact?—R. Ce pourrait être vrai s'il n'y avait pas de trafic.

D. Voyez-vous un inconvénient particulier à obtenir une prorogation de cinq ans au lieu de dix ans?—R. Si l'on songe au temps nécessaire pour faire les levés une période de cinq ans ne suffit pas.

D. Cinq ans, dans un pays qui se développe très rapidement et dans lequel plusieurs groupes sont intéressés n'est-ce pas un long délai?—R. Le public ne fait que de s'intéresser à l'affaire et nous ne savons pas jusqu'à quel point on va y travailler. Nous espérons qu'il va se faire un effort sérieux mais nous n'en savons rien.

M. Langlois:

D. Je me demande si le témoin pourrait répondre à une question posée précédemment à Me O'Donnell au sujet des paiements faits aux provinces de Québec et de Terre-Neuve. Ces paiements se sont-ils faits à tant du mille ou autrement?—R. Voulez-vous savoir le coût réel du droit de passage?

D. Oui?—R. $5 l'acre.

D. Avec des versements faits aux deux provinces?—R. Je le crois. Je ne peux l'affirmer; mais je ne crois pas me tromper beaucoup.

D. Me O'Donnell a dit que M. Durrell pourrait répondre à une question portant sur les droits payés aux deux gouvernements. Quels sont ces droits?—R. Dans Québec nous payons les droits déterminés par la loi sur les mines; en plus, (autrement dit, nous payons les mêmes taxes que la *Noranda Mines*, par exemple) en plus, dis-je, nous payons un loyer de $100,000 par année, somme versée indépendamment des quantités de minerai extraites. C'est un simple loyer. En plus des taxes régulières déterminées par la loi sur les mines de Québec et que payent toutes les sociétés minières, nous devons verser un loyer de $100,000 qu'aucune autre compagnie ne paie.

D. Et dans Terre-Neuve?—R. Nous avons une entente avec Terre-Neuve en vertu de laquelle nous versons à la province un pourcentage de nos bénéfices et nous payons aussi un petit loyer.

D. Quel en est le montant?—R. Je n'ai pas le bill sous la main; c'est un bill qui a été publié il y a quelques années. Je peux m'en informer pour vous, mais pour l'instant tout ce que je puis vous donner c'est une approximation.

M. Murphy (Lambton-Ouest):

D. Les deux provinces vous ont accordé des concessions?—R. Vous avez raison.

D. Vous les a-t-on accordées pour fins d'exploration? Avez-vous reçu quelque chose de l'une ou l'autre province parce que vous deviez construire un chemin de fer et exploiter cette région?—R. Je crois que les premières concessions nous ont été accordées au Labrador en 1936 et en Québec, en 1941 ou 1942; à l'époque ces terres étaient bien éloignées.

D. Comment vous les a-t-on accordées?—R. Vous demandez comment on nous les a accordées?

D. Oui.—R. Voulez-vous des chiffres en milles?

D. Oui.—R. Dans Québec et au Labrador, nous avons eu d'abord 20,000 milles carrés; nous avons réduit ce domaine à chaque année jusqu'à ce que la compagnie choisisse 1,000 milles carrés.

Dans Québec, nous avions au début 3,900 milles carrés, cette concession sera réduite dans trois ans. . .

D. Le prolongement du chemin de fer a-t-il quelque rapport avec la concession?—R. Absolument aucun.

D. D'après ce que vous savez ou d'après ce que savent vos spécialistes, mettons, par exemple, que vous commenciez le prolongement du chemin de fer l'an prochain, pouvez-vous dire combien de temps il vous faudrait?—R. Il nous faudrait au moins quatre ans, à moins que nous ne prenions des mesures analogues à celles que nous avons prises dans le cas de l'autre tronçon, c'est-à-dire que nous ne transportions tout notre matériel par avion à un coût fantastique.

D. Si vous aviez une prorogation de cinq ans à compter de l'an prochain, cela vous donnerait six ans, n'est-ce pas?—R. Oui, mais il nous faudrait au moins deux ou trois ans pour faire les préparatoires à la construction.

D. Vous nous avez parlé des levés faits au nord de Schefferville.—R. Pardon, nous n'avons fait aucun levé au nord de Schefferville.

D. J'ai cru comprendre que vous avez dit tout à l'heure que les premiers 100 milles seraient plutôt faciles à franchir?—R. Faciles comparés à la partie qui les continue plus au nord qui reste néanmoins, moins difficile que la partie du milieu.

D. Quel temps faudrait-il pour la construction des cent premiers milles?—R. Le pays est couvert d'un chapelet de lacs, c'est difficile à dire. Je ne saurais vous donner qu'une approximation.

D. Ce tronçon serait-il plus difficile à construire que la partie déjà faite?—R. Les 100 premiers milles au nord de Schefferville sont comparables aux 100 milles qui les précèdent. C'est d'une difficulté de construction encore insurpassée au Canada si ce n'est dans les montagnes Rocheuses. Je le répète la construction en est très coûteuse. Certaines sections coûtent plus d'un million de dollars le mille. Et cela, au nord de Schefferville.

D. Voici ce qui m'inquiète, monsieur Durrell: advenant que d'autres groupes obtiennent la permission, ce long délai que le Parlement va vous accorder pourrait les léser?—R. Nous serons dans la même situation que les Chemins de fer nationaux du Canada et le Pacifique-Canadien. Si quelqu'un a suffisamment de matière à transporter, nous ne serons que trop heureux de commencer la construction immédiatement.

D. Dans un délai de six ans, soit l'année en cours et cinq autres, pourriez-vous terminer l'entreprise?—R. Non, nous ne pourrions pas. Nous ne serions pas capables de faire nos relevés et terminer l'entreprise.

M. Langlois (Gaspé):

D. Vous serait-il possible de nous dire le coût probable par mille, du prolongement que vous projetez?—R. A partir des Sept-Îles, il coûterait presque $400,000 le mille. J'ajouterais que nous avons là un des chemins de fer les plus perfectionnés du continent. C'est ce qu'il nous fallait. Le tronçon nord se rapprochera davantage du National-Canadien et du Pacifique-Canadien; il ne sera pas tout à fait du même type que le chemin de fer déjà aménagé. Nous devrons transporter cet été de 80,000 à 90,000 tonnes de minerai par jour; ce sont des quantités considérables dont nous avons tenu compte pour la construction de notre voie. C'est une construction, je le répète, de première qualité. . . d'une qualité qui n'aurait pas été nécessaire pour transporter des quantités inférieures à celles que nous avions prévues.

D. Quel est le coût approximatif de la ligne allant des Sept-Îles à Schefferville?—R. Cent vingt-trois millions de dollars pour environ 355 milles. En construisant une voie de qualité inférieure, on aurait pu réduire le coût de moitié.

D. Vous dites pour la moitié du montant?—R. Environ. Mais nous avons pensé qu'à la longue nous serions justifiés de construire le genre de chemin de fer tel que nous l'avons.

D. Telle a donc été la cause du coût plus élevé?—R. Cela, et aussi parce que nous avons dû construire en bien peu de temps. Dans des conditions normales, la construction de ce chemin de fer aurait dû prendre de 10 à 15 ans. Il n'y avait aucun moyen d'accès dans la région. Nous n'avons même pas pu avoir de chemin pour nous y rendre: c'est un pays très ardu, parsemé de falaises escarpées et de vallées étroites. C'est pourquoi nous avons dû transporter par les airs à peu près tout ce dont nous avions besoin pour la construction du chemin de fer. Le coût de construction a été excessivement élevé.

D. Il y a quelques instants, vous avez fait allusion aux installations de quai aux Sept-Îles. Ne tirez-vous pas parti de celles de l'État?—R. A peine. Nous avons 800 pieds de quai pour le chargement du minerai de fer, et en plus 800 pieds de quai pour fins générales. Nous louons une partie de remise pour la manutention des vivres et le reste.

D. Pour les marchandises qui arrivent?—R. En effet. Seulement pour les matières peu lourdes, comme les vivres.

M. Carrick:

D. Avez-vous une idée du temps qu'il faudra pour cette construction?—R. A mon avis, elle prendrait au moins six ans.

D. Croyez-vous qu'il y aurait lieu de commencer tout de suite la construction du chemin de fer? Vous avez dit plus tôt, je crois, que la date du commencement de la construction dépendait de l'exploration à faire dans le nord.—R. Rien à l'heure actuelle ne motive la construction d'un chemin de fer. Des explorations indiquent des régions qui pourraient convenir à l'exploitation minière, mais jusqu'ici, comme je l'ai dit, rien à notre connaissance ne motiverait la mise en train de la construction.

D. Donc, en plus de six ans qui vous paraissent indispensables pour achever l'installation, vous auriez besoin d'un certain laps de temps pour étudier s'il vaudrait ou non la peine de commencer la construction?—R. Il nous faudrait au moins trois ans pour découvrir une quantité suffisante de minerai.

M. Hamilton (York-Ouest):

D. Quels étaient vos projets lorsque vous avez obtenu la concession initiale? Prévoyiez-vous de quelque façon avoir besoin de cet aménagement?—R. Lorsque nous sommes entrés en possession de la charte, en 1947, les dépôts en surface nous indiquaient la présence de fortes quantités de minerai de fer. La chose est tout à fait différente dans le cas des métaux de base: l'extraction requiert habituellement du minage souterrain. C'est pourquoi il est beaucoup plus long d'établir la valeur et d'entreprendre l'exploitation d'une mine de métaux de base que d'un gisement de minerai de fer.

D. Voici ce que je veux dire: lorsque vous avez présenté la première demande au Comité, vous étiez bien au fait de l'existence d'un gisement de minerai de fer, mais vous étiez quand même disposés à vous contenter d'une concession d'une durée limitée pour vous lancer dans la région dont, dites-vous maintenant, les possibilités ne sont pas établies au point de vous sentir justifiés de prendre action. Qu'est-ce qui vous a amenés à changer d'avis?—R. Nous n'avons pas changé d'avis. Nous avons demandé en 1947 le droit de construire un chemin de fer. Nous l'avons fait jusqu'au lac Knob. La géologie de la région au nord nous paraît propice. Étant donné que nous possédons le chemin de fer que nous avons construit à coup de dollars, n'est-il pas raisonnable que nous soyons les personnes tout désignées pour prolonger le chemin de fer? C'est à la portée de tout le monde. Nous avons mis en valeur la région; nous avons fourni, je pense, un apport très précieux à l'économie canadienne par la construction de ce chemin de fer.

M. Hosking:

D. Je croyais vous avoir entendu dire: si une autre compagnie voulait construire une autre ligne, il n'y aurait rien pour l'en empêcher.—R. Il n'y aurait rien pour l'en empêcher.

D. Je prétends que ce serait s'attaquer à la liberté d'entreprise que de se mettre en travers de ces gens. Ils sont allés de l'avant et ils ont mis en valeur cette région du pays sur une très grande échelle. Si nous allions intervenir et dire "cinq ans" lorsqu'il en faut déjà trois pour exécuter un arpentage approprié, ce serait, à mon avis, très décourageant. Dire maintenant "nous n'avons pas confiance en vous, nous allons vous forcer à accomplir cette chose d'une telle façon et nous allons vous créer des embarras en insistant sur ce point", ce serait, à mon avis, porter un vilain coup à la liberté d'entreprise et décourager le capital. Si toute autre entreprise intéressée peut construire une autre ligne en plus de celle-ci, je ne puis voir quelles difficultés suscite le présent projet. Lorsque j'ai d'abord posé ma question j'envisageais le danger d'un monopole, mais le témoin nous a clairement dit que quiconque voudrait construire une ligne pourrait le faire. Nous ne devrions certainement pas couper les moyens à des gens tels que les requérants.

M. Green:

D. Lorsque vous avez déployé la petite carte devant le Comité, vous nous avez indiqué une bande de métaux de base qui s'étend jusqu'à la baie d'Ungava, et vers l'ouest une lisière analogue de minerai de fer.—R. En effet, il y a possibilité de découvrir que le gisement devient plus riche. On a procédé à maints travaux d'exploration à l'égard du gisement de minerai de fer, sans parler du minerai à faible teneur dans le voisinage de la baie d'Ungava.

D. Il est possible de trouver du minerai de fer, dans la direction nord, depuis Schefferville jusqu'à la baie d'Ungava?—R. Je ne dis pas qu'on ne trouverait pas une mine de fer entre les deux. Le gisement le plus central de minerai de haute teneur que nous ayons se trouve à 50 milles environ au nord-ouest de Schefferville, a un endroit appelé Éclipse.

D. Qui en est le propriétaire?—R. Il a appartient à la *Iron Ore Company*.

D. Supposons qu'une autre compagnie découvre une riche mine de fer dans la région? Vous dites que vous prolongeriez votre chemin de fer pour le transport de ce minerai de fer qui ferait concurrence au vôtre?—R. Oui, monsieur. Nous avons offert de mettre le chemin de fer en service jusqu'au lac Wabush, où une entreprise commencera probablement à produire avant bien longtemps, mais ses dirigeants ont préféré pour diverses raisons,—afin de pouvoir obtenir l'aide de l'un des gouvernements provinciaux, j'imagine,—construire leur propre embranchement jusqu'au lac Wabush. Notre tarif à l'égard du transport des denrées domestiques et le reste, depuis les Sept-Îles jusqu'à Schefferville, je ne crains pas de le dire, est le plus bas qui soit au Canada. Nous ne visons pas à exploiter la population. Nous avons établi un tarif pour le transport des produits domestiques et articles du même genre qui soutient favorablement la comparaison avec tout autre au Canada.

D. C'est à l'intention de vos propres employés?—R. Non, n'importe qui. Ce sont les gens de la *Mid-Canada Line* qui en bénéficient réellement. Ils tirent avantage de la modicité du tarif.

D. Aux termes de votre charte, vous avez le droit de conclure une entente avec d'autres compagnies relativement à la vente, la location et la fusion, et aussi d'acheter les actions et les titres d'autres compagnies de chemins de fer. Existe-t-il dans le moment quelque marché du genre?—R. Non, pas dans le moment.

D. Vous ne vous êtes pas prévalus de cet article?—R. Non.

M. Langlois (Gaspé):

D. Il y a quelques instants, vous nous avez donné des chiffres relatifs à votre trafic ferroviaire entre Schefferville et les Sept-Îles. Pouvez-vous nous dire quel en est le montant global?—R. Vous voulez dire en tonnes? En 1955, nous avons transporté 8 millions et demi de tonnes de minerai de fer, outre les approvisionnements d'ordre général. Je n'ai pas sous le main les chiffres relatifs aux approvisionnements, mais nous avons transporté 8,527,000 tonnes de minerai de fer. Cette année, si la température s'y prête et si tout va bien, nous comptons bien transporter 12 millions de tonnes.

D. Vous n'avez pas de chiffres à l'égard du transport vers le nord, entre les Sept-Îles et Schefferville?—R. Non, pas dans le moment.

D. Quel genre de service donnez-vous sur cette ligne à l'intention du public voyageur?—R. En été, nous avons trois trains par semaine. Nous nous sommes procuré l'an dernier de bons wagons à voyageurs, et notre tarif à cet égard se compare à celui des autres chemins de fer. J'ai mentionné tantôt que notre tarif à l'égard des denrées domestiques et des articles similaires est le plus bas qui soit au Canada, et cela sans le secours de la subvention de 20 p. 100.

D. Et les salaires payés à votre main-d'œuvre? Comment se comparent-ils avec ceux du P.-C. et du N.-C?—R. Nos salaires sont un peu plus élevés, pour la simple raison que nous ne pouvons pas transporter de minerai de fer en hiver. Nous pourrions, néanmoins, transporter des concentrés, mais le minerai dont il s'agit contient une forte proportion d'eau; c'est pourquoi, nous sommes

limités à une période de six mois par année, encore que pendant cette période le trafic soit très intense. Nous déboursons presque autant en ces six mois que nous le ferions normalement en douze mois.

D. Cela veut dire: bien que votre exploitation marche au ralenti en hiver, il n'y aurait pas de mise à pied?—R. Nous en avons un peu, bien sûr, mais pas pour la peine. Le transport depuis Montréal est très intense, et les deux grandes compagnies ferroviaires ont en été un surplus de main-d'œuvre dont nous pouvons tirer parti. Cela se combine bien.

M. Hosking:

D. Quelle est la dimension des wagons de votre compagnie?—R. Quatre-vingt-dix tonnes fortes. Ce sont de très lourds wagons.

D. De combien de wagons de minerai peut se composer un convoi?—R. Cette année, notre moyenne est de 130 wagons. Nos trains transporteront 16,000 tonnes, wagons compris.

D. Quelle serait la vitesse moyenne sur un tel parcours?—R. Pour les convois de wagons chargés, environ 30 milles à l'heure.

D. J'imagine que ce sont des locomotives Diesel?—R. Oui, exclusivement. Nous employons deux locomotives à vapeur au printemps.

M. Weselak:

D. A ce que je comprends, vous avez le droit de construire le chemin de fer depuis Schefferville jusqu'à la baie d'Ungava. Votre charte initiale renferme-t-elle quelque disposition qui vous octroie un droit exclusif?—R. Non.

D. Il n'y aura pas de nouvelle demande?—R. Non.

M. Howe (Wellington-Huron):

D. Lorsqu'on vous a octroyé votre charte en 1947, a-t-on songé à demander aux deux grandes compagnies ferroviaires de construire ce chemin de fer. La *Iron Ore Company* les a-t-elle pressenties à ce sujet?—R. Je ne puis répondre à cette question. Je ne fais partie de la compagnie que depuis la fin 1947. Je n'étais pas à l'emploi de la compagnie lorsqu'elle a été constituée par le projet de loi.

M. LANGLOIS *(Gaspé)*: La réponse est non.

M. Howe (Wellington-Huron):

D. Plusieurs de nos lignes de chemin de fer ne sont guère profitables: celle-ci eût été un complément désirable pour les Chemins de fer Nationaux du Canada. —R. Lorsque je suis entré dans la compagnie en 1947, la quantité de minerai mis à jour n'était pas assez forte pour motiver la construction du chemin de fer. Nous avons dépensé dix millions en travaux d'exploration avant d'acquérir cette certitude, et ce n'est qu'en 1949 que nous sommes parvenus à ce stade.

M. Langlois (Gaspé):

D. A ce que je comprends, votre compagnie a fait une étude poussée des moyens de chauffer les wagons, en vue du transport hivernal du minerai.—R. Depuis plus de 75 ans on essaie de faire la même chose à Messabi, et personne n'a encore trouvé la solution. Nous n'avons pas été plus heureux qu'aux États-Unis. Si le minerai d'une wagonnée est gelé de part en part, les frais du dégel sont plus élevés que la valeur du minerai. Lorsque le minerai se congèle, vous devez cesser d'opérer.

D. Si votre fonderie se construit, j'imagine qu'il vous sera possible d'expédier en hiver et d'accroître votre activité?—R. Très certainement.

M. Hamilton (York-Ouest):

D. Puis-je revenir à la question qui vous a été posée avant l'intervention de M. Langlois, et à laquelle vous avez répondu qu'en 1947 vous n'aviez pas une idée bien sûre de ce que pourrait donner la région. Ce n'est qu'en 1949, et après avoir dépensé dix millions, que vous avez été fixés là-dessus. Vous ne vous en êtes pas moins adressés au Parlement en 1947, pour lui demander le droit de construire ce chemin de fer, sans savoir au juste ce que serait la production. Vous êtes encore dans la même position aujourd'hui. Pourquoi vous faut-il dix ans? Vous nous dites ne pas connaître ce qu'il y a là-bas, mais vous êtes dans la même position que lorsque vous êtes venus la première fois.—R. En 1947, nous ne savions pas que le minerai se trouvait en quantité suffisante; en 1949, après une intense campagne de sondage, au coût de dix millions, nous étions fixés. Nous sommes exactement dans la même situation. Nous savons que nos relevés font voir des possibilités. Il n'y a pas de différence entre notre position actuelle et celle de 1949; c'est tout à fait la même chose.

D. Ne suffirait-il pas de deux ans pour établir ce point et de quatre autres années pour la construction de ce chemin de fer?—R. Non, monsieur. Établir la richesse de gisements de métaux de base pourrait prendre beaucoup plus de temps. En majeure partie, le minerai provenait de dépôts en surface, et ça n'a guère été long de délimiter ceux-ci. C'a pris un peu plus de deux ans, trois ans; nous avons mis trois ans à établir la richesse des gisements. Une bonne partie de ce minerai avait déjà été découverte en 1936, de sorte que les travaux d'exploration, en ce qui concerne les gisements de la *Iron Ore Company*, se poursuivent réellement depuis 1936.

D. N'est-ce pas le même fond de terrain. . .

M. McCULLOUGH *(Moose-Mountain)*: Puis-je vous demander, monsieur le président, d'inviter les membres du Comité à se lever lorsqu'ils posent des questions? C'est très difficile d'entendre, et ce dialogue est à peu près impossible à saisir au fond de la salle.

M. LANGLOIS *(Gaspé)*: Monsieur Durrell, l'une des compagnies qui détient des droits miniers au nord de Schefferville vous a-t-elle demandé ce prolongement?

Le TÉMOIN: Non, monsieur.

M. Follwell:

D. Monsieur le président, j'ai une question à poser au témoin. En premier lieu, nous n'avons rien pu entendre au fond de la salle. Vous plairait-il de demander au témoin si nous pouvons reprendre deux ou trois questions? Combien de trains circulent actuellement, par jour ou par semaine? Vous avez dit quelque chose à propos de doubler dans six mois.—R. Nous transportons le minerai en été seulement,—au cours de six mois, habituellement de la mi-mai à la mi-novembre. Au cours des mois d'hiver, nous faisons circuler des trains pour l'approvisionnement, deux ou trois par semaine à l'heure actuelle.

D. Prévoyez-vous mettre en service des bateaux dans la baie d'Ungava, une fois l'aménagement achevé?—R. Pas notre compagnie; non, monsieur. Mais si l'on met en valeur de gros gisements de minerai de fer, d'une teneur propice à l'exploitation, il ne fait pas de doute que le transport se fera par bateau, depuis la baie d'Ungava.

D. N'avez-vous pas dit au Comité qu'on avait trouvé quelque part, à moins de sept milles de la région du lac Knob, des indices de fortes quantités de minerai de fer?—R. Il y a un gisement au lac Wabush qui, croyons-nous, pourrait être exploité, et dans ce cas nous aurions du minerai à transporter. La chose serait assujétie à une décision de la Commission des transports du Canada; celle-ci devra donner son approbation et s'assurer que le tarif est raisonnable. Nous sommes assujétis à toutes ses décisions.

D. C'est bien près du terminus de votre chemin de fer?—R. Non, c'est 40 milles à l'ouest du mille 224 sur notre ligne.

D. N'y a-t-il pas des indices dont la valeur a été établie ou est en train de l'être, quelque part entre le lac Knob et les Sept-Îles—R. J'ai lu dans le journal que Jones et Laughlin avaient pris une option sur un certain terrain. Ils n'ont pas encore fait de travaux, mais ils le feront cet été. Nous sommes prêts à transporter leur minerai si on nous le demande.

M. Hahn:

D. Votre compagnie a-t-elle la gestion du port des Sept-Îles—R. Les installations pour le chargement du minerai sont mis en service par la *Iron Ore Company of Canada*, et non pas par le chemin de fer.

D. A-t-on fait du dragage dans cette région—R. Oui, la *Iron Ore Company of Canada* en a fait, et la profondeur de l'eau est de 37 pieds à marée basse. Il a fallu faire beaucoup de dragage pour en arriver là.

D. A marée basse, 37 pieds?—R. En effet. Les nouveaux bateaux pour le transport du minerai chargent jusqu'à 45,000 ou 50,000 tonnes de minerai, de sorte que le bassin doit être assez profond.

D. Le port lui-même se comble-t-il de quelque façon?—R. En certains endroits, mais non pas où se trouvent nos bassins. Nous sommes raisonnablement à l'abri de l'envasement.

D. Vous ne pratiquez pas de dragage d'une façon régulière?—R. Pas encore. Nous y serons peut-être forcés plus tard.

D. La *Iron Ore Company* a acquitté les frais du dragage?—R. Oui, jusqu'au dernier sou.

D. Les employés des chemins de fer font-ils partie d'un syndicat?—R. Oui.

D. Et vous dites qu'ils sont mieux payés que ceux du N.-C?—R. Je dirais un peu mieux. Leur salaire net est plus élevé. Ils sont payés à raison de la distance parcourue. C'est à la fois un taux à l'heure et au mille; après examen de la liste de paie, le gérant du chemin de fer m'a informé que nos employés touchent un salaire net un peu plus élevé que celui qu'ils toucheraient des autres chemins de fer.

M. LANGLOIS *(Gaspé)*: Avez-vous la semaine de 40 heures?

Le TÉMOIN: Non.

M. Hahn:

D. Quel est l'effectif de votre main-d'œuvre?—R. Dans les mois d'été, nous employons environ 1,200 hommes.

D. Quel est le coût-mille de l'exploitation actuelle du chemin de fer?—R. Voilà une question à laquelle il est un peu difficile de répondre. Certaines sections diffèrent des autres. C'est un nouveau chemin de fer: les frais d'entretien au cours des cinq prochaines années seront plus forts que lorsque l'assiette de la voie se sera stabilisée.

D. Les locomotives sont actionnées par des moteurs Diesel?—R. En effet.

D. Pendant combien de temps durera votre matériel roulant, prévoyez-vous?—R. Les wagons à minerai sont de la meilleure construction connue, et leur durée sera de 20 à 30 ans, je pense.

D. Au bout de quelle période envisagez-vous avoir à remplacer les locomotives?—R. Cela va dépendre entièrement de l'entretien. Elles dureront probablement 25 ans; c'est une pure supposition.

D. La raison d'être de cette question, c'est que, comme les membres du Comité le savent, nous avons eu à faire face à de grandes difficultés en ce qui concerne le remplacement des locomotives Diesel sur les lignes du N.-C. Nous devrions pouvoir, je pense, comparer notre chemin de fer à ce que vous avez et arriver à établir pourquoi votre exploitation est moins coûteuse ou pourquoi votre tarif est plus bas, comme c'est apparemment le cas?—R. Non, c'est seulement à l'égard de certaines marchandises.

D. Pouvez-vous nous dire le taux à l'égard du minerai de fer?—R. De la région de Schefferville aux Sept-Îles, $3 la tonne. Ce dernier endroit est à 355 milles de Schefferville. La distance moyenne du parcours serait de 310 milles environ.

D. Y a-t-il le long du parcours des stations où arrêter les convois?—R. Oui, au point divisionnaire de Moisie, au mille 186. Il y a d'autres voies d'évitement, mais c'est le seul point divisionnaire. Le N.-C. et P.-C. ne fournissent pas de bons points de comparaison. Nous fonctionnons sur une grande échelle pendant six mois de l'année, tandis que nous avons tout le temps voulu pour la mise au point durant les mois d'hiver. Si nos locomotives étaient en activité pendant les douze mois de l'année, à l'instar des autres chemins de fer, les besoins seraient tout à fait différents.

D. Avez-vous vos propres ateliers de réparations?—R. Oui, et de très vastes.

D. Faites-vous vous-mêmes tout votre travail?—R. Oui.

D. Votre matériel est-il acheté aux États-Unis ou en Grande-Bretagne?—R. Nous commandons au Canada. Nos locomotives viennent de London, Ontario. La *Canada Car* a construit la majeure partie de nos wagons à minerai. Au début, nous avons commandé quelques wagons aux États-Unis, parce qu'on ne pouvait pas se procurer d'acier au pays. On nous a fait savoir que nous devions acheter de nos voisins. Ce fut d'après une directive du gouvernement canadien, à cause de la pénurie de plaques d'acier dans le temps. C'était au tout début. Depuis lors, nos achats ont été faits presque en totalité au Canada. Sur un montant global de 255 millions, je ne pense pas que plus de 5 p. 100 viennent de l'extérieur.

D. Quelle serait la quantité de minerai qu'une entreprise minière autre que la vôtre devrait avoir à faire transporter pour que vous soyez prêts à prolonger votre chemin de fer jusque dans la région? Disons que d'après les apparences, à mi-chemin vers le nord, il y aurait une autre région minière qui offrirait de belles perspectives?—R. Il y a de fortes quantités de minerai dans ce coin-là et nous avons offert de construire un embranchement, mais les entreprises minières ont préféré construire leur propre voie. Je ne sais pas au juste de quelle quantité il s'agit. On parle d'expédier éventuellement trois millions de tonnes environ par année, de cette région, c'est-à-dire le lac Wabush.

D. Votre charte prévoit que vous acceptiez de transporter le minerai de toute autre mine sur le même pied que le vôtre?—R. En effet. Aux termes de la Loi sur les chemins de fer, sous ce rapport, nous sommes exactement dans la même situation que les deux grandes compagnies ferroviaires.

D. Il suffit de convaincre la Commission des transports du Canada qu'il est nécessaire de prolonger votre ligne, et vous auriez à construire un embranchement dans cette région?—R. Si la chose est économiquement pratique, nous aurions à transporter ce qu'ils auront à offrir.

M. Murphy (Lambton-Ouest):

D. Vous avez mentionné un taux de $3 la tonne sur une distance de 355 milles?—R. A l'égard du minerai de fer.

D. Pour le minerai de fer. Comment cela se compare-t-il en ce qui concerne les autres compagnies ferroviaires, eu égard à la même distance?—R. Je dirais que c'est à peu près la même chose. C'est en somme un cent la tonne-mille. Le taux moyen, du lac Knob aux Sept-Îles, est de 0.8c. environ; le taux du National-Canadien, d'Atikokan à Steep-Rock, ou plutôt à Port-Arthur, est à peu près le même mais notre transport se fait dans des conditions plus difficiles. Sur les 150 premiers milles nous n'avons pas de pentes désavantageuses, mais nous descendons de 1,900 pieds sur une distance d'une centaine de milles; c'est pourquoi le transport est plus ardu que de Steep-Rock à Port-Arthur, où le taux est à peu près le même.

D. Vous fonctionnez pendant six mois de l'année?—R. En effet.

D. Votre exploitation est-elle profitable?—R. A ce taux-là, elle devrait l'être. Nous prévoyons qu'à la fin de l'année, compte tenu de la dépréciation qui nous est permise, nous payerons des taxes.

D. A l'égard de l'exploitation ferroviaire?—R. Oui.

M. Langlois:

D. Au sujet de la construction de navires destinés au transport du minerai dont il a été question précédemment, ces navires sont-ils construits par votre société?—R. Non pas par la *Iron Ore Company of Canada*, mais par des associés de cette compagnie.

D. Où sont-ils construits?—R. Au Royaume-Uni. Deux, ayant une capacité de 31,000 tonnes fortes, ont été lancés récemment et ils seront mis en service l'an prochain. D'autres sont en voie de construction à l'heure actuelle par d'autres associés; mais non pas par la *Iron Ore Company*.

D. Pouvez-vous dire au Comité si ces navires pourront servir au transport des céréales et du blé dans leurs voyages vers l'est?—R. Ils pourraient très bien servir à cette fin.

M. Holowach:

D. Se peut-il que vous ne construisiez pas le prolongement en question?—R. Nous en sommes à peu près où nous en étions en 1947. Si la composition du terrain est favorable, nous avons bon espoir de trouver suffisamment de minerai dans le Nord pour justifier la construction du prolongement, mais Dieu seul sait si le minerai est là. Il nous faut le découvrir.

D. Estimez-vous qu'il vous faudra environ dix années pour découvrir s'il est pratique du point de vue économique de construire cette voie ferrée——R. Je ne crois pas qu'il faille dix ans; cela dépendra du nombre des compagnies qui y travailleront et de l'étendue et du rythme de leurs travaux. Par exemple, mon père a travaillé à Chibougamau en 1905, et il a fallu 50 ans pour construire le chemin de fer.

D. Savez-vous si d'autres compagnies sont intéressées à l'achèvement de cette ligne?—R. Je n'en connais pas d'autres.

D. Comment vous proposez-vous d'effectuer le financement de votre ligne? Pouvez-vous nous le dire?—R. Nous en avons effectué le financement nous-mêmes. Nous n'avons demandé à personne de nous aider. Sur les 225 millions de dollars que nous avons dépensés pour frais d'établissement, nous avons emprunté 145 millions à des sociétés d'assurance. Je dois dire, à regret, que les sociétés canadiennes d'assurance ont été pressenties les premières mais, malheureusement, quatre seulement ont consenti à participer. Les autres estimaient que les raisons motivant l'exploitation du Nord du pays n'étaient pas suffisantes, ainsi, le gros de notre argent nous a été fourni par des sociétés américaines d'assurance. Les compagnies canadiennes ont eu la première chance. Cela m'a porté un coup. Je suis Canadien.

D. Pensez-vous que le même problème se présentera à l'égard du tronçon à finir?—R. Je ne le sais pas. Peut-être trouverons-nous l'argent nécessaire au Canada, maintenant.

D. Au sujet des métaux qui sont transportés sur vos lignes à l'heure actuelle, sont-ils transformés au Canada ou ailleurs?—R. Au Canada, au Royaume-Uni, sur le continent européen et aux États-Unis. Nous vendons à trois aciéries canadiennes. Nous vendons du minerai au Royaume-Uni, sur le continent et aux États-Unis.

M. Hosking:

D. Pourriez-vous nous dire quelque chose des difficultés que vous avez éprouvées dans l'achat de rails, dans l'acquisition des rails nécessaires à la construction de la ligne?—R. Nous avons eu assez de collaboration. Je dirais que 90 p. 100 de nos rails proviennent de Sydney, l'autre 10 p. 100 du Sault. A l'époque où nous achetions des rails, tout le monde en cherchait et nous avons eu beaucoup de difficultés à nous procurer le matériel nécessaire pour faire le travail.

D. C'était juste avant la guerre de Corée?—R. Oui. Nous étions autorisés à commencer la construction à la fin de 1950 et nous avons commencé pour de bon en 1951, alors que tous les matériaux étaient en grande demande, ce qui a compliqué la situation.

M. Murphy (Lambton-Ouest):

D. Quel a été l'apport des sociétés canadiennes d'assurance?—R. Deux millions de dollars.

D. Sur combien?—R. Sur 145 millions de dollars.

M. McCullough (Moose-Mountain):

D. Vous demandez un délai de dix ans. Cela exige-t-il des déboursés minimums, ou cela vous donne-t-il tout simplement une concession complète à titre gratuit?—R. Je ne crois pas que cela exige des déboursés minimums.

D. Si j'ai bien compris, pour les fins de la comptabilité tout au moins, la Compagnie de chemin de fer du Littoral nord de Québec et du Labrador et votre *Iron Ore Company* sont distinctes l'une de l'autre?—R. Sans aucun doute.

D. Seriez-vous disposé à informer le Comité de la mise de fonds annuelle ou du coût de chacune depuis 1947 jusqu'ici, en indiquant les déboursés aussi bien que le revenu auxquels cette mise de fonds a donné lieu?—R. Ces renseignements sont disponibles; si le Comité les demande, nous pourrions les lui fournir.

D. J'aimerais avoir ces renseignements.

M. Green:

D. Il y a quelques instants vous avez mentionné les pays auxquels vous vendiez du minerai de fer. Avez-vous les pourcentages?—R. Je ne les ai pas avec moi. Je regrette, mais je pourrais vous en donner une idée approximative. Cette année, soit en 1956, nous expédierons environ deux millions de tonnes en Europe. Je crois que la majeure partie ira au Royaume-Uni. Nous vendrons probablement d'un million à deux millions de tonnes au Canada, tandis que nos autres ventes se feront aux États-Unis.

D. Quelle est votre production totale pour cette année?—R. Pour 1956. 12 millions de tonnes. Nous espérons produire cette quantité mais c'est problématique. Cela dépend de trop d'autres éléments.

D. Sur 12 millions de tonnes, de huit à neuf millions iront aux États-Unis?—R. Oui. Nous importons aussi beaucoup de minerai des États-Unis. A l'heure actuelle, la *Steel Company of Canada* a un intérêt dans une mine des États-Unis d'où elle fait venir beaucoup de minerai.

M. Hamilton (York-Ouest):

D. Pourriez-vous nous indiquer quelle est la consommation totale au Canada—R. La consommation totale au Canada, l'an dernier, a été juste au-dessous de cinq millions de tonnes. La *Dosco* a sa propre mine, mais elle achète du minerai ailleurs pour améliorer le sien.

L'*Algoma* achète du minerai du Michigan. *La Steel Company of Canada* a des intérêts dans une mine aux États-Unis, et elle se prépare à exploiter une mine dans le haut de la rivière Ottawa. Nous vendons tout le minerai que nous pouvons produire.

M. Green:

D. Le minerai que vend votre compagnie est-il raffiné à un degré quelconque?—R. Nous ne vendons que du minerai brut.

D. Etes-vous marchands de minerai de fer brut?—R. C'est exact.

Le PRÉSIDENT: Adopté. D'autres questions?

M. GREEN: Mettrez-vous le premier article en délibération maintenant?

Le PRÉSIDENT: Le préambule est-il adopté?

Adopté.

Article 1—"Prorogation de délai pour l'achèvement de la ligne."

M. GREEN: Au sujet de l'article 1, monsieur le président, je désirerais proposer un amendement en vue de substituer à la ligne 10, le mot "cinq" au mot "dix". Il s'ensuivrait que le délai accordé à cette compagnie pour compléter le tronçon inachevé de sa ligne de chemin de fer jusqu'à la baie d'Ungava serait de cinq ans à compter du 14 mai 1957 au lieu de dix ans. En d'autres termes, la compagnie aurait jusqu'au 14 mai 1962.

A l'appui de cet amendement, je fais remarquer que la nature de ce chemin de fer n'est plus la même depuis Schefferville en allant vers le nord. La compagnie a construit cette ligne depuis les Sept-Îles jusqu'à Schefferville aux fins de sortir son minerai, le minerai de fer de la compagnie mère. Mais une fois que le chemin de fer a atteint Schefferville, la compagnie n'y a plus d'intérêt précis et il s'agit alors d'un chemin de fer à l'usage d'autres Canadiens qui sont intéressés à cette région particulière. La situation était passablement différente lorsqu'il s'agissait de la construction du chemin de fer des Sept-Îles à Schefferville.

Je ferais remarquer également que la mise en valeur de la région s'effectue rapidement. M. Durrell l'a reconnu lui-même. Nous le savons tous et c'est un fait notoire. Beaucoup d'autres gens cherchent à entrer dans cette région située au nord de Schefferville.

M. Durrell a aussi fait observer qu'il y a des formations ferrifères dans toute l'étendue de la région depuis Schefferville jusqu'à la baie d'Ungava. Il se peut fort bien qu'il se trouve au nord de Schefferville des mines tout aussi importantes que celles qu'on rencontre présentement dans son voisinage immédiat. Je conseille donc au Comité de ne pas donner à cette compagnie, qui après tout n'est qu'une filiale de certaines compagnies d'acier américaines, main-mise sur cette partie du pays qui s'étend au nord de Schefferville en direction de la baie d'Ungava.

Accorder des droits à cette compagnie, c'est bien, mais il ne rime à rien de lui donner main-mise pendant dix ans sur la région en question. Elle peut se croiser les bras et ne rien accomplir pendant dix ans et, en fait, personne d'autre ne pourra s'établir dans la région.

M. CARRICK: Ce n'est pas exact. Pourquoi d'autres compagnies ne s'y installeraient-elles pas?

M. GREEN: Vous pouvez le constater par vous-même. Il serait insensé pour toute autre société de s'y installer aujourd'hui, si la compagnie en cause détenait une charte pour une période de dix ans. Cette dernière ne serait lésée d'aucune façon si on lui accordait un délai de cinq ans seulement. Elle pourrait à la fin de cette période s'adresser de nouveau au Parlement et, si à ce moment-là on juge qu'elle est en mesure de construire le chemin de fer ou si elle a fait des démarches qui témoignent de son intention de le faire, alors le Parlement lui accordera, sans aucun doute, un nouveau délai.

C'est ainsi que les choses devraient se passer à l'égard d'une région très importante et en état de progrès rapide du genre de celle qui nous intéresse. Nous ne serons jamais trop prudents dans l'octroi d'une concession de dix ans à une entreprise privée, tout particulièrement à une entreprise privée qui est sous la dépendance d'intérêts importants de l'industrie de l'acier aux États-Unis.

Que l'on ne s'y trompe pas. Si l'on accorde un délai de dix ans, c'est Cleveland qui aura main-mise sur la région. La décision ne sera pas prise au Canada par des Canadiens. Elle sera prise à Cleveland par des Américains.

J'invite le présent Comité à bien y penser avant de recommander à la Chambre d'accorder à la compagnie en cause un délai de dix ans au moment présent. Qu'on lui accorde un délai de cinq ans et qu'à la fin de cette période elle s'adresse de nouveau au Parlement. En conséquence, appuyé par M. Murphy *(Lambton-Ouest)*, je propose l'amendement que j'ai formulé tout à l'heure.

M. BARNETT: Je me demande si le proposant de l'amendement serait disposé à aller un peu plus loin. Je saisis très bien l'intention de sa proposition, à savoir que le bill établisse que la compagnie doit commencer la construction du chemin de fer dans les cinq ans. Mais, si je ne m'abuse, l'amendement vise simplement à préciser que la compagnie doit compléter la ligne dans les cinq ans de la date du bill; cela me porte à croire que la proposition revient à dire que si le bill doit avoir quelque signification ou effet, nous devrions dire à la compagnie qu'elle doit commencer immédiatement la construction de ce chemin de fer ou les levés préalables.

Autrement, selon ma façon de comprendre les témoignages du représentant de la compagnie de chemin de fer tout au moins, il serait matériellement impossible de compléter le chemin de fer dans le délai prévu par le bill.

J'aimerais savoir si mon ami est d'avis ou non que son amendement se fonde sur les témoignages et s'il propose en fait que la compagnie doive immédiatement entreprendre la construction du tronçon inachevé allant de Schefferville à la baie d'Ungava.

M. GREEN: La charte première prévoit que dans un délai de cinq ans à compter de l'adoption de la loi, la compagnie doit commencer la construction de la ligne et, que dans un délai de dix ans à compter de l'adoption de la loi, elle doit compléter ladite ligne. La compagnie a déjà satisfait à la première partie de cette disposition en commençant effectivement la construction de cette ligne. On nous demande d'adopter un amendement, simplement en vue de prolonger le délai prévu de dix à vingt ans. L'amendement que je propose exigerait que la ligne soit complétée en 1962.

Une VOIX: Et qu'elle soit commencée tout de suite.

M. HAMILTON *(York-Ouest)*: A mon sens, rien dans l'amendement n'exige que la ligne de chemin de fer soit commencée cette année et rien dans les témoignages entendus ne laisse entendre qu'il doit en être ainsi.

Une VOIX: Les témoignages entendus le laissent entendre.

M. HAMILTON *(York-Ouest)*: Il y a lieu de croire qu'il faudra peut-être une couple d'années pour constater la présence de quantités suffisantes de minerai pour justifier la construction d'une ligne en direction du nord. Tout le projet donnait satisfaction à la compagnie en 1947 et elle n'avait à l'époque aucune garantie de la présence de dépôts de minerai dans cette région. A cette date, alors qu'elle a comparu devant le présent Comité, elle avait accepté de commencer la construction dans les cinq ans et de la compléter dans les dix ans. Si elle était satisfaite, alors ce serait lui faire une grande concession que de lui accorder un nouveau délai de cinq ans maintenant et je ne crois pas qu'il y aurait inconvénient pour la compagnie à comparaître de nouveau, mettons dans cinq ans, et à nous dire si elle estime qu'elle doit poursuivre les travaux et nous demander un nouveau délai.

S'il y a une chose que je n'aime pas ce sont les monopoles publics. Je n'aime ni plus, ou si vous le préférez, ni moins, les monopoles privés et si nous faisons un pas de plus ici, nous établirons un monopole à l'extérieur du pays, dans un domaine qui se rattache aux ressources naturelles de notre pays. L'auteur de la résolution a laissé entendre que c'est bien ce qui est en cause ici soit de donner à Cleveland une emprise sur les ressources naturelles du Canada. La chose s'est déjà produite trop souvent au cours des quinze dernières années et il est temps d'y mettre fin. Nous devrions essayer de rattraper le temps perdu et de mettre la main sur nos propres ressources et de nous rendre compte si nous pouvons par nous-mêmes assurer l'extraction et la transformation de notre minerai sur une grande échelle. Un délai de cinq ans donnera à la compagnie suffisamment de temps pour lui permettre de prendre une décision au sujet de ce qu'elle se propose de faire. Je ne crois pas qu'on ait donné à la déclaration de M. Hahn une réponse suffisante. Il avait demandé: "cela signifie-t-il que s'il est prouvé qu'il y a quelque chose là-bas, il vous appartient de poursuivre les travaux et d'aller le chercher?". La compagnie n'a pas pareille obligation. Si le minerai de fer est apporté à sa porte, la Loi sur les chemins de fer exige qu'elle en assure le transport, mais elle n'a pas à aller à la recherche de fret. S'il en

était ainsi n'importe qui pourrait entreprendre la construction d'une ligne du genre. J'estime que nous devons considérer comment les choses se passeraient dans la pratique. Nous avons ici une organisation qui, à toutes fins pratiques, a obtenu la concession exclusive de la région. Si d'autres cherchaient à s'y établir, on leur dirait certainement: "il y a déjà une compagnie qui s'occupe de l'exploitation de la région".

M. BYRNE: L'honorable collègue qui vient de parler déclare qu'il a les monopoles en aversion. Pour ma part, l'illogisme me répugne. Les témoignages fournis en réponse aux questions de M. Green révèlent qu'il n'y a pas à l'heure actuelle de marché possible au Canada pour les concentrés de minerai de fer. Les aciéries qui fonctionnent présentement au pays ont leurs propres dépôts de minerai de fer. La politique du parti conservateur, c'est-à-dire la politique qu'il semble vouloir mettre en œuvre à l'avenir, veut que les produits canadiens soient utilisés intégralement au Canada...

M. GREEN: Monsieur le président...

M. LANGLOIS *(Gaspé)*: Laissez-le parler.

M. CARRIK: Vous voulez un monologue aussi bien qu'un monopole.

M. GREEN: Si l'honorable député de Kootenay-Est (M. Byrne) a l'intention de parler de la politique du parti conservateur, j'aimerais savoir si cela est dans les règles ici parce que, le cas échéant, je désirerais prendre part à la discussion. L'honorable membre a mal interprété la politique du parti conservateur quand il a dit que nous ne voulons pas que nos ressources naturelles soient exportées. Je pense qu'il faudrait le rappeler à l'ordre pour avoir amorcé une discussion du genre. Autrement, il faudra nous laisser tous poursuivre la discussion.

M. BYRNE: M. Hamilton a déjà abordé la question de politique ce matin, savoir s'il y avait lieu d'établir un monopole canadien ou autre. A tout événement, il a été démontré que le minerai n'a pas au Canada de marché immédiat. J'estime qu'il est vrai également, et il convient de le mentionner ici, qu'advenant l'établissement d'un marché dans un avenir prochain, la compagnie en cause ici pourrait fournir une quantité appréciable de minerai aux sociétés canadiennes.

M. Green insiste tellement sur l'aménagement immédiat d'une ligne en direction de la baie d'Ungava...

M. GREEN: Je n'ai pas dit cela.

M. BYRNE: .....ou dans les cinq prochaines années afin que, on pourrait le supposer, la production de concentrés de fer s'accroisse. S'il y a production de concentrés de minerai, il s'ensuivra inévitablement qu'il faudra vendre ces produits et qu'en conséquence ils seront écoulés sur un marché étranger.

Pour ma part, j'estime que la Compagnie a accompli jusqu'ici un travail admirable dans la mise en valeur de la région septentrionale du Québec et j'ai suffisamment confiance en la libre entreprise pour penser que la compagnie achèverait la ligne jusqu'à la baie d'Ungava si elle était convaincue que la mesure est pratique du point de vue économique à l'heure actuelle. Elle a engagé ses capitaux sans demander de subventions ni à l'un ni à l'autre gouvernement et j'estime que nous devons bien accueillir la requête voulant que la ligne soit complétée après la période de dix ans.

M. LANGLOIS: L'auteur de l'amendement et M. Hamilton ont laissé entendre que si nous acceptons l'amendement, nous accorderons à la compagnie un délai de cinq ans pour lui permettre d'en venir à une décision; je ne suis pas de leur avis. Apparemment, l'amendement se fonde sur une fausse interprétation du bill car,—si vous lisez le bill,—il est évident qu'après cette période de dix ans, que l'amen-

dement vise à réduire à cinq, la compagnie doit compléter le tronçon et le mettre en service. Par conséquent, si le délai est réduit à cinq ans, la compagnie devra entreprendre demain l'aménagement de la ligne. Il a été dit ce matin qu'il a fallu quatre années pour construire la première partie de la ligne et que le terrain qui s'étend au nord de Schefferville jusqu'à la baie d'Ungava est pire encore que le terrain rencontré dans la construction du premier tronçon. M. Durrell a aussi mentionné qu'il faudra trois ans environ pour effectuer l'étude complète du terrain au nord de Schefferville. Cela veut dire que même si la compagnie se mettait à l'œuvre dès demain, elle ne pourrait pas compléter le chemin de fer en cinq ans, comme le laisse entendre M. Green dans son amendement. Il lui faudrait au moins sept ans et peut-être huit ou neuf ans.

M. CARRICK: M. Hamilton a laissé supposer que parce que la compagnie avait, en vertu de sa charte originale, reçu le pouvoir de compléter le chemin de fer en dix ans, elle se trouvait dans l'obligation de le faire. Je ne suis pas de cet avis. Tout le monde sait que lorsqu'un requérant comparaît devant le présent Comité, une période est mentionnée qui, selon le bon jugement de ceux qui présentent l'affaire, sera probablement suffisante pour permettre de mettre le projet à exécution dans sa totalité. M. Durrell a fait part au Comité d'une excellente raison motivant la prolongation du délai et j'estime que cette raison devrait convaincre tout membre qui a étudié la question.

Pour ce qui est de faire-main mise sur la région, je ne peux pas me résigner à envisager ce à quoi songe M. Green. Rien ne peut empêcher une autre compagnie de s'y installer si elle le désire, et la Commission des transports obligerait la Compagnie de chemin de fer du littoral nord de Québec et du Labrador à étendre ses services depuis Schefferville en direction du sud.

Il n'est pas juste de dire que la prolongation du délai permettrait à la compagnie d'avoir main-mise sur la région. J'estime que les témoins nous ont bien expliqué la raison qui les pousse à demander un délai de dix ans. M. Durrell nous a dit qu'il est impossible de compléter le tronçon en six ans. Malgré ce qu'a dit M. Green, je pense que son amendement obligerait la compagnie à entreprendre la construction immédiatement. En fait, c'est bien ainsi que se traduirait l'amendement et M. Durrell a affirmé clairement que, économiquement parlant, la chose n'est ni souhaitable ni pratique, tant qu'on n'aura pas constaté la présence de gisements dans le Nord.

M. MURPHY *(Westmorland)*: Ce que j'ai entendu me suffit pour me permettre d'appuyer la requête de la compagnie demandant un délai pour le parachèvement du chemin de fer. A mon sens, dix ans ne sont pas de trop pour compléter une ligne de Schefferville à la baie d'Ungava. Je comprends très bien l'auteur de l'amendement et celui qui l'a appuyé dans leur désir que le délai ne soit pas accordé, car ils ont bien le droit de penser qu'ils auront peut-être plus de choses à dire dans cinq ans qu'ils n'en ont maintenant.

Une VOIX: Vain espoir.

M. MURPHY *(Westmorland)*: Lorsqu'il s'agit de construction de chemin de fer, dix ans, ce n'est pas long. Il y a une autre chose que je veux signaler à l'attention de l'auteur de la résolution au sujet de la description qu'il fait de la compagnie et du supposé "empire" que Cleveland exerce sur celle-ci. J'aime à croire qu'il s'agit d'une compagnie canadienne; en fait, je sais que la compagnie est canadienne et qu'elle a un siège social au Canada. La conclusion voulant que tout se décide à Cleveland est un argument qui pourrait effrayer certains membres du Comité si l'on disait, par exemple, que le National-Canadien est régi par le

Kremlin. Mais il s'agit ici de nos voisins du Sud et je me demande si l'auteur de la résolution veut vraiment dire qu'il y a des actionnaires ou des gens de l'extérieur du pays qui, lorsqu'ils assistent à une réunion au siège social au Canada, y assistent en leur qualité de citoyens américains. Il me semble que ce n'est pas là la ligne de conduite qui a été suivie. J'ai entendu M. Green et d'autres prendre fait et cause pour le Pacifique-Canadien et je dirais que dans le passé tout au moins, sinon actuellement, les décisions intéressant le Pacifique-Canadien n'ont pas été prises au Canada, mais peut-être aux États-Unis et de l'autre côté de l'océan. Je ne comprends pas son raisonnement et j'aimerais qu'il explique quel mal il y a à ce que des gens de Cleveland, nos voisins du Sud, aient quelque intérêt au chemin de fer. L'intention est-elle d'effrayer les membres du Comité qui sont Américains et qui auraient quelque chose à dire dans l'expansion du Pacifique-Canadien? Nous, qui faisons partie du gouvernement ici, avons notre mot à dire lorsqu'il s'agit de certaines lignes de chemin de fer régies par le National-Canadien aux États-Unis. J'en oublie les noms, mais elles sont énumérées dans le rapport annuel du National-Canadien. Doit-on considérer le Pacifique-Canadien sous le même jour que le chemin de fer en cause ici? Je pense que ce que la Compagnie demande n'est que juste et nous devrions nous mettre à la tâche et adopter le bill.

Le PRÉSIDENT: Voulez-vous que nous procédions à la mise aux voix?

M. BARNETT: Monsieur le président, comme je suis un peu responsable du débat relatif à l'amendement, il me semble qu'il conviendrait que j'explique clairement mon attitude en disant que, à l'encontre de M. Hamilton, je préfère de beaucoup, si nous devons avoir un monopole, que ce soit un monopole public. De toute façon, j'aimerais préciser que je n'estime pas juste de demander au monopole en cause, qu'il s'agisse d'un monopole public ou privé, d'entreprendre quelque chose qui n'est pas raisonnable. J'aimerais savoir si l'on a manifesté quelque intérêt à nous faire part de la nécessité d'entreprendre immédiatement la construction de ce chemin de fer en direction du nord, ou s'il y a des gens qui désirent comparaître devant le présent Comité pour ce faire. Si des entreprises minières ou autres, ou des Canadiens habitant la région, insistaient sur la nécessité de la construction immédiate du chemin de fer et que les détenteurs de la concession se fissent tirer l'oreille, je pense qu'alors l'amendement proposé par M. Green,—qui, à mon sens, indique bien que la construction devrait être entreprise immédiatement,—serait juste et raisonnable. Si de pareilles représentations doivent être faites, je crois qu'elles devraient l'être devant le présent Comité. Mais du point de vue national, je ne crois pas qu'il soit à l'avantage de l'économie d'exiger la construction d'une ligne de chemin de fer qui sera coûteuse, dont quelqu'un devra acquitter les frais directement ou indirectement, que le peuple canadien devra payer, si, en fait, il n'est pas prouvé que la construction du chemin de fer est économiquement motivée. Je pense qu'il serait insensé pour nous, en notre qualité de représentants du peuple canadien, d'insister pour que cette compagnie s'en tienne à ce qui était peut-être une bonne affaire en 1947, soit à la construction d'une ligne de chemin de fer, alors qu'il n'a pas été prouvé qu'économiquement la chose est avantageuse.

Je serais très heureux, à certains égards, d'appuyer l'amendement proposé par M. Green, mais avant de le faire il me faudrait des preuves plus tangibles que celles qui ont été fournies au Comité jusqu'ici, de la nécessité de la construction immédiate du chemin de fer.

M. HOSKING: Monsieur le président, comme c'est moi qui ai fait naître la présente discussion, je pense qu'on devrait me permettre de dire quelques mots maintenant. J'ai soulevé la question des travaux d'aménagement qui y seront effectués et de la manière dont la compagnie en assumera la direction. J'adopterais n'importe quel plan proposé et m'y conformerais. Je crois qu'il faut dire ceci. Si l'amendement est adopté, les administrateurs de la compagnie s'empresseront de dire: "Nous n'y pouvons rien, nous allons simplement nous arrêter. Il n'y a rien là qui vaille la peine qu'on aille le chercher à l'heure actuelle. Ainsi, si l'amendement est adopté, il nous sera impossible de compléter la ligne en cinq ans à moins de la commencer tout de suite. Il ne se trouve rien dans la région pour que des travaux en vaillent la peine maintenant et nous allons abandonner ce projet." Ce serait là une chose très grave. Il me semble que nous devrions remonter au temps où la compagnie éprouvait des difficultés à se procurer les rails et autres matériaux nécessaires et alors que M. C. D. Howe avait le pouvoir dictatorial de décider si la compagnie obtiendrait ces rails. C'est M. C. D. Howe qui lui a donné l'assurance qu'il s'agissait d'un projet important et il voulait que l'exécution du projet se poursuive même en temps de guerre. Les matériaux étaient requis en d'autres endroits, mais, par son attitude, M. Howe a encouragé la compagnie à s'installer dans cette région. Certes, nous n'allons pas maintenant faire commencer à cette dernière quelque chose qui n'est ni pratique ni nécessaire à l'heure actuelle, commencer tout de suite ou tout abandonner. Ce serait là une attitude fort illogique et qui ne serait pas digne du parti conservateur.

M. HAMILTON *(York-Ouest)*: Vous vous préoccupez uniquement de votre parti.

M. HODGSON: Il me déplaît qu'on fasse entrer la politique dans la discussion. La compagnie en cause a le droit de construire toute la ligne. Elle a très bien commencé et elle a terminé la moitié de la ligne. Le Parlement du Canada lui a accordé pleins pouvoirs pour dix ans. Si nous lui accordons dix autres années, nous lui donnons également pleins pouvoirs pour dix autres années. Les libéraux ne sont pas tous des personnes impartiales, mais le plus grand nombre le sont. Si la compagnie obtenait un délai de cinq ans, je suis convaincu que, pourvu qu'elle commence les travaux et qu'elle donne à penser qu'elle les poursuivra et construira le chemin de fer, si elle comparaissait de nouveau devant le présent Comité, quels qu'en soient ses membres, elle obtiendrait un nouveau délai de cinq ans.

Le SECRÉTAIRE DU COMITÉ: M. Green propose, appuyé par M. Murphy *(Lambton-Ouest)*, que le mot "cinq" soit substitué au mot "dix" à la ligne 10, article 1, du bill.

Le PRÉSIDENT: Ceux qui approuvent le projet d'amendement voudront bien se lever. Ceux qui n'approuvent pas le projet d'amendement voudront bien se lever.

L'amendement est rejeté.

L'article 1 est-il adopté?
(Adopté, sur division).

Le titre est-il adopté?
(Adopté).

Le bill est-il adopté?
(Adopté).

Dois-je faire rapport du bill?
(Adopté).

TÉMOIGNAGES RELATIFS AU BILL 151 (Q DU SÉNAT): LOI CONSTITUANT EN CORPORATION "HYDROCARBONS PIPELINE LIMITED"

Le PRÉSIDENT: Il s'agit maintenant du bill 151 (Q du Sénat) "Loi constituant en corporation *Hydrocarbons Pipeline Limited*". M. Weaver parlera du bill.

M. GEORGE DYER WEAVER, député *(Churchill)*: Monsieur le président, nous avons parmi nous aujourd'hui Me E. H. Coleman, Q.C., qui représente la *Canadian Hydrocarbons Limited*, M. D. M. Deacon, vice-président et administrateur de la *Canadian Hydrocarbons Limited* et M. R. K. McConnell, administrateur de la *Canadian Hydrocarbons Limited*.

Avant d'inviter Me Coleman à prendre la parole, permettez-moi de dire qu'à l'occasion de la deuxième lecture du bill, on a soulevé la question des pouvoirs qu'il conférera et je voudrais que le Comité comprenne très bien que tous les pouvoirs recherchés dans ce bill et, dans certains cas, des pouvoirs plus grands encore, ont été accordés lors de la dernière session à plusieurs sociétés y compris *Consolidated Pipelines*, *Petroleum Transmission Lines*, *S. and M. Pipelines Company*, *Stanmount Pipelines Company*, *Trans-Border Pipelines Company*, *Trans-Prairie Pipelines Company*, *Westspur Pipelines Company* et *Yukon Pipelines Company Limited*.

Le bill n'a rien d'extraordinaire. Il est du même genre que d'autres bills que vous avez adoptés à maintes reprises ces dernières années.

Me E. H. Coleman, Q.C. (Agent parlementaire des requérants): Monsieur le président et messieurs les membres du Comité, M. Weaver a déclaré que le bill se présente sous une forme identique à celle de plusieurs bills semblables présentés lors de la dernière session. Toutefois, il s'agit ici du premier pipe-line à l'égard duquel il est question de transport des produits d'un pipe-line.

La société mère de la Compagnie est la *Canadian Hydrocarbons Limited*, compagnie canadienne constituée en corporation en vertu de la Loi sur les compagnies. Avant d'aller plus loin, monsieur le président, je remarque que l'article 3 du bill prévoit que le capital social de la Compagnie consistera en un million d'actions sans valeur nominale ou valeur au pair.

Si vous me le permettez, j'aimerais déposer une déclaration sous serment de M. Charles Whitefield Chappell, l'un des requérants et procureur de la compagnie, attestant que le total de ce que se propose de recevoir la société, lors de l'émission d'un million d'actions sans valeur nominale ou valeur au pair constitue le capital autorisé de la société, soit 25 millions de dollars.

Si le Comité juge à propos de rapporter le bill, je suis en mesure de payer les droits appropriés sur cette capitalisation. Comme je l'ai dit, nous avons avec nous M. D. M. Deacon, vice-président et administrateur de la *Canadian Hydrocarbons Limited* qui, si le Comité le désire, sera très heureux de traiter la question au point de vue des affaires et s'efforcera de répondre à toutes les questions qu'on voudra bien lui poser.

M. D. M. Deacon, vice-président et administrateur de la *Canadian Hydrocarbons Limited*, est appelé.

Le TÉMOIN: Monsieur le président et messieurs les membres du Comité, le but de ce pipe-line peut fort bien se décrire par les mots qu'a déjà employés aujourd'hui Me Coleman et aussi par ceux de M. Weaver, soit: "Mettre tout à profit". Il y a dans le moment l'*International Pipelines* qui fonctionne,

d'Edmonton à Sarnia. On a beaucoup discuté de la question et je crois que, cette année, la *Trans-Canada Pipelines* a l'intention de transporter du gaz de l'Ouest.

Ce pipe-line est précisément pour les produits que nous croyons devoir se perdre, à moins qu'un marché convenable ne soit créé pour eux dans les provinces de l'Ouest. Je veux parler du gaz liquide de pétrole ou l.p.g. *(liquid petroleum gas)* qui est l'expression communément employée dans l'industrie du pétrole.

Nous nous faisons une idée que notre pipe-line va partir des environs de Bonnie-Glen pour descendre vers Regina, où il prendra en passant des produits pour alimenter les raffineurs de pétrole, puis continuera vers Winnipeg, via Brandon.

Le parcours n'est pas encore tout à fait déterminé. Nous avons fait exécuter les levés et quelques-uns des travaux de génie, ce qui nous a coûté approximativement $20,000, mais le détail technique de la construction ne sera définitivement arrêté que lorsque nous aurons la permission nécessaire que doit nous accorder la présente charte pour procéder à la construction du pipe-line.

Grâce à ce pipe-line, nous voulons mettre ces gaz liquides de pétrole à la disposition de tout l'Ouest du Canada, à un prix qui permettra de les utiliser comme combustible et de faire concurrence à l'huile combustible. Le gaz de pétrole sert à faire du propane qui est la matière première que la *Canadian Hydrocarbons* s'occupe présentement de vendre, en concurrence avec l'huile combustible, pour chauffer les bâtiments, pour chauffer l'eau, faire la cuisine et comme carburant dans les tracteurs.

Ce n'est qu'en faisant le transport par pipe-line que nous arrivons à garder assez bas, au Manitoba et dans presque toute la Saskatchewan, le prix du propane de l'Alberta et du surplus de propane, afin de créer un marché attrayant et d'une certaine importance. Autrement, il va falloir que nous envisagions de faire brûler inutilement ce propane. Nous ne ferons ainsi que continuer le gaspillage qui se fait présentement, alors que ce gaz pourrait servir à faire fonctionner le tracteur du fermier, à chauffer sa maison, ses couveuses artificielles ainsi que l'eau dont il a besoin. Il peut aussi servir à la cuisine. C'est un combustible à multiples emplois qui est idéal pour ceux qui se trouvent éloignés des sources de distribution du gaz naturel.

Nous estimons dans le moment que le diamètre du pipe-line devrait être de huit pouces d'Edmonton à Brandon et un peu plus petit, soit six pouces, de Brandon à Winnipeg. La distance à parcourir serait d'environ 745 milles. L'entreprise n'est donc pas énorme, mais nous croyons qu'elle serait bien utile, en ce sens qu'elle servirait à éviter du gaspillage et à produire des gaz liquides de pétrole que l'on pourra obtenir en énormes quantités dès que notre gaz naturel va commencer à sortir de l'Alberta.

Le coût estimatif du pipe-line sera de $24,788,000, celui du système d'accumulation dans l'Alberta, de $6,974,000 et celui des installations d'entreposage dans les Prairies, de 4 millions de dollars, soit un total estimatif de $35,762,000.

Comme je l'ai dit précédemment, le but de ce pipe-line est de capter les gaz liquides de pétrole et de les distribuer dans les Prairies à des prix nous permettant d'étendre considérablement nos marchés.

Pour illustrer comment il se fait que nous avons besoin de ce pipe-line, le taux actuel de transport par chemin de fer d'Edmonton à Brandon équivaut presque au prix de revient du propane importé des États-Unis. C'est la raison pour laquelle nous faisons venir des États-Unis, dans le moment, la plus grande

partie du propane utilisé au Manitoba. Au moyen de ce pipe-line, nous croyons augmenter de beaucoup l'usage et la consommation du propane dans l'Ouest du Canada, et cela d'une façon pratique.

Si quelqu'un a des questions à poser, je serai heureux d'y répondre.

M. Langlois:

D. Qu'entendez-vous par *l.p.g.*?—R. Gaz liquide de pétrole *(liquid petroleum gaz).*

M. LANGLOIS: Merci.

M. Murphy (Lambton-Ouest):

D. J'ai à l'esprit deux ou trois questions, monsieur Deacon. La première a trait à la capacité du pipe-line et aux marchés que vous entrevoyez propres à rendre cette entreprise solide au point de vue économique.—R. C'est d'abord ce que nous nous proposons de faire et, pour y arriver, il va falloir nous entendre avec les raffineurs actuels de produits pétroliers dans l'Ouest du Canada et obtenir des contrats pour transporter leurs produits de l'Ouest à l'Est, où il y a dans le moment une quantité importante de produits en circulation et introduire sur les marchés le propane et le butane.

Actuellement, on gaspille le butane, une substance qui bout à 32 degrés Fahrenheit et qui se transforme en gaz à cette température. Dans l'Ouest, la température va bien plus bas que cela, ce qui représente un marché qui nous semble propre à exploiter au moyen du propane, du butane et du gaz naturel, tout en répondant aux besoins des raffineurs de pétrole pour le transport de leurs produits raffinés.

On estime qu'il y aura, la première année, soit en 1957, 100 millions de gallons en circulation. Mais tout cela dépend du moment où le pipe-line sera mis en en service et nous nous attendons qu'il y en ait 250 millions de gallons dans cinq ans.

D. Combien va coûter le raffinage?—R. Je vais consulter mes notes, je m'excuse. En 1957, $2,790,000, en tenant compte d'une dépense de $383,000 et dès 1961, $4,390,000, en tenant compte d'une dépense de $2,487,000.

D. Quels chiffres avez-vous mentionnés pour la première année?—R. En 1957, $2,790,000, comprenant une dépense de $2,407,000.

D. Conformément à votre estimation, votre bénéfice net serait de $383,000 ou à peu près.—R. Oui, monsieur, à peu près.

D. Vous n'appréhendez aucune difficulté à disposer de votre stock.—R. Nous pensons que pour cette entreprise de pipe-line, afin de pouvoir obtenir des contrats des raffineurs de l'Ouest du Canada, il faudra que ceux-ci soient, dans une certaine mesure, des copropriétaires. Nous ne les avons pas encore pressentis à ce sujet, mais nous avons étudié l'affaire avec eux et nous avons des rapports qu'ils ont examinés. Ils se sont montrés intéressés à toute l'affaire et ont laissé entendre qu'ils la supporteraient.

Par exemple, il y a des raffineries qui voudraient ou pourraient vouloir utiliser ce pipe-line pour disposer de leurs sous-produits, tout autant que pour transporter leurs produits raffinés. La *McColl Frontenac* possède une raffinerie à Edmonton et ses débouchés se limitent évidemment à expédier ses produits raffinés à Regina, Winnipeg et autres points vers l'est. Il semble que si cette compagnie peut faire le transport de ces produits raffinés à meilleur compte, dans toutes les provinces de l'Ouest, elle va probablement s'arranger pour passer un contrat quelconque avec nous.

D. Vous voulez dire financièrement——R. Nous ne le savons pas encore, car nous ne l'avons pas encore pressenti.

D. La région d'où vous obtenez ce gaz est productrice de gaz humides, n'est-ce pas?—R. En effet, et la plus grosse compagnie dans ce domaine serait également la plus grosse compagnie dans le dômaine de la production de gaz naturels, soit la *Gulf Oil* et il y a un produit de la *Gulf Oil* que nous espérons obtenir.

D. Le marché que vous prévoyez va partir de l'endroit où commencera le pipe-line, jusqu'à Winnipeg——R. C'est là notre marché actuel et à en juger par ces marchés où nous vendons quelques-uns de nos produits à l'est de Winnipeg, notre pipe-line deviendrait un service de transport public.

D. Vous m'avez intéressé, tout à l'heure, lorsque vous avez dit que, dans la partie sud du Manitoba, on avait pu obtenir du propane des États-Unis à un prix équivalent à peu près à ce que coûterait le transport à petite vitesse d'Edmonton à Winnipeg.—R. C'est exact.

D. Je pense que j'ai vu quelque chose dans les journaux à ce propos, mais voulez-vous me dire si vous prévoyez que vous n'expédierez que ces deux produits le propane et le butane——R. Nous prévoyons que nous expédierons les trois principaux gaz liquides de pétrole et le propane est celui que nous avons dans le moment. Vous avez dû voir ces réservoirs installés à proximité des demeures. La *Polymer Corporation* est la seule qui emploie le butane en grande quantité, au Canada, dans le moment. Cependant, elle étudie la possibilité de l'utiliser davantage relativement à la fabrication des essences par des raffineries qui s'en servent comme produit antidétonant destiné à améliorer leur essence.

Une VOIX: Quelque chose de semblable au naphte?

Le TÉMOIN: Jusqu'à un certain point, je le pense. Il y a une grande proportion d'octane.

M. Murphy (Lambton-Ouest):

D. Dans le même ordre d'idées, je crois avoir vu dans les journaux qu'il était question de continuer le pipe-line jusqu'à Fort-William et de là, de faire l'expédition par bateau. Y a-t-il quelque chose de fondé dans cela?—R. Dans le moment, c'est impossible. Après quelques années, ce sera peut-être faisable, s'il y a moyen d'expédier du propane à meilleur marché.

D. Ce butane dont vous parlez, peut-il être employé sur la ferme?—R. C'est la *Polymer Corporation* qui l'emploie.

D. Prévoyez-vous un marché pour l'usine de Sarnia?—R. Nous prévoyons étendre notre marché de Winnipeg. Nous pensons nous en servir dans les périodes de l'hiver les plus affairées s'il y a un surplus qui passe par notre système de distribution de la *Central Gas Company*.

D. Avez-vous reçu des industries ontariennes de produits chimiques quelque demande relative à votre produit?—R. Non, monsieur, nous ne les avons pas encore pressenties, à cause des difficultés mentionnées dans le présent rapport au sujet de l'expédition de butane à un prix assez bas pour le rendre attrayant. A l'heure actuelle, on l'obtient d'autres sources, à meilleur compte.

D. A votre avis, vous serait-il possible d'expédier du butane à Sarnia?—R. Non, pas dans le moment. S'il arrivait que fût augmentée la capacité du pipe-line ou qu'il y eût un nouveau moyen de transporter le butane nous pourrions introduire ce produit sur le marché ontarien, mais, comme je l'ai dit, à cette heure, le prolongement du pipe-line jusqu'à Fort-William n'est pas faisable.

D. Si vous pénétriez dans le marché ontarien, par quelle voie le feriez-vous? —R. Nous étudierions la possibilité d'une route de Winnipeg à Fort-William d'où nous transborderions par bateau.

D. Avez-vous fait quelque relevé économique relativement à ce projet?—R. Il y a eu une enquête préliminaire dont il est question dans le présent rapport, mais, pour le moment, je vais seulement citer les chiffres apparaissant à la page six: le prix du propane dans l'Alberta est estimé à quatre cents pour le producteur. La valeur à Fort-William. . .

D. Le prix que vous avez mentionné est celui du propane à l'usine de séparation du producteur?—R. En effet. Il faudrait pouvoir le vendre à six cents à Fort-William afin de le vendre à Sarnia à dix cents et faire concurrence au butane américain ou au butane sortant des raffineries de l'Ontario.

D. Vous ne savez pas si ce prix est supérieur ou inférieur à celui des États-Unis?—R. Dans le moment, le prix du butane à Sarnia est de dix cents.

D. Votre pipe-line ne serait pas faisable si vous deviez expédier votre produit à Fort-William et de là par bateau jusqu'à Sarnia?—R. Non, monsieur, pas dans le moment.

Le PRÉSIDENT: Quelqu'un a-t-il encore des questions à poser?

M. Harrison:

D. A titre d'habitant de la Saskatchewan, je suis au courant de votre produit et de ses avantages dans l'Ouest. Voici ce que je veux vous demander: Vous vous proposez, je le suppose, d'installer du matériel d'embouteillage en divers endroits situés le long du pipe-line?—R. Nous avons choisi nos postes de distribution. Il y en a plusieurs dans la Saskatchewan qui sont nouveaux. Nous en avons un nouveau à Melford, ouvert en décembre. Nos usines sont situées en des endroits qui, d'après les études que nous avons faites relativement aux marchés, nous ont paru les plus favorables. Nous ferions le transbordement du pipe-line aux points de distribution par chemin de fer et tracteur à remorque.

D. Quel effet ce procédé aura-t-il sur les frais, par rapport aux taux actuels? —R. Nous espérons qu'il nous sera ainsi possible de réduire de beaucoup nos frais, car, actuellement, notre taux de détail pour des livraisons en bloc est d'environ 25c., dans le voisinage de Melford, et nous nous efforçons de ramener ce taux le plus près possible de celui d'Edmonton, qui est d'environ 15 ou 17c.

D. De combien sera la réduction?—R. Nous ignorons jusqu'où nous pourrons pousser la réduction mais celle-ci est particulièrement avantageuse pour les points situés au-delà d'Edmonton.

D. Lloydminster est également un de vos points de distribution?—R. Lloydminster, North-Battleford et plusieurs autres endroits situés dans l'Ouest.

D. Vous envisagez d'obtenir un prix qui soit près de 17c. à Lloydminster et à North-Battleford.—R. 17c., c'est le prix actuel aux environs de Lloydminster.

D. Il serait progressivement moindre à Lloydminster?—R. Nous espérons réduire la différence qui existe, à cette heure, entre les prix dans l'est et dans l'ouest de la Saskatchewan, afin de les rendre plus uniformes et en arriver à vendre ce combustible à un prix qui puisse se comparer à celui de l'huile à chauffage.

D. Je puis vous dire qu'il y a beaucoup à espérer, si vous réussissez à vendre votre combustible à environ 17c.

M. Hahn:

D. Faut-il que ce gaz liquide soit extrait à la raffinerie, avant que le gaz naturel soit placé dans le pipe-line trans-canadien?—R. Il est un peu plus avantageux de l'extraire au tout début, car autrement il faudrait qu'il y eût des usines pour l'extraction tout le long du pipe-line et il se pourrait que ces usines ne fussent pas situées à une distance commode des meilleurs marchés pour ce produit. En l'extrayant au tout début et en le mettant dans notre pipe-line, nous pourrions le transporter à bon compte là où se trouvent les marchés.

D. Pour ce produit, quel est le taux de transport sur rails, par gallon?—R. Le taux varie. D'Edmonton à Winnipeg, il est de 5·5c. par gallon légal; d'Edmonton à Brandon, de 5·3c.; d'Edmonton à York, de 5·8c.; d'Edmonton à Saskatoon, de 4·1c.

D. C'est suffisant pour répondre à ma question. Pouvez-vous nous dire maintenant à quel taux vous pourrez, avec votre pipe-line, transporter le gaz, mettons d'Edmonton à Winnipeg, par rapport aux taux que vous venez de mentionner?—R. Nous avons établi une moyenne. Le taux serait d'environ 4c. dans tout l'Ouest.

D. Jusqu'à Winnipeg?—R. Oui, et nous espérons pouvoir diminuer encore ce taux.

D. La différence dans le prix, si vous pouvez y arriver, mettons à Winnipeg, serait assez grande pour empêcher l'importation des États-Unis du gaz américain ou du propane, et ainsi de suite?—R. Nous pensons que nous pourrons nous en rapporter entièrement à ce que fournira l'Alberta. C'est ce que nous voulons faire.

D. En construisant ce pipe-line, de combien croyez-vous réduire le chiffre d'affaires des compagnies de chemin de fer?—R. Ce n'est pas ce que nous entendons faire, car, dans le moment, nous n'avons pas les moyens de faire le transport nous-mêmes, en aucune quantité, à travers tout le Manitoba. Nous n'expédions pas, pour ainsi dire, tout autant que nous le ferions si le prix américain n'était pas inférieur pour la région. Nous achetons là où nous pouvons livrer à meilleur compte et le prix du produit livré comprend le prix coûtant à Edmonton, plus les frais de transport et il y a une ligne de division quelque part en Saskatchewan entre le prix du propane américain livré et le prix du propane amené d'Edmonton.

D. Vous avez la certitude que vous pouvez continuellement garder votre stock assez élevé pour alimenter tout ce marché?—R. L'*Alberta Conservation Board* estime qu'il y aura moyen d'obtenir du propane en quantités énormes. Le problème se pose de trouver un marché pour l'écouler. Nous pensons que cela nous aidera à offrir aux raffineries et aux producteurs de gaz un prix raisonnable pour leur produit qui se gaspille.

D. Y a-t-il quelque rapport entre cela et la construction du pipe-line trans-canadien?—R. Oui.

D. Il existe une relation?—R. Oui.

D. Si nous n'obtenons pas l'adoption du bill relatif au pipe-line trans-canadien rien ne s'oppose à la construction de celui-ci?—R. C'est exact.

M. WEAVER: Monsieur le président, croyez-vous qu'il y aura encore d'autres questions? Ces messieurs se proposaient de partir pour Montréal à 2 heures et demie. Ils seraient prêts à revenir une autre fois.

Le TÉMOIN: Nous pouvons remettre à plus tard le voyage à Montréal. Il est préférable de terminer notre besogne ici, si possible.

M. CARRICK: Pouvons-nous terminer maintenant?

M. GREEN: Il y a diverses questions à poser.

Le PRÉSIDENT: Nous allons reprendre la séance à trois heures, cet après-midi.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous avons le quorum. Le bill 151 est à l'étude.

M. D. M. Deacon, vice-président et administrateur de la Canadian Hydrocarbons Limited, est rappelé.

M. Hamilton (York-Ouest):

D. Je veux poser une couple de questions à M. Deacon. Monsieur Deacon, au moment de clore la séance de ce matin, je pense que M. Hahn vous a posé une question à propos de votre pipe-line et de quelque chose qui dépendait de la construction du pipe-line transcanadien, n'est-ce pas?—R. C'est exact.

D. En d'autres termes, la quantité de votre produit va dépendre de la quantité de gaz extrait des puits et placé dans l'autre pipe-line?—R. C'est exact. Dans le moment, il n'y a pas suffisamment de propane extrait des puits d'Alberta, pour justifier la construction du pipe-line.

D. Où obtenez-vous présentement la quantité des trois substances dont vous avez parlé et dont vous faites la distribution dans l'Ouest du Canada—R. Des raffineries de l'Ouest du Canada, tout autant que d'un point dans le Dakota du Nord et aussi d'autres états.

D. Ce produit est transporté en bouteilles?—R. Dans des wagons-citernes spécialement construits à cette fin. Ce sont des wagons chargés sous pression.

D. Comment faites-vous la distribution? Je suppose que vous utilisez le surplus dans l'Alberta. Mais lorsque vous allez dans la Saskatchewan et le Manitoba, est-ce à dire que vous importez du Sud?—R. Oui. Nous obtenons certaines quantités des raffineries de Moose-Jaw et de Regina, et il y a certaines quantités qui viennent en Saskatchewan de l'Alberta, mais le reste vient des États-Unis.

D. Pouvez-vous nous donner une idée de la quantité qui vient des États-Unis, la valeur en dollars?—R. Environ trois millions de gallons par année, dans le moment, je pense.

D. A quel prix pour le consommateur?—R. J'imagine que le prix au consommateur serait d'environ 23c.

D. Quel serait le prix pour la compagnie qui achète?—R. Environ 10c.

D. Livraison faite à la frontière, n'est-ce pas?—R. Livraison faite au point de distribution.

D. Nous parlons d'environ $300,000 que nous dépensons aux États-Unis?—R. Actuellement.

D. Cette dépense va-t-elle cesser en utilisant votre pipe-line?—R. Nous l'espérons. Nous envisageons une énorme augmentation de l'emploi du propane. Le montant de nos affaires a augmenté de 4 millions en 1954 à 11 millions en 1955 parmi les compagnies à qui nous distribuons nos produits.

D. Avec l'emploi de ce pipe-line, votre produit va exercer la concurrence jusqu'à la frontière est du Manitoba?—R. Il semble que ce soit là ce que nous pourrons faire grâce à ce pipe-line.

D. De cette façon, il y aura une épargne de 300,000 dollars américains?—R. Au moins, nous l'espérons.

D. Lorsque vous dites "nous", cela signifie que vous êtes actuellement en affaires, que vous faites la distribution?—R. Nous, en l'occurrence la *Canadian Hydrocarbons*, sommes les propriétaires de certaines sociétés dans l'Ouest: *Canadian Propane, Manitoba Canadian Propane, Saskatchewan Propane*, et nous avons des intérêts considérables dans la *Canadian Propane Limited* dont le siège social est à Edmonton.

D. La *Canadian Hydrocarbons Limited* est-elle propriétaire de ces trois filiales participant à la distribution de ces trois gaz?—R. Oui.

D. Appartiennent-elles totalement à la *Canadian Hydrocarbons Pipeline Limited*?—R. Les premières que j'ai mentionnées nous appartiennent entièrement. Quant à la dernière, la *Canadian Propane Limited*, nous détenons la majorité de ses actions, les autres actions étant répandues dans le public.

D. Quels sont les propriétaires de la *Canadian Hydrocarbons*?—R. Cette société a été formée par la *Winnipeg and Central Gas Company* dans l'intention d'étendre les marchés de propane et de multiplier les façons d'utiliser les hydrocarbures en d'autres domaines. Nous avons cru que les sociétés d'utilité publique, comme la *Winnipeg and Central Gas*, devaient s'en tenir à la distribution du gaz naturel. C'est ainsi que la *Canadian Hydrocarbons* a été formée et a répandu, dans l'Ouest, le surplus des produits des hydrocarbures. Cette société a été formée par la vente d'actions aux actionnaires de la *Winnipeg and Central Gas*.

D. La *Canadian Hydrocarbons* n'est pas une filiale de la *Winnipeg and Central Gas Company*? Peut-être y est-elle affiliée, a-t-elle les mêmes actionnaires?—R. De son droit propre, la *Winnipeg and Central* détient environ 16 p. 100 des actions de la *Hydrocarbons*.

D. Avez-vous une idée comment se répartit le reste, soit 84 p. 100?—R. Elles sont répandues dans le public.

D. Ont-elles été distribuées sur le marché canadien des valeurs?—R. Elles ont toutes été distribuées au Canada, sans qu'on en ait offert aux États-Unis.

D. C'est, à proprement parler, une société entièrement canadienne?—R. Dans la mesure où les actions restent au Canada. Nous croyons être les maîtres de la situation au Canada.

D. Les administrateurs de la *Winnipeg and Central* sont-ils les mêmes que ceux de la *Canadian Hydrocarbons*?

M. BYRNE: Monsieur le président, d'après le règlement, je pensais qu'il était entendu qu'un membre devait se tenir debout, lorsqu'il avait la parole.

M. HAMILTON *(York-Ouest)*: Il a été question de cela avant que vous arriviez et le président m'a donné la permission de m'asseoir.

M. Hamilton (York-Ouest):

D. Les administrateurs de cette société sont-ils, dans une large mesure, également ceux de la *Canadian Hydrocarbons Limited*? Le conseil d'administration est-il le même?—R. Pas tout à fait. La grande majorité des administrateurs de la *Winnipeg and Central* sont aussi les administrateurs de la *Hydrocarbons*. Les administrateurs, dont la plupart ont la direction de quelque phase des opérations sont responsables de ce que font les filiales.

D. Pour les quatre ou cinq organisations que je vois ici, y a-t-il les mêmes débouchés et les mêmes méthodes de vente, etc. pour mettre votre produit à la disposition du consommateur?—R. Oui. La même direction, en effet. Et, pour ainsi dire, la même surveillance existe, de la *Winnipeg and Central* jusqu'aux autres organisations.

M. BYRNE: Monsieur le président, cette compagnie a-t-elle étudié la possibilité de se tailler un marché au Dakota-Nord ou au Minnesota, aux États-Unis?

Le TÉMOIN: Il y a beaucoup de produits du même genre qui atteignent ces régions, dans le moment, et qui proviennent d'usines pratiquant l'extraction de ces gaz qui se vendent, aux États-Unis, bien moins cher que nous pourrions les vendre nous-mêmes.

D. Vous avez dit, ce matin, que votre entreprise dépendait en quelque sorte de la construction du pipe-line de la *Trans-Canada*. Avez-vous un peu pensé à suivre le même parcours?—R. Nous n'en avons pas considéré les détails. Nous pensons que nous ne pourrons décider définitivement de la route à suivre que lorsque les détails des travaux de génie seront fixés. Actuellement, nous avons fait cette étude, ou plutôt, nous l'avons fait faire par des gens que nous estimons fort compétents. D'après cette étude, la construction d'une ligne est justifiée, et nous avons pensé que nous devrions obtenir la permission nécessaire pour nous mettre à l'œuvre, fixer les détails des travaux de génie et décider ensuite de la route à suivre. Naturellement, nous espérons suivre la route qui sera la plus facile.

D. Mais vous ne pouvez vous mettre réellement à l'œuvre avant d'avoir obtenu une ordonnance de la Commission des transports, n'est-ce pas?—R. En effet.

D. Lorsque vous faites la demande à la Commission des transports, vous devez indiquer exactement où passera le pipe-line?—R. A ce moment-là, nous devrons indiquer la route exacte sur la carte.

D. Le tracé est préparé avant que vous alliez montrer par où votre pipe-line va passer?—R. Le travail détaillé est terminé ou du moins bien en marche.

D. Comment procède-t-on, dans les Prairies, à propos des pipe-lines. Pensez-vous qu'il soit possible que votre pipe-line suive parallèlement la même route que celle du pipe-line transcanadien?—R. Je ne saurais répondre à cette question. Sauf erreur, la *Trans-Canada* a ses pouvoirs propres pour obtenir les droits de passage et j'imagine que nous devrions entrer en pourparlers avec elle ou encore transiger nous-mêmes avec les provinces. Nous aurions à prendre la route la plus logique en l'occurrence.

M. Byrne:

D. A propos des marchés du Minnesota, vous avez dit que votre société ne s'y est pas introduite, vu que des sociétés américaines desservent cette région en particulier. Y a-t-il quelque raison pour laquelle les sociétés américaines ne puissent apporter ce produit dans la région de Winnipeg à un taux propre à faire concurrence au vôtre?—R. Non, pas sans un pipe-line. Dans le moment, nous apportons du propane de cette région à une section plus basse (à peu près ici), mais voici le point où se dresse une barrière économique qui empêche le gaz de l'Alberta de descendre. Un taux très bas favorise le transport du gaz des États-Unis à Winnipeg, et à l'heure actuelle, le point économique entre le gaz de Winnipeg et le gaz américain se trouve quelque part à la frontière.

D. Vous fournissez actuellement du gaz dans une petite région au sud de la Saskatchewan?—R. Actuellement, nous fournissons à cette région-ci du propane de la *Williston United States*. Nous ne faisons aucun commerce au delà de la frontière. Nous nous contentons du Canada.

M. Hahn:

D. Vous avez d'autres intérêts dans chaque province. Êtes-vous présentement propriétaire de quelques sociétés qui soient vos filiales dans chaque province?—R. Nous avons séparément constitué en corporation des sociétés chargées de s'occuper de nos affaires, mais seulement au point de vue de la commodité.

D. En ce moment, avez-vous un contrat avec l'*Alberta Conservation Board* pour fournir du butane et du propane, comme vous vous proposez de le faire au moyen du pipe-line?—R. Non. Nous avons pressenti l'*Alberta Conservation Board* et ces messieurs ont dit... Nous avons aussi étudié la question du gaspillage de gaz liquide de pétrole, situation à laquelle a à faire face l'industrie dans ce domaine en particulier. C'est tout ce que nous avons fait, pour le moment.

D. Avez-vous conclu une entente quelconque avec cette Commission, de façon que, sur réception d'une charte ou d'un permis...—R. Nous n'avions aucune charte ni aucune compagnie au sujet desquelles nous aurions pu nous adresser aux autorités. Nous avons commencé à pressentir la Commission et n'avons aucune raison de redouter une réaction défavorable de sa part.

D. Si le Parlement vous accordait le droit demandé, pensez-vous que l'on vous fournirait assez de gaz pour faire des affaires?—R. L'étude que la commission de conservation a faite démontre qu'il y aura un important surplus de la quantité de propane et de butane qu'ils sont en mesure d'utiliser eux-mêmes dans la province, et ce surplus pourra être utilisé ailleurs. Les autorités se font du souci, à cette heure, quant à la quantité de ces gaz qu'il va falloir faire flamber seulement au cours ordinaire de la production de pétrole.

Il faut qu'un important marché soit mis à la disposition de ces producteurs de pétrole et de gaz afin de justifier le placement fait pour l'extraction de ce qui est actuellement un produit qui se perd. Nous espérons, grâce à notre pipe-line, fournir à ces marchés importants des contrats qui vont aider ces producteurs de pétrole et de gaz à construire des usines pour faire l'extraction.

D. Combien y a-t-il de compagnies de distribution en concurrence dans chaque province?—R. Elles sont extrêmement nombreuses mais il n'y en a probablement que trois ou quatre importantes. Toutefois, il y a un nombre considérable d'entreprises indépendantes et ce que nous avons craint à l'égard de l'industrie dans le passé c'est qu'étant donné le grand nombre d'entreprises indépendantes, il n'existait aucune norme de sécurité, aucune norme de service et que le public n'avait aucune confiance à l'égard de ce combustible.

Nous voulons établir une entreprise uniforme dans toutes les provinces afin que la population ait le sentiment d'une entreprise importante sur laquelle elle peut compter pour ses approvisionnements. On a pu remarquer l'automne dernier, au moment où il y a eu pénurie de propane dans l'Ouest du Canada, que deux sociétés albertaines en possédaient encore, dont l'une était notre entreprise.

D. Avez-vous l'intention de vous affilier ces autres sociétés ou de leur permettre de devenir actionnaires de votre entreprise?—R. N'importe qui peut acheter des actions de notre société.

D. Je sais bien. Cela peut se faire par l'entremise d'une société de courtage; mais avez-vous l'intention de vous associer quelques-unes de ces sociétés, qui ont déjà placé de gros capitaux? Si vous commencez par garantir l'approvisionnement, elles vont se rendre compte immédiatement que cela favorise leur entreprise et assurera des actionnaires.—R. Nous les avons approvisionnées en Alberta lorsqu'elles ont manqué de combustible. Elles pourraient s'adresser à nous et accepter nos produits. Nous les avons aidées à exécuter leurs commandes.

D. Vous voulez quand même les laisser conserver leur charte, n'est-ce pas?—R. Naturellement.

D. Autrement dit, devenir vos distributeurs?—R. Elles pourront s'approvisionner auprès du pipe-line général au prix où nous pourrions, à titre de voituriers publics, offrir le produit à n'importe qui.

D. C'est précisément ce que je veux faire ressortir. Nous sommes en présence d'un voiturier public et ces sociétés peuvent, si elles le désirent, s'occuper de la distribution de ce produit dans n'importe quelle région municipale, pourvu qu'elles aient une charte?—R. Oui.

Le PRÉSIDENT: Adopté.

M. Holowach:

D. Dois-je comprendre, monsieur Deacon, que vous demandez que cette société soit constituée en corporation afin de pouvoir demander officiellement un permis d'exportation au gouvernement de la province d'Alberta? Est-ce vrai?—R. Voilà une des formalités que nous devons observer. Je ne les connais pas toutes, mais une des prochaines mesures sera de faire un autre examen de la question une fois que nous aurons notre charte, et nous travaillerons de concert avec les producteurs de gaz et de pétrole en vue d'étudier les travaux de génie en cause, et avec l'*Alberta Conservation Board* relativement aux permis dont nous avons besoin.

D. La mise sur pied de l'entreprise est subordonnée à l'émission d'un permis d'exportation par le gouvernement de la province d'Alberta, n'est-ce pas?—R. C'est exact.

D. Quand prévoyez-vous la mise en service de ce pipe-line, lorsque le permis vous aura été émis?—R. Dès que celui de la Trans-Canada fonctionnera.

Le PRÉSIDENT: D'autres questions? Le préambule est-il adopté?
(Adopté).

L'article 1 est-il adopté?
(Adopté).

L'article 2 est-il adopté?
(Adopté).

Article 3.

Le capital social de la Compagnie consiste en un million d'actions sans valeur nominale ou valeur au pair.

M. HOSKING: Monsieur le président, je propose, appuyé par M. Byrne: "Qu'aux fins de l'imposition des droits prévus par le paragraphe 3 de l'article 94 du Règlement, le Comité recommande à la Chambre que le capital social proposé, consistant en un million d'actions sans valeur nominale ou valeur au pair, soit évalué à vingt-cinq millions de dollars ($25,000,000)."

Le PRÉSIDENT: La motion est-elle adoptée? L'article 3 est-il adopté?
(Adopté).

Article 4.

(1) Le siège social de la Compagnie est établi en la cité de Calgary, province d'Alberta, lequel siège social sera le domicile de la Compagnie au Canada; et la Compagnie peut établir les autres bureaux et agences ailleurs, à l'intérieur ou à l'extérieur du Canada, qu'elle jugera utiles.

(2) La Compagnie peut, par règlement, changer l'endroit où le siège social de la Compagnie doit être situé.

(3) Aucun règlement à cet effet ne sera valide ou effectif avant d'avoir été sanctionné par au moins les deux tiers des votes déposés à une assemblée générale extraordinaire des actionnaires, régulièrement convoquée pour étudier le règlement, ni avant qu'une copie du règlement, certifiée sous le sceau de la Compagnie, ait été déposée au bureau du Secrétaire d'État et que ce règlement ait été publié dans la *Gazette du Canada*.

M. Hahn:

D. Je désire une explication concernant le paragraphe 2 de l'article 4, qui énonce que "la Compagnie peut, par règlement, changer l'endroit où le siège social de la Compagnie doit être situé".

Ce point est d'une grande conséquence sur les relations fiscales avec nous, relativement aux domaines fiscaux fédéraux et inter-provinciaux, et je me demandais quelle était la raison de ce désir particulier de changer?—R. Lorsque nous avons étudié ce point, notre siège social se trouvait à Edmonton, important centre industriel d'Alberta. D'autre part, à Calgary se trouvent les sièges sociaux de plusieurs sociétés pétrolières, et le siège social de notre propre société était établi à Winnipeg. Dans les circonstances, nous avons cru que le siège social devait être actuellement établi à Calgary, mais nous songeons à ces deux autres cités. L'exploitation demandera peut-être plus tard le transport du siège social à un autre endroit.

D. Quelles raisons vous poussent à choisir Calgary?—R. Les gens avec qui nous ferons affaire, les producteurs de pétrole et de gaz, de même que les personnels de bureau, sont actuellement établis à Calgary.

D. Ceci m'amène à l'autre question que j'ai soulevée. Sous réserve de ce qui précède, disons que vous déménagez au Manitoba. Parlons de vos impôts les plus élevés,—vu que l'impôt sur le revenu des corporations est une partie importante de la question fiscale fédérale qui est très débattue actuellement,—il s'agirait peut-être d'un changement de revenu d'une province à l'autre, et il pourrait surgir une grave animosité relativement au fait que votre exploitation se fait dans une province et qu'une autre bénéficie de vos impôts. Sans doute quelques-uns de mes honorables amis ont leur propre opinion à ce sujet, mais je pense surtout au fait que vous épuisez des ressources de gaz naturel,—je devrais peut-être parler ici de pétrole,—ressources qui proviennent d'une province en particulier. Certains sont donc d'avis que le siège social devrait être situé dans cette province, qui jouirait du revenu provenant de la taxation à cet endroit.—R. Nous croyons à ce propos que cette ressource particulière serait perdue à moins que les deux autres provinces ne lui offrent un débouché, et par conséquent, elles ont également droit au bénéfice.

M. McCULLOCH *(Pictou)*: Je crois qu'on devrait nous expliquer la motion relative à l'article 3.

Une VOIX: Elle a été adoptée.

(L'article 4 est adopté)

(L'article 5 est adopté)

M. BYRNE: En ce qui a trait à l'article 6, monsieur le président, les témoignages présentés au Comité ont démontré que cette compagnie n'a pas l'intention d'exporter son produit aux États-Unis ni à l'extérieur du Canada. Je me demande si la réserve indiquée à l'alinéa *a)* à l'effet que le ou les pipe-lines principaux soient entièrement situés à l'intérieur du Canada est vraiment pertinente. N'est-elle pas plutôt une source de confusion? Est-elle vraiment nécessaire à l'exécution de cette loi?

Le TÉMOIN: Je m'excuse, monsieur, mais je n'ai pas très bien compris la question. Je crois comprendre que vous vous demandez pourquoi nous embrouillons notre bill en y incluant cette disposition au sujet de la possibilité d'exploitation à l'extérieur du Canada...

M. BYRNE: Je me demande s'il est nécessaire d'inclure cette réserve voulant que le pipe-line principal soit situé à l'intérieur du Canada, vu que la nature même de votre produit et les explications que vous avez fournies au Comité en indiquent la nécessité.

Me COLEMAN: C'est pour avoir une phraséologie uniforme à celle des bills relatifs aux pipe-lines. Il s'agit de la même disposition incluse dans huit bills sur les pipe-lines dont ce Comité a fait rapport au cours de la dernière session du Parlement.

(L'article 6 est adopté)

(L'article 7 est adopté)

Le PRÉSIDENT: Relativement au point qu'a soulevé M. Byrne, je crois qu'on a employé ici la même phraséologie que dans tous les bills sur les pipe-lines.

(Les articles 8 à 10 inclusivement sont adoptés)

Le PRÉSIDENT: Le titre est-il adopté?

(Adopté)

Le PRÉSIDENT: Vais-je faire rapport du bill?

(Adopté)

Le PRÉSIDENT: Le Comité s'ajourne pour se réunir de nouveau à la discrétion du président.

CHAMBRE DES COMMUNES

TROISIÈME SESSION DE LA VINGT-DEUXIÈME LÉGISLATURE

1956

COMITÉ PERMANENT

DES

CHEMINS DE FER, CANAUX ET LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES

Président: M. H. B. McCULLOCH

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule 2

BILL 248

Loi concernant la construction, par la compagnie des chemins de fer Nationaux du Canada, d'une ligne ferroviaire dans la province du Nouveau-Brunswick depuis un point à ou près Bartibog, vers l'ouest, jusqu'à la rivière Tomogonops dans le voisinage des lacs de Little River.—*Le ministre des Transports.*

SÉANCE DU LUNDI 7 MAI 1956

TÉMOIN:

M. S. W. Fairweather, vice-président, chargé du Service des recherches et du développement, compagnie des chemins de fer Nationaux du Canada, Montréal.

EDMOND CLOUTIER, C.M.G., O.A., D.S.P.
IMPRIMEUR DE LA REINE ET CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE
OTTAWA, 1956

71670—1

COMITÉ PERMANENT

DES

CHEMINS DE FER, CANAUX ET LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES

Président: M. H. B. McCulloch,

et Messieurs

Barnett
Batten
Bennett (Mlle) (*Halton*)
Bonnier
Boucher (*Châteauguay-Huntingdon-Laprairie*)
Buchanan
Byrne
Campbell
Carrick
Carter
Cauchon
Cavers (*Vice-président*)
Clark
Decore
Deschatelets
Dufresne
Dupuis
Ellis
Follwell
Gagnon
Garland
Goode
Gourd (*Chapleau*)
Green
Habel
Hahn
Hamilton (*York-Ouest*)
Harrison
Healy
Herridge
Hodgson
Holowach
Hosking
Howe (*Wellington-Huron*)
James
Johnston (*Bow-River*)
Kickham
Lafontaine
Langlois (*Gaspé*)
Lavigne
Leboe
Maltais
McBain
McIvor
Meunier
Murphy (*Lambton-Ouest*)
Murphy (*Westmorland*)
Nesbitt
Nicholson
Nickle
Nixon
Nowlan
Purdy
Ross
Small
Viau
Villeneuve
Vincent
Weselak

Secrétaire du Comité:
A. SMALL.

RAPPORT À LA CHAMBRE

Le Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques a l'honneur de présenter son

CINQUIÈME RAPPORT

Votre Comité a étudié le bill suivant et a convenu d'en faire rapport sans modification:

Bill nº 248, Loi concernant la construction, par la compagnie des chemins de fer Nationaux du Canada, d'une ligne ferroviaire dans la province du Nouveau-Brunswick depuis un point à ou près Bartibog, vers l'ouest, jusqu'à la rivière Tomogonops dans le voisinage des lacs de Little River.

Un exemplaire des procès-verbaux et témoignages se rapportant audit bill est annexé au présent rapport.

Le tout respectueusement soumis,

Le président,
H. B. McCULLOCH.

ORDRES DE RENVOI

MERCREDI 2 mai 1956.

Il est ordonné—Que le bill suivant soit renvoyé audit Comité:

Bill nº 248, Loi concernant la construction, par la compagnie des chemins de fer Nationaux du Canada, d'une ligne ferroviaire dans la province du Nouveau-Brunswick depuis un point à ou près Bartibog, vers l'ouest, jusqu'à la rivière Tomogonops dans le voisinage des lacs de Little River.

JEUDI 3 mai 1956.

Il est ordonné—Que le nom de M. Nicholson soit substitué à celui de M. McCullough (*Moose Mountain*) sur la liste des membres dudit Comité.

Certifié conforme.

Le greffier de la Chambre,
LÉON-J. RAYMOND.

BILL 248

NOTE EXPLICATIVE

Ce bill a pour objet d'autoriser la construction, par la compagnie des chemins de fer Nationaux du Canada, d'une ligne ferroviaire depuis Bartibog jusqu'à la rivière Tomogonops, dans le Nouveau-Brunswick. Le projet de loi est rédigé selon la formule ordinaire.

CHAMBRE DES COMMUNES DU CANADA.

Loi concernant la construction, par la compagnie des chemins de fer Nationaux du Canada, d'une ligne ferroviaire dans la province du Nouveau-Brunswick depuis un point à ou près Bartibog, vers l'ouest, jusqu'à la rivière Tomogonops dans le voisinage des lacs de Little River.

Sa Majesté, sur l'avis et du consentement du Sénat et de la Chambre des communes du Canada, décrète:

Construction et achèvement.

1. Le gouverneur en conseil peut pourvoir à la construction et à l'achèvement, par la compagnie des chemins de fer Nationaux du Canada (dans la présente loi, appelée «la Compagnie»), de la ligne ferroviaire (dans la présente loi, appelée «la ligne») décrite à l'annexe, avant le 1er novembre 1958 ou telle date postérieure que le gouverneur en conseil peut fixer.

Offres ou soumissions par concurrence.

2. La Compagnie doit adopter le principe des offres ou soumissions par concurrence relativement à la construction de la ligne en tant qu'elle décide de ne pas accomplir la totalité ou une partie de ces travaux avec ses propres moyens, mais la Compagnie n'est pas tenue d'accepter la plus basse ou l'une quelconque des offres ou soumissions faites ou obtenues, ni empêchée de négocier pour obtenir des conditions ou prix plus avantageux.

Dépense maximum.

3. Les estimations du nombre de milles de la ligne, du montant à dépenser pour sa construction et de la dépense moyenne, par mille, sont indiquées dans l'annexe, et il est interdit à la Compagnie, sans l'approbation du gouverneur en conseil, de dépasser de plus de quinze pour cent lesdites estimations dans l'exécution des travaux de construction et d'achèvement.

Émission de valeurs.

4. Sous réserve des dispositions de la présente loi et de l'assentiment du gouverneur en conseil, la Compagnie peut, en ce qui regarde le coût de construction et d'achèvement de la ligne, ou en vue de pourvoir aux montants requis pour le remboursement des prêts consentis aux termes de l'article 5, émettre des billets, obligations, bons ou autres titres (dans la présente loi appelés «valeurs»), pour un montant n'excédant pas dans l'ensemble, à l'exclusion de toutes valeurs émises pour garantir les prêts consentis en vertu de l'article 5, la somme de trois millions deux cent vingt mille dollars portant les taux d'intérêt et assujétis aux autres modalités que le gouverneur en conseil peut approuver.

Prêts temporaires.

5. Pour permettre que les travaux de construction et d'achèvement de la ligne soient entrepris immédiatement, le ministre des Finances, sur une demande que lui présente la Compagnie et qu'approuve le ministre des Transports, peut, avec l'assentiment du gouverneur en conseil, consentir à la Compagnie, sur le Fonds du

revenu consolidé, des prêts temporaires n'excédant pas trois millions deux cent vingt mille dollars, remboursables aux conditions et portant les taux d'intérêt que peut déterminer le gouverneur en conseil, et garantis par des valeurs que la Compagnie est autorisée à émettre sous le régime de l'article 4.

Garanties.

6. (1) Le gouverneur en conseil peut autoriser la garantie, par Sa Majesté, du chef du Canada, du principal et des intérêts des valeurs que la Compagnie peut émettre d'après les dispositions de la présente loi.

Forme et conditions.

(2) La garantie peut revêtir la forme et être assujétie aux conditions que le gouverneur en conseil juge appropriées et applicables en l'espèce. Elle peut être signée, au nom de Sa Majesté, par le ministre des Finances ou toute autre personne que le gouverneur en conseil désigne. Cette signature est, à toutes fins, une preuve concluante de la validité de la garantie et de l'observation des dispositions de la présente loi.

Garantie générale ou distincte.

(3) Toute garantie prévue par la présente loi peut être, soit une garantie générale couvrant le montant total de l'émission, soit une garantie distincte inscrite sur chaque obligation.

Garanties temporaires.

(4) Avec l'approbation du gouverneur en conseil, il peut être créé des garanties temporaires, qui seront subséquemment remplacées par des garanties permanentes.

Dépôt du produit de la vente, etc., des valeurs.

7. (1) Le produit de la vente, du nantissement ou de quelque autre aliénation de valeurs garanties doit être versé, en premier lieu, au Fonds du revenu consolidé ou déposé au crédit du ministre des Finances, en trust pour la Compagnie, dans une ou plusieurs banques qu'il désigne.

Remise des dépôts.

(2) Le conseil d'administration de la Compagnie peut permettre qu'une demande soit faite au ministre des Transports pour la remise, à la Compagnie, de toute partie du produit déposé en vertu du paragraphe (1), afin de subvenir aux dépenses relatives à la construction de la ligne. Le ministre des Transports peut approuver les demandes et, à sa requête, le ministre des Finances peut en conséquence acquitter le ou les montants de ces demandes ou en verser une partie.

Rapport au Parlement.

8. Le ministre des Transports doit, pendant les dix premiers jours de chaque session tenue antérieurement à la date d'achèvement fixée par l'article 1er ou sous le régime dudit article, soumettre au Parlement un état détaillé indiquant la nature et l'étendue des travaux effectués sous le régime de cette loi durant l'année civile précédente, les dépenses y afférentes et le montant estimatif des dépenses pour l'année civile courante, avec le montant des avances consenties d'après l'article 5 et le montant de ces avances remboursé, ainsi que tous autres renseignements que le ministre des Transports peut prescrire.

ANNEXE

Tracé	Estimations		
	Nombre de milles	Coût de construction	Coût moyen par mille
Depuis un point à ou près Bartibog, province du Nouveau-Brunswick, vers l'ouest, jusqu'à la rivière Tomogonops dans le voisinage des lacs de Little River.	22	$2,800,000	$127,270

PROCÈS-VERBAL

LUNDI 7 mai 1956.

Le Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques se réunit à 11 heures du matin, sous la présidence de M. H. B. McCullough.

Présents: MM. Barnett, Campbell, Carter, Gourd (*Chapleau*), Green, Habel, Hahn, Hamilton (*York-Ouest*), Healy, Herridge, Johnston (*Bow-River*), Langlois (*Gaspé*), McBain, McCulloch (*Pictou*), McIvor, Nicholson, Nowlan, Purdy, Viau et Weselak. (20)

Aussi présents: L'hon. George C. Marler, ministre des Transports; M. S. W. Fairweather, vice-président chargé du Service des recherches et du développement; M. Lionel Côté, avocat général adjoint; M. G. H. Hoganson, ingénieur, chemins de fer Nationaux, Montréal, et M. K. M. Ralston, ingénieur des mines, Montréal.

Le Comité doit étudier le bill nº 248, Loi concernant la construction, par la compagnie de chemins de fer Nationaux du Canada, d'une ligne ferroviaire dans la province du Nouveau-Brunswick depuis un point à ou près Bartibog, vers l'ouest, jusqu'à la rivière Tomogonops dans le voisinage des lacs de Little River.

Sur la proposition de M. McIvor, appuyée par M. Purdy,

Il est résolu,—Que le Comité fasse imprimer 650 exemplaires en anglais et 200 en français des procès-verbaux et témoignages à l'égard du bill nº 248.

M. S. W. Fairweather, appelé, est interrogé.

Au cours de l'interrogatoire, le témoin indique sur une carte la région où l'embranchement doit être construit.

Le Comité se met alors à étudier le bill 248, article par article. Les articles 1 à 8 inclusivement sont adoptés.

L'annexe est adoptée.

Le titre est adopté.

Il est ordonné,—Que le président fasse rapport du bill à la Chambre sans modification.

Avant l'ajournement, le ministre des Transports prie M. Fairweather de présenter les hauts fonctionnaires qui l'accompagnent à Ottawa.

Le président exprime à M. Fairweather et aux personnes susmentionnées les remerciements du Comité.

Le Comité s'ajourne pour se réunir de nouveau sur la convocation du président.

Le sécrétaire du Comité,
ANTONIO PLOUFFE.

71670—2½

TÉMOIGNAGES

LUNDI 7 mai 1956.

Le PRÉSIDENT: Nous allons commencer, messieurs; nous sommes en nombre. Nous avons aujourd'hui à étudier le bill 248, Loi concernant la construction, par les chemins de fer Nationaux du Canada, d'une ligne ferroviaire dans la province du Nouveau-Brunswick.

On a l'habitude, dans le cas d'un bill ministériel de ce genre, de faire imprimer les délibérations du Comité. Y aurait-il une proposition à cet effet?

M. MCIVOR: Je propose, appuyé par M. Purdy, que le Comité fasse imprimer 650 exemplaires en anglais et 200 en français des procès-verbaux et des témoignages relatifs au bill 248 actuellement devant le Comité.

(Adopté).

Le PRÉSIDENT: L'honorable ministre des Transports aimerait-il présenter le témoin?

L'hon. M. MARLER: Monsieur le président, M. Fairweather, vice-président (recherches et développement) du National-Canadien est ici et nous ferons bien, je pense, de lui demander maintenant d'exposer ce projet et de nous en faire connaître l'évolution. Ensuite, il pourrait peut-être traiter brièvement des aspects techniques du sujet; par la suite, si les membres du Comité ont des questions à poser à l'égard du projet, je suis certain qu'il pourra y répondre et fournir tout renseignement non compris dans ses explications.

S. W. Fairweather, vice-président chargé du Service des recherches et du développement, chemins de fer Nationaux du Canada, est appelé:

Le TÉMOIN: Monsieur le président, le bill concernant l'embranchement et dont vous êtes saisis a pour objet de permettre au National-Canadien de desservir la région minière qu'on commence à exploiter dans la province du Nouveau-Brunswick. La mine que la ligne est destinée à desservir à l'heure actuelle s'appelle la *Heath Steele Mine*. Le territoire du Nouveau-Brunswick où se trouve la *Heath Steele Mine* est devenu une des principales bandes minéralisées du Canada. C'est une région contenant des gisements de zinc, de plomb et de cuivre, et quelques gisements d'argent et d'or. La société minière qui nous concerne en particulier—la *Heath Steele Mine*—est une filiale de la société *American Metals Company* et aussi, je crois, de la *International Nickel Company*.

Dès son enfance, lorsque le terrain était à peine prospecté, nous nous y sommes intéressés comme une source potentielle de trafic. Nous avons entamé des négociations préliminaires avec la *Heath Steele Mines*, pensant à la possibilité de leur fournir des services ferroviaires. C'était un cas intéressant, parce qu'il s'agissait là d'un problème qu'on aurait pu résoudre au moyen du transport routier; et, de fait, il nous a fallu effectivement solliciter cette compagnie minière et la convaincre qu'il lui serait plus avantageux d'être desservie par un chemin de fer que de dépendre entièrement des transports routiers. Nous n'avons pas mal réussi, car non seulement avons-nous convaincu la compagnie que la ligne ferroviaire lui serait plus utile, mais nous l'avons convaincue aussi qu'elle avait les moyens de nous donner une garantie d'un

trafic considérable qui serait suffisant pour changer l'aspect spéculatif de cet embranchement et l'établir sur une base concrète.

Le chemin de fer transportera les concentrés des mines *Heath Steele,* dans le voisinage de la rivière Tomogonops, sur une distance de 22 milles jusqu'à la voie principale à Bartibog et depuis cette voie jusqu'au point d'expédition, par voie d'eau pour une partie des concentrés, et par chemin de fer pour quelques autres sortes de concentrés. Nous estimons que le coût de la ligne sera de $2,800,000 au maximum.

Dans l'ensemble, ce projet d'un embranchement est un des meilleurs auxquels j'ai participé; non seulement repose-t-il, au stade actuel, sur un fondement solide au point de vue de rentabilité, mais il est aussi situé à un endroit stratégique où il peut desservir d'autres mines qui pourraient se développer dans la région au sud de la rivière Nipisiguit. Ces autres propriétés ne sont pas encore au stade qui nous justifierait à demander l'autorisation de construire de nouvelles lignes, mais je suis raisonnablement certain que cet embranchement desservira plus d'une mine. Ajoutons que les représentants de la société minière nous ont accordé leur entière collaboration; ils nous ont révélé tous leurs projets de développement. Nous avons choisi le moment propice pour la construction de l'embranchement, eu égard à l'exploitation de la mine et nous nous sommes assurés qu'il existait des réserves suffisantes de minerai sur la propriété pour que, dans des conditions normales des affaires, si aucune autre mine n'est découverte, et qu'on épuise cette mine dans les limites des réserves actuelles connues, nous recouvrerions les frais de premier établissement.

J'ajoute à titre de renseignement général—je ne pense pas divulguer aucun secret professionnel—que la société *Heath Steele Mines* a l'intention de dépenser environ 12 millions pour l'exploitation de ces terrains, ce qui vous donne une idée de l'envergure de son activité. Dans l'ensemble, je vous recommande particulièrement cet embranchement.

Le PRÉSIDENT: Est-ce que les membres ont des questions à poser à M. Fairweather?

M. Johnston (Bow River):

D. M. Fairweather a fait remarquer qu'il faudra environ $2,800,000 pour construire cette ligne ferroviaire. Il s'agit là d'une dépense de l'État, n'est-ce pas? C'est le gouvernement qui fournirait les capitaux?—R. La ligne sera construite aux frais du National-Canadien; nous nous procurerons de l'argent; le gouvernement sera, pour ainsi dire, notre banquier, mais le coût de cette ligne figurera au bilan du National-Canadien. L'argent dépensé pour la construction portera de l'intérêt et le coût entier figurera au rapport du National-Canadien.

D. Vous avez mentionné un point très intéressant au sujet d'une garantie de trafic. Pouvez-vous expliquer cela de façon plus complète? Que voulez-vous dire par garantie de trafic?—R. Nous avons constaté que, quand nous aménageons un embranchement à une seule fin—où l'embranchement existe surtout au bénéfice d'une seule industrie—il convient d'insister sur quelque garantie que l'industrie fera usage de la ligne avant d'encourir des dépenses pour l'aménagement de l'embranchement. Dans ce cas-ci, nous allons risquer la somme de $2,800,000 et il nous semble raisonnable que l'industrie desservie par cette ligne privée nous donne une garantie que le trafic qu'on nous offre afin de nous encourager à construire l'embranchement se produira en fait. Par conséquent, nous avons l'habitude d'exiger de ces industries qu'elles nous mettent au courant de leurs plans complets, de la nature de leurs ressources naturelles, les marchés anticipés et qu'elles nous donnent quelque idée de la rentabilité des entreprises.

D. Dans quel délai comptez-vous rentrer dans vos fonds?—R. D'après le volume actuel de trafic sur cette ligne, nous aurions amorti notre capital en un peu moins de 10 ans.

D. Cela représente un risque assez raisonnable, n'est-ce pas?—R. Je crois que c'est un excellent risque, vu nos constatations au sujet de la propriété. Cette entreprise possède des réserves de minerai à l'heure actuelle qui dureront à peu près 15 années au rythme actuel de production. Alors, l'élément de risque, à en juger par ces opérations, est peu considérable.

En plus de cela, nous avons obtenu de la société, comme je vous l'ai dit, une véritable garantie de trafic, de sorte que, si elle ne nous donnait pas le volume de trafic prévu—c'est-à-dire à peu près—il leur faudrait nous payer une amende.

D. Y a-t-il des grandes routes dans cette région?—R. Mais oui. Cette société, en collaboration avec les autorités de la province, a aménagé une route de Newcastle jusqu'à la propriété.

D. Quelle sorte de route est-ce?—R. Une route en gravier.

D. Pourquoi vous êtes-vous soucié de faire construire une ligne ferroviaire plutôt que d'améliorer la route?—R. Parce que nous voulions deux choses: en premier lieu, nous voulions gagner de l'argent—nous voulions entreprendre une affaire profitable; alors, en tant qu'agent de développement, j'y avais un intérêt plus général. C'est ici une des principales régions minières de l'Est du Canada et la marge de valeur de ce territoire sera déterminée en grande partie par le coût des transports. En tant qu'expert en matière de transport, je sais que lorsque le trafic sera sur une échelle assez grande pour absorber les frais d'administration de la compagnie des chemins de fer, celle-ci pourra fournir le transport exigé par cette région à une fraction du coût des mêmes services par route. Cela veut dire que, si l'on fournit une voie ferroviaire au lieu de la route, la valeur de cette vaste exploitation minière montera de sorte qu'à la longue, en aménageant une voie ferroviaire au lieu d'une route, nous ferions quelque chose qui, autrement, serait impossible.

D. A votre avis, s'il y avait là une route bien construite, est-ce qu'elle nuirait grandement au genre de transport qui est profitable aux chemins de fer?—R. Nous espérons réaliser des bénéfices sur toute la marchandise que nous transportons par chemin de fer, mais si vous voulez savoir si une route nous enlèverait une partie du trafic de grande valeur en nous laissant le trafic moins profitable, nous nous sommes assurés que, même si cela arrivait, nous réaliserions des bénéfices. En réalité, je pense que le trafic à haut rendement qui entrerait dans cette région serait transporté, en grande partie, par chemin de fer et non pas par camion, car il consisterait en approvisionnements miniers en gros volume—des explosifs, des réactifs, de l'acier, et des choses semblables. Mais nous ne demandons pas de privilèges; nous sommes contents de vivre dans le cadre du régime concurrentiel, tel qu'il existe. Nous envisageons cette proposition du point de vue de la concurrence. En d'autres termes, nous ne nous sommes pas laissés duper en étudiant cette entreprise.

D. Avez-vous le monopole presque total des marchandises transportées et aussi du service des voyageurs?—R. Il ne s'agit pas ici d'un service des voyageurs. Nous avons dit tout bonnement à la compagnie que le transport routier était plus efficace pour les voyageurs que le chemin de fer; par conséquent, cela ne nous concerne pas.

De plus, vous vous trompez. Il n'existe pas de monopole. La compagnie n'est pas obligée d'expédier une seule livre de marchandises par cette voie ferroviaire. Seulement, si elle n'expédie pas par chemin de fer une proportion déterminée de la production de la mine, elle se verrait obligée de nous payer une amende.

D. Cela est presque l'équivalent d'une taxe convenue, n'est-ce pas?—R. Non, ce n'est pas une taxe convenue. On ne saurait qualifier cet arrangement de taxe convenue.

D. Comment le gouvernement du Nouveau-Brunswick pourrait-il aménager une bonne route pavée si vous avez une garantie quant au trafic?—R. Eh bien, tout ce que je peux vous dire, monsieur, c'est que les marchandises que nous nous proposons de transporter en chemin de fer sont des marchandises qui ne devraient pas être transportées en camion. Par exemple, le coût de transport en camion ne saurait être moins de 9 cents par mille et par tonne, tandis que le coût par chemin de fer ne dépasserait sûrement 2 cents par mille et par tonne. Ainsi, les simples lois économiques y mettront fin dès qu'on aura décidé qu'il existe là des ressources suffisantes en minerai pour justifier la construction de la ligne ferroviaire.

D. Vous croyez que vous avez besoin de cette ligne selon votre plan et que le coût de transport par chemin de fer serait moins élevé?—R. Oui, pour la raison que je viens de donner. Quand on construit un embranchement pour desservir une industrie qui a une seule fin, on se trouve en face d'une situation assez différente que lorsqu'on construit un embranchement à des fins générales de développement. A mon sens, nous sommes bien fondés à associer la construction d'une ligne ferroviaire et le développement de l'industrie: chaque partie y risque des capitaux.

Si l'industrie, par exemple, prend tous les risques, elle prend également tous les bénéfices. Si le chemin de fer y participe sans avoir obtenu une garantie, alors il prend tous les risques et ne réalise que peu de bénéfices. D'après mon expérience, aucune industrie considérable ne s'est jamais opposée à ce genre de garantie que nous avons obtenu. Nous nous en sommes servis en d'autres cas; ce cas-ci n'est pas unique. Nous nous sommes servis de la garantie pour la construction de l'embranchement à Chibougamau, pour la ligne de Barraute et celle de Kitimat, ainsi que de l'embranchement jusqu'au lac Lynn. Cette ligne de conduite est tout à fait conforme à nos principes.

R. Comment la compagnie obtient-elle les autres approvisionnements à l'heure actuelle?—R. La mine est en voie de développement et le matériel est là. Si vous vous y rendiez aujourd'hui, vous verriez qu'on s'occupe à creuser des puits et à construire des bâtiments pour le moulin qui va broyer le minerai. Actuellement, leurs approvisionnements sont transportés à Newcastle en chemin de fer. Puis on les décharge des wagons à Newcastle pour les transporter par camion de Newcastle. C'est là le seul moyen d'accès dont on dispose à l'heure actuelle.

D. Alors, vous croyez, par rapport à la rentabilité de l'entreprise, que celle-ci, à la longue, ne nuirait pas aux chemins de fer; vous croyez que la compagnie minière devrait avoir et une voie ferroviaire et une route?—R. Elle les aura toutes deux.

D. Mais vous l'avez fait garantir du trafic pour le chemin de fer?—R. La compagnie a garanti ce trafic quant aux produits sortant de la mine. Il n'existe aucun monopole de transport. Chacun peut expédier des marchandises comme bon lui semble à destination de la propriété ou hors de celle-ci. Nous ne demandons pas de monopole. Tout ce que nous avons demandé c'est une garantie raisonnable quant au but principal de l'embranchement, soit le transport des concentrés de la mine jusqu'aux points d'embarquement, et entièrement par chemin de fer aux autres points.

M. Campbell:

D. A part le bois de pulpe, y aurait-il des produits agricoles?—R. Non, monsieur. Il y aura, à notre avis, une certaine quantité de bois de pulpe. Nous avons interrogé les gens aux concessions forestières de cette région et

nous avons reçu diverses réponses. Certains ont dit qu'ils ne s'y intéressaient pas; d'autres ont dit: "Eh bien, il se pourrait que nous expédiions des marchandises".

Nous estimons qu'une certaine quantité de bois de pulpe et de bois sera coupé le long de la voie ferrée.

M. Nicholson:

D. Y a-t-il une demande pour le bois de pulpe?—R. Il y a un moulin à Bathurst et un autre à Dalhousie.

M. Nowlan:

D. Vous dites que ces marchandises seront expédiées en partie par voie d'eau et en partie par chemin de fer. Pourriez-vous donner au Comité une idée de la quantité qui serait finalement transportée par chemin de fer et quel effet cela aurait sur la ligne principale du National-Canadien, étant donné qu'il pourrait y avoir un chevauchement de trafic?—R. Cela est un peu douteux. Mettant les choses au pire, pour ce qui est des chemins de fer, on aurait tout le trafic des concentrés destinés à l'extérieur, soit 120,000 tonnes par année au taux actuel, transportés à un port de mer. Newcastle est un des ports où ces concentrés peuvent aller. Cela serait la plus mauvaise situation; dans ce cas, il faudrait le transporter environ 22 milles par l'embranchement, puis 30 milles à Newcastle. Alors, nous en aurions fini. Ce trafic-là n'est pas le plus probable, parce que Newcastle est un port qui est fermé pendant au moins cinq mois par année. Durant ces cinq mois, la société minière, au lieu de stocker des concentrés, voudrait probablement les expédier à Saint-Jean ou à Halifax, ou une partie à chacun de ces ports. De plus, il y a une espèce de concentré, le concentré de cuivre, que l'industrie expédiera probablement par chemin de fer seulement, passant par la porte Vanceboro, ou bien par la porte Niagara. Alors voilà, au plus mal, un commerce considérable que la ligne principale va obtenir.

M. Johnston (Bow River):

D. Où est le port le plus proche pour le transport par voie d'eau?—R. J'ai mentionné Newcastle, qui se trouve sur la rivière Miramichi. C'est un des ports que l'on considère, mais il y en a d'autres qui peuvent entrer en ligne de compte. Je sais bien qu'il y a un port à Bathurst, un port à Dalhousie, et il y a également Halifax et Saint-Jean. Je crois que ces ports devront se tirer d'affaire le mieux possible pour savoir ce qui est dans les meilleurs intérêts de l'industrie. Mais pour notre part, nous sommes en état de desservir n'importe quel port.

M. Nowlan:

D. Vous dites que Bathurst et Dalhousie sont gelés pendant cinq ou six mois de l'année?—R. C'est exact.

M. GREEN: Et Halifax?

M. NOWLAN: Le port d'Halifax est toujours ouvert.

M. Nicholson:

D. Quel est le coût de construction par mille par rapport au coût par mille de la ligne du lac Lynn?—R. La construction de cette ligne devrait coûter moins que celle de la ligne du lac Lynn, pourvu qu'on tienne compte de la question de l'inflation. Cette ligne coûtera beaucoup moins cher.

M. Green:

D. Mais l'estimé donne un chiffre plus élevé?—R. Oui, mais vous avez oublié les conséquences de l'inflation.

M. Hahn:

D. Quelle est la destination finale du minerai?—R. En tant que minerai, la destination finale est la mine. Une fois extrait de la mine, le minerai est transporté au moulin, où on le réduit en concentrés. En ce qui nous concerne, j'ai montré la destination probable des concentrés. C'est tout ce que j'en sais. Il incombe à la société minière de gérer sa propre entreprise. Elle vendra ces concentrés, je présume, là où il sera le plus avantageux.

D. Vous avez dit que le coût du transport ferroviaire serait d'environ 2 cents par mille. Est-ce là le taux que vous allez demander à la compagnie minière?—R. Voulez-vous dire le taux exact que nous nous proposons de lui demander? J'ai oublié pour le moment quel serait le taux.

D. Est-il le même que celui de Knob pour dix milles?—R. Oh, non.

L'hon. M. MARLER: Vous voulez dire du lac Knob, je présume.

M. Hahn:

D. Oui.—R. Non. Le taux est fixé par notre département du trafic, qui tient compte de tous les éléments de la fixation des taux. Je puis vous donner ce chiffre que nous allons obtenir. Pour le mélange total des concentrés nous allons obtenir plus de $3 par tonne.

D. Le tarif jusqu'à Newcastle, un parcours de 52 milles, serait de $1.50 par tonne?—R. Ne prenez pas mes paroles à contre-sens, je vous prie. Lorsque j'ai parlé de 2 cents à 10 cents, ce n'étaient pas là des tarifs pour les chemins de fer ni pour le transport routier. Je parlais des frais pour les chemins de fer et pour les camionneurs, qui ne sont pas la même chose du tout. Voyez-vous, je parle en agent de développement et je pense surtout aux frais de développement. Je pensais au point de vue du coût réel du transport et cela n'est pas nécessairement le tarif.

Par exemple, dans le cas d'une route, la province peut aménager un chemin; on peut transporter des marchandises sur cette route en camion pour un tarif de 5 cents par mille et par tonne. Mais la province se trouverait en face d'un problème d'entretien se chiffrant à 3 cents par mille et par tonne. Je tenais compte du coût total des transports, s'il figurait au tarif des marchandises, aux droits d'immatriculation ou aux camions. Je regardais la question dans son ensemble. N'allez pas considérer les 2 cents par mille et par tonne comme le tarif réel.

M. Johnston (Bow River):

D. Par conséquent, le prix que vous avez cité est un chiffre spéculatif?—R. C'est un estimé préparé par un comptable agrégé. Voilà ce que c'est.

M. Hahn:

D. Pourriez-vous nous dire combien de milles il y a de la *Heath Steele Mines* jusqu'à Newcastle?—R. Environ 38 milles, autant que je m'en souviens.

D. Est-ce que la *Heath Steele Mines* était la seule société minière qui faisait des contributions à cette route qu'on a construite auparavant?—R. Mais oui, je crois comprendre que la *Heath Steele Mines* a contribué dans une certaine mesure au coût de cette route.

D. La compagnie s'occupe-t-elle de son propre transport à l'heure actuelle?—R. Non, elle engage des camionneurs.

D. Vous dites qu'ils louent des camions. Vous ne savez pas combien de camionneurs y travaillent à présent?—R. Non, monsieur.

D. Nous ne pourrions donc pas calculer le nombre approximatif de camionneurs que seraient forcés à cesser leurs affaires?—R. Non, je ne saurais vous le dire.

M. Green:

D. Si je vous ai bien compris, vous avez dit que la *Heath Steele Mines* était en train de s'établir et que vous vous attendiez à l'établissement d'un nombre considérable de mines dans ce territoire. Est-ce exact?—R. Oui, monsieur, je suis très optimiste au sujet de ce territoire. A mon avis, nous avons dans ce territoire un des gisements les plus importants de minerai du Canada. Cela se révèle petit à petit, je pense. C'est une région contenant du zinc, du plomb et du cuivre, et le territoire convenable pour la prospection, à ce qu'on sait jusqu'ici, s'étend, mettons, d'un endroit à 20 milles au nord de Newcastle jusqu'au voisinage de Campbellton, et à mi-chemin de la rivière Saint-Jean. C'est une région très vaste et on sait maintenant que la *Heath Steele Mines* a reconnu aussi une région de gisements de minerai contenant 7,200,000 tonnes de minerai.

A quelques milles de distance se trouve la société *New Brunswick Mining and Smelting Corporation,* qui a reconnu 50 millions de tonnes de minerai. A peu près dans la même région il y a la *Kennco Mines* qui fait de la prospection, la *Texas Gulf Sulphur* qui, elle aussi, fait de la prospection et la société *New Larder "U" Island Mines.* Il y a aussi d'autres compagnies minières importantes qui, bien que nous ne les ayons pas montrées ici, font de la prospection dans la région, et, d'après ce que j'en sais, elles y trouvent des indices de minerai. Par conséquent, on peut dire que cette région est une des plus riches qui soient.

D. Vous dites que toute la zone minéralisée contient du plomb, du zinc et du cuivre?—R. Autant que l'on sache, c'est du zinc, du plomb et du cuivre, avec des indices d'or et d'argent.

D. Cet embranchement serait-il en mesure de desservir toute cette région? —R. Pas tout à fait. J'ai dit qu'il était situé stratégiquement pour desservir des propriétés qui pourraient se développer au sud de la rivière Nipisiguit, qui coupe une vaste tranchée à travers cette région. Au nord de la rivière Nipisiguit la *New Brunswick Mining and Smelting Corporation* a des propriétés prospectées qui peuvent se développer, et qui pourraient être desservies plus rationnellement par un autre embranchement au côté nord de la rivière Nipisiguit.

D. Y a-t-il des négociations en cours visant l'aménagement d'un deuxième embranchement?—R. Oui, mais elles ne sont qu'au stade préliminaire.

D. A regarder la carte, on jugerait que la société des chemins de fer Nationaux du Canada soit en bonne position, parce que vous semblez avoir une ligne tout autour de cette bande minéralisée.—R. C'est vrai. Notre ligne principale pour le service des voyageurs passe par Newcastle, Bathurst, Campbellton et Matapédia.

Notre principale ligne de marchandises va de Moncton à Edmundston, passant par Chipman et Plaster Rock. Nous avons un embranchement qui va de Campbellton jusqu'à Saint-Léonard; cette ligne encercle le territoire. Il y a aussi un embranchement allant de Newcastle jusqu'à Fredericton.

D. Vous semblez être bien placé par rapport à cette bande minéralisée.— R. Oui, et c'est à cause de cela que le National-Canadien est tellement conscient de sa responsabilité quant au transport.

D. On entend beaucoup parler d'une fonderie qui doit être construite. Naturellement, cela causerait un accroissement considérable du trafic des marchandises, je présume. Votre compagnie a-t-elle pris cette possibilité en considération?—R. Assurément, nous avons beaucoup pensé à l'établissement d'une fonderie. Il est à rappeler que lorsque je rendais témoignage au sujet de la ligne de Chibougamau, j'ai signalé l'importance stratégique de la rivière Saguenay, et une fonderie est en voie de construction dans cette région-là.

Cette région du Nouveau-Brunswick crée un assez grand problème, parce que le minerai est très complexe. L'extraction en est très difficile. Mais j'espère que, tôt ou tard, une fonderie et une raffinerie seront établies; et cet endroit est probablement la meilleure source assurée de minerai que je connaisse.

Au point de vue du développement, nous tenons à voir s'établir une fonderie de zinc travaillant sur commande quelque part dans l'Est du Canada; ce serait, à notre avis, la suite normale de la construction d'une voie ferrée. Nous avons eu des pourparlers avec beaucoup d'industriels et tous ont convenu qu'il nous faudra tôt ou tard une raffinerie de zinc—une petite raffinerie—dans l'Est du Canada. On l'espère déjà dans l'industrie des produits chimiques, et il s'agit seulement d'attendre le moment propice; mais une des choses qu'il faut considérer est un approvisionnement des concentrés de zinc.

D. Cela se trouve dans cette région?—R. Dans cette région il existe une quantité si énorme de zinc qu'un exploitant minier ici serait assuré pendant au moins un siècle d'un approvisionnement de concentrés de zinc.

D. Quant à la production continue dans cette région, quelle comparaison y a-t-il avec celle de la mine Sullivan à East Kootenay, qui est la raison d'être de la grande fonderie à Trail?—R. Je ne suis pas au courant des détails de la société *Consolidated Mining & Smelting* à Trail. Je dirais que cette région a produit, dans un laps de temps si court depuis la découverte initiale de minerai—elle a produit environ 60 millions de tonnes de minerai, ce qui fait de cette région une des meilleures du monde. De ce point de vue, elle est sensationnelle; mais je tiens à réitérer que le minerai est très complexe.

D. Il en était ainsi pour le minerai de la mine Sullivan.—R. C'est vrai. A une époque, avant 1920, la mine Sullivan luttait pour l'existence. Mais les dirigeants ont amélioré leurs méthodes d'extraction et l'ont transformée en une grande industrie. Le minerai dont il s'agit ici est complexe aussi, mais, permettez-moi de dire que j'ai assez de confiance dans la technologie pour être assuré que ces vastes ressources naturelles se développeront en une grande industrie.

D. De quelle manière une fonderie et une raffinerie obtiennent-elles leur énergie? De l'électricité, de la houille, ou de quelque autre source? Quel serait le combustible employé?—R. La fusion, vous savez, est un procédé thermique et, au stade actuel de nos connaissances, devrait surtout se servir, soit de la houille, soit du pétrole, l'un des deux, comme source d'énergie. Pour ce qui est de l'affinage du zinc, on a le choix; on peut se servir d'un procédé de réduction thermique, pour obtenir du zinc de première qualité, suivie de redistillation, ou bien du procédé de réduction électrique. Pour ce dernier procédé, il faudrait une source d'énergie à bon marché. En tant que citoyen des provinces Maritimes, je serais enchanté de voir se développer dans ces provinces une source moins chère d'énergie que celle qui existe à présent.

D. Le développement de la rivière Saint-Jean donnerait-il de l'énergie à un prix suffisamment bas pour cette fin?—R. Cela l'aiderait mais, à mon avis, ce ne serait pas l'élément décisif, parce qu'il existe un si grand marché pour l'énergie. Celui qui produit l'énergie doit toujours décider à quel marché il va la vendre. S'il a un marché où il peut obtenir des prix élevés, il préférerait y vendre son énergie plutôt qu'à un marché où les prix sont bas; et le marché dans les provinces Maritimes est tel qu'il pourrait absorber une quantité considérable de pouvoir à un prix élevé. D'autre part, il pourrait se montrer très large en renonçant à la vente directe de son énergie pour la transmettre à l'industrie à bas prix dans l'intérêt commun. En réalité, je ne saurais dire.

D. Avez-vous songé à l'énergie atomique comme source d'énergie?—R. Oui, monsieur.

L'hon. M. MARLER: On ne va pas s'en servir sur les chemins de fer.

M. Green:

D. Non, j'ai voulu dire dans l'exploitation minière.—R. J'y ai pensé parce que je m'intéresse beaucoup au problème d'énergie à bas prix pour les provinces Maritimes. J'ai étudié la possibilité de l'énergie atomique et je crois, à l'heure actuelle, qu'on peut produire l'énergie à meilleur marché en employant le pétrole. Mais nous pourrions envisager autre chose plus tard, sans doute.

M. Purdy:

D. Quelle sorte de force motrice allez-vous employer sur cette ligne?—R. Les locomotives Diesel.

D. Vous parliez des taux. Est-ce que ces taux sont fixés pour une période quelconque?—R. Les taux pour les concentrés sortant de la mine seront fixes pour la durée de la garantie.

D. Pour dix ans?—R. Non. La garantie est valable pour six ans.

D. Et après cela, les taux seraient sujets à revision, si vous constatez que vos frais d'exploitation augmentent?—R. Oui, monsieur.

D. Et au bout de six ans, si vos frais d'exploitation s'accroissent, votre marge de bénéfices diminuera.—C'est une transaction commerciale. Nous avons discuté l'affaire et ils ont dit qu'ils donneraient le trafic garanti si nous rendions les taux applicables à la période de la garantie. Et nous nous sommes engagés à le faire.

D. Vous avez laissé entendre qu'ils avaient du minerai reconnu en assez grande quantité pour amortir le capital de cette mine avant qu'elle soit épuisée?

L'hon. M. MARLER: Je pense qu'il a dit en dix ans.

M. Purdy:

D. Oui. Supposons,—et celle-ci est une question bizarre,—supposons que la compagnie n'aurait pu démontrer qu'elle avait cette quantité de minerai à exploiter, et avec toutes ces autres mines éventuelles dans le voisinage, quelle aurait été votre réaction à la proposition générale?—R. Nous leur aurions dit de se mettre au travail et de continuer leurs sondages au diamant.

D. Vous ne vous sentiriez pas justifié de recommander un embranchement si vous ne pouviez dire qu'il en amortirait le capital?—R. Eh bien, je peux dire ceci: je n'ai jamais soutenu la question d'un embranchement devant un comité parlementaire quand je n'étais pas convaincu personnellement que cet embranchement amortirait son capital dans un laps de temps déterminé.

D. Vous avez dit que la *International Nickel Company* soutient cette entreprise?—R. Cette compagnie-là s'y intéresse en effet. Je crois comprendre que l'*International Nickel Company* possédait le matériel requis pour des services aériens magnétométriques; on a fait un relevé aérien de cette région et certaines anomalies ont été découvertes. Alors on a intéressé la société *American Metals* à l'entreprise et ces compagnies, à elles deux, ont la haute main sur les opérations.

D. Les sociétés *American Metals* et *International Nickel*?—R. Oui, monsieur.

D. Il s'ensuit que la société *International Nickel*, elle, prélève une partie des bénéfices découlant de leurs opérations au Canada pour en faire d'autres développements au Canada au lieu de les verser à leurs actionnaires?—R. Je crois que vous feriez mieux de poser cette question aux représentants de la société *International Nickel Company*.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): C'est là une question de politique!

M. Johnston (Bow River):

D. Vous avez dit que les marchandises de sortie consisteraient en concentrés?—R. Oui, monsieur.

D. Environ 90 p. 100?—R. Oui.

D. Alors, en quoi consisteraient vos marchandises d'entrée?—R. En approvisionnements miniers: des réactifs du moulin, des explosifs, de l'acier pour des foreurs, de boulets en acier pour le moulin à boulets, et ainsi de suite. Mais nous ne nous proposons pas d'établir un service de voyageurs sur cette ligne. Nous avons dit aux dirigeants de l'industrie qu'un autobus sur la route était un moyen de transport plus économique qu'un service de voyageurs organisé par les chemins de fer; par conséquent, il n'y aura pas de service de voyageurs.

M. Carter:

D. Y aurait-il un service de voyageurs d'urgence comme celui que vous avez au lac Link?—R. Il y a un service régulier au lac Link.

D. J'ai cru comprendre que le Comité sessionnel des chemins de fer et de la navigation était saisi d'une plainte quelconque concernant le service. M. Gordon a expliqué que c'était un service pour les cas d'urgence, non pas un service régulier. Vous parlez peut-être du service établi avant le parachèvement de la ligne. Il y a une période pendant la construction où nous ne sommes pas sous la juridiction de la Commission des transports; cette période se termine lorsque la ligne est achevée. Pendant cette période, nous entreprenons l'opération qui s'appelle en langage technique "l'opération pendant la construction". C'est une sorte de service de secours. Dans le cas présent, il n'y aura rien de la sorte.

D. Vous vous êtes protégé contre la compagnie au moyen d'une clause pénale si les mines ne vous donnent pas le volume garanti du trafic. Avez-vous donné à la compagnie des garanties en prévision d'un défaut de votre part?—R. Oui, monsieur. Nous sommes obligés d'y construire cette ligne aussitôt que possible, ce qui indique qu'ils attachent de l'importance à cette ligne. En tout cas, elle doit être installée avant le 31 décembre 1958. Voilà notre obligation. Nous avons l'intention, si nous obtenons bientôt la ratification du bill, d'en commencer la construction cette année, et nous comptons construire la ligne jusqu'aux mines de *Heath Steele* à l'automne de 1957. A la mine on projette de stocker les concentrés jusqu'à ce que nous y arrivions. On se propose d'être effectivement en production au mois d'avril 1957.

D. La compagnie est-elle protégée de quelque façon contre toute perte qui pourrait se produire par suite d'une grève des chemins de fer pendant laquelle le transport des minerais serait suspendu?—R. Il n'y a que la garantie. La garantie ne couvrirait pas une grève, je pense. Si la mine subissait une perte, nous ne lui en voudrions pas.

D. Non, mais elle vous en voudrait si ce minerai était prêt à transporter et si, incapable de le faire transporter, elle perdait des marchés?—R. Oh, non, elle n'aurait rien à nous réclamer.

M. Hamilton (York-Ouest):

D. Quelle est la durée de la période d'amortissement?—R. J'ai dit que, si l'on exploitait les réserves de minerai reconnues à présent, et qu'on ne trouvait pas d'autres réserves, la mine aurait assez de minerai pour quinze années, et nous aurions amorti le capital de notre voie ferroviaire, mettons, en un peu plus de dix ans.

D. Alors, la période de la garantie n'est pas assez longue pour l'amortissement de votre coût initial?—R. Oh mon dieu, non! Si nous mettions l'affaire sur ce pied-là, la compagnie n'aurait pas d'intérêt à nous faire construire la

ligne. Elle la ferait elle-même. Il faut aborder le problème du point de vue pratique. Nous discutons la proposition en hommes d'affaires. Il faut faire des concessions de part et d'autre. Si nous exigions une garantie absolue, ne comportant aucun risque pour nous, autant vaut qu'ils construisent la ligne eux-mêmes.

D. Mais, dans ce cas-là, il leur faudrait trouver les capitaux eux-mêmes? —R. Pour une compagnie telle que l'*American Metals Company*, l'obtention des capitaux ne serait qu'une bagatelle. Voici notre point de vue à cet égard, et le leur aussi: en tant que compagnie minière, ils ne voulaient pas exploiter un chemin de fer; nous étions des exploitants de chemins de fer sans aucun intérêt aux opérations minières. Nous avons pris un arrangement commercial en vertu duquel nous allons construire la voie ferroviaire, tandis qu'eux vont garantir du trafic à un certain niveau. Alors, nous nous sommes donné la main pour conclure le marché, à condition, bien entendu, que le Parlement l'approuve.

D. Alors, est-ce que les risques sont partagés équitablement entre la compagnie et le chemin de fer, à votre avis?—R. Oui, monsieur. Je crois qu'il y a sans doute un certain risque, et pour la compagnie minière et pour le chemin de fer. Cependant, ces risques rentrent dans le domaine raisonnable des affaires. Si nous n'étions pas absolument convaincus que le risque pour le National-Canadien est relativement petit quant à l'avenir, je ne donnerais certainement pas mon appui à la voie ferroviaire.

D. Vous calculez vos frais et vous formulez votre plan d'amortissement selon un barème qui amortira le projet entier en un peu moins de 15 années, compte tenu, naturellement, de la garantie que vous avez pour 6 ans. Est-ce exact?—R. Oui, c'est exact.

D. Or, quand on calcule ce taux, la chose qui m'intéresse...

L'hon. M. MARLER: De quel taux s'agit-il? Parlons-nous des taux des marchandises ou des taux d'amortissement?

M. Hamilton (York-Ouest):

D. ...diriez-vous que le tarif des marchandises est imposé de manière à le faire s'accorder avec votre plan d'amortissement?—R. C'est le tarif des marchandises. Il se peut que je vous aie induits en erreur. Nous n'avons pas fixé le tarif en fonction du plan d'amortissement, mais en fonction des conditions de la concurrence. En d'autres termes, il nous a fallu convaincre l'industrie qu'elle ferait mieux de se servir du chemin de fer que de dépendre du transport routier. Le taux peut faire concurrence à n'importe quel taux; il est fixé en fonction des conditions auxquelles l'industrie aurait dû faire face si elle n'avait pas ce chemin de fer. Me trouvant en face de ces conditions et d'un taux déterminé sur ces bases, j'ai analysé ensuite le taux effectif, d'après l'échelle des opérations et les réserves de minerai possédées par la mine. En considérant le problème sous cet aspect, j'ai constaté que si tout marchait conformément au plan, nous serions rentrés dans nos fonds dans dix années.

D. C'est là le plan auquel je pense. En fixant ainsi un taux dans les conditions que vous avez mentionnées, vous êtes finalement arrivé à un taux qui amortira le capital en un peu moins de 15 années?—R. C'est exact.

D. Quand vous fixez ce taux et que vous vous servez ensuite de ces chiffres pour calculer l'amortissement, y a-t-il une partie quelconque de ce chiffre qui est censée pourvoir à l'exploitation du chemin de fer dans son ensemble?—R. Certainement.

D. En d'autres termes, une partie intégrante de ce chiffre-là contribue aux frais d'exploitation générale des chemins de fer Nationaux du Canada?—R. Certainement.

D. J'ai posé cette question parce qu'il est extrêmement difficile, après examen, de savoir quelles sections de vos lignes sont rentables et quelles sections ne le sont pas; on nous dit qu'il est presque impossible de l'établir. Je veux être sûr que, dans ce cas-ci, le chiffre pour l'exploitation générale est compris dans votre taux concurrentiel.—R. Certainement. Dans la mesure où l'on se sert des services; c'est entendu. Je serais un très mauvais analyste —et je suis analyste de profession—si je négligeais ces choses-là. Je ne mériterais pas le pain que je mange.

D. Non. Alors, ce taux prévoit en partie à d'autres régions qui ne sont pas rentables au point de vue des chemins de fer?—R. Bien entendu, quand on tient compte de ce qui est profitable et de ce qui ne l'est pas, on se lance sur un terrain dangereux. Nous acceptons le fait que certaines de nos lignes ne sont pas rentables et quand nous les croyons en trop mauvais état et que le fardeau devient trop lourd, nous nous plaignons auprès de la Commission des transports et nous essayons d'être relevés du fardeau.

D. On vous a posé des questions au sujet de la destination des transports continus de marchandises. Je pense qu'il vous serait impossible d'y répondre, mais pourriez-vous nous dire s'il existe une destination possible des concentrés dans ce territoire, c'est-à-dire, au Canada?—R. Je me suis prononcé favorable à la production des concentrés de zinc, à une fonderie de zinc travaillant sur commande. Faute d'une fonderie canadienne de zinc travaillant sur commande, on expédie ces concentrés aux marchés mondiaux. Je ne sais pas où ils vont. Ils peuvent aller en Belgique ou au Pays de Galles, qui possèdent, tous les deux, des fonderies. Ils vont partout où des fonderies existent. Une fois les concentrés transportés sur les grandes routes maritimes, on a des dizaines d'endroits disponibles.

D. N'y a-t-il pas moyen de transporter le minerai dans ce pays?—R. Non, monsieur, pas au Canada. Si seulement il y en avait!

M. Purdy:

D. En parlant des taux, parlez-vous seulement de ceux entre la mine et Bartibog? Quand le fret arrive à la ligne principale, quel est le taux pour le transport à la destination?—R. Les taux dont je parle ne s'appliqueront qu'à la ligne principale.

Quant à l'autre question, si l'on construisait dans l'Est du Canada une fonderie de zinc travaillant sur commande, je suis certain qu'une mine en opération n'importe où dans le bassin du Saint-Laurent ou dans les provinces Maritimes ne saurait fermer les yeux sur les avantages qu'il y aurait à vendre ces concentrés à la raffinerie canadienne. Pourvu, cependant, qu'aucune entrave artificielle ne s'élève contre le commerce.

M. NICHOLSON: Nous sommes heureux d'avoir les renseignements à notre disposition ce matin. En 1928, on a construit un embranchement jusqu'à Flin Flon, au Manitoba. Il avait environ 80 milles de longueur. On a interrogé l'opposition à ce sujet. Je pense, autant qu'il m'en souvienne, qu'il a été prétendu qu'il y avait un massif de minerai qui durerait 10 années, mais après 28 années d'exploitation, il semble maintenant qu'il y aura du minerai pour encore 50 ans. Cette opération s'est révélée très profitable pour le National-Canadien. J'espère que la nouvelle exploitation aura le même succès que celle de la région de Flin Flon. J'ai demandé auparavant au ministre s'il allait saisir la Chambre de cette question. Je m'intéresse surtout à voir dans quelle mesure il a dû s'occuper des questions d'économie avant de faire une recommandation. Je m'intéressais à la question à cause d'une cimenterie en Saskatchewan. On se propose d'aménager un embranchement depuis

Mafeking jusqu'à Swan River. Le ministre n'a pas encore répondu à la question à la Chambre.

L'hon. M. MARLER: Je crois que j'ai bien fait.

M. NICHOLSON: On construit une cimenterie à Regina et je me demande si elle a fait l'objet des recherches ou des études de la part du ministre.

L'hon. M. MARLER: Si vous demandez à M. Fairweather, je pense qu'il pourrait vous le dire pour ce qui est du National-Canadien.

Le TÉMOIN: Nous avons traité avec cette compagnie-là et les négociations ont toujours été satisfaisantes.

M. Nicholson:

D. Vous n'en êtes pas venu à faire des recommendations jusqu'ici?—R. Pour ma part, l'affaire est terminée.

L'hon. M. MARLER: Quelle est la longueur de l'embranchement?

M. NICHOLSON: Quelques milles.

Le TÉMOIN: Je ne crois pas que cela nécessite une loi. Nous avons conclu une convention avec cette compagnie-là. Nous avons l'autorité générale en vertu de notre loi pour construire des lignes ferroviaires d'une longueur allant jusqu'à six milles sans qu'une loi soit nécessaire.

M. Hahn:

D. De quelle manière la convention est-elle différente de la taxe convenue qui existe sur la ligne dont nous parlons aujourd'hui où l'embranchement proposé a 22 milles de longueur?—R. Une taxe convenue est une définition particulière d'un terme en vertu duquel une industrie en voie de construction par une société, étant donné un certain taux d'opération et un tarif, s'engage à expédier une certaine proportion de ses marchandises par chemin de fer.

D. Est-ce que nous faisons cela ici?—R. Mais non, il s'agit ici d'une affaire toute différente; c'est une garantie de trafic. Un contrat à taxe convenu, une fois signé, ne laisse pas de choix au signataire. Avec cet arrangement, on ne s'engage pas du tout à se servir du chemin de fer. S'il n'aime pas la couleur de nos yeux, ou quelque chose de la sorte, il peut cesser de se servir du chemin de fer.

D. N'y a-t-il pas de garantie?—R. Comme j'ai dit, s'il cesse d'expédier ses marchandises, il doit payer une amende.

D. J'ai une autre question concernant le trafic des voyageurs. Je crois que M. Johnson a déjà soulevé cette question, mais vous avez dit, si je ne me trompe, que vous aviez fait comprendre aux compagnies minières qu'il coûterait moins cher d'inaugurer un service des autobus dans la région, partant de Newcastle, par exemple. Est-ce qu'il y a un service d'autobus à l'heure actuelle?—R. Non, je ne pense pas, mais il y a des voitures particulières qui font les mêmes fonctions. Vous avez mis le doigt sur un point intéressant. Autrefois, quand on découvrait une mine comme celle de la *Heath Steele Mines,* une ville naissait dans le voisinage. La *Heath Steele Mines* était d'avis comme je le suis qu'on devrait profiter de la proximité d'une municipalité comme Newcastle, qui est déjà pourvue de toutes les commodités, pour y établir sa base d'opération. On estimait aussi que les 35 milles de distance entre Newcastle et les *Heath Steele Mines* ne devraient pas empêcher les gens d'habiter à Newcastle tout en travaillant dans les mines. Par conséquent, on ne se propose pas de faire établir une ville sur le terrain des mines *Heath Steele.* On se propose d'utiliser l'emplacement de la ville de Newcastle. Lors de nos pourparlers au sujet de la voie ferrée, on est venu nous demander franchement d'inaugurer un service de voyageurs de Newcastle à Bartibog, en utilisant la ligne des mines *Heath Steele.* Nous avons étudié le projet et nous

avons fourni aux représentants de la *Heath Steele* des chiffres démontrant d'une façon très décisive ce que j'ai dit, à savoir qu'on ferait mieux, pour le trafic des voyageurs, de s'en tenir au transport routier.

D. Pourvu que le tarif des voyageurs soit rentable pour les exploitants des autobus?—R. Je constate que je me trouve dans un cercle vicieux. J'ai dit à maintes reprises que le coût du transport par chemin de fer est plus élevé que celui du transport routier, pour ce qui est des voyageurs. Nous avons dit, incidemment, que nous n'avions pas l'intention d'établir un service de voyageurs sur cette ligne ni de l'exploiter à des taux normaux à moins qu'ils ne soient prêts à garantir l'achalandage, car autrement il y aurait des gens qui feraient le parcours des mines *Heath Steele* jusqu'à Newcastle en auto, et le train serait vide. La question est aussi simple que cela.

D. Dans quelle mesure a-t-on étudié la possibilité d'établir une ligne depuis Bathurst aux mines *Heath Steele*?—R. Cette ligne bleue que voici représente une vieille ligne abandonnée dont la province du Nouveau-Brunswick est le propriétaire. A une époque, il y avait une mine de fer située aux bords de la rivière Nipisiguit. Elle a fait faillite et la province du Nouveau-Brunswick a hérité du chemin de fer. De fait, le chemin de fer a été remis en service pendant la deuxième Guerre mondiale, lorsque les Allemands nous avaient empêchés de transporter le minerai de fer des mines de Wabana. On a transporté du minerai d'une basse teneur de cette mine sur l'embranchement remis en service. Sitôt la guerre finie, on a renoncé au projet et par la suite on a fait cette découverte dans le voisinage. J'ai expliqué que cette grande région minière se divise en deux secteurs. L'un se trouve au nord de la rivière Nipisiguit, l'autre au sud de la Nipisiguit. La ligne bleue est au nord de la Nipisiguit. Nous avons fait des enquêtes quant à la possibilité de desservir toute cette région en utilisant un embranchement au lieu de deux, et nous sommes arrivés à la conclusion qu'il valait mieux en avoir deux plutôt qu'un seul. Si votre remarque a pour but de savoir ce que cet embranchement accomplirait, on va exiger probablement qu'il desserve les mines du côté nord de la rivière Nipisiguit.

M. Barnett:

D. Dois-je comprendre que cette ligne n'est pas en exploitation à présent?—R. Elle n'est pas en exploitation comme chemin de fer.

D. Le National-Canadien a-t-il un intérêt quelconque ou a-t-il acquis des droits y afférents?—R. Cela dépendrait des intérêts miniers au nord de la Nipisiguit.

D. Y a-t-il des propriétés minières dans la région du nord qui sont en production à l'heure actuelle?—R. Non pas en production. Aucune des mines n'est en production.

M. Green:

D. Serait-il possible de consigner au compte rendu la convention entre la société minière et le chemin de fer?—R. A ce stade je tiens à dire qu'il n'est pas à l'avantage des Chemins de fer nationaux du Canada de révéler le détail de ces arrangements à l'égard des garanties. Nous les avons toujours considérés comme des documents confidentiels. Nous avons déclaré en termes généraux ce qui y est compris, mais je vous expose respectueusement que les détails ne doivent pas être révélés.

L'hon. M. MARLER: Je crois que le chemin de fer national soit désavantagé par rapport à ses concurrents partout dans le pays s'il est appelé à répondre à une question de ce genre-là.

M. GREEN: Je ne veux pas faire cela.

L'article 1 est adopté.

L'article 2—Offres ou soumissions concurrentiels.

M. Hamilton (York-Ouest):

D. Au sujet de l'article 2, M. Fairweather peut-il nous dire à peu près quelle proportion de ce travail on va donner à l'entreprise et la proportion qui sera exécutée par l'entrepreneur lui-même?—R. C'est notre habitude de faire effectuer les travaux par des entrepreneurs, sauf la voie ferrée même.

D. A combien cela revient-il en dollars, ou en proportions? A peu près trois quarts des travaux sont exécutés par contrat et un quart par notre propre main-d'œuvre.

D. Est-ce que les contrats pour la plus grande partie de ce travail sont accordés à des entrepreneurs de la région où vous exploitez vos lignes, ou quelques-uns des contrats sont-ils accordés à des personnes en dehors de la région?—R. On les accorde aux entrepreneurs qui nous citent le prix le plus bas et qui nous donnent l'impression d'être des hommes d'affaires responsables.

L'hon. M. MARLER: Même s'ils viennent de Toronto.

Les articles 2 à 5 inclusivement sont adoptés.

L'article 6—Garanties.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Quant aux valeurs émises, a-t-il jamais été d'usage de les limiter à la construction spécifique en cours, ou bien sont-elles toujours d'ordre général—une obligation générale de la société des chemin de fer?

L'hon. M. MARLER: D'après ce que j'en sais, bien que la loi prévoie—le financement par l'émission de titres, c'est la coutume chez le Ministère des finances d'avancer les fonds; je ne crois pas que des obligations soient émises pour un projet particulier.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Quoique le prêt soit fait par le gouvernement par l'intermédiaire du Ministère des finances, n'offre-t-on pas ces obligations au grand public également?

L'hon. M. MARLER: Je ne crois pas qu'il y ait d'émission quelconque à l'égard des projets déterminés.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): En d'autres termes, on les finance au moyen d'une émission générale d'obligations du National-Canadien?

L'hon. M. MARLER: Je crois que c'est exact.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): A-t-on jamais songé à la lier à un projet particulier? M. Fairweather a fait une exposition très claire des circonstances économiques, et selon toute apparence, il s'agit ici d'une ligne qui, dans les conditions normales, devrait être rentable. A-t-on jamais songé a lier l'émission des obligations à une nouvelle construction? En second lieu, si l'on a jamais considéré cela, une émission de ce genre pourrait-elle avoir lieu sans la garantie du gouvernement fédéral?

L'hon. M. MARLER: Il me semble que cette question est très compréhensive. Je doute fortement que, tout d'abord, ce soit le bon moment c'est une occasion opportune de la débattre, car il s'agit d'une émission de $3,220,000 et je ne pense pas que l'honorable député serait d'avis que nous financions un montant de $3,220,000 à part les besoins généraux du National-Canadien. Comme l'honorable député le sait, la Chambre est saisie d'un bill de financement à présent; j'ai cru comprendre que le présent bill prévoirait tous les

besoins du chemin de fer, bien que le présent bill, bien entendu, donne l'autorité de dépenser l'argent et, théoriquement, d'émettre, au besoin des obligations à cette fin.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): L'honorable ministre sait-il si on a jamais émis des obligations pour un projet particulier?

L'hon. M. MARLER: Je ne crois pas que cela ait eu lieu dans le cas des Chemins de fer nationaux du Canada.

M. NOWLAN: N'est-il pas vrai qu'il faudrait énormément de comptabilité pour garder les émissions diverses séparées?

L'hon. M. MARLER: Je ne sais pas, mais ce serait probable, à mon avis.

(L'article 6 est adopté.)

(Les articles 7 et 8 sont adoptés.)

Discussion sur l'annexe.

M. BARNETT: Puis-je poser une question à titre de renseignement? Je constate que, bien que le coût estimatif de cette ligne se chiffre à $2,800,000, l'article 4 prévoit un prêt n'excédent pas $3,220,000. Quelle est la raison de la différence?

L'hon. M. MARLER: On ajoute d'habitude une marge de 15 p. 100 au coût estimatif. Je pense que si vous ajoutez 15 p. 100 à $2,800,000, le total sera de $3,220,000.

(L'annexe est adoptée.)

(Le titre du bill est adopté.)

Il est ordonné que le bill soit rapporté sans modification.

L'hon. M. MARLER: Si l'on nous donnait les noms des messieurs qui ont accompagné M. Fairweather? Voulez-vous indiquer pour le compte rendu les noms de ceux qui vous accompagnent aujourd'hui, monsieur Fairweather?

Le TÉMOIN: M. Lionel Côté, avocat général adjoint, M. G. H. Hoganson, ingénieur du bureau, et M. K. M. Ralston, ingénieur des mines.

Le PRÉSIDENT: Avant l'ajournement, je tiens à remercier M. Fairweather et ses collaborateurs de l'excellente présentation qu'ils ont faite devant le Comité.

CHAMBRE DES COMMUNES

Troisième session de la vingt-deuxième Législature

1956

COMITÉ PERMANENT

DES

CHEMINS DE FER, CANAUX ET LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES

Président: M. H. B. McCULLOCH

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule 3

BILL 212, intitulé:

Loi modifiant la Loi sur les télégraphes

SÉANCE DU MERCREDI 11 JUILLET 1956

TÉMOINS:

Mes Gordon F. Maclaren, Q.C., et M. E. Corlett, d'Ottawa, avocats-conseils de la *Commercial Cable Company*, New-York; M. E. A. Martin, gérant au Canada; M. Forest L. Henderson, vice-président d'administration, New-York; Me James A. Kennedy, vice-président et avocat-conseil général, New-York.

EDMOND CLOUTIER, C.M.G., O.A., D.S.P.
IMPRIMEUR DE LA REINE ET CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE
OTTAWA, 1956

COMITÉ PERMANENT
DES
CHEMINS DE FER, CANAUX ET LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES

Président: M. H. B. McCulloch,

et MM.

Barnett
Batten
Bell
Bennett (Mlle)(*Halton*)
Bonnier
Boucher (*Châteauguay-Huntingdon-Laprairie*)
Buchanan
Byrne
Campbell
Carrick
Carter
Cauchon
Cavers (*vice-président*)
Clark
Decore
Deschâtelets
Dufresne
Dupuis
Ellis
Follwell
Gagnon
Garland
Goode
Gourd (*Chapleau*)
Green
Habel
Hahn
Hamilton (*York-Ouest*)
Harrison
Healy
Herridge
Hodgson
Holowach
Hosking
Howe (*Wellington-Huron*)
James
Johnston (*Bow-River*)
Kickham
Lafontaine
Langlois (*Gaspé*)
Lavigne
Leboe
Maltais
McBain
McIvor
Meunier
Murphy (*Lambton-Ouest*)
Murphy (*Westmorland*)
Nesbitt
Nicholson
Nixon
Nowlan
Purdy
Ross
Small
Viau
Villeneuve
Vincent
Weselak

Secrétaire du Comité,
Antonio Plouffe.

74075—2

ORDRES DE RENVOI

MARDI 3 juillet 1956.

Il est ordonné—Que le bill suivant soit renvoyé audit Comité: Bill 212, intitulé: "Loi modifiant la Loi sur les télégraphes.

Il est ordonné—Que le nom de M. Bell soit substitué à celui de M. Nickle sur la liste des membres dudit Comité.

Le greffier de la Chambre,
LÉON-J. RAYMOND.

CHAMBRE DES COMMUNES DU CANADA

BILL 212.

Loi modifiant la Loi sur les télégraphes.

S.R., c. 262; 1953-1954, c. 22.

SA Majesté, sur l'avis et du consentement du Sénat et de la Chambre des Communes du Canada, décrète:

1. La *Loi sur les télégraphes* est modifiée par l'adjonction de la Partie suivante:

«PARTIE IV.

CÂBLES SOUS-MARINS AVEC L'EXTÉRIEUR.

Interprétation.

Définitions: «câble sous-marin avec l'extérieur», «télécommunication.»

40. Dans la présente Partie, l'expression «câble sous-marin avec l'extérieur» signifie un service de télécommunications par câble sous-marin entre tout endroit du Canada et tout endroit hors de ce pays, ou entre des endroits hors du Canada à travers ce pays, mais ne comprend pas un service par câble sous-marin entièrement en eau douce; et l'expression «télécommunication» a le sens que la *Loi sur la radio* lui attribue.

Licences.

Licences requises.

41. Nul ne doit au Canada

a) exploiter un câble sous-marin avec l'extérieur, ou

b) construire, modifier, entretenir ou exploiter des ouvrages ou facilités en vue de l'exploitation d'un câble sous-marin avec l'extérieur,

sauf sous l'autorité et en conformité d'une licence délivrée aux termes de la présente Partie.

Règlements.

Règlements.

42. Le gouverneur en conseil peut édicter des règlements

a) prévoyant la délivrance de licences aux fins de la présente Partie;

b) concernant les demandes de licences et prescrivant les renseignements que leurs auteurs doivent fournir;

c) prescrivant la durée et les modalités des licences, de même que les droits visant leur délivrance;

d) prévoyant l'annulation ou la suspension de licences pour inobservation de leurs termes et conditions; et

e) visant, en général, la réalisation des objets et l'application des dispositions de la présente Partie.

Peines.

Infractions.

43. Quiconque viole une disposition de la présente Partie ou des règlements est coupable d'infraction et encourt,

a) sur déclaration sommaire de culpabilité, une amende d'au plus cinq cents dollars ou un emprisonnement d'au plus six mois, ou à la fois l'amende et l'emprisonnement; ou,

b) après déclaration de culpabilité sur acte d'accusation, une amende d'au plus cinq mille dollars ou un emprisonnement d'au plus douze mois, ou à la fois l'amende et l'emprisonnement.

La Couronne est liée.

44. La présente loi lie Sa Majesté.

Services existants.

45. Pendant une période de quatre mois à compter de la date où la présente Partie entre en vigueur, cette Partie ne s'appliquera pas à un câble sous-marin avec l'extérieur existant à la date en question. »

Entrée en vigueur.

2. La présente loi entrera en vigueur à une date que le gouverneur en conseil fixera par proclamation.

NOTE EXPLICATIVE.—La nouvelle Partie projetée a pour but la régie des câbles sous-marins dont l'extrémité se trouve en territoire canadien ou qui traversent ce territoire.

PROCÈS-VERBAL

MERCREDI 11 juillet 1956.

Le Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques se réunit à 3 heures et demie de l'après-midi sous la présidence de M. H. B. McCulloch.

Présents: MM. Barnett, Batten, Bell, Bonnier, Byrne, Campbell, Carter, Cavers, Follwell, Gourd (*Chapleau*), Green, Habel, Hahn, Hamilton (*York-Ouest*), Healy, Herridge, Hodgson, Hosking, Howe (*Wellington-Huron*), James, Johnston (*Bow-River*), Lafontaine, Langlois (*Gaspé*), Lavigne, McCulloch (*Pictou*), Nesbitt, Nicholson, Nixon, Purdy et Small (30).

Aussi présents: L'honorable George C. Marler, ministre des Transports et M. J. R. Baldwin, sous-ministre.

Délégation de la Commercial Cable Company: Me E. Corlett, avocat-conseil, Ottawa; Me Gordon F. Maclaren, Q.C., avocat-conseil, Ottawa; M. E. A. Martin, gérant pour le Canada; M. Forest L. Henderson, vice-président de l'administration, New-York; Me James A. Kennedy, vice-président et avocat-conseil général, New-York.

Délégation de la Western Union Telegraph Company: Me Alastair Macdonald, Q.C., avocat-conseil à Ottawa de la société; M. Robert Levett, New-York, adjoint de l'avocat général de la société.

Représentant du Conseil privé: M. E. F. Gaskell.

Le Comité commence l'étude du bill 212, intitulé: Loi modifiant la Loi sur les télégraphes. Il décide d'écouter les représentations de la *Commercial Cable Company*, de même que celles de la *Western Union Telegraph Company* à la suite de leur requête faite auprès du président, la première société s'opposant au projet de loi.

L'honorable ministre des Transports fait quelques remarques préliminaires et il cite un extrait d'une lettre datée du 6 juillet, reçue par M. J.-G.-L. Langlois de Me Gordon Maclaren, Q.C., de la société Maclaren, Laidlaw, Corlett et Sherwood, agissant au nom de la *Commercial Cable Company*, qui avait trait à une distribution anticipée du mémoire de la société aux membres du Comité. Les remarques du ministre font suite à une observation de Me Corlett sur le même sujet.

Me Corlett, appelé à témoigner, fait un résumé du mémoire dont des exemplaires sont distribués. Me Corlett présente MM. Martin, Henderson et Kennedy qui l'assistent et qui répondent à des questions spécifiques. M. Corlett suggère trois amendements au bill 212 et des copies de ces amendements sont déposées.

M. Henderson, également appelé, fait une déclaration et est interrogé.

Avant l'ajournement, sur motion de M. Cavers secondé par M. Hosking,

Il est résolu—Que le Comité fasse imprimer 650 exemplaires anglais et 200 en français de ses procès-verbaux et témoignages relatifs au bill 212.

A 5 h. 55 de l'après-midi, l'interrogatoire de Me Corlett est interrompu et le Comité s'ajourne au jeudi 12 juillet à 10 heures et demie du matin.

Le sous-chef de la Division des comités,

Antonio Plouffe.

TÉMOIGNAGES

MERCREDI 11 juillet 1956.
3 heures et demie de l'après-midi.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous sommes en nombre. Nous avons devant nous le bill 212 intitulé: Loi modifiant la Loi sur les télégraphes. Me Corlett est ici à titre de représentant de la *Commercial Cable Company*. Voulez-vous l'entendre maintenant? Me Corlett vous présentera les membres de son groupe.

L'hon. George C. MARLER: Monsieur le président, juste avant que Me Corlett commence la présentation de son mémoire, j'aimerais corriger immédiatement une impression qui, je crois, a été peut-être créée à la suite d'un malentendu. J'ai ici une lettre qui a été adressée à l'un des membres du Comité par la firme Maclaren, Laidlaw, Corlett et Sherwood. Les membres du Comité se rappelleront peut-être que cette lettre accompagnait le mémoire qui leur a été envoyé. Le troisième paragraphe déclare:

> Je vous demande de garder ce document confidentiel jusqu'à ce que le Comité siège, de la même façon que lorsque de tels mémoires sont distribués d'avance selon la procédure parlementaire usuelle. Cette facilité de distribution nous fut refusée par suite de l'intervention du ministère des Transports.

Je désire rappeler que je ne suis pas membre du Comité et qu'il ne m'est jamais venu à l'idée de transmettre des instructions au secrétaire quant à ce qui devrait être fait concernant les mémoires soumis au Comité. Je désire affirmer aux membres du Comité que je n'ai absolument eu rien à faire avec la distribution de ce mémoire, pas plus que les fonctionnaires supérieurs de mon ministère et je suis sûr que cette déclaration doit avoir été faite par suite d'un complet malentendu quant aux faits véritables.

Me Murray E. Corlett, avocat de la Commercial Cable Company.

Le TÉMOIN: Monsieur le président et honorables membres du Comité, avant de présenter les autres membres du groupe représentant la *Commercial Cable Company*, pour justifier notre attitude, que le ministre vient de décrire, il me sera peut-être permis de dire ceci: je ne crois pas que rien de grave puisse s'ensuivre de l'incident, mais je ne voudrais pas que le Comité croit que nous avons voulu soulever des difficulités. Les honorables membres du Comité se souviendront que le projet de loi a subi la deuxième lecture à la Chambre des communes il y a une semaine et qu'il a été envoyé à ce comité permanent. Nous avions compris, d'après ce qui s'était passé alors que nous étions venus devant d'autres comités dans le passé, que lorsqu'il existait un mémoire approprié, on désirait souvent que des exemplaires en soient distribués aux membres du comité avant l'audition des témoignages, de façon que les députés puissent avoir une chance de connaître la nature du cas présenté par un requérant particulier. Nous nous sommes mis en communication avec le service de M. Arsenault, pour lequel nous avons, je suis heureux de le dire, une très haute considération; j'ai toujours été d'opinion qu'il était un serviteur fidèle du

Parlement,—et l'on nous a dit mercredi de soumettre 70 exemplaires de notre mémoire. Alors que nous étions à relire celui-ci, nous reçumes un second appel téléphonique de M. Arsenault nous avisant qu'il avait reçu instructions du ministère des Transports de ne pas distribuer ce mémoire à l'avance. Il est bien vrai qu'il y a eu malentendu, et finalement l'affaire a été clarifiée et nous avons été avisés par le président du Comité vendredi dernier que nous aurions à déposer notre mémoire de cette façon mais, malheureusement à ce moment, nous ne pouvions le faire, de sorte que nous avons suivi la seule ligne de conduite qui nous restait, croyions-nous, et nous avons soumis le mémoire directement aux membres du comité. Mais, étant donné les explications du ministre, pour autant que nous sommes concernés, nous n'avons aucun désir de créer des difficultés.

Cette explication étant donnée je pourrais peut-être, monsieur le président, commencer.

Monsieur le président et honorables membres du Comité, je représente la *Commercial Cable Company*, et nous avons avec nous mon associé dans la profession légale, Me Gordon Maclaren qui est avocat-conseil de la société au Canada; M. E. A. Martin de Montréal, gérant au Canada de la *Commercial Cable Comapny;* M. Forest L. Henderson, vice-président d'administration de la *Commercial Cable Company* à New-York, et finalement M. James A. Kennedy, vice-président et avocat-conseil général de la *Commercial Cable Company* à New-York.

Tout d'abord, nous désirons remercier le Comité de l'occasion qu'il nous offre de présenter notre cas concernant le bill 212. Je dois dire que, en qualité de représentants de la *Commercial Cable Company*, nous sommes opposés au bill 212 sous sa forme présente. Nous estimons que nous avons des griefs sérieux et que voilà notre chance de présenter notre côté de la question devant le Comité et devant la haute cour du Parlement. Disons en quelques mots, pour ce qui est de l'historique de cette société, qu'il est évident, d'après son nom, qu'elle s'occupe de câbles. La *Commercial Cable Company* a reçu du Parlement du Canada en 1884 un statut qui lui permettait (en termes tout à fait larges, dont nous avons annexé le texte, sous forme de document à l'appui du mémoire) de poser des câbles terrestres au Canada et, de fait, d'exploiter des lignes télégraphiques terrestres, de même que des systèmes téléphoniques; mais, à partir de 1884 jusqu'à aujourd'hui, la *Commercial Cable Company* s'est limitée aux câbles. Me reportant au statut original de 1884, j'aimerais attirer l'attention des honorables députés sur l'article 3 où vous noterez que le statut adopté par le parlement en 1884 restait sujet à une loi de règlementation déjà en existence. Il n'y avait pas en 1884 de Loi proprement dite sur les télégraphes, mais il existait une loi régissant les câbles marins et les télégraphes, de même qu'une loi séparée de réglementation se rapportant aux télégraphes terrestres. Je voudrais attirer l'attention des honorables députés sur le fait que le Parlement, même si cette forme de règlementation existait en 1884, décréta que s'il y avait conflit entre les dispositions du statut de réglementation et celles de la loi privée de la *Commercial Cable*, les dispositions de cette loi privée prévaudraient. Il est intéressant de plus de noter qu'en 1906, les commissaires chargés de la revision des statuts décidèrent que les deux status de réglementation que j'ai mentionnés devaient être fusionnés en ce qui est maintenant connu sous le nom de Loi sur les télégraphes. Je crois que la Loi sur les télégraphes a été appliquée de façon satisfaisante jusqu'à nos jours, bien qu'elle ait subi quelques modifications.

Ayant obtenu ce statut en 1884, la société se mit à poser un certain nombre de câbles et, pendant une période s'étendant sur plusieurs années, elle a installé six câbles sous l'Atlantique, partant d'un point quelconque sur le continent d'Europe, traversant la mer et touchant la Nouvelle-Écosse et, en quelques occasions, Terre-Neuve, puis allant aux États-Unis. Fait intéressant, les deux premiers câbles furent posés en 1884; le troisième en 1894, un autre en 1900, le cinquième en 1905 et le dernier en 1923. Je demenderais aux honorables députés de noter que le dernier câble fut installé par notre société en 1923, en un temps où la population du Canada était d'un peu moins, je crois, que neuf millions d'habitants. Tel étant le cas, il est tout naturel et de sens commun que maintenant, en 1954-1955, alors que la population et la richesse du Canada ont augmenté considérablement (et que notre population est de plus de 15 millions), il est bien logique que notre société désire améliorer et étendre ses services. Autrement, il nous semble que la société serait mise dans une camisole de force si elle n'acquérait pas de nouveaux perfectionnements mis au point depuis 1923. Le Parlement nous a dit: "Vous pouvez installer des lignes de câbles", mais, si maintenant l'on nous refuse le droit d'installer de nouveaux câbles, il me semble que c'est là une très étrange façon de permettre à une société de fonctionner. Ou une société peut faire des affaires, ou bien cela lui est interdit. Supposons par exemple que la *Steel Company of Canada* s'apprête à agrandir son usine de Hamilton (ce qu'en fait elle est en train de réaliser) et qu'en même temps quelqu'un investi d'autorité légale dise à ses concurrents (*Algoma Steel* ou *Dominion Foundries and Steel*): "La *Steel Company of Canada*, il est vrai, s'apprête à agrandir son usine pour pouvoir s'occuper d'entreprises nouvelles découlant de la grande prospérité et de la croissance des récentes années mais vous, *Dominion Foundries and Steel*, ou vous, *Algoma Steel*, qui normalement êtes des concurrents, vous n'aurez pas le droit d'étendre vos services."

Maintenant, c'est un fait que la Loi sur les télégraphes, article 22, mentionne qu'on doit s'adresser au gouverneur en conseil et, en fait, je crois que c'est la pratique que notre société a suivie concernant tous les câbles qui ont été posés jusqu'à date—tous les six. Il est intéressant de noter qu'en 1923, alors que notre société adressa une demande au secrétaire d'État d'alors, feu le sénateur Copp cita l'autorité statutaire que nous avions en vertu de la loi de 1884 et les dispositions de réglementation qui existaient en vertu de ce qui est maintenant l'article 22 de la Loi sur les télégraphes, et la société fut officiellement avisée par le secrétaire d'État qu'en raison de ces dispositions, il ne lui était pas du tout nécessaire de s'adresser au gouverneur en conseil, pourvu qu'elle ait obtenu au préalable une licence d'atterrissage du ministre de la Marine et des Pêcheries d'alors, mais la pratique et la politique de la société ont toujours été de coopérer avec les autrorités compétentes du gouvernement fédéral chaque fois qu'il était possible, et c'est un fait qu'une demnade fut faite à chaque occasion bien que, comme je viens de le dire, il existât quelque doute légal quant à l'obligation de la société d'agir de la sorte.

En ce qui concerne les licences, je dois dire que la société n'a pas objection à être assujétie à un système de licence comme tel, pourvu que lors de la mise en vigueur d'un tel système, les droits statutaires de la société prévus dans le statut de 1884 ne soient pas annulés. Et, secondement, que tout système de licence qui existe ne soit pas mis en vigueur en faveur du principal concurrent de la *Commercial Cable Corporation* au sujet duquel j'aurai quelque chose à dire tout à l'heure, soit la S.C.T.T.—la Société canadienne des télécommunications

transmarines, qui est une société de la Couronne et les honorables députés se rappelleront qu'elle fut créée en vertu d'une loi du Parlement à la seconde session de 1949.

Maintenant, (et je vous mentionne ce fait pour que vous puissiez mieux comprendre la requête que nous présentons aujourd'hui) la situation générale des communications par câble est compliquée, pourrais-je dire, par une série d'accords sur les communications entre les pays du Commonwealth. Les divers pays autonomes du Commonwealth en sont venus à une série d'accords datant d'un certain nombre d'années. Il y en eut un en 1928, la Conférence impériale sur le sans-fil et les câbles et, si vous consultez les statuts de 1929, vous verrez que le parlement du Canada a donné suite à une partie du rapport de cette conférence impériale pour ce qui a trait au câble du Pacifique.

En 1937, il y eut une autre conférence qu'on appela, je crois, Conférence du Commonwealth sur les tarifs, de 1937. Comme résultat de cette conférence, les participants, y compris le Canada, en vinrent à un accord. Le Canada avait envoyé un délégué à la conférence. Maintenant il n'est pas possible aujourd'hui d'obtenir une copie de ce rapport, si jamais il y eut des copies de faites pour distribution dans le public; mais M. Connelly, du ministère des Transports, s'y était reporté alors qu'il témoignait devant ce comité lors de l'étude du projet de loi de la C.O.T.C., le 8 novembre 1949. Il passa en revue ce qui s'y était passé. Parlant de cette conférence de 1937, il déclara, à la page 14 du compte rendu des témoignages de ce jour-là, que les gouvernements du Commonwealth avaient convenu qu'ils "continueraient leur politique de résistance à l'autorisation ou à l'ouverture de nouveaux circuits susceptibles de nuire à la *Cable and Wireless Limited* ou à ses associés dans l'Empire britannique."

Cette allusion semblait nous viser et viser l'installation par nous de nouveaux câbles, malgré que certains pouvoirs eussent été accordés à notre société en vertu du statut de 1884. Fait significatif, c'est que pour autant que l'accord de 1937 est concerné (l'Accord sur les Tarifs de la Conférence impériale de 1937), celui-ci n'a jamais été déposé à la Chambre et que pour sûr aucune mesure législative n'a été prise pour donner effet à des changements apportés à la politique sur les communications à la suite de cet accord. Je me permets d'affirmer que ceci fait contraste avec ce que fit le gouvernement anglais, lequel participait au même accord. Sur ce point, je vous reporte au livre blanc anglais intitulé: "*Cable and Wireless Limited, proposed transfer to Public Ownership*". Le rapport est daté d'avril 1946. Je m'en sers présentement parce qu'on y donne l'historique de ces accords sur les communications qui sont intervenus de temps à autre entre les pays du Commonwealth. A la page 4, il y est dit:

> "Au Royaume-Uni, la sanction législative nécessaire à ces modifications fut accordée en vertu de l'"Imperial Telegraphs Act, 1938."

Je soutiens qu'en ce qui concerne le Canada, le document ne fut jamais déposé en Chambre et qu'aucune mesure législative n'est venue donner suite à l'accord en question.

Puis vint la guerre et nous arrivons à 1944. A cet époque, je crois, le comité consultatif impérial avait fait place à un Conseil des communications du Commonwealth. Le même document du gouvernement anglais que je cite mentionne à la page 5 le fait qu'il y eut en 1942 une réunion du Conseil des communications du Commonwealth, en Australie, et une autre réunion en 1944.

Comme résultat de la réunion de 1944:

> . . . le gouvernement—c'est-à-dire le gouvernement anglais—n'était pas d'avis que le plan recommandé par le conseil assurerait ce degré de coordination centrale nécessaires à la consolidation et au raffermissement qui s'imposaient à l'endroit du système de sans-fils et de câbles. Le gouvernement du Royaume-Uni, en conséquence, avec l'assentiment des autres gouvernements du Commonwealth, demanda à Lord Reith d'entreprendre une mission aux Dominions et en Inde pour expliquer les difficultés pressenties par le gouvernement du Royaume-Uni et pour étudier d'autres lignes de conduite.

Lord Reith fit un voyage autour du monde et en temps opportun une autre réunion du conseil des télécommunications fut tenue en 1945 à Londres, comme résultat du voyage de lord Reith, lequel siéga comme président de l'assemblée du conseil à Londres.

A l'item 10 à la page 5 de ce livre blanc, il est déclaré:

> "La Conférence des télécommunications du Commonwealth en est venue à la conclusion unanime que, pour assurer la solidité et une meilleure coordination du système de télécommunications du Commonwealth, il était essentiel qu'on effectue un changement fondamental dans l'organisation actuelle. Elle a recommandé d'abord que les actionnaires privés des services d'outre-mer de télécommunications du Royaume-Uni, des dominions et des Indes fussent désintéressés lors de l'acquisition par les gouvernements respectifs des actions des sociétés.

De plus, sans entrer plus avant dans les détails, elle réclama des pouvoirs plus étendus pour le Conseil des communications du Commonwealth.

Puis, pour donner suite à tout cela, en 1948, une autre conférence sur les communications du Commonwealth fut tenue et l'on en vint à un accord auquel souscrivit le Canada. Dans l'exposé des motifs de l'accord il est déclaré que le but de cet accord de 1948 est de donner suite à ce que la conférence de 1945 avait décidé. Pour autant que nous le sachions, la seule allusion à ce fait en 1945 a été une déclaration faite par l'honorable J. L. Ilsley, qui était alors premier ministre intérimaire. Le 8 novembre 1945 (cela figure au Hansard de la seconde session de 1945, page 1976.) M. Ilsley dit qu'il y avait eu une réunion en 1945 et que

> ". . . la conférence qui eut lieu avait recommandé à l'unanimité",—et je ne parlerai que de l'alinéa *b*),—"*b*) l'étatisation des services de télécommunications outre-mer de tous les gouvernements du Commonwealth."

Il semble bien qu'en 1945, les gouvernements du Commonwealth aient eu l'intention d'étatiser tous les services extérieurs de communication télégraphique dans leurs pays. Si telle est la politique du Parlement, très bien, mais rien n'en a été révélé en 1945.

En 1948, nous avons participé à l'accord sur les télégraphes du Commonwealth dans lequel il est dit (et je cite l'article 1, première partie):

> 1. Chaque gouvernement partenaire, dans le territoire duquel une société locale exploite des services de communications extérieures, achètera toutes les actions de la société locale qu'il ne possède pas déjà, ou se portera autrement acquéreur de l'entreprise de la société loclale dans la mesure où il ne l'aura pas fait auparavant.

Dans le paragraphe suivant, cette étatisation fut limitée, en ce qui concerne le Canada, à l'acquisition de l'actif de la *Canadian Marconi Company*. Puis l'accord prévoyait également l'établissement, avec siège social à Londres, d'un bureau agrandi de télécommunications auquel les pays signataires contribueraient. La base de leur contribution est plutôt compliquée et je n'ai pas besoin de la mentionner ici.

L'article 11 de l'accord de 1948, auquel participa le Canada, dit:

> Chaque gouvernement partenaire prendra les mesures appropriées (par voie législative ou autrement) pour confirmer le présent accord, pour prélever et fournir les montants requis et pour obtenir les autres pouvoirs qui lui sont nécessaires à la mise en vigueur de cet accord.

On m'avise que cet accord sur les télégraphes du Commonwealth de 1948, daté du 11 mai 1948, auquel participait le Canada, fut signé au nom du gouvernement du Canada par M. N. A. Robertson, qui était haut-commissaire au Royaume-Uni, mais que cet accord n'a jamais été déposé au Parlement et que, certainement, il n'a jamais été sanctionné. Sur ce point, examinons ce qu'a fait le gouvernement anglais en concordance avec l'item 13 à la page 6 de ce livre blanc lequel déclare:

> C'est l'intention du gouvernement de chercher à obtenir de nouveau l'approbation du Parlement pour l'établissement de l'Office des communications du Commonwealth et pour donner suite au plan recommandé par la Conférence des télécommunications du Commonwealth.

Je prétends, honorables membres du Comité, que ce n'est pas ce qui a été fait dans notre pays.

Pour en arriver à des temps plus récents et aux effets que tout cela a eu sur notre société par suite du fait que le dernier câble fut posé en 1923, qu'y a-t-il de plus logique, vu les droits que notre société possède grâce à une loi canadienne, que le fait pour elle de chercher à installer un autre câble. Une demande pour l'installation d'un câble coaxial a été faite auprès du gouvernement du Canada. La loi parle du gouverneur en conseil, mais cette demande fut soumise au gouvernement du Canada par l'entremise du ministère des Transports le 13 septembre 1954, bien que ce soit un fait que certains membres du gouvernement aient été au courant des intentions de la société un an auparavant. A tout évènement, la demande officielle a été faite le 13 septembre 1954. Puis, l'audition des témoignages eut lieu ici, dans l'édifice Hunter. Je crois qu'il y avait seize délégués en tout et la réunion était présidée par le sous-ministre adjoint des Transports et il y avait là des représentants du ministère et de la société; il me semble aussi qu'il y avait un représentant ou deux du ministère des Affaires extérieures et du ministère des Finances, ce qui me semble tout à fait logique.

Mais qui en plus était là pour porter jugement sur la demande de la société? Il y avait quatre représentants, y compris le président de la société de la couronne, la S.C.T.T., qui est maintenant en concurrence avec notre société et l'a été depuis 1949, et, ne vous déplaise, le colonel Reith, représentant le ministère des Postes anglais. Vous voyez la difficulté dans laquelle se trouve un groupe privé qui s'adresse à un ministère du gouvernement, tel qu'il est obligé de le faire en vertu des lois du Canada. Nous avons des copies des exposés présentés alors, au cas où des honorables députés désireraient les voir.

Notre cas dans son entier est présenté et, qui est là, pour porter jugement, si ce n'est notre rivale la S.C.T.T. et sa contrepartie anglaise, le ministère des

Postes d'Angleterre. Nous prétendons que ce n'est pas une bonne chose et que ce n'est pas juste envers une société privée. Le résultat de cette demande c'est que le 9 février 1955, une décision fut rendue et le ministre nous avisa que pour autant qu'il s'agissait d'un câble coaxial direct (c'est-à-dire un câble partant d'Europe et se rendant aux États-Unis), celui-ci pouvait toucher terre à Terre-Neuve ou en Nouvelle-Écosse, mais qu'on n'accorderait pas de débouché local à la *Commercial Cable Corporation* au Canada, malgré le fait que depuis 1886, la *Commercial Cable Corporation* n'a jamais exploité de ligne terrestre, mais en est plutôt venue à un accord d'échange avec la *Canadian Pacific Telegraph Company* et qu'elle a depuis toujours travaillé en collaboration avec cette société.

Comme résultat de cette décision, notre société se voit nier le droit de participer à l'expansion du Canada et d'améliorer ses propres services. Sur ce rapport, M. Henderson viendra ici après moi et il vous donnera les renseignements techniques. Le câble coaxial est plus récent que tous les autres types en existence en 1923. Sur ce point, j'aimerais faire des commentaires sur une ou deux remarques faites par le ministre alors qu'il pilotait ce bill 212 à la Chambre des communes lors de sa deuxième lecture. Vous vous souviendrez qu'il déclara qu'une revue de la Loi sur les télégraphes était nécessaire. Je paraphrase les paroles qu'il a prononcées, mais je crois être suffisamment précis. Le ministre dit qu'une revision de la Loi sur les télégraphes était nécessaire à cause des développements techniques. Notre demande ne fut déposée qu'en septembre 1954, et, d'après les renseignements que je possède, des câbles coaxiaux sur des lignes terrestres en Amérique du Nord existaient depuis 1934. Le premier fut installé entre New-York et Philadelphie; et, en autant que les cables coaxiaux sous-marins sont concernés, l'un d'eux fut posé entre Key-West et Cuba en avril 1950 et, la même année, entre l'Angleterre et le Danemark, dans la mer du Nord.

Je prétends donc que le cable coaxial n'est pas un perfectionnement des plus récents vu qu'on l'employait commercialement à des travaux sous-marins dès 1951.

Et maintenant, quand une loi telle que la Loi sur les télégraphes date de 75 ans ou plus, il est logique qu'elle ait besoin d'être revisé, mais je soutiens que le gouvernement et le Parlement ont eu l'occasion de reviser la Loi sur les télégraphes en 1954, car elle fut amendée cette année-la.

Les honorables députés se souviendront qu'un député (je crois qu'il s'agit du député de Saint-Jean-Albert, Nouveau-Brunswick) souleva la question à l'époque parce qu'il estimait que l'amendement alors proposé venait en conflit avec certaines dispositions d'un autre article de la loi, et l'adjoint parlementaire (et je lirai le Hansard du jeudi 18 février 1954, à la page 2361), M. Langlois, lui répondit:

> Je ne pense pas que l'honorable député ait éclairci son point. Cependant, je puis l'assurer que les juristes de notre ministère ont examiné à fond la modification avant de la soumetrre . . .

Je prétends que si la venue du câble coaxial devait susciter des difficultés, c'est en 1954 qu'on aurait dû s'en occuper. Et les honorables députés se souviendront qu'environ vers le même temps que la Loi sur les télégraphes était amendée, il y avait à l'étude le bill de la *Eastern Telegraph and Telephone Company* qui devait permettre à la Société canadienne des télécommunications transmarines de participer au système de téléphone transatlantique, et ceci survint environ vers le même temps, soit en mars 1954.

Je prétends que la date clé fut septembre 1954, alors que la *Commercial Cable* a fait sa demande. Mais il semble qu'il résulte de tout cela que le gouvernement du Canada ne veut-elle pas de concurrence privée malgré l'assurance donnée de nouveau par le ministre en 1949, lorsque le bill de la S.C.T.T. était devant le Parlement, que ce n'était pas l'intention de la S.C.T.T. de créer un monopole, et qu'il y aurait amplement de concurrence. Il semble cependant (à moins d'une forte preuve du contraire, et jusqu'à date, nous n'en avons pas eu) que le désir de la société de la Couronne est de s'assurer le controle d'un aussi grand nombre d'entreprises que possible.

Si la *Commercial Cable Company* se voit refuser le droit d'améliorer ses services, alors, elle devra un jour se demander très sérieusement quel avenir lui est réservé au Canada. Elle ne peut pas continuer en 1956 avec un matériel datant de l'époque de la traction animale à l'âge de la propulsion à réaction. De la sorte, pour résumer, nous nous opposons au bill pour deux motifs: premièrement, si le Canada doit être lié par les accords du Commonwealth (et c'est au Parlement de le dire), il devrait alors faire ce que les Britanniques font, c'est-à-dire adopter la mesure législative nécessaire pour pouvoir annuler les droits que possède la *Commercial Cable Company* de par sa loi de 1884, et qui sont encore valables aujourd'hiu.

Pour les raisons que j'ai mentionnées, il ne l'a pas fait. Deuxièmement, voici une société qui possède des droits, des droits étendus en vertu d'une loi de ce Parlement, et elle veut améliorer et étendre ses services et, comme résultat d'une décision prise par le ministre en février 1955, elle s'est vu refuser ce droit.

Finalement, pour ce qui est du bill 212, ce n'est pas à nous de décider; c'est au Comité et éventuellement au Parlement de décider; mais il nous semble à nous que le bill 212 peut être modifié (et ceci n'est qu'une suggestion quant à la façon dont le Parlement pourrait contourner la difficulté tout en sauvegardant les droits de notre client, la *Commercial Cable Company*) c'est-à-dire en ajoutant un nouvel article qui se lirait:

> Rien dans la présente partie n'atteint les droits ou obligations accordés ou imposés par le chapitre 87 des statuts de 1884.

Si l'on consulte les statuts du Canada, on voit un précédent à cela; ces mots ont été empruntés de la Loi des transports adoptée en 1937 ou 1938.

Finalement, maintenant que c'est un fait que la S.C.T.T. et la *Commercial Cable Company* (l'une une société de la Couronne et l'autre une corporation privée) se font concurrence, et qu'il y a un précédent à cela, tout comme il y en a pour les chemins de fer, peut-être le temps est-il maintenant venu où il serait plus facile pour le ministère si les pouvoirs de règlementation conférés au gouverneur en conseil en vertu de la Loi sur les télégraphes (qui en fait serait administrée par le ministère des Transports), peut-être, dis-je, le temps est-il venu où ces pouvoirs devraient être transférés à la Commission des transports de façon à protéger les intérêts des deux groupes: ceux du public et ceux des groupements privés.

Considérant le bill 212 tel qu'il est, on pourrait atteindre ce but en modifiant un article de la page 2. Aux mots: "Le gouverneur en conseil peut édicter des règlements", il conviendrait de substituer les mots: "La Commission du transport peut édicter des ordonnances et des règlements . . . "

Et le reste demeurerait tel qu'il est maintenant. Ceci serait à la page 2 du bill, dans la clause 42.

Si l'on acceptait cela, il serait nécessaire d'aller plus loin et d'ajouter ces mots: "Toutes les prescriptions de la partie III et de la présente partie traitant des cables extérieurs . . . "

M. Hamilton (York-Ouest):

D. Voulez-vous s'il vous plaît lire cela plus lentement?—R. Je possède un certain nombre de copies, mais je ne voulais pas outrepasser les règlements du Comité. Voici: "Toutes les prescriptions de la Partie III" (qui est une autre partie de la Loi sur les télégraphes qui traite des câbles) "et la présente partie" (c'est la nouvelle partie qui fait l'objet du bill 212) "traitant des cables extérieurs sous-marins sont de la compétence de la Commission des transports, qui est chargée de leur exécution."

Il y a un autre point qui provoque notre curiosité au point de vue de la loi; étant donné que nous n'avons pas suivi la pratique du Royaume-Uni, je fais respectueusement observer qu'il existe une pratique correcte en loi qui consisterait à adopter une loi d'autorisation en concordance avec l'organisation de l'Office des télécommunicatinos du Commonwealth. Puisque l'Office existe, nous aimerions savoir ceci: en tout premier lieu, le Canada a-t-il envoyé des délégués depuis 1950 ou 1951? Deuxièmement, qui furent ces délégués? Troisièmement, se réunissent-ils une fois, deux fois ou trois fois l'an? Et, quatrièmement, comment prélève-t-on l'argent pour le financement de la part du Canada dans le coût, selon les stipulations de l'Accord sur les télégraphes du Commonwealth?

C'est tout ce que j'ai à dire, mais M. Henderson, notre vice-président, possède certains renseignements qui, croit-il, intéresseraient le Comité avant que celui-ci tente d'en venir à une décision sur le bill.

M. Cavers:

D. Monsieur le président, j'ai une question à poser. Je comprends qu'entre 1884 et 1894 deux câbles furent posés, dans une période de dix ans; puis, dans une période de six ans entre 1894 et 1900 un câble fut posé; et, après l'expiration de cinq ans, en 1905, un autre câble fut posé; et après 18 ans, entre 1905 et 1923 un câble fut installé; puis, dans la période de 30 ans qui suivit, devons-nous comprendre qu'il n'y eut pas de demande faite? R. Je crois que M. Henderson pourrait répondre à cette question mieux que moi.

D. Avez-vous conclu qu'il n'y avait pas nécessité de services additionnels entre 1923 et 1953?

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Allons-nous interroger ces témoins après que nous aurons tous fini?

Le PRÉSIDENT: Appelons M. Henderson maintenant.

M. Hamilton (York-Ouest):

D. Le témoin, Me Corlett, pourrait peut-être soumettre son mémoire. Désirez-vous l'insérer au compte rendu ou quelqu'un d'autre va-t-il le lire plus tard?—R. Ce n'était pas notre intention d'accaparer le temps du Comité pour le communiquer verbalement, mais nous n'avons pas d'objection à l'inclure dans le procès-verbal si tel est le désir du comité.

L'hon. M. MARLER: Cette suggestion m'inquiète un peu. J'ai lu le mémoire avec assez d'attention et je constate qu'il y a un certain nombre de passage dans

ce mémoire où les déclarations n'interprètent pas fidèlement les faits. Si la *Commercial Cable Company* désire déposer son mémoire devant le Comité, c'est évidemment son droit, mais dans ce cas chaque membre du Comité devrait avoir l'occasion de poser des questions sur les passages qui ne sont pas, à mon avis, conformes aux faits.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Nous aimerions l'examiner également et je crois que le mémoire devrait être lu.

M. FOLLWELL: Je crois qu'il devrait être lu.

Le TÉMOIN: Voulez-vous que je lise le mémoire maintenant avant que M. Henderson soit appelé?

Le PRÉSIDENT: Oui, continuez.

Le TÉMOIN:

I. *Historique de la Commercial Cable Company of Canada*

1. En l'année 1884, en vertu d'une loi spéciale du parlement, 47 Victoria, Chapitre 87 adoptée le 19 avril 1884 (dont copie est attachée comme annexe "A") la *Commercial Cable Company* s'est fait accorder par le Parlement du Dominion une charte rédigée en termes larges et l'autorisant à faire atterrir des câbles sous-marins et à faire affaire au Canada, de même qu'à ériger des lignes télégraphiques à travers le Canada. Elle n'a jamais érigé de lignes télégraphiques, abandonnant ce domaine à d'autres et spécialement à la *Canadian Pacific Telegraphs* avec laquelle elle a fait échange de trafic au Canada depuis 1884 sur une base contractuelle et coopérative. La *Commercial Cable Company* a possédé et exploité pendant plusieurs années un réseau de câbles sous-marins nord-atlantique consistant en six câbles s'étendant entre les États-Unis, le Canada et l'Europe. Ces câbles furent ancrés et exploités sur les rives du Canada en vertu de l'autorité mentionnée ci-dessus ou de la charte accordée par le parlement. (Quatre des câbles de ce réseau s'ancrent ou touchent aux rives de Terre-Neuve, en vertu de l'autorisation originellement accordée par le gouvernement de Terre-Neuve). Deux des six câbles furent posés en 1884, un en 1894, un en 1900, un en 1905 et le plus récent en 1923. La capacité actuelle des cables est inadéquate et elle est limitée à neuf canaux duplex et demi. Ces câbles touchent au Canada et servent le public canadien d'un océan à l'autre par l'entremise des *Canadian Pacific Telegraphs*. Avec l'avènement assez récent des câbles coaxiaux grandement améliorés et l'emploi plus considérable de communications par câbles, ces installations sont maintenant démodées et inadéquates devant les exigences actuelles du commerce croissant du Canada et des clients canadiens de la *Commercial Cable Company*.

2. La charte est très libérale et généreuse. Nous n'avons jamais abusé de nos pouvoirs. Les tarifs pour câblogrammes doivent être approuvés par le Canada (Ministère des Transports).

L'hon. M. Marler:

D. Est-ce là une déclaration exacte, maître Corlett?—R. Nos renseignements, monsieur le ministre, sont à l'effet que dans la charte, en vertu de la Loi actuelle sur les télégraphes, le contrôle des tarifs serait entre les mains de la Commission des transports. Mais, dans notre loi, il y a une stipulation qui dit que notre société ne peut pas augmenter les tarifs sans obtenir l'approbation du gouvernement—en n'oubliant pas, voyez-vous, qu'en 1884 il n'y avait pas de commission des chemins de fer.

M. NIXON: Monsieur le président, si l'on doit lire ce mémoire, ne pourrions-nous pas en entendre la lecture sans explications à mesure que nous avançons?

L'hon. M. MARLER: Je crois que Me Corlett répond à une objection de ma part sur la déclaration que les tarifs étaient sujets au contrôle du gouvernement.

M. NIXON: Je vois.

Le TÉMOIN: Monsieur le ministre, il y a un article dans la loi de la *Commercial Cable Company* qui traite des tarifs. Je n'ai pu malheureusement mettre le doigt dessus. Je cite l'article 8 de la loi de la *Commercial Cable Company:*

> Pourvu que les prix actuellement exigés pour la transmission des dépêches d'un point du Canada à tout point de la Grande-Bretagne ou d'Irlande ne soient pas augmentés par la compagnie par le présent constituée, ou par aucune compagnie avec laquelle elle pourra être en correspondance, ou avec laquelle elle pourra mettre ses recettes en commun, ou à laquelle elle pourra louer ses câbles et lignes télégraphiques, à moins que cette augmentation ne soit préalablement approuvée par le Gouverneur en conseil; pourvu de plus que le taux exigible pour la transmission d'une dépêche de vingt mots de texte, par les lignes de la compagnie entre deux points quelconques en Canada, n'excède pas vingt-cinq centins. . . . .

Je crois que c'est un fait que le statut ne s'applique qu'en termes d'augmentation. Mais c'est également un fait que la *Commercial Cable Company* a toujours soumis ses tarifs, soit individuellement, soit de concert avec d'autres sociétés, au ministère des Transports avant de mettre des changements en vigueur. Elle a, je crois, obtenu son approbation, ou certainement sa bénédiction. Pour sûr, je le sais, ce fut là la pratique de la *Commercial Cable Company* bien que, techniquement parlant, dans les cas où elle réduisait ses tarifs, elle n'avait peut-être pas à se rendre auprès du gouvernement. Parce qu'il y a, voyez-vous, une disposition incompatible avec les prescriptions de la Loi des télégraphes, laquelle dit qu'il faut s'adresser à la Commission des transports. Je puis dire avec certitude que la société ne s'est jamais adressée à la Commission des transports.

M. Follwell:

D. Monsieur le président, si nous devons continuer sur le même sujet, le témoin déclare que sa société soumet des tarifs au Ministère des Transports, mais il ne dit pas que le ministère des Transports pourrait s'y opposer, ou les contrôler. —R. Monsieur Follwell, je crois que si vous désirez plus de renseignements là-dessus, je devrai m'en référer à . . .

D. Est-ce là ce que vous laissez entendre?—R. Si j'ai été ambigu, je pourrais peut-être m'expliquer plus clairement de la façon suivante: la *Commercial Cable Company* a toujours considéré qu'elle avait à s'adresser au ministère des Transports lorsqu'il y avait un changement de tarif en vue. Elle l'a toujours fait. Mais, plus récemment, il s'est élevé des doutes au sujet de la juridiction du ministère sur ce point, parce que le statut privé parle d'aller auprès du gouvernement s'il y avait augmentation de proposés. Mais il n'a pas été mention de diminution des tarifs. Je présume que les tarifs des câblogrammes diminuent, de façon générale, plutôt qu'ils n'augmentent.

D. Je devrais peut-être poser ma question autrement, monsieur le président. Le ministère des Transports s'est-il jamais opposé à un tarif, lorsqu'il lui était soumis?—R. M. Martin, je crois, devrait répondre à cela. C'est lui le gérant pour le Canada.

D. Je ne devrais peut-être pas intervenir.

M. MARTIN: Quelle était la question, encore une fois, monsieur?

M. FOLLWELL: Vous pourriez peut-être laisser cela pour un peu plus tard.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Je comprends qu'il y a de la concurrence dans ce domaine, de toute façon, et que si vous haussez trop vos tarifs, je présume qu'il y aura une autre société pour transmettre le message.

Le TÉMOIN: Je crois qu'il en est ainsi, monsieur Hamilton, oui. Nous n'avons aucune objection à la concurrence et nous prenons nos chances là-dessus.

M. Carter:

D. Monsieur le président, la déclaration est ou bien correcte, ou bien incorrecte. La déclaration affirme ici que les tarifs doivent être approuvés. Cette déclaration est-elle vraie ou fausse? J'aimerais savoir s'ils doivent être approuvés ou non?—R. Peut-être pourrais-je répondre ainsi à l'honorable député: au moment où ce mémoire a été rédigé, nous pensions qu'ils devaient être approuvés. Depuis lors, M. Martin, au cours d'une conversation avec des fonctionnaires du ministère des Transports, nous a avisés que le ministère était d'opinion qu'il n'avait pas juridiction sur les tarifs, bien que ce soit un fait que la *Commercial Cable Company* ait toujours soumis d'avance ses tarifs au ministère et qu'elle ait obtenu au moins son approbation générale.

D. Oui, mais ceci ne rend pas cette déclaration correcte.—R. Ce point est peut-être susceptible de modification. Mais il y a une stipulation dans notre charte et, si l'honorable député le désire, je vais demander à quelqu'un de la consulter tandis que je continue, et j'y reviendrai, mais je vais certainement fournir le renseignement.

D. Le ministre a mis en doute l'exactitude de la déclaration et c'est ce point seulement qui nous intéresse. Elle est soit correcte, soit incorrecte, soit douteuse. Si elle est douteuse, ne disons pas qu'elle est exacte.—R. S'il s'agit d'une augmentation des tarifs, le contrôle existe, mais s'il s'agit de les diminuer il semblerait que la société n'a pas à aller auprès du gouvernement pour obtenir son approbation.

M. Hamilton (York-Ouest):

D. Y a-t-il un article ici qui couvre la question des hausses, maître Corlett? J'ai cherché partout pour voir si je pouvais le trouver.—R. Oui, à ma connaissance il y en a un, monsieur Hamilton.

M. Green:

D. Il y en a également un au sujet des baisses, n'est-ce pas?—R. Le ministre me renvoie à l'article 8: "Les directeurs de la compagnie pourront en tout temps fixer et régler les prix exigibles par elle en Canada pour la transmission et la remise à destination des dépêches expédiées par ses lignes ou câbles; pourvu que les prix actuellement exigés pour la transmission des dépêches d'un point du Canada à tout point de la Grande-Bretagne ou d'Irlande ne soient pas augmentés

par la compagnie par le présent constituée, ou par aucune compagnie avec laquelle elle pourra être en correspondance, ou avec laquelle elle pourra mettre ses recettes en commun, ou à laquelle elle pourra louer ses câbles et lignes télégraphiques, à moins que cette augmentation en soit préalablement approuvée par le Gouverneur en conseil; . . ."

M. Hamilton (York-Ouest):

D. Et à partir de ce point, il traite des tarifs au Canada, n'est-il par vrai?—R. Oui: "Pourvu de plus que le taux exigible pour la transmission d'une dépêche de vingt mots de texte, par les lignes de la compagnie entre deux points quelconques en Canada, n'excède pas vingt-cinq centins, et que le prix exigible pour chaque mot de texte au-dessus de vingt dans ladite dépêche ne soit pas de plus d'un centin". Mais, d'après ce que je comprends, la société n'a jamais exercé le droit qu'elle avait d'ériger des lignes terrestres et je présume donc que la dernière partie ne s'applique pas directement aujourd'hui.

L'hon. M. MARLER: Je crois que le Comité devrait se souvenir qu'en 1884 les tarifs étaient très élevés en contraste avec ceux d'aujourd'hui. Ils étaient beaucoup plus élevés. En d'autres termes, le plafond de 1884, qui semble exister, est un plafond très élevé et il n'a aucune relation avec les tarifs d'aujourd'hui.

M. Hamilton (York-Ouest):

D. Ce plafond établi ici de la ligne 35 à la ligne 40,—à condidion évidemment que vous ayez érigé des lignes ici au Canada,—est-il élevé, ou serait-il encore considéré comme une protection pour le public maintenant?—R. Je devrai référer cette question, monsieur Hamilton, à l'un de nos techniciens. Je crois savoir que la société n'a pas l'intention d'ériger des lignes terrestres.

D. Je n'ai pas l'intention de vous interroger sur ce point, mais le ministre a soulevé la question de l'exactitude de votre déclaration. Le fait est que, d'après l'article 8, s'il y a une hausse, vous avez à obtenir l'autorisation du gouverneur en conseil?

L'hon. M. MARLER: Une augmentation sur les tarifs de 1884.

M. CARTER: Lesquels sont déjà relativement élevés. En d'autres termes, cet article n'a aucune signification au temps actuel—aucune signification pratique en fait.

M. FOLLWELL: Aurons-nous les renseignements quant à la suffisance du plafond actuel?

M. Hahn:

D. Monsieur le président, quel est le tarif en existence aujourd'hui?—R. M. Martin ou M. Henderson pourront répondre à cela.

M. MARTIN: Le tarif canadien, du Canada au Royaume-Uni, est de 15c. par mot.

M. HAHN: De sorte que ceci ne prendrait pas effet tant qu'il ne dépasserait pas 25c. et, alors, vous auriez à vous adresser au gouverneur en conseil?

M. MARTIN: Puis-je répondre à cela dès maintenant, monsieur? Au sujet du contrôle des tarifs, nous avons toujours compris que les articles 31 et 32 de la Loi sur les télégraphes prévoient ce cas. Par exemple, 32 dit: "La compagnie

peut exiger et faire payer d'avance, pour la transmission des dépêches, les prix établis par un règlement de la compagnie comme étant son tarif de taux et approuvé par la Commission des transports du Canada."

L'hon. M. MARLER: Monsieur Martin, vous prétendez que la Loi sur les télégraphes a préséance sur la loi spéciale, n'est-ce pas?

M. MARTIN: Non.

M. CARTER: Alors, elle n'a rien à faire avec cela.

L'hon. M. MARLER: Monsieur le président, je crois que nous devrions continuer avec le mémoire, quitte à revenir sur la question.

M. NICHOLSON: Avant de mettre de côté cette question des tarifs, le témoin a donné les tarifs du Canada au Royaume-Uni. Quels sont-ils en direction contraire; pourriez-vous nous fournir ces tarifs?

M. MARTIN: Les taux sont approximativement les mêmes. Je crois que c'est un shilling par mot et, au taux actuel de change, cela viendrait à environ 15 cents du mot.

M. HAMILTON: (*York-Ouest*): Dans la dernière partie de l'article, celui-ci mentionne 25 cents dans les limites du Canada. Quels étaient les tarifs transatlantiques de 1884, le savez-vous?

M. MARTIN: Il me faudrait retourner en arrière et vérifier cela.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Vérifiez-le pour nous.

Le TÉMOIN: On doit noter particulièrement dans l'article 3 de la charte que si les statuts publics énumérés se rapportant aux câbles marins et aux lignes télégraphiques terrestres viennent en conflit avec les pouvoirs accordés par le Parlement, les pouvoirs accordés dans la charte privée doivent avoir préséance sur ces lois publiques. Il est intéressant de noter que ces deux lois publiques mentionnées dans l'article 3 de la charte de *Commercial Cable* furent codifiées en 1906 en ce qui est maintenant connu comme étant la Loi sur les télégraphes et qu'elles ont gardé jusqu'à aujourd'hui pratiquement le même langage qu'on trouve dans la Loi actuelle sur les télégraphes. Cependant, les plans et devis de tout nouveau câble doivent être approuvés par le gouverneur en conseil (lignes 8 et 9 de l'art. 2 de la charte).

3. En d'autres termes, la *Commercial Cable Company* avait et a déjà une licence du Parlement pour faire ce qu'elle a fait au cours des 72 dernières années et il y a un contrôle suffisant sur les tarifs et sur l'emplacement et la façon dont les câbles devront être posés, etc.

4. La *Commercial Cable Company* a été et est dirigée et gérée au Canada entièrement par des Canadiens. M. E. A. Martin, de Montréal, a passé toute sa vie au service canadien de la société et il en a été le gérant depuis plusieurs années. Il est né à Québec et il s'est distingué au cours de la dernière guerre à la tête de *Control and Telecommunications* au Canada et en dehors.

5. Il n'y a eu aucune formalité ni difficulté par le passé lors de demandes d'atterrissage de ces câbles et de débouchés au Canada. En fait, lorsque notre société fit une demande auprès du gouvernement du Canada pour poser le câble de 1923, elle fut officiellement avisée par le secrétaire d'État qu'aucun arrêté en conseil n'était nécessaire pour lui permettre d'agir en vertu de sa charte sur ce projet. Une autorisation de l'honorable Ernest Lapointe en sa qualité de ministre de la Marine et des Pêcheries était tout ce qui était nécessaire.

Toutes ces demandes, évidemment, furent faites avant les accords sur les télécommunications du Commonwealth.

L'hon. M. MARLER: Sauf erreur aucun de ces câbles qui furent mentionnés n'était coaxial?

M. KENNEDY: Non, en effet.

Le TÉMOIN: M. Kennedy dit "non".

II. *Historique des accords sur les télécommunications du Commonwealth.*

1. Le gouvernement canadien, par l'entremise du ministère des Transports ou de ses prédécesseurs, a envoyé des délégués à toutes ces conférences du Commonwealth sur les télécommunications et le Canada a été signataire de ces accords. On constate, après de minutieuses recherches, qu'aucun de ces accords n'a reçu l'approbation du Parlement pour ensuite devenir loi au Canada et ainsi lier les organisations faisant affaires au Canada, sauf dans le cas de l'accord de 1928. Les accords en question étaient:

a) La Loi de *Pacific Cables* et annexes y attachées, y compris le rapport de la Conférence impériale sur la télégraphie sans fil et par câble, 1929, (S.C. 1929, c. 50, qui autorisait le gouvernement canadien à n'agir qu'en relation avec la *Pacific Cable*). Cet à-côté de la loi démontre que le Parlement doit sanctionner tout accord de ce genre.

b) La conférence de 1937 et les accords destinés à résister à l'ouverture de nouveaux circuits. Le mot "résister" n'est pas "prohiber". L'accord de 1937 ne fut jamais sanctionné par le Parlement et nous doutons qu'on puisse en obtenir une copie, sauf des archives du ministère des Transports.

c) La proposition d'étatiser la *Cable and Wireless Limited*, constituant un "livre blanc" basé sur le rapport de sir John Reith de 1945 et présenté par le chancelier de l'Échiquier au Parlement britannique en avril 1946. Cette proposition n'a aucun effet au Canada, mais elle compte dans l'arrière-plan qui a conduit à la formation de la Société canadienne des télécommunications transmarines (S.C.T.T.), société de la Couronne.

d) L'accord de 1948 sur les télécommunications—Cet accord ne fut même pas déposé à la Chambre des communes et ne fut pas approuvé par le Parlement, sauf pour ce qui est de la mise sur pied de la S.C.T.T. Ce fut immédiatement après cela, en 1949, que la S.C.T.T. fut organisée, et que le ministère des Transports tenta mais sans succès d'éliminer la *Commercial Cable Company* à Terre-Neuve. Le gouverneur en conseil était même allé jusqu'à rendre un arrêté en conseil pour autoriser cette démarche.

L'hon. M. MARLER: Monsieur le président, je désire interrompre ici le témoin pour traiter de cette déclaration disant que le ministère des Transports aurait tenté de faire cesser l'activité de la *Commercial Cable Company* à Terre-Neuve. Pour rétablir les faits, il y avait, avant la confédération, c'est-à-dire avant l'union de Terre-Neuve au Canada, un accord entre le gouvernement de Terre-Neuve et la *Commercial Cable Company*, dont la clause 5 stipulait que le gouvernement remettrait à la société, c'est-à-dire la *Commercial Cable Company*, à Port-aux-Basques et à Saint-Jean, tout le trafic destiné à des points en dehors de Terre-Neuve tombant sous le contrôle du gouvernement, à moins d'indication

par l'envoyeur d'une autre route. Lorsque Terre-Neuve entra dans la Confédération et que les lignes de communication de Terre-Neuve furent confiées aux *Canadian National Telegraphs* pour l'entretien et l'exploitation, il n'était que naturel alors que les *Canadian National Telegraphs* s'opposassent à tout accord qui les obligerait à transférer à la *Commercial Cable Company* tout le trafic originant à Terre-Neuve, destiné à des points en dehors de Terre-Neuve, ce qui, évidemment incluait la terre ferme du Canada, et les *Canadian National Telegraphs* demandèrent au ministère d'abroger l'accord moyennant le préavis de six mois y prévu et ainsi, en conformité des termes de l'accord, cet avis de l'abrogation fut donné et, comme je l'ai indiqué, ceci fut fait pour que les *Canadian National Telegraphs* puissent continuer leur exploitation des lignes télégraphiques à Terre-Neuve. Par conséquent, je crois que cette déclaration à l'effet qu'une tentative fut faite par le ministère pour éliminer *Commercial Cable Company* est absolument sans fondement.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Pourrais-je demander au ministre s'il s'attendrait à une différence quelconque d'attitude de la part des *Canadian Pacific Telegraphs* si, comme résultat de cette mesure législative, cette société n'avait à transiger que sous le contrôle du gouvernement?

L'hon. M. MARLER: Parlons-nous du bill 212? Je ne crois pas réellement qu'il se prête à cette interprétation.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Vous ne voyez aucune comparaison.

M. CARTER: Puis-je demander au ministre si le gouvernement de Terre-Neuve approuvait cette solution?

L'hon. M. MARLER: Je regrette, de ne pouvoir répondre à cette question, mais je puis obtenir le renseignement.

M. CARTER: Voici où je veux en venir: les accords existant au moment de l'union étaient prévus dans les conditions de l'union. Cette abrogation était-elle conforme aux conditions de l'union?

L'hon. M. MARLER: Je présume qu'elle l'était, monsieur Carter, mais malheureusement je ne puis ni confirmer ni nier ce que vous venez de dire.

Le TÉMOIN: M. Henderson serait peut-être en mesure de répondre à cela.

M. HENDERSON: Je n'ai pas très bien compris la question.

M. CARTER: Je demandais si l'abrogation était prévue par les conditions de l'union, ou si les conditions de l'union étaient telles qu'elles n'auraient pu permettre cette résiliation.

M. HENDERSON: Je ne sais pas, monsieur.

M. CARTER: Je crois savoir que les accords existant entre Terre-Neuve et tout autre pays au moment de l'union se sont trouvés validés par les conditions de l'union. Je veux savoir s'ils pouvaient être annulés sur simple objection du C.N.R. ou s'il s'agit là d'une violation des conditions de l'union.

M. HENDERSON: Je ne connais rien des conditions de l'union.

Le TÉMOIN:

e) L'accord sur les télécommunications des Bermudes de 1945 ne fut pas déposé en Chambre ni sanctionné par le Parlement et il n'y était question que de circuits radiophoniques.

2. Seul le Parlement peut sanctionner un traité ou un accord. Il y a de nombreuses causes en Cour suprême et au Conseil privé sur ce point si l'on en veut. Les accords ne sont apparemment pas disponibles au Canada. La seule preuve apparemment disponible pour nous au Canada sur ces accords se trouve dans une déclaration officielle faite par le surintendant de la radio du ministère des Transports, lors de l'étude du bill de la S.C.T.T. par le comité de la Chambre des communes le 8 novembre 1949 (procès-verbal et témoignages, pages 12 à 15 inclusivement). Cependant, en particulier, on nous réfère à l'accord de 1937 lequel, effectivement, dit—*le Canada résistera à l'ouverture de nouveaux débouchés ou circuits pour tout nouveau câble dans, vers ou en dehors du Canada en faveur de toute société privée et il procédera au contrôle de toutes les communications dans et en dehors du Canada.* L'accord de 1948 est survenu juste après la dernière guerre. On n'a jamais demandé au Parlement de l'approuver, tel que requis, sauf en autant qu'il était nécessaire de se rapporter à ces accords en 1949 lorsque la S.C.T.T. fut créée par une loi fédérale (1949, 2e session, chapitre 10). Il est fort douteux que l'accord de 1948 en vertu duquel la S.C.T.T. fut organisée ait jamais été imprimé au Canada, encore bien moins déposé en chambre.

3. Attachées comme annexe "B" sont des questions et réponses pertinentes prises au Hansard, seconde session de 1949, aux pages 348-355, 406-410, 1052-1055, 2297-2302, sur le sujet, dans lesquelles le ministre des Transports d'alors, l'honorable Lionel Chevrier, parlant au nom du gouvernement, semblerait avoir affirmé au Parlement:

a) que la S.C.T.T. n'avait été organisée comme corporation de la Couronne que pour prendre en mains certains éléments d'actif de la *Canadian Marconi Company* à un prix spécifié et dans le but d'exploiter cette société. Aucun autre pouvoir plus étendu ou différent n'a été accordé.

b) Il ne devait pas y avoir de monopole et la continuation de l'exploitation de la *Commercial Cable Company* et de la *Western Union* fut spécifiquement mentionnée. Par déduction, ces sociétés privées ne devaient pas subir d'interférence d'aucune façon par suite de la formation de la S.C.T.T.

III. *Initiatives du Gouvernement ou du ministère des Transports de 1949 jusqu'à date.*

(1) La S.C.T.T. fut, comme déjà dit, établie en 1949 en vertu du chapitre 10, seconde session.

(2) Terre-Neuve est entrée dans la Confédération le 31 mars 1949.

(3) Après l'union en 1949, le ministère des Transports donna à la *Commercial Cable Company* un préavis de six mois l'avertissant qu'elle devait cesser ses affaires à Terre-Neuve. (Lettre attachée comme annexe "C").

L'hon. M. MARLER: Croyez-vous réellement que cette lettre appuie cette déclaration?

Le TÉMOIN: Je crois, monsieur le ministre, qu'il est vrai que cette lettre n'a été insérée que comme indice d'une tendance. Je concède le fait que la lettre se rapporte à ce qui, je crois, était connu comme étant un accord sur le trafic.

L'hon. M. MARLER: Je trouve préférable que le mémoire s'en tienne strictement aux faits.

Le TÉMOIN: M. Henderson désirerait peut-être ajouter quelque chose à cette déclaration; peut-être le fera-t-il plus tard.

M. CARTER: Puis-je poser une question à laquelle quelqu'un pourrait répondre? La *Commercial Cable Company* a-t-elle payé des redevances ou honoraires au gouvernement de Terre-Neuve avant l'union.

M. HENDERSON: Oui, $20,000 par année.

M. CARTER: Payez-vous des redevances ou honoraires maintenant?

M. HENDERSON: Nous n'en payons pas.

M. CARTER: Vous avez cessé d'en payer lors de la résiliation de l'accord?

M. HENDERSON: C'est exact.

Le TÉMOIN: *Ceci fut le premier indice qu'a eu la Commercial Cable Company de ce qui s'est ensuivi à partir de ce moment, et semblerait être le premier effort du gouvernement canadien pour donner suite aux accords du Commonwealth par des méthodes indirectes sans que le parlement approuve de tels accords.*

IV. *Demandes d'un nouveau câble et de débouchés au Canada.*

1. Vers 1950, la *Commercial Cable Company* se rendit compte qu'elle avait besoin de nouveaux câbles du genre coaxial amélioré pour satisfaire à la demande fortement accrue pour ses services. Elle a fait part de son intention au gouvernement canadien en 1953. Il y eut des retards causés par des relevés, des plans et des devis considérables, des arrangements à prendre pour vaisseaux poseurs de câbles, le financement de $25,000,000 et également par suite du changement de route demandé par le gouvernement et autres raisons, de sorte que ce ne fut pas avant septembre 1954 que tous les plans, cartes, devis, accords financiers, etc, furent complétés et déposés auprès du gouvernement canadien dans une demande bien préparée et complète exposant pratiquement tous les détails. La *Commercial Cable Company* devait avoir au besoin vingt-quatre débouchés au Canada pour ce câble au cours des années à venir, pour s'occuper des affaires de la *Canadian Pacific Telegraphs Company* et des clients de la *Commercial Cable Company*. Ces débouchés n'auraient peut-être pas tous été requis dès le début par la *Commercial Cable Company* pour ses affaires au Canada, mais ils devaient être rendus disponibles à mesure de l'expansion du Canada et à la suite de demandes faites par le gouvernement du Canada ou la S.C.T.T. pour l'emploi de circuits. Toutes ces transactions se seraient faites selon des tarifs contrôlés par le gouvernement du Canada,— de sorte que tout ce que le Canada aurait eu à souffrir, aurait été un meilleur service par câbles. Le câble projeté devait relier les rives des États-Unis, de la Nouvelle-Écosse, de Terre-Neuve et, éventuellement, de la Grande-Bretagne.

Le requérant insista pour une réunion. Après un léger délai, soit le 13 septembre 1954, une réunion fut organisée pour permettre à la *Commercial Cable Company* d'expliquer officiellement son cas et de répondre à toute question concernant la demande déjà déposée. Cette réunion eut lieu dans une salle de l'édifice Hunter.

Quelques faits qui jettent de la lumière sur les déductions faites dans le présent mémoire:

A la réunion, il y avait quelque 16 personnes: quatre (4) délégués du ministère des Transports, quatre (4) de la *Commercial Cable Company*, un (1) du Conseil privé, qui agissait comme secrétaire, étant donné que la demande

était nécessairement adressée au gouverneur général en conseil. Parmi les autres, *il est intéressant de noter qu'il y avait trois (3) représentants de la Société canadienne des télécommunications transmarines (S.C.T.T.), dont son président, à qui presque tout ce qu'on disait était référé, soit pour commentaires, soit pour approbation. Il y avait aussi un représentant, un lieutenant-colonel Read, du B.P.C.—Cable and Wireless (de Grande-Bretagne). La S.C.T.T. et la Cable and Wireless sont des concurrents directs de la Commercial Cable Company et ils siégeaient pour porter jugement sur la demande.*

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Cela ressemble à Radio-Canada.

Le TÉMOIN: Ni le ministre ni le sous-ministre des Trnansports n'étaient présents.

Le président avait été récemment nommé sous-ministre adjoint des Transports. Il déclara assez clairement qu'il ne connaissait rien sur le sujet ou sur le sujet des câbles et puis, presque simultanément, il exprima l'avis que la *Commercial Cable Company* ne pouvait pas faire de demande ni faire ce qu'elle demandait. Ceci, avant toute explication ou lecture de la demande de la part des représentants de la *Commercial Cable Company*. Ce fut un commencement et une fin très brusque et très peu diplomatique, pour ne rien dire de plus, et ceci révéla la tendance subséquente des événements. M. Bowie, président de la S.C.T.T., corporation de la Couronne qui est une concurrente, promit d'étudier la demande et de donner son opinion au ministère des Transports. Rien de plus ne fut décidé à cette réunion qui fut la seule jamais tenue par le ministère des Transports, bien que les représentants de la *Commercial Cable Company* aient vu plus tard la S.C.T.T. à une réunion de caractère technique à l'édifice de la S.C.T.T. à Montréal.

De ce qui précède et d'après d'autres faits, la déduction qui nous vient naturellement à l'esprit, c'est que tout est conduit par la corporation de la couronne. De plus, c'est que tout renseignement (confidentiel ou non) transmis au ministre des Transports en vertu d'une loi comme le bill 212 va à la corporation de la Couronne, tout comme toute la vaste correspondance concernant cette demande, qui est transmise à cette même corporation ou à ses administrateurs.

Après six mois de discussion, on accorda la permission de faire atterrir le câble au Canada et de le faire passer par le Canada; *mais la Commercial Cable Company s'est vu refuser des débouchés au Canada*, sauf ceux que pourrait demander la corporation de la Couronne, la S.C.T.T.

2. Lorsqu'elle présenta sa demande pour le nouveau câble, la *Commercial Cable Company* y déclarait que l'un de ses câbliers aurait sa base à Halifax et qu'elle dépenserait de ce chef à Halifax environ $800,000 par an. C'est ce qui a été fait et le câblier *John W. Mackay* y a son port d'attache et emploie un équipage composé dans sa plus grande partie de gens de la Nouvelle-Écosse. De plus, lorsque l'on commencera la pose du câble, si l'entreprise est jamais lancée, il se fera, selon les débouchés qu'on nous accordera, une dépense considérable de capital pour manufacturer et poser le câble sur terre (en Nouvelle-Écosse et à Terre-Neuve). On estime de plus que les dépenses des nouvelles stations de câbles en Nouvelle-Écosse et à Terre-Neuve seront d'environ $100,000 par année. Le financement du coût des câbles a été assuré depuis le début de 1954 et le capital obtenu est toujours disponible. *On a offert au Canada un intérêt dans le câble, mais apparemment, il n'en veut pas.*

L'hon. M. MARLER: Maître Corlett, je me demande si vous pourriez prouver cette déclaration à l'effet qu'on a offert un intérêt dans cette société de câbles, car j'ai parcouru toutes les archives du ministère sur le sujet et je n'y ai pu voir aucune offre d'intérêt dans cette société de câbles.

Me Gordon MACLAREN: Vous avez été assez bon de m'accorder une entrevue, de même qu'à M. Kennedy et à M. Martin et, à cette occasion particulière, je vous l'ai suggéré et vous avez dit: "Non, nous ne voulons avoir rien à faire avec cela."

L'hon. M. MARLER: Je dois admettre que je trouve fort étrange cette manière de nous offrir verbalement, au cours d'une entrevue, une participation dans la compagnie exploitante de câbles.

M. MACLAREN: Je puis me tromper, mais j'ai l'impression de l'avoir proposé, au cours d'entrevues précédentes que nous avons eues avec vous. Nous vous avons demandé si vous désiriez une participation, mais vous ne vous êtes jamais prononcé, de sorte que nous n'avons jamais rien offert par écrit. J'admets que ce n'est pas par écrit.

M. Hamilton (York-Ouest):

D. Cette annexe "E" dont il est question, où a-t-elle son origine?

Le TÉMOIN: Je n'ai pas d'annexe "E".

Quelques VOIX: L'annexe "D".

Le TÉMOIN: Ceci, monsieur Hamilton, c'est une lettre officielle que nous avons reçue du ministre comme résultat de la demande du 13 septembre 1954. Il y avait une lettre du ministre datée du 9 février 1955.

M. Hamilton (York-Ouest):

D. Je puis me tromper, mais l'annexe D dans mon document semble être . . . —R. Excusez-moi, une ou deux copies comportent un ajouté "E" mais d'autres n'en ont pas.

D. Il est dit que l'ajouté est l'annexe "E". D'où vient-il? Vous êtes sur ce point maintenant.—R. L'ajouté.

D. Oui.—R. Sauf erreur, c'est après la préparation du mémoire qu'il nous est venu à l'idée de l'ajouter.

M. Johnston (Bow-River):

D. Les copies du mémoire sont-elles toutes les mêmes? Je ne puis trouver cette déclaration dans ma copie.—R. Nous aurons à accepter la responsabilité de cette affaire. Le seul changement important après que le mémoire eût été polycopié a été cet argument que nous avons mis sous forme d'ajouté et il semblerait que quelques copies du mémoire ne l'ont pas.

Ceci est peut-être le meilleur intérêt du public canadien dans les circonstances urgentes des temps actuels. Cependant, le contribuable de la Nouvelle-Écosse supporte une partie du fardeau du prêt consenti par le gouvernement, bien que la Nouvelle-Écosse ne doive retirer aucun avantage du gazoduc et qu'elle pourrait de plus subir d'autres pertes de marché pour son charbon, du fait de la concurrence de cette nouvelle source de combustible gazeux. Par conséquent, lorsqu'une autre société américaine, qui fait des affaires au Canada

depuis 72 ans, en vertu d'une charte ou licence émanant directement du Parlement, se propose d'étendre et d'améliorer ses services de câbles transatlantiques pour mieux servir le public canadien et de consacrer à cela de considérables immobilisations en Nouvelle-Écosse et à Terre-Neuve, en plus de baser un navire câblier à Halifax, avec une dépense annuelle de près d'un million de dollars dans ces provinces, il semblerait logique que le gouvernement du Canada devrait être des plus empressés à approuver des débouchés ou des circuits au Canada pour ce câble projeté, l'autorisation déjà donnée par le Parlement, spécialement lorsque cette amélioration serait entièrement payée par la société de câble, sans prêt ni subvention du gouvernement du Canada.

M. Habel:

D. A ce point, pouvez-vous expliquer comment vous en êtes venu à la conclusion: "Spécialement lorsque ce développement serait entièrement payé par la société de câble, sans aucun prêt ni subvention du gouvernement du Canada". Essayez-vous d'insinuer que nous payons une subvention à *Trans-Canada Pipelines*?—R. Non. Je ne crois pas que le mot ait aucune signification. Nous comprenons qu'il y a eu prêt. Nous tentions ici de souligner les meilleurs services disponibles au Canada et de faire comprendre que notre groupe privé était consentant et en position de fournir tout l'argent lui-même ou par l'entremise de ses baîlleurs de fonds.

D. Pourquoi avoir employé le mot "subvention" ici?—R. Je suis prêt à retirer le mot "subvention". Ce terme ne veut rien dire ici.

D. Il y a une véritable signification ici.—R. Si vous le préférez, je serais prêt à rayer "subvention" et à y référer seulement comme à un emprunt. Je puis vous assurer que, pour nous, nous ne voulons pas entamer un débat sur le gazoduc. Techniquement, je comprends la distinction; c'était un prêt et non un subside. Si vous le désirez, je suis tout à fait prêt à rayer le mot "subvention".

M. NICHOLSON: Il y avait un subside dans le taux d'intérêt.

M. Carter:

D. Monsieur le président, tandis que nous sommes sur ce point, vous mentionnez une dépense de près d'un million pour Terre-Neuve et la Nouvelle-Écosse? Vous avez mentionné $800,000 à Halifax pour le vaisseau, puis il y a un reliquat de $200,000 à diviser entre les deux provinces. Ce reliquat de $200,000 devra-t-il être partagé entre Terre-Neuve et la Nouvelle-Écosse?—R. Entre les deux provinces. Vu qu'il est nécessaire de maintenir le vaisseau câblier à Halifax, son équipage sera presque entièrement canadien.

D. En ce qui concerne Terre-Neuve, ce ne serait pas plus que $200,000.

Me G. F. MACLAREN: Ce sera en chiffres ronds $250,000.

Le TÉMOIN: Pourquoi le gouvernement refuserait-il à la *Commercial Cable Company* le droit accordé par le gouvernement d'avoir des débouchés ou des circuits au Canada pour son projet d'un nouveau câble transatlantique?

La réponse ne peut être que l'une des suivantes:

1. Afin, en usant de son autorité, ou maintenant de celle que confère le bill 212, d'essayer de mettre indirectement en vigueur les accords sur les télécommunications du Commonwealth qui n'ont jamais été déposés en Chambre ou

approuvés par le Parlement et qui tendent à faire de nouveau du Canada une colonie en ce qui concerne les télécommunications internationales.

— OU —

2. Afin d'essayer de justifier ce qu'à fait jusqu'a date le gouvernement, de même que les réglementations projetées en vertu du bill 212, sous prétexte de contrôler les tarifs des câblogrammes que les organismes gouvernementaux ont toujours contrôlés et auxquels les sociétés de câbles se sont toujours soumises et doivent se soumettre.

— OU —

3. Ainsi que le ministre nous l'a déjà déclaré, certains des règlements projetés en vertu de l'article 42 *c*) du bill 212 sont destinés à donner au gouvernement l'autorité qu'à son propre aveu il a déjà exercée en refusant à la *Canadian Cable Company* de nouveaux débouchés ou circuits au Canada pour ce nouveau câble projeté. C'est-à-dire qu'au moyen de ce bill 212, d'apparence innocente et inoffensive, on veut annuler indirectement le pouvoir accordé il y a 72 ans par le Parlement et justifier ou acquérir l'autorité déjà exercée dans la lettre du 9 février 1955 (voir annexe "D").

— OU —

4. A l'aide de règlements adoptés en vertu de l'article 42 *c*) du bill 212, on veut refuser aux sociétés privées de câbles de nouveaux débouchés ou circuits dans de nouveaux câbles qui assureraient un meilleur service pour le Canada, afin que la corporation de la couronne la (S.C.T.T.) puisse prospérer et éventuellement devenir un monopole. En d'autres termes, on chercherait à justifier ce qui peut bien être un piètre investissement fait dans la corporation de la couronne par des méthodes indirectes.

Nous nous rendons compte que personne en définitive ne peut l'emporter contre la politique et l'autorité du gouvernement du Canada, même s'il a légalement raison, même s'il détient une charte du parlement. Cependant, nous croyons devoir au moins faire connaître au Parlement, la plus haute cour du Canada, les empiétements illégaux ou les annulations imposés à la charte accordée par le parlement.

L'hon. M. MARLER: Monsieur le président, je veux nier dès maintenant qu'il y ait eu des empiétements ou des annulations illégales; et je veux demander au témoin si réellement il croit que le Parlement est un tribunal. Je ne crois pas que le Parlement soit un tribunal dans le sens ordinaire du mot. Il me semble que nous devrions traiter plus particulièrement de la question de la décision du gouvernement plus tard; mais j'estime devoir protester contre les mots "empiétements ou annulations" maintenant.

M. Johnston (Bow-River):

D. Je ne suis pas avocat, mais si le témoin estime qu'il s'agit là d'un empiétement ou d'une annulation illégale, ne serait-il pas plus convenable de porter cette affaire devant le tribunal qui déciderait si oui ou non il y a illégalité? S'il y a illégalité, vous pourrez alors agir et faire ce que vous avez l'intention de faire.—R. Voici une question pertinente à laquelle je puis vous donner une bonne réponse. Pour des raisons hors de notre contrôle, et à la demande du gouvernement américain, la question est démeurée confidentielle jusqu'à ces

tous derniers mois et nous n'étions pas en mesure de faire quoi que ce soit. A la demande des États-Unis nous devions nous abstenir de toute publicité jusqu'à il y a quelques mois.

M. Nicholson:

D. Sur quoi vous basez-vous pour faire cette déclaration?—R. M. Henderson est en meilleure position que moi pour répondre sur ce sujet.

M. Forest L. HENDERSON: Le câble est employé partiellement pour les besoins de la défense.

M. NICHOLSON: Et vous dites qu'on ne permettrait pas à une corporation canadienne de présenter ses problèmes?

L'hon. M. MARLER: Ce n'est pas une corporation canadienne.

M. NICHOLSON: Elle est constituée en vertu de la loi canadienne?

L'hon. M. MARLER: Non, c'est une corporation américaine ayant statut, au Canada en vertu des lois de 1884.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Est-il vrai que le gouvernement ne lui permettrait pas de porter cette cause en cour canadienne à cause de cela?

L'hon. M. MARLER: Non. Le gouvernement canadien n'y a aucune objection. Si la *Commercial Cable Corporation* croit qu'elle a droit d'action, qu'elle poursuive.

M. SMALL: Peut-elle poursuivre le gouvernement sans le consentement du gouvernement?

L'hon. M. MARLER: Connaissez-vous un seul cas où le consentement du gouvernement ait été refusé?

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Je prétends que ceci est la plus haute cour au pays et je ne concours pas à la déclaration du ministre à l'effet que le parlement n'est pas la plus haute cour.

L'hon. M. MARLER: Je crois qu'il y a cette différence: si la *Commercial Cable Corporation* croit qu'elle a droit d'obtenir une licence en vertu de la loi telle qu'elle existe maintenant, elle peut prendre action et je présume que si la société a raison, la Cour suprême peut ordonner que le permis d'atterrissage soit accordé en vertu de la loi, et je suis absolument sûr que le parlement n'est pas en position d'agir ainsi. Je crois que cela souffre examen. Je n'essaie pas d'énoncer de hauts principes de droit, mais je ne crois pas que le Parlement soit la plus haute cour.

M. BELL: A ce sujet, je me demande si plus tard nous aurons devant nous des hauts fonctionnaires du ministère de la Justice comme témoins, car il y a ici deux ou trois problèmes légaux très épineux sur lesquels nous devrions avoir des explications. Par exemple, il y a la question dont on fait allusion ici aux pages 3 et 4 pour ce qui regarde l'approbation de ces traités et accords. Ceci est mis sur le tapis au sujet de la Loi sur la marine marchande du Canada et je m'inquiète beaucoup de l'autorité sur laquelle nous nous appuyons. Évidemment, on en a parlé au Sénat, et je crois que nous devrions obtenir là-dessus une opinion légale.

L'hon. M. MARLER: Si c'est le désir du Comité, les conseillers juridiques peuvent être appelés.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Aurons-nous ici les dirigeants de la corporation de la Couronne?

L'hon. M. MARLER: Je ne leur ai pas demandé de venir parce que des fonctionnaires supérieurs de mon ministère m'accompagnent. Cependant, si c'est le désir du Comité d'avoir ici les dirigeants de la S.C.T.T., je ne m'y opposerai pas.

Le TÉMOIN:

4. En d'autres termes:

a) Les accords du Commonwealth ont apparemment été de nouveau mis en application d'une façon indirecte sans l'approbation du Parlement lorsqu'on a refusé de nouveaux débouchés au Canada, selon les stipulations des accords du Commonwealth.

b) L'autorité directe conférée par le Parlement au moyen de la charte accordée à la *Commercial Cable Company* a été illégalement refusée à celle-ci après au-delà de soixante-dix ans d'activité dans et par tout le Canada.

5. Dans l'entre-temps, les affaires à l'étranger du Canada comme nation commerçante ont augmenté et il y a eu et il y a actuellement des demandes pressantes auprès de la *Commercial Cable Company*, du Pacifique à l'Atlantique, pour un service par câble transatlantique plus rapide et meilleur, de même que des demandes de plusieurs lignes directes vers l'Angleterre et le continent afin de permettre aux grandes entreprises de transmettre rapidement les soumissions et les ventes sur des transactions faites à l'étranger, de façon à permettre au Canada de participer au marché mondial. Ces services n'étaient pas disponibles et, jusqu'à date, la *Commercial Cable Company*, s'est abstenue de donner à ses clients la raison pour laquelle ces services ne peuvent être promis. Qu'ils aiment cela ou non, ces clients seront forcés de s'adresser à la S.C.T.T. et à l'*Imperial Cable System*.

L'hon. M. Marler:

D. Ou à la *Western Union*.—R. Là-dessus, je ne veux rien dire.

D. Je crois que, lorsque vous dites qu'ils seraient forcés d'aller à la S.C.T.T., ce serait plus exact de dire qu'ils pourraient également aller à la *Western Union*.—R. Peut-être pour une courte période de temps.

D. Je crois que nous parlons du présent et que nous devrions nous en tenir aux faits plutôt qu'à l'imagination?—R. C'est un fait qu'en matière de services transatlantiques la S.C.T.T., société de la Couronne, est en concurrence avec la *Commercial Cable Corporation*. La *Western Union* et la *Commercial Cable Corporation* ne peuvent améliorer leurs services, il me semble, même si leurs câbles deviennent hors d'usage. La *Western Union* se trouve dans une position singulière, mais je ne suis pas autorisé à parler pour elle. Je ne puis que conclure qu'éventuellement, et cela, peut-être assez tôt, les deux concurrents tomberont au bord du chemin et la S.C.T.T. reprendra son monopole, bien qu'on m'ait informé qu'en fait elle ne possède elle-même aucun câble transatlantique; elle emploie les câbles de la *Cable and Wireless* qui est une société britannique.

M. Follwell:

D. A ce sujet, si le câble se brise, cette société a-t-elle actuellement la permission d'installer un nouveau câble du même type et de la même sorte?—

R. Ceci soulève un point légal. La charte mentionne des retours et autres choses, mais, que ce nouveau câble devrait être ou non du même modèle que l'ancien, ceci est une question légale.

M. Hosking:

D. Prétendez-vous que vous désireriez remplacer vos nouveaux câbles avec un nouveau câble coaxial?—R. M. Follwell désirait savoir si nous serions en position de remplacer les câbles existants.

D. Il a également dit avec un câble du même type.—R. Supposons qu'aujourd'hui j'aie une automobile du modèle de 1910 . . .

D. La loi dit-elle que vous pouvez le faire si vous le désirez?—R. Elle dit que nous pouvons renouveler, mais devons-nous renouveler avec quelque chose qui date de 1884, de 1905 ou de 1923?

D. Ne nous disiez-vous pas tantôt que si ces câbles n'étaient pas différents, la S.C.T.T. parviendrait éventuellement à un monopole? N'auriez-vous pas encore le même droit de renouveler ces câbles et de continuer de fonctionner alors que personne ne pourrait vous en empêcher?—R. C'est ce que nous avons essayé de faire en 1954 lorsqu'on nous a dit . . .il est vrai que le ministre a dit que nous pouvions poser un câble, mais que nous ne pouvions pas avoir de débouchés.

D. S'il vous plaît, parlez bien clairement; vous avez dit que vous ne pouviez pas poser de câble, un nouveau câble coaxial qui est un type différent de câble que celui que vous avez maintenant?—R. C'est bien cela.

D. Vous pourriez remplacer n'importe quel de ces câbles par le même type de câble et personne ne pourrait vous en empêcher. N'est-ce pas cela qui est dans votre charte?—R. Je comprends que la réponse de M. Martin a été que ce ne serait pas commercialement possible.

D. Eh bien! vous déclarez des choses au Comité qui ne sont pas vraies.

M. SMALL: Voudriez-vous le remplacer avec quelque chose qui serait démodée?

M. HOSKING: Je n'aime pas que vous essayiez de nous induire en erreur.

M. BELL: Il y a certaines déclarations faites dans le mémoire, et je crois que nous devrions être impartiaux sur ce point. M. Carter a fait une déclaration il y a quelques minutes qui m'a inquiété, mais je ne l'ai pas relevée alors. Ces gens ont leur mémoire, et il y a là certaines allégations. Plusieurs d'entre elles touchent à des points légaux très délicats et si nous voulons les discuter plus tard, alors, très bien, mais je crois que nous devrions les accepter maintenant. Cependant, s'il y a des erreurs de faits flagrantes et si on peut les prouver, c'est une autre affaire; mais ces choses qui dépendent de l'interprétation de la loi existante et de l'interprétation de certains mots dans le statut sont des sujets légaux délicats et nous ne pouvons dire si nous avons été induits en erreur ou trompés.

M. HOSKING: Ce à quoi je trouve à redire c'est de prétendre que la S.C.T.T. en arriverait à un monopole, alors que la charte originale de la société comparante lui donne le droit de remplacer ces câbles par des câbles semblables en tout temps. Je suis ingénieur et je ne puis comprendre ce que le témoin essaie de dire.

M. BELL: Vous pouvez comprendre que si les Chemins de fer nationaux se servent de diesels de Montréal à Toronto et que le Pacifique Canadien n'ait le droit de ne remplacer que ses locomotives à vapeur, le National-Canadien aura éventuellement un monopole parce que le P.-C. sera éventuellement forcé d'abandonner les affaires.

M. HOSKING: Mais sa charte dit qu'il peut les remplacer.

M. BELL: Je crois que nous avons besoin d'un avis d'expert sur ce point.

L'hon. M. MARLER: M'est avis que c'est réellement une question légale et je ne pense pas que le témoin, Me Corlett, devrait être requis d'essayer de disposer de cette question pour le moment.

M. Follwell:

D. C'est moi qui ai posé la question en tout premier lieu pour donner un point de départ à la discussion et dans le but de savoir clairement si le ministère des Transports était opposé ou non à ce que la société renouvelle les câbles qu'elle a actuellement ou à ce qu'elle pose de nouveaux câbles du même genre, et de savoir si oui ou non il serait économiquement sage d'agir ainsi. Le témoin a dit que ce ne serait pas économiquement sage et que la société se verrait obligée de cesser de fonctionner.—R. C'est exact. Lorsque M. Henderson parlera, il sera à même de satisfaire M. Hosking et d'expliquer pourquoi il ne voudrait pas renouveler le type de câble qui fut posé en 1884. Je puis assurer M. Hosking que nous n'avons aucun désir de tromper un comité du parlement.

M. Johnston (Bow-River):

D. La question du remplacement d'un câble est une question légale. Avez-vous déjà essayé d'en obtenir une interprétation par les cours de justice? Il me semble que si une cour vous donnait une interprétation à l'effet que vous pourriez la remplacer par un câble moderne, alors, toutes vos difficultés seraient terminées, sauf pour ce qui est de l'atterrissage et vous avez actuellement ce pouvoir, et, naturellement, ce pouvoir vous serait continué.—R. Le Parlement pourrait très bien amender la Loi sur les télégraphes à sa prochaine session, mais nous ne sommes pas allés jusque là. Je ne crois pas que les dirigeants de la société aient pensé pour une minute qu'approbation leur serait donnée pour ce câble. Ce n'est qu'il y a un peu plus d'un an qu'on nous refusa le droit d'avoir des débouchés au Canada. L'affaire fut gardée secrète à la demande du gouvernement des États-Unis et nous nous sommes rendu compte que le gouvernement désirait bel et bien présenter un bill public—le bill 212—de sorte que nous avions l'impression que si nous ne donnions pas au moins notre opinion maintenant, il n'y avait rien que nous pourrions faire à ce sujet dans un avenir immédiat.

6. Le ministre des Transports, l'honorable M. Marler, a été très direct et très franc envers la *Commercial Cable Comapny* et envers ses représentants au cours d'entrevues avec lui.

a) Il a, pas plus tard que le mardi 1er mai 1956, admis qu'il n'a jamais même vu ou lu cette demande d'un nouveau câble présentée au gouvernement du Canada et au ministère des Transports en septembre 1954. Tout de même, il rejeta cette demande de débouchés, nécessaires à la *Commercial Cable Company* pour que celle-ci puisse rester en affaires au Canada. Il déclara de plus qu'il n'était pas familier avec les accords sur les télécommunications du Commonwealth.

b) M. Marler a admis que c'était l'intention du gouvernement de refuser de nouveaux débouchés ou circuits de câbles à des sociétés privées fonctionnant au Canada, de sorte que la S.C.T.T., société de la Couronne, puisse prospérer et justifier les dépenses que le gouvernement a faites pour elle. Il donna d'autres exemples d'une telle politique de monopole en mentionnant d'autres corporations de la couronne telles que Air-Canada, Radio-Canada, Polymer et autres.

c) M. Marler a admis verbalement que le bill 212 est destiné à donner au gouvernement le pouvoir de contrôler les débouchés au bénéfice de la S.C.T.T. et à justifier et rendre légale la restriction imposée à la *Commercial Cable Company* sur de nouveaux débouchés pour un câble, (alors que le Parlement, en vertu d'une charte spéciale, a déjà accordé un tel droit).

L'hon. M. MARLER: Maître Corlett, je crois que vous interprétez très libéralement ce que j'ai dit:

Le TÉMOIN: On peut illustrer une récente application du principe de coexistence entre une société de la couronne et un concurrent privé en rappelant le développement des services de transport dans la nouvelle région minière de Manitouadge, dans le Nord ontarien. En 1954, les chemins de fer Nationaux ont obtenu une loi du Parlement du Canada leur permettant de construire un embranchement vers cette région minière. A ce temps, ou vers ce temps, le Pacifique Canadien, agissant en vertu de ses pouvoirs statutaires, a construit un embranchement dans la même région. Pour autant que nous le sachions, le chemin de fer gouvernemental n'a fait aucun effort pour refuser au P.-C. le droit de construire ce tronçon. Nous ne pouvons que conclure de ce fait que le Parlement a compris que c'était dans l'intérêt public que se maintienne la concurrence, malgré le fait que l'un des concurrents était un chemin de fer appartenant à l'État.

De même, vers le même temps, un différend au sujet de tarifs s'est élevé entre les chemins de fer Nationaux et la *Steep Rock Iron Mines Limited.* Cette société doit compter uniquement sur le National-Canadien pour le transport de son minerai de fer à Port-Arthur. Il semble que ce différend ne fut réglé qu'après qu'une menace sérieuse eût été faite de faire construire une voie ferrée dans le même district par une société rivale. Ceci démontre encore, selon nous, l'avantage pour le public de la concurrence.

Déclaration

1. Nous croyons que le ministère des Transport devrait admettre les faits présentés ci-dessus. Ils sont l'évidence même et sont appuyés sur des documents, sur l'histoire, sur la connaissance générale, sur la loi, sur les déclarations elles-mêmes d'autorités du ministère des Transports ou sur des déductions logiques basées sur ces déclarations ou faits prouvés. La *Commrecial Cable Company* n'avait ou n'a rien à cacher. En face de l'opposition rencontrée en 1954 lorsqu'elle fit sa demande d'approbation des plans du nouveau câble, elle a transmis au ministère des Transports un mémoire complet sur la loi démontrant pourquoi la *Commercial Cable Company* devrait obtenir l'autorisation d'installer un nouveau câble et se voir accorder de nouveaux débouchés au Canada. Il est entendu et il a été en fait déclaré par un haut fonctionnaire du ministère des Transports, que le ministère savait qu'il n'avait pas l'autorité nécessaire pour

refuser les débouchés à la *Commercial Cable Company* ou pour obliger à ne donner ces débouchés qu'à la société de la Couronne. Par conséquent, le bill 212 n'a été présenté que pour fournir au gouvernement cette autorité.

L'hon. M. MARLER: Maître Corlett, j'ai été incapable de trouver un seul haut fonctionnaire qui ait dit une telle chose. Tout ce que je puis dire c'est que ce n'est pas une déclaration venant d'une personne autorisée.

Le TÉMOIN:

2. En d'autres termes, le bill 212, spécialement les règles et règlementations prévues et l'article 42*c)* en particulier, est spécifiquement destiné à rendre légal ce que le gouvernement a fait et fait actuellement pour contrôler tous les débouchés des câbles dans et hors du Canada pour le bénéfice de la corporation de la Couronne, la S.C.T.T. et pour sanctionner les accords du Commonwealth qui n'ont pas force de loi au Canada. Le résultat sera que toutes les affaires au Canada et au dehors iront à la S.C.T.T. et par le système de câbles impérial autour du monde, quel qu'il soit, même si ce n'est pas le service le plus rapide et le meilleur à fournir au commerce canadien. Tout ceci est conforme aux accords du Commonwealth, qui peuvent obliger moralement le Canada, mais qui n'ont pas encore force de loi au pays, étant donné qu'ils n'ont pas été sanctionnés par le Parlement. Nous sommes d'opinion que tout ceci est fait sous prétexte de la nécessité d'émettre des licences. La *Commercial Cable Company* ne s'oppose pas à payer de nouveau une licence, s'il en faut, mais non avec les restrictions prévues ou possibles en vertu des règles et règlementations qui bientôt indirectement la forceraient à cesser de fonctionner au Canada après 72 ans de services aux Canadiens. De là ces objections.

3. L'Angleterre n'a pas de telle licence pour l'atterrissage des câbles jusqu'à maintenant et la législation aux États-Unis n'est pas si générale et elle n'a même pas été appliquée dans des cas récents et, de plus, il n'y a pas de corporation de la couronne telle que la S.C.T.T. à encourager. La *Cable and Wireless Ltd.*, qui fait partie du réseau du Commonwealth mais est la propriété de la Grande-Bretagne, a fait atterrir ses câbles et exploiter ceux-ci avec débouchés à Porto-Rico et aux îles de la Vierge sans détenir de licence en conformité des lois des États-Unis. Ces endroits sont considérés comme parties des États-Unis continentaux. A tout événement, la *Commercial Cable Company* a déjà une licence en vertu d'une loi spéciale du Parlement et elle ne devrait pas avoir besoin d'une nouvelle licence laquelle, tel que décidé, la rendrait éventuellement incapable de fonctionner, pour cause de strangulation.

M. Nesbitt:

D. En plusieurs occasions dans le mémoire, on a dit: . . . "même si ce n'est pas le service le plus rapide et le meilleur pour le commerce canadien". Le témoin voudra-t-il préciser?—R. Je crois que M. Martin est plus en mesure de vous fournir le renseignement que vous demandez.

M. E. A. MARTIN (Gérant, *Commercial Cable Company*): Oui. Aucun système individuel de communication ne peut donner le meilleur service pour toutes les parties du monde. Par exemple, nous pouvons fournir certains services grâce à nos propres câbles en certaines directions. Nous maintenons nos propres bureaux dans certains pays. D'un autre côté, la S.C.T.T., dans plusieurs cas, se relie avec certains autres endroits à l'étranger et donne un meilleur service dans ces cas. S'il n'y avait qu'une société, disons, la *Commercial*

Cable Company seulement, celle-ci ne pourrait donner le meilleur service requis au Canada. Ceci répond-il à votre question?

M. NESBITT: Non.

M. MARTIN: Par exemple, prenons l'Italie. Nous avons un service de câble pour l'Italie qui est relié au câble de l'État italien. Passer par Londres pour des raisons sentimentales, ce serait beaucoup plus long. Nous avons le seul bureau pour câblogrammes à Rotterdam. Nous maintenons un câble vers l'Amérique centrale et vers l'Amérique du Sud et, un autre exemple serait Vancouver; si vous désirez communiquer avec le Japon, notre route serait via San-Francisco à Tokio; mais si vous l'envoyez par la S.C.T.T., la route serait Vancouver, Montréal, Londres et retour autour du monde. Les taux seraient les mêmes, mais cela signifierait un ralentissement du service.

M. CARTER: Quelle différence y aurait-il dans la vitesse du service? Par exemple, si deux dépêches étaient envoyées de Vancouver à Tokio: une transmise par votre société et l'autre par la S.C.T.T., quel temps celle que vous transmettez mettrait-elle à se rendre?

M. MARTIN: Elle arriverait plus vite.

M. CARTER: Combien plus vite?

M. MARTIN: De 15 minutes à une heure; et dans certains cas, le décalage a été jusqu'à deux heures; et la même chose s'applique à l'Amérique centrale et à l'Amérique du Sud. La S.C.T.T. pourrait prendre une heure et demie et plus; mais, si vous êtes à Vancouver et désirez communiquer avec l'Australie, la route la plus rapide serait via la S.C.T.T. avec son câble du Pacifique; même chose pour les Antilles. Je suis le premier à admettre qu'elle donne le meilleur service pour les Antilles. Mais si vous considérez tous les pays ensemble, si le Canada a les services de trois sociétés, ceci signifie le meilleur service possible disponible au Canada pour transiger les affaires.

M. NESBITT: Je comprends d'après cela, qu'à l'occasion il y a un grand nombre de dépêches qui s'accumulent et que quelquefois l'on emploie une seconde route plus détournée pour les envoyer.

M. MARTIN: C'est exact.

Le PRÉSIDENT: Continuez, s'il vous plaît.

M. Carter:

D. Puis-je poser une question? Vous avez dit plus tôt dans votre mémoire (je ne connais pas la page exacte maintenant), mais vous avez dit que votre câble va d'Angleterre à Terre-Neuve.—R. Oui.

D. Vous avez d'autres câbles qui vont à d'autres parties du monde.—R. A d'autres parties du monde, oui.

D. D'Angleterre à d'autres pays européens?—R. Oui, d'Angleterre à d'autres pays d'Europe, mais M. Martin pourrait mieux répondre que moi.

D. Si vous installiez ce nouveau câble, ce câble coaxial, vous le poseriez au fond de l'Atlantique?—R. Oui, via Terre-Neuve et la Nouvelle-Écosse et plus bas en un point des États de la Nouvelle-Angleterre.

D. Ne serait-il pas en quelque sorte parallèle à celui que vous avez maintenant?—R. C'est exact.

M. MARTIN: Il passerait un peu au nord du câble actuel.

M. CARTER: Une extrémité serait en Angleterre?

M. MARTIN: C'est exact.

M. CARTER: Avez-vous fait une demande en Angleterre pour une licence? Avez-vous l'autorité requise pour faire atterrir votre câble du côté de l'Angleterre?

M. MARTIN: Nous négocions présentement avec les autorités britanniques.

M. CARTER: Depuis combien de temps négociez-vous avec elles?

M. MARTIN: Depuis un peu plus d'un an.

M. CAVERS: Vous n'en êtes pas venu à un accord avec elles jusqu'à présent?

M. MARTIN: Pas encore.

M. CARTER: Quelle serait l'objection? N'auraient-elles pas en vue quelque chose qui serait un obstacle et que vous auriez à surmonter?

M. MARTIN: La différence entre la situation en Angleterre et ici au Canada c'est qu'au Canada nous avons une charte et qu'en Angleterre, nous n'en avons pas . . .

M. CAVERS: Que vous a dit le gouvernement britannique en réponse à votre demande de faire atterrir votre câble sur son territoire?

M. HENDERSON: Je crois qu'il n'a pas donné son consentement.

M. CAVERS: S'est-il contenté de ne pas donner de réponse, ou vous a-t-il donné une réponse pour ou contre l'atterrissage?

M. MARTIN: Oui et non. Je ne puis être catégorique d'une façon ou de l'autre. Je puis dire que nous n'avons pas essuyé de refus.

M. CAVERS: Vous n'avez pas encore essuyé de refus.

M. CARTER: Avez-vous négocié avec un autre pays quelconque pour ce qui regarde les droits d'atterrissage pour votre câble coaxial?

Me MACLAREN: Je ne vois pas comment une chose qui se passe en dehors du Canada puisse se rapporter à la question en discussion. Nous avons obtenu la permission d'installer un câble en passant par le Canada. Notre seul problème ici consiste à obtenir des circuits au Canada auxquels le P.-C. serait relié.

Nous ne critiquons pas parce que le gouvernement nous a accordé la permission de construire un câble, il l'a déjà accordée. Ce à quoi nous trouvons à redire est ceci: lorsque notre câble passera par le Canada, nous désirons avoir des débouchés ici de façon que le Pacifique-Canadien, la *Matitime Tel. and Tel.* ou la S.C.T.T. ou quelqu'un d'autre puisse s'y relier.

M. CARTER: J'aimerais continuer sur le sujet si je le puis, monsieur le président. Si ces débouchés vous étaient accordés, cela vous serait-il de quelque avantage si vous n'aviez pas de droit d'atterrissage en Angleterre ou dans un autre pays?

M. MARTIN: Nous aurions à nous raccorder quelque part, nécessairement. Mais ceci n'a rien à faire avec notre demande.

M. CAVERS: Monsieur le président, je crois que ceci concerne le fait qu'il existe des accords du Commonwealth. Ceci, alors, ne nous met-il pas dans la position où nous devrions savoir si oui ou non, à l'autre bout de la ligne, vous avez des droits pour des "trous", comme vous dites?

M. MARTIN: Il n'y a pas d'accords du Commonwealth en existence. Ceux-ci n'ont jamais été approuvés par le Parlement. Ainsi, ce ne sont que des bouts de papier signés par quelqu'un. C'est le point que nous voulons faire admettre.

M. CAVERS: Ceci est une question d'interprétation, je crois, à savoir si les accords sont valides.

Me MACLAREN: En ce qui touche les questions relatives à la Loi sur la marine marchande du Canada, des avocats du ministère de la Justice sont allés là et ils ont traité de tous ces problèmes. Il n'y a aucun doute que les autorités du ministère de la Justice les aient étudiés très soigneusement, de même que le bill modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada que vous vous apprêtez à discuter. Et l'on dit que l'accord auquel a participé le Canada devrait être approuvé. Nous avons eu à préparer un amendement au bill dans ce but. Il y a beaucoup de précédents à cela. Le seul fait qu'il ait fallu faire approuver en partie en 1929 l'accord sur les télécommunications du Commonwealth, prouve que tous doivent être approuvés maintenant. Il n'y a aucun doute à ce sujet.

L'hon. M. MARLER: Monsieur le président, bien qu'il puisse en être ainsi, le fait demeure que ce câble va d'un endroit à un autre. Je crois que le Comité a le droit de savoir quelle a été la situation en regard du câble aux autres points qu'il devra toucher. L'un de ces points mentionné est le Royaume-Uni. M. Henderson nous a dit qu'il n'a pas essuyé de refus définitif du gouvernement du Royaume-Uni. Mais ce ne sont pas les seuls endroits auxquels ira le câble, d'après la demande. M. Henderson nous dira peut-être quelle a été l'attitude des gouvernements des deux autres pays concernés.

M. HENDERSON: Le câble est censé passer par le Groëland et l'Islande. Nous avons pressenti les gouvernements islandais et danois concernant l'atterrissage de ces câbles à ces endroits. Je puis affirmer que la réaction a été favorable. Nous n'avons pas approché directement ces gouvernements, sauf que nous avons fait des démarches préliminaires. Nous n'avons pas l'intention de négocier davantage avec eux avant d'avoir terminé nos négociations au Canada et au Royaume-Uni. Nous ne prévoyons pas de difficultés avec le Groëland ou l'Islande.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Mais vous avez des difficultés, n'est-ce pas, en Angleterre?

M. HENDERSON: Oui, mais nous n'avons pas encore perdu espoir, monsieur.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Quel effet cela aurait-il, bon ou mauvais, dans cet incident en particulier, s'ils avaient un endroit où déposer leurs messages après les avoir transmis sur la ligne?

L'hon. M. MARLER: Je suppose qu'ils désirent avoir quelque chose à l'autre extrémité du câble.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Ceci me semble une réponse très facétieuse, monsieur, car ce dont nous parlons ici est un problème portant sur un bill spécifique et sur un droit spécifique. Si ce qu'on allègue est exact, il me semble qu'en fait, la demande finira par être refusée par le Royaume-Uni; mais cela ne devrait pas influencer le jugement que nous avons à porter ici.

M. CARTER: J'approuve ce que mon ami a dit. Mais, monsieur le président, une raison pour laquelle j'ai posé cette question a été que tout ce mémoire me paraît contenir un tas de suppositions, et certaines déclarations qui n'ont pas été prouvées. Il me semble à moi que c'est là une sorte de tentative pour induire

le Comité en erreur. Et maintenant, je ne puis saisir la signification de la déclaration. Cela ne m'intéresse pas de savoir si l'Angleterre émet des licences ou non pour les câbles. Je ne vois pas du tout pourquoi nous aurions à nous occuper de cela. Mais, on l'a mis sur le tapis pour nous influencer d'une façon quelconque.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Il n'y a qu'une seule intention d'indiquée ici et c'est que, puisqu'il semble y avoir une impasse quelconque dans toute cette situation au sujet des câbles et du sans-fil, ceci n'est qu'une partie du plan destiné à bloquer cette transaction particulière et à assurer un monopole non seulement ici mais au Royaume-Uni également.

M. HENDERSON: Monsieur le président, puis-je faire une déclaration, s'il vous plaît? Nous avons considéré la possibilité de prendre d'autres mesures si nous n'obtenions pas le consentement du Royaume-Uni. Nous songeons à l'Allemagne comme point d'atterrissage, ou d'autres endroits. Nous avons en fait eu des pourparlers avec l'Allemagne. De la sorte, il existe d'autres possibilités en dehors du Royaume-Uni si ce dernier ne nous accorde pas son consentement.

M. NICHOLSON: Monsieur le président, au sujet du Royaume-Uni, je me demande si le témoin pourrait nous renseigner sur ce point-ci: depuis l'étatisation du câble en 1946, le Royaume-Uni a-t-il accordé à d'autres sociétés le droit d'atterrissage sur son territoire?

M. HENDERSON: Monsieur, je n'ai pas saisi la première partie de cette question.

M. NICHOLSON: C'est en 1946 que le câble fut étatisé au Royaume-Uni, pour autant que je me rappelle. Quelle a été l'attitude du gouvernement anglais depuis ce temps, depuis 1946?

M. HENDERSON: Il n'y a pas eu de changement.

M. NICHOLSON: S'est-il présenté des cas, depuis 1946, où une demande telle que la vôtre a été prise en considération?

M. HENDERSON: Non, monsieur.

M. Follwell:

D. Monsieur le président, n'est-il pas vrai que la *Commercial Cable Company*, qui se propose de poser le câble, voudrait probablement être sûre d'avoir des débouchés avant de commencer à poser le câble? Je conviens avec elle qu'elle doit venir ici d'abord. Je crois que le Comité est un peu dans l'erreur quant à décider si oui ou non le gouvernement permettra à cette société de poser un câble. Sauf erreur, le ministre a déjà dit que le ministère n'a pas d'objection à ce qu'elle pose le câble et qu'il consent à la pose de ce câble, mais qu'il s'oppose à ce qu'elle ait ces circuits, ou débouchés. Grand Dieu! je ne puis voir ce à quoi servira la pose d'un câble si l'on n'a pas la permission de l'exploiter. C'est ce qu'on allègue, n'est-ce pas?—R. C'est exact, monsieur Follwell. Je puis déclarer qu'en dehors de toute question légale, le fait est que la *Commrecial Cable Company* s'est vu donner le droit de fonctionner au Canada il y a 72 ans et qu'elle a fonctionné depuis. Elle vient en concurrence avec une société de la Couronne qui a pris naissance en des temps plus récents. Il s'agit là d'une poliqique gouvernementale; personne ne contestera ce fait. Peut-être cela donne-t-il à la *Commercial Cable Company* plus de concurrence. Et alors, il y a la *Western Union*.

La société dit maintenant: nous avons ce droit, ou nous croyions que nous avions ce droit conféré par loi du Parlement du Canada. Lorsque nous avons tenté d'exercer ce droit lors d'une demande faite au ministère en 1954, cette dernière a été rejetée en ce qui concerne les débouchés canadiens. Dans quelle situation cela laisse-t-il la compagnie maintenant?

D. Ai-je raison de présumer ceci (et ceci peut intéresser le comité) que ce que vous demandez pour le câble coaxial est le droit d'avoir plus de débouchés ou circuits que vous en avez actuellement? N'est-ce pas la somme et la substance de votre exposé?—R. C'est exact, monsieur.

D. Vous ne vous plaignez pas de ce que vous avez, mais vous voulez vous assurer des débouchés pour que vous puissiez fonctionner; et il ne sert à rien d'aller en Angleterre et de dire: "pouvons-nous poser un câble?" puisque vous n'avez pas de débouchés pour l'alimenter?—R. C'est exact.

M. Nesbitt:

D. Monsieur le président, il y a eu force discussions sur cette question jusqu'à présent. Le gouvernement a-t-il l'intention de refuser de nouveaux débouchés à cette société? Nous avons discuté les allégations du mémoire, mais je crois que nous avancerions davantage si nous avions une réponse à cela. Le gouvernement a-t-il l'intention de refuser ces débouchés?

L'hon. M. MARLER: Monsieur le président, pour autant que la *Commercial Cable Company* soit concernée, le mémoire contient une lettre que j'ai écrite à Me Maclaren à ce sujet, et je crois que les termes de cette lettre sont parfaitement clairs. M'est avis, cependant, qu'avant d'essayer de traiter du sujet plus complètement, Me Corlett pourrait d'abord terminer la lecture de son mémoire et nous pourrions alors entendre toutes les autres représentations qui pourraient être faites. Ensuite, j'essaierai de convaincre les membres du Comité d'approuver ce bill. Je serai heureux de répondre à toute question que le Comité aura à poser sur le sujet.

M. Hosking:

D. Il y a certaines choses que je ne puis comprendre. On dit: "L'Angleterre, jusqu'à présent, n'a pas de licence pour l'atterrissage de câbles". Si elle n'a rien du genre que nous avons, sur quoi la société a-t-elle négocié depuis plus d'un an et pourquoi introduit-elle ici ce sujet étranger dans son mémoire de façon à nous embrouiller? L'Angleterre, évidemment, a un moyen quelconque de contrôler les débouchés chez elle, puisqu'on nous a dit qu'on négociait depuis un an. Mais, lorsque nous lisons ceci: "L'Angleterre, jusqu'à présent, n'a pas de licence pour l'atterrissage de câbles", ceci ferait paraître le Canada comme ayant fait quelque chose de très nuisible, qu'aucun autre pays n'a fait. Et puis, si nous continuons: ". . . et la législation aux États-Unis n'est pas si générale et elle n'a même pas été appliquée dans des cas récents . . . " Pourquoi dire cela dans le mémoire? Est-ce pour nous embrouiller, ou est-ce pour nous renseigner, ou pourquoi?—R. Monsieur le président, j'aimerais répondre à M. Hosking. Notre unique motif a été de fournir d'avance le plus de renseignements au Comité.

D. Oui. Mais lorsque nous vous demandons maintenant pourquoi l'Angleterre vous empêche d'avoir là un débouché et pourquoi vous avez négocié avec son gouvernement depuis plus d'un an, vous ne nous dites rien. L'Angleterre a quelque raison pour vous empêcher d'agir, mais vous nous dites qu'elle n'a pas

ce que nous avons et vous dites que vous ne pouvez pas installer là de débouché; mais vous avez négocié pendant au delà d'un an. Pour moi, l'affaire semble faussement basée sur le fait que nous ne connaissons réellement rien sur le sujet, ou que nous ne comprendrions quand même pas, ou encore que nous sommes pires qu'un autre pays.—R. Monsieur le président, lorsque ce document fut préparé, c'est à dire, il y a déjà un certain temps (le bill 212 ayant passé en première lecture vers le 12 avril, mais ayant été à l'ordre du jour depuis déjà assez longtemps) notre unique désir était de démontrer qu'apparemment il n'y a pas de loi imposant une licence d'atterrissage de câble au Royaume-Uni; et nous nous sommes également efforcés de démontrer que bien que les États-Unis aient une telle loi, ils ont permis à *Cable and Wireless* de faire atterrir ses câbles dans certains de leurs territoires continentaux. Notre seul désir est de fournir le plus de renseignements possibles mais je crois, monsieur le président, que la question de M. Hosking recevra une réponse claire si l'on se reporte à ce qu'a dit le ministre le 3 juillet aux pages 5819 et 5820 du Hansard, lorsqu'il a traité du sujet d'une façon peut-être plus complète. Le ministre a dit à cette occasion en réponse à une déclaration faite par l'honorable député de Vancouver-Quadra (M. H. C. Green) au sujet de la législation au Royaume-Uni:

> "D'après les renseignements que je possède à ce sujet, au Royaume-Uni en vertu du *Telegraph Act*, le ministre des Postes est autorisé à accorder des permis par écrit, moyennant un droit ou selon d'autres conditions qu'il peut juger appropriées, soit d'une façon générale soit dans des cas particuliers, à toute compagnie, personne ou organisme en vue de la transmission de télégrammes. Sauf erreur, en ce moment, aucun permis ne régit les câbles reliant le Canada au Royaume-Uni; ils relèvent, si l'on peut dire, de la discrétion du ministre des Postes".

Maintenant, je suis prêt à admettre immédiatement que la mention "à la discrétion du ministre des Postes" exprime l'idée sans doute mieux que nous l'avons fait.

D. La position n'est-elle pas bien pire, alors, en Angleterre que celle existant par suite de notre loi sur les licences pour l'atterrissage des câbles?—R. Cette question, je suppose, peut se rattacher au fait que le gouverneur en conseil peut ici édicter des règlements autorisant ceci ou cela. Il possède des pouvoirs discrétionnaires. Quelle est la différence entre le gouverneur en conseil pouvant faire ceci ou cela et le ministre des Postes du Royaume-Uni agissant à sa propre discrétion? La base sur laquelle on s'appuie pour savoir ce que l'un et l'autre doit faire n'est peut-être pas entièrement délimitée. Pour sûr, dans notre cas, en vertu du statut, nous ne doutons pas de la nécessité pour le gouvernement de posséder des pouvoirs de règlementation et de les exercer par l'entremise du gouverneur en conseil.

D. Vous ne vous opposez pas à ce que nous ayons des pouvoirs de règlementation sur ces choses?—R. Monsieur le président, en réponse à M. Hosking, je dirais, en principe: non. Mais ici nous avons été assujettis à des règlements depuis l'entrée en vigueur de la loi. Le prédécesseur de la Loi sur les télégraphes existait lorsque la *Commercial Cable Company* fut constituée en 1884 et remplissait à peu près le même rôle. Si l'on consulte les statuts de 1875 traitant des télégraphes électriques marins, on se rendra compte que le régime est à peu près le même qu'il est ici. Les règlements ne sont pas nouveaux.

D. Donc, vous ne vous opposez pas à cela.

M. Nicholson:

D. Je remarque qu'à la page six du mémoire, on mentionne la présence du lieutenant-colonel Read, du B.P.O., à une réunion avec le ministère. Si je comprends bien, cette abréviation désigne le ministère des Postes britannique et je me demande si le témoin pourrait nous dire si oui ou non le ministère des Postes d'Angleterre pourrait être considéré comme une corporation de la Couronne au Royaume-Uni?—R. Monsieur le président, pour répondre à cette question que mentionne le ministère des Postes anglais, je présume que du fait soit de la possession, soit d'un mandat conféré par une loi, il est chargé de l'administration de la *Cable and Wireless Limited* qui est, je crois, la propriété complète du gouvernement britannique.

M. HAHN: J'invoque le règlement, monsieur le président. Nous avons décidé antérieurement, je crois, que nous devrions entendre lecture du mémoire, mais apparemment nous avons changé d'idée à ce sujet. Il est maintenant 5 heures et demie et le témoin a suffisamment de temps pour compléter la lecture de ce mémoire avant six heures, ce qui nous donnerait la chance de l'étudier . . .

Je crois que ce serait une sage ligne de conduite.

Le TÉMOIN: (1) Le gouvernement n'a jamais donné de raison claire et satisfaisante au sujet de sa décision et de sa politique en cette matière. Nous comprenons qu'un gouvernement n'a pas à fournir des raisons pour sa politique; mais ceci place une société telle que la *Commercial Cable Company* dans une position très injuste si aucune raison bien définie n'est donnée par le ministre des Transports ou son département pour refuser ce que le Parlement a accordé. La *Commercial Cable Company* a toujours compris et elle croit encore que les tarifs qu'elle exige doivent être approuvés par le ministère des Transports. Ceci fut déclaré au Ministère des Transports lors de l'envoi de la demande d'un nouveau câble en 1954 et a été mentionné plusieurs fois depuis. De même que d'autres sociétés de communications elle a, au cours des années, toujours assisté aux réunions conjointes convoquées et tenues par le ministère des Transports ou son prédécesseur, où elle a soumis les changements de tarifs prévus. Ce n'est que récemment que les hauts fonctionnaires du ministère des Transports ont déclaré que ce qui inquiétait le ministère des Transports c'est qu'avec 24 nouveaux débouchés disponibles au Canada, grâce à la pose du nouveau câble, la *Commercial Cable Company* pourrait réduire ses tarifs de façon à obtenir des affaires au détriment de la S.C.T.T. Si c'est là l'une des raisons du refus du gouvernement d'autoriser de nouveaux débouchés pour les câbles, pourquoi ne l'a-t-on pas dit clairement? La *Commercial Cable Company* se serait engagée, comme elle s'y engage maintenant, à confirmer la pratique depuis longtemps établie de faire approuver les tarifs par le ministère des Transports. Si c'est là la seule raison d'être du bill 212, la *Commercial Cable Company* n'a pas d'objection à ce que les tarifs soient contrôlés tant qu'ils seront les mêmes exactement pour toutes les sociétés de câbles, sans bénéfices marginaux à d'autres sociétés, qu'elles soient propriétés de la couronne ou non.

La *Commercial Cable Company* ne s'oppose pas à se voir imposer de nouveau une licence, au besoin, du moment que le prix de la licence et les autres réglementations ne seront pas prohibitifs. Remarquons qu'un taux élévé pour une licence n'est qu'un virement comptable d'une caisse à une autre dans le cas de la société de la couronne, la S.C.T.T. La *Commercial Cable Company* ne s'oppose pas à se voir imposer une nouvelle licence du moment que les vastes pouvoirs

accordés par l'article 42*c)* du bill 212 ne soient pas employés abusivement pour nuire à son exploitation en refusant, par exemple, d'autres débouchés au Canada pour son nouveau câble, malgré l'autorisation que lui donne sa charte accordée par le Parlement. *Nous proposons qu'un organisme indépendant tel que la Commission du Transport, soustrait à l'influence naturelle du ministère des Transports ou d'une société de la Couronne se voit accorder ces pouvoirs d'émettre des licences et de contrôler les sociétés de câbles, de même que les tarifs exigés par les sociétés de câbles.* Par exemple, en vertu de la Loi sur les chemins de fer, la Commission des Transports a reçu juridiction expresse pour le contrôle des droits de péage et des tarifs exigibles sur les ponts internationaux (1929). Il exerce également des contrôles semblables pour ce qui a trait aux tarifs de messageries et de télégraphe, de même que du téléphone.

(2) La *Commercial Cable Company* devrait être spécifiquement soustraite aux effets du bill 212 et devrait avoir droit à des débouchés au Canada pour le nouveau câble projeté, tel qu'elle l'a demandé et tel que le Parlement l'a fixé dans la vieille charte—ou bien—le bill 212 devrait être rédigé de nouveau de façon à donner à la Commission des Transports juridiction sur les tarifs et sur les nouveaux débouchés pour les nouveaux câbles si ceux-là deviennent nécessaires. Autrement, la ligne de conduite choisie par le gouvernement serait pire que celle du Maryland et autres États où les lois furent adoptées ou sont prévues refusant à la *Carling Breweries*, filiale d'une société canadienne, de faire affaires ou d'étendre son commerce dans cette partie des États-Unis. Heureusement, cette législation a été bloquée par veto aux États-Unis. Tout ce que nous demandons, c'est la justice et un traitement équitable, ou du moins, qu'on fasse savoir, par une déclaration nette approuvée par le Parlement, à cette société établie depuis longtemps ce qu'elle pourra faire à partir de maintenant: soit qu'elle cesse de fonctionner au Canada parce qu'elle ne peut pas se développer, venir en concurrence sur le marché ou améliorer ses services, soit que le Canada ait de la concurrence et un meilleur service pour sa population et le commerce mondial. Un produit de qualité à prix d'aubaine ne peut exister dans une industrie monopolisante et contrôlée par l'État, tandis que là où l'industrie et le commerce sont libres de faire de la concurrence, il est toujours possible d'espérer de nouveaux succès et de nouveaux gains pour le consommateur.

VII. *Pour résumer:*

C'est un fait bien connu que les communications constituent les liens vitaux du commerce international.

Pour que son commerce international par tout le monde se développe, le Canada devrait avoir et a besoin de toutes les facilités dont il peut disposer; aucune société de communications à elle seule ne se trouve en position de donner le meilleur service à tous les pays du monde.

La *Commercial Cable Company* sert le public canadien depuis 1884. Ses installations ne suffisent plus pour répondre aux exigences toujours croissantes du public canadien pour des services plus directs et meilleurs. La société est prête à fournir les débouchés additionnels nécessaires, mais le gouvernement lui refuse de le faire. Voici un service meilleur pour le Canada sans que le gouvernement ait à prêter un sou de capital (comme il a à le faire pour *Trans-Canada Pipe Lines*). Le Canada possède, ou recevra si nécessaire, le contrôle sur les tarifs des messages par câblogramme. Tout ce que l'on demande, ce sont des débouchés pour servir le public canadien. Jusqu'à date, le gouvernement les

a refusés. La règlementation en vertu du bill 212 a pour but de donner au gouvernement le droit de rendre son refus légal, contrairement à la charte accordée par le Parlement.

Le résultat ultime du refus du gouvernement de permettre à la *Commercial Cable Company* d'avoir des débouchés au Canada, grâce au nouveau câble qu'elle projette d'installer, dans le but de remplacer du matériel désuet et d'ouvrir de nouveaux circuits pour rencontrer les exigences d'un meilleur service, sera l'exercice d'un monopole par la S.C.T.T.

Que signifierait pour le Canada un monopole par la S.C.T.T.?

(1) La position du Canada dans le domaine des communications internationales serait reléguée au statut colonial.

(2) Le public canadien et les missions diplomatiques ne pourraient dorénavant plus choisir la route qu'ils préfèrent et qui conviendrait le mieux à leurs besoins.

(3) En pratique, le gouvernement donnerait avis à toutes les contrées du monde que, alors que le Canada désire faire affaires avec elles, elles ne pourront plus choisir la route qu'elles désirent pour communiquer avec le Canada; elles devront plutôt transmettre leurs messages de telle façon que ceux-ci seront reçus au Canada par la S.C.T.T. bien que, dans plusieurs cas, cela voudrait dire qu'il faudrait diriger le trafic autour du monde, ce qui occasionnerait des retards considérables.

(4) A tout événement, on nous avise que les services de la S.C.T.T. à elle seule seraient nettement insuffisants pour répondre aux besoins du Canada dans le domaine des communications internationales.

(5) Il est possible que, au cours d'une période d'urgence nationale, le lien de la S.C.T.T. avec le ministère des Postes d'Angleterre, soit brisé. Privé d'autres débouchés, le Canada serait virtuellement isolé de toutes communications par câblogramme avec la plupart des pays du monde en un temps où il aurait besoin de tous les services dont il pourrait disposer.

Daté à Ottawa, le jeudi 10 mai 1956.

Respectueusement soumis,

G. F. MACLAREN
M. E. CORLETT

Avocats-conseils de la Commercial Cable Company

M. NIXON: Monsieur le président, je propose l'ajournement.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres représentations?

M. NICHOLSON: Il y a eu une motion d'ajournement.

Le PRÉSIDENT: Elle n'a pas été adoptée. La motion demande l'ajournement. Est-ce là le désir du Comité?

M. CAVERS: Monsieur le président, M. Henderson, ici présent, n'en a que pour cinq minutes et je crois que nous devrions l'écouter.

M. FOREST L. HENDERSON, vice-président d'administration de la *Commercial Cable Corporation,* est appelé:

Monsieur le président, honorables membres du Comité:

Mon nom est Forest L. Henderson. Je suis vice-président d'administration de la *Commercial Cable Company* et, en l'absence de notre président qui se trouve présentement en Europe, je comparais devant votre Comité au nom de notre société relativement au bill 212.

En premier lieu, je désire appuyer la déclaration faite ici en notre nom par Me Murray Corlett et ce que j'ai à dire a pour simple but de préciser certains points de son exposé

La question dont ce Comité et votre Parlement sont saisis, en ce qui concerne notre société, c'est l'opportunité ou la nécessité de l'adoption du bill 212. Le bill 212 exige une licence pour les sociétés de câbles sous-marins. Comme Me Corlett l'a fait remarquer, la *Commercial Cable Company* détient déjà une licence accordée par le Parlement en 1884 en vertu de laquelle elle a pu fonctionner pendant toutes ces années. On se demande alors pourquoi la *Commercial Cable Company* doit-elle obtenir une autre licence du ministère des Transports. Pour répondre à cette question, je ne puis mieux faire que d'examiner les déclarations du ministre des Transports au cours du débat à la Chambre des communes le 3 juillet 1956.

Le ministre des Transports signale le fait que 75 ans se sont écoulés depuis l'adoption de la première Loi sur les télégraphes par le Parlement et qu'il est temps d'effectuer des changements en vue des améliorations dans le domaine général des communications. A mon avis, le fait que la Loi sur les télégraphes ait été en vigueur pendant toutes ces années sans objection sérieuse de la part de qui que ce soit constitue une preuve assez concluante que c'est une bonne loi. J'aimerais ajouter ici qu'il y a eu de nombreux changements et améliorations dans la transmission par câbles sous-marins au cours de ces 75 années. Le premier câble transatlantique ne pouvait transmettre que trois mots à la minute, tandis que les câbles d'aujourd'hui (et je ne parle pas des câbles coaxiaux) fonctionnent à une vitesse d'entre 150 et 300 mots à la minute. Cependant, aucun des prédécesseurs du ministre des Transports n'a jugé nécessaire de changer la Loi sur les télégraphes ou les stipulations de la charte de 1884 de la société. Je désire souligner et porter à votre attention l'article 11 de la charte de 1884 de la société qui dit: "La compagnie peut employer l'un quelconque ou la totalité de ses câbles sous-marins ou lignes terrestres comme câbles télégraphiques ou comme lignes téléphoniques, ou les deux". Cela prouve par conséquent que les autorités du gouvernement, les membres du Parlement et les dirigeants de la société prévoyaient des changements révolutionnaires dans le mode de transmission par câbles sous-marins et dans le fonctionnement de ces derniers dès 1884, et qu'ils avaient prévu dans la charte de 1884 de la société le fonctionnement de câbles sous-marins télégraphiques et téléphoniques. La *Commercial Cable Company* a eu et a encore le droit, en vertu de sa charte de 1884, de poser un nouveau câble de grande capacité et de l'employer pour le télégraphe ou le téléphone, ou pour les deux à la fois. La société exploite actuellement neuf canaux et demi duplex à travers l'Atlantique pour manutentionner tout son trafic entre le Canada et les États-Unis d'un côté et l'Europe, le Moyen-Orient, l'Afrique et l'Asie de l'autre. A cause du volume toujours croissant du trafic canadien, la société est obligée de diriger tous les jours une

partie de son trafic canadien par New-York et, par conséquent, notre société a besoin aujourd'hui d'un minimum de 24 canaux additionnels avec terminus au Canada pour faire face à la demande actuelle de service par câblogramme, de circuits loués à des sociétés et à l'augmentation des dépêches à transmettre. De quelle façon le ministre des Transports se propose-t-il de faire face à la situation? Il attire maintenant l'attention sur le nouveau câble téléphonique que les autorités de votre gouvernement et de notre société avaient prévu il y a 75 ans et il déclare qu'il a une capacité d'au moins 800 circuits télégraphiques à 60 mots à la minute chacun et que la Loi sur les télégraphes devrait être modifiée pour faire face à la situation. Et maintenant, comme vous le savez, ce nouveau câble téléphonique est la propriété conjointe de la S.C.T.T., société de la couronne du ministère des Postes d'Angleterre et de l'*American Telephone and Telegraph*. Il n'y a là rien de nouveau puisque le ministère des Postes d'Angleterre et l'*American Telephone and Telegraph* ont travaillé à la préparation des plans de ce câble depuis 1928.

La *Commercial Cable Company*, pour faire face aux exigences croissantes en matière de transmission de dépêches et de canaux à louer aux entreprises privées, a présenté le 13 septembre 1954 une demande au gouverneur en conseil, comme le prescrit la charte de 1884, pour l'approbation de ses plans et pour l'atterrissage d'un câble coaxial moderne d'une capacité de 120 canaux. Qu'a fait le ministre des Transports de notre demande? Il nous a dit que nous pourrions employer le câble pour des fins de défense mais que, pour des fins commerciales, nous ne pourrions que louer des circuits à la Société canadienne des télécommunications trans-marines, corporation de la Couronne qu'il contrôle et qui est copropriétaire d'un câble coaxial moderne d'une capacité, selon le ministre des Transports, d'au moins 800 canaux. N'oublions pas que notre requête ne demandait que la permission d'ancrer 24 canaux au Canada et il dit que nous avons besoin d'un contrôle.

Je veux maintenant parler pendant quelques instants de la question du monopole en soulignant ces faits:

1. La S.C.T.T. possède conjointement 800 canaux télégraphiques en plus de sa capacité actuelle en câbles et en radio. Nos neuf canaux et demi sont insuffisants et on nous refuse 24 canaux additionnels à employer au besoin.

2. Le ministre des Transports au cours du débat a déclaré qu'il avait l'impression qu'il serait désirable que tous les messages télégraphiques au Canada fussent dirigés vers les têtes de câbles au Canada par des services situés au Canada et possédés et exploités par des Canadiens. Nous nous réjouissons d'affirmer que c'est le cas en ce qui concerne la *Canadian Cable Company*.

3. La *Western Union* fonctionne au Canada et y possède, croyons-nous, des services à peu près semblables à ceux de la *Commercial Cable Company* et, de plus, elle a conclu un accord de trafic avec les *Canadian National Telegraphs*, propriété du gouvernement.

4. C'est également un fait bien connu que les câbles sous-marins vieux de plus de 70 ans ne sont pas économiques à maintenir et à exploiter. La *Commercial Cable Company* et la *Western Union* possèdent plusieurs câbles vieux de plus de 70 ans.

QUESTION: Qu'arrivera-t-il . . .

1. lorsque nos câbles deviendront trop vieux pour rester en opération?
2. lorsque l'accord de trafic avec le N.-C. expirera?
3. puisque la *Commercial Cable Company* s'est déjà vu refuser toute augmentation dans ses services? et
4. puisque la corporation de la Couronne, la S.C.T.T. peut se développer sans limite, en plus d'avoir la propriété conjointe d'un câble d'une capacité de 800 canaux télégraphiques?

RÉPONSE: Évidemment, l'exercice d'un monopole par la S.C.T.T. et l'élimination de sociétés de câbles concurrentes.

J'aimerais appeler l'attention du Comité sur le fait que dans le domaine de la radio, l'efficacité de circuits simples de radiotélégraphe a été augmentée jusqu'à 8 canaux et qu'il n'y a pas de tentative à ma connaissance de limiter cette augmentation. Pourquoi alors contrôler l'augmentation de la capacité en canaux d'un câble sous-marin? Il semble que le ministre des Transports ne désire pas voir le service de câbles d'autres sociétés amélioré, alors qu'il permet à la S.C.T.T. de jouir de services illimités en câble et en radio, avec rendement amélioré. Nous ne pouvons pas fonctionner avec un équipement datant du temps de la traction animale, alors qu'on permet aux autres d'employer un équipement moderne d'âge atomique.

Au cours du débat, le ministre des Transports souligne ce qu'il appelle des complications résultant du fait que la plupart des câbles qui atterrissent en certains points au Canada sont employés pour la transmission de dépêches entre les États-Unis et l'Europe pour trafic de transit et qu'ils sont divisés en deux segments. Il déclare de plus qu'il ne pourrait y avoir aucune objection à accorder la permission à un câble de porter un trafic de transit, mais qu'il pourrait y en avoir de très réelles et très valides aux stipulations de services additionnels à ceux qui sont déjà établis pour satisfaire à la demande canadienne. Je dois vous dire que ceci semble étrange venant d'un homme qui déclare dans le même débat, à l'appui de son bill, que le nouveau câble téléphonique dans lequel la corporation de la couronne, la S.C.T.T., possède un intérêt conjoint, aura une capacité de pas moins de 800 canaux, ou 40 fois la capacité de tous les circuits de câbles sous-marins transatlantiques en existence.

Je voudrais parler des remarques faites par l'honorable député, M. T. L. Stick, au cours du débat concernant les droits qu'avaient les sociétés à Terre-Neuve avant l'Union. L'accord conclu en 1905 avec le gouvernement de Terre-Neuve donnait à la société le droit de manutentionner le trafic à destination et en provenance de Terre-Neuve par l'entremise de ses propres bureaux établis à Saint-Jean et à Port-aux-Basques et reliés avec ses bureaux situés à Canso (Nouvelle-Écosse). Les accords subséquents en 1909 et 1926 stipulaient en partie que "Le gouvernement par la présente accorde à la société le droit de faire atterrir à Terre-Neuve ledit câble et de plus de faire atterrir en tout temps par la suite tous autres câbles que la société pourrait désirer faire atterrir à Terre-Neuve" . . . et de plus . . . "Le gouvernement consent à accorder à la société le droit de faire atterrir n'importe lequel de ses câbles de transit à Terre-Neuve en vertu des termes et des conditions aussi favorables à la société que ceux en vertu desquels tout autre câble actuel ou futur se verrait accorder des droits d'atterrissage et des privilèges par le gouvernement de Terre-Neuve, etc" . . . Lors de l'Union, le ministère des Transports annula notre droit de

fonctionner entre Terre-Neuve et le reste du Canada, mais en vertu d'un accord que nous avons conclu avec le P.-C., nous sommes devenus l'agent de celui-ci à Saint-Jean et nous avons pu continuer de manutentionner le trafic international à Terre-Neuve en vertu des stipulations de notre charte canadienne de 1884. Nous considérons toujours comme valides nos accords de 1905, 1909 et 1926, pour l'atterrissage de câbles à Terre-Neuve, mais nous craignons naturellement, en face de ce qui s'est déjà passé, que le bill 212 faussera les droits dont nous jouissons en vertu de ces accords et de notre charte de 1884.

En terminant, je désire ajouter que nos dépenses actuelles pour l'entretien et l'exploitation, à Saint-Jean, sont de $192,000, à Canso, de $101,000, et pour le reste du Canada, de $66,000. En plus, une portion considérable des taux pour tout le trafic canadien que nous manutentionnons est retenue par les intermédiaires candadiens avec lesquels nous sommes reliés à la côte. Nos taxes au Canada en 1955 ont été de $22,500. Les dépenses pour notre vaisseau câblier avec port d'attache à Halifax se chiffreront à environ $800,000 par année. Si l'on approuve notre demande d'un nouveau câble, en plus des dépenses de capital nécessaires à la pose dudit câble, il y aurait une dépense additionnelle dans les provinces Maritimes d'environ $250,000 par année.

Comme on l'a déjà dit, la seule concurrence dans le domaine du télégraphe transatlantique pour la S.C.T.T. sera étouffée et devra disparaître. Naturellement, nous redoutons les dispositions du bill 212 telles qu'elles sont redigées présentement et telles qu'elles pourraient s'appliquer à la *Commercial Cable Company*.

Je vous remercie.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Avez-vous des copies additionnelles de cette déclaration?

Le TÉMOIN: Oui, j'en ai quelques-unes.

M. CAVERS: Monsieur le président, avant de clore cette réunion, j'aimerais proposer, secondé par M. Hosking, que le Comité fasse imprimer 650 exemplaires en anglais et 200 en français des procès-verbaux et du compte rendu des témoignages relatifs au bill 212.

Quelques VOIX: Convenu.

Le PRÉSIDENT: Demain matin à 10 heures et demie dans la salle 118.

M. GREEN: Monsieur le président, puis-je vous demander si vous avez l'intention de siéger demain soir? Un bon nombre d'entre nous doivent se rendre demain à Chalk-River pour souper.

Le PRÉSIDENT: Nous aurons à décider cela après que nous aurons vu comment vont les choses.

CHAMBRE DES COMMUNES

Troisième session de la vingt-deuxième Législature

1956

COMITÉ PERMANENT

DES

Chemins de Fer, Canaux et Lignes Télégraphiques

Président: M. H. B. McCULLOCH

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule 4

BILL 212, intitulé:

Loi modifiant la Loi sur les télégraphes

SÉANCES DES JEUDI 12 JUILLET ET VENDREDI 13 JUILLET 1956

TÉMOINS:

M. Gordon F. Maclaren, Q.C., et MM. E. Corlett, d'Ottawa, avocats de la *Commercial Cable Company*, New-York; M. E. A. Martin, directeur de cette compagnie pour le Canada; M. Forest L. Henderson, vice-président exécutif, New-York; M. James A. Kennedy, vice-président et chef du contentieux, New-York;

M. Alastair Macdonald, Q.C., Ottawa, avocat de la *Western Union Telegraph Company*, New-York, et M. Robert Levett, adjoint du chef du contentieux de la même compagnie; M. G. E. Nixon, directeur et M. W. E. Connolly, surintendant, Division des télécommunications, ministère des Transports.

CANADA
MAR 8 1957
BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

EDMOND CLOUTIER, C.M.G., O.A., D.S.P.
IMPRIMEUR DE LA REINE ET CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE
OTTAWA, 1957

77007—1

COMITÉ PERMANENT

DES

CHEMINS DE FER, CANAUX ET LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES

Président: M. H. B. McCulloch,

et MM.

Barnett
Batten
Bell
Bennett, Mlle (*Halton*)
Bonnier
Boucher (*Châteauguay-Huntingdon-Laprairie*)
Buchanan
Byrne
Campbell
Carrick
Carter
Cauchon
Cavers (*vice-président*)
Clark
Decore
Deschâtelets
Dufresne
Dupuis
Ellis
Follwell
Gagnon
Garland
Goode
Gourd (*Chapleau*)
Green
Habel
Hahn
Hamilton (*York-Ouest*)
Harrison
Healy
Herridge
Hodgson
Holowach
Hosking
Howe (*Wellington-Huron*)
James
Johnston (*Bow-River*)
Kickham
Lafontaine
Langlois (*Gaspé*)
Lavigne
Leboe
Maltais
McBain
McIvor
Meunier
Murphy (*Lambton-Ouest*)
Murphy (*Westmorland*)
Nesbitt
Nicholson
Nixon
Nowlan
Purdy
Ross
Small
Viau
Villeneuve
Vincent
Weselak

CHAMBRE DES COMMUNES DU CANADA.

BILL 212.

Loi modifiant la Loi sur les télégraphes.

S.R., c. 262; 1953-1954, c. 22.

SA Majesté, sur l'avis et du consentement du Sénat et de la Chambre des Communes du Canada, décrète:

1. La *Loi sur les télégraphes* est modifiée par l'adjonction de la Partie suivante:

«PARTIE IV.

CÂBLES SOUS-MARINS AVEC L'EXTÉRIEUR.

Interprétation.

Définitions: «câble sous-marin avec l'extérieur», «télécommunication»

40. Dans la présente Partie, l'expression, «câble sous-marin avec l'extérieur» signifie un service de télécommunications par câble sous-marin entre tout endroit du Canada et tout endroit hors de ce pays, ou entre des endroits hors du Canada à travers ce pays, mais ne comprend pas un service par câble sous-marin entièrement en eau douce; et l'expression «télécommunication» a le sens que la *Loi sur la radio* lui attribue.

Licences.

Licences requises.

41. Nul ne doit au Canada

a) exploiter un câble sous-marin avec l'extérieur, ou

b) construire, modifier, entretenir ou exploiter des ouvrages ou facilités en vue de l'exploitation d'un câble sous-marin avec l'extérieur,

sauf sous l'autorité et en conformité d'une licence délivrée aux termes de la présente Partie.

Règlements.

Règlements.

42. Le gouverneur en conseil peut édicter des règlements

a) prévoyant la délivrance de licences aux fins de la présente Partie;

b) concernant les demandes de licences et prescrivant les renseignements que leurs auteurs doivent fournir;

c) prescrivant la durée et les modalités des licences, de même que les droits visant leur délivrance;

d) prévoyant l'annulation ou la suspension de licences pour inobservation de leurs termes et conditions; et

e) visant, en général, la réalisation des objets et l'application des dispositions de la présente Partie.

Peines.

Infractions.

43. Quiconque viole une disposition de la présente Partie ou des règlements est coupable d'infraction et encourt,

a) sur déclaration sommaire de culpabilité, une amende d'au plus cinq cents dollars ou un emprisonnement d'au plus six mois, ou à la fois l'amende et l'emprisonnement; ou,

b) après déclaration de culpabilité sur acte d'accusation, une amende d'au plus cinq mille dollars ou un emprisonnement d'au plus douze mois, ou à la fois l'amende et l'emprisonnement.

La Couronne est liée.

44. La présente loi lie Sa Majesté.

Services existants.

45. Pendant une période de quatre mois à compter de la date où la présente Partie entre en vigueur, cette Partie ne s'appliquera pas à la date en question. »

Entrée en vigueur.

2. La présente loi entrera en vigueur à une date que le gouverneur en conseil fixera par proclamation.

NOTE EXPLICATIVE.—La nouvelle Partie projetée a pour but la régie des câbles sous-marins dont l'extrémité se trouve en territoire canadien ou qui traversent ce territoire.

RAPPORT À LA CHAMBRE

Le Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques a l'honneur de présenter son

NEUVIÈME RAPPORT

Votre Comité a étudié le bill 212, intitulé: Loi modifiant la Loi sur les télégraphes, et décidé d'en faire rapport sans amendement.

Le tout respectueusement soumis.

Le président,

H. B. McCULLOCH.

PROCÈS-VERBAUX

JEUDI le 12 juillet 1956
(2)

Le Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques se réunit aujourd'hui à 10 heures et demie du matin, sous la présidence de M. H. B. McCulloch.

Présents: Messieurs Barnett, Batten, Bell, Bonnier, Campbell, Carter, Deschâtelets, Follwell, Garland, Gourd (*Chapleau*), Green, Habel, Hahn, Hamilton (*York-Ouest*), Healy, Herridge, Holowach, Hosking, James, Johnston (*Bow-River*), Lafontaine, Langlois (*Gaspé*), Leboe, Nesbitt, Nicholson, Nixon, Purdy et Villeneuve (29) ainsi que l'hon. George C. Marler, ministre des Transports.

Aussi présents: De la Commercial Cable Company: M. M. E. Corlett, avocat, (Ottawa); M. Gordon F. Maclaren, Q.C., avocat (Ottawa); M. E. A. Martin, directeur pour le Canada, (Montréal); M. Forest L. Henderson, vice-président exécutif, (New-York); M. James A. Kennedy, vice-président et chef du contentieux, (New-York).

De la Western Union Telegraph Company: M. Alastair Macdonald, Q.C., (Ottawa), avocat de la compagnie; M. Robert Levett, (New-York), adjoint du chef du contentieux de la compagnie.

Du Conseil privé: M. E. F. Gaskell.

Du ministère des Transports: M. J. R. Baldwin, sous-ministre; M. Gordon Nixon, directeur de la Division des télécommunications, et M. W. E. Connelly, surintendant de la même Division.

Du ministère de la Justice: M. E. A. Driedger, sous-ministre adjoint.

M. M. E. Corlett est appelé et interrogé. MM. Martin et Henderson sont aussi appelés et interrogés.

M. Corlett ayant mentionné la législation des États-Unis en matière de communications, il est décidé, sur proposition de M. Johnston, appuyé par M. Nicholson, que les articles pertinents de loi, c'est-à-dire les articles 34, 35, et 36 de la *Cable Landing Licence Act* (*U.S.*), soient lus par M. James A. Kennedy et incorporés au Procès-verbal.

M. Langlois, à ce sujet, donne aussi lecture de certains passages de la *United States Communications Act* (*1934*) modifiée et M. Kennedy fait des commentaires à ce propos.

Les témoins qui représentent la *Commercial Cable Company* se retirent avec l'entente qu'il peuvent être rappelés et questionnés.

Comme il avait été entendu lors de sa première réunion, le Comité entend les remarques que la *Western Union Company* a à présenter au sujet du Bill 212.

M. Macdonald, avocat de la *Commercial Cable Company*, est appelé. Il présente M. Robert Levett de New-York et dépose des exemplaires d'un mémoire qui sont distribués immédiatement. M. Levett fait des remarques préliminaires sur le Bill 212.

A 1 heure, la séance est suspendue jusqu'à 3 heures.

REPRISE DE LA SÉANCE
(3)

La séance est reprise à 3 heures sous la présidence de M. H. B. McCulloch.

Présents: MM. Barnett, Batten, Bell, Bonnier, Byrne, Campbell, Carter, Deschâtelets, Garland, Gourd (*Chapleau*), Green, Habel, Hahn, Hamilton (*York-Ouest*), Harrison, Healy, Herridge, Hollowach, Hosking, James, Johnston (*Bow-River*), Lafontaine, Langlois (*Gaspé*), Leboe, Nesbitt, Nicholson, Nixon, Purdy et Weselak (30) ainsi que l'hon. George C. Marler, ministre des Transports.

Aussi présents: Les mêmes qu'à la séance du matin.

M. Macdonald est appelé et donne lecture du mémoire de la Compagnie.

M. Levett est ensuite appelé. Il fait un exposé supplémentaire et il est interrogé assez longuement.

L'hon. ministre des Transports fait des commentaires sur les mémoires présentés par la *Commercial Cable Company* et la *Western Union Telegraph Company*. Le Ministre est interrogé.

A 5 h. 55 de l'après-midi, comme l'interrogatoire du Ministre n'est pas terminé, sur proposition de M. Nixon, appuyé par M. Lafontaine, la séance est suspendue jusqu'à 8 heures du soir.

REPRISE DE LA SÉANCE
(4)

La séance est reprise à 8 heures, sous la présidence de M. H. B. McCulloch.

Présents: MM. Barnett, Batten, Bell, Bonnier, Campbell, Carter, Deschâtelets, Gourd (*Chapleau*), Habel, Hamilton (*York-Ouest*), Healy, Herridge, Holowach, Hosking, James, Johnston (*Bow-River*), Lafontaine, Langlois (*Gaspé*), Leboe, Nesbitt, Nicholson, Nixon, Purdy et Weselak (25) ainsi que l'hon. George C. Marler, ministre des Transports.

Aussi présents: De la Commercial Cable Company et de la Western Union Telegraph Company: Les mêmes représentants qu'à la séance du matin. Du ministère des Transports: MM. Baldwin, Nixon et Connelly.

Le Comité continue d'interroger M. Marler.

Sur proposition de M. Johnston, il est décidé qu'une copie de la demande de licence d'atterrissage de la *Commercial Cable Company* soit versée au dossier. (Voir le Procès-Verbal numéro 5).

Comme il avait été entendu, les représentants de la *Commercial Cable Company* sont rappelés. En conséquence, MM. Henderson et Kennedy sont interrogés.

M. Levett, de la *Western Union Telegraph Company*, est aussi rappelé et interrogé de nouveau.

A 10 h. 10 du soir, comme l'étude du bill 212 n'est pas terminée, le Comité s'ajourne au vendredi 13 juillet à 11 heures et demie du matin.

VENDREDI 13 juillet 1956.
(5)

Le Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques se réunit aujourd'hui à 11 heures et demie du matin, sous la présidence de M. H. B. McCulloch.

Présents: MM. Barnett, Batten, Bell, Bonnier, Campbell, Carter, Deschâtelets, Gourd (*Chapleau*), Habel, Hamilton (*York-Ouest*), Herridge, Holowach, Hosking, Johnston (*Bow-River*), Lafontaine, Langlois (*Gaspé*), Lavigne, Leboe, Meunier, Nicholson, Nixon, Purdy et Weselak (24) ainsi que l'hon. ministre des Transports.

Aussi présents: De la Commercial Cable Company: M. M. E. Corlett, avocat, (Ottawa); M. Gordon F. Maclaren, Q.C., avocat, (Ottawa); M. E. A. Martin, directeur pour le Canada; M. Forest L. Henderson, vice-président exécutif, (New-York); M. James A. Kennedy, vice-président et chef du contentieux, (New-York).

De la Western Union Telegraph Company: M. Alastair Macdonald, Q.C., (Ottawa), avocat de la compagnie; M. Robert Levett, (New-York), adjoint du chef du contentieux de la compagnie.

Du ministère des Transports: MM. Baldwin, Nixon et Connelly.

Du conseil privé: M. E. F. Gaskell.

Le Comité continue l'examen du bill 212.

MM. Levett, Nixon, Maclaren et Macdonald font des exposés supplémentaires et sont interrogés. Le ministre des Transports fait des commentaires sur ces exposés et il est interrogé.

Selon la demande faite lors de la séance précédente, une copie de la demande d'atterrissage du câble coaxial présentée par la *Commercial Cable Company* est remise au secrétaire du Comité et, sur proposition de M. Johnston,

Il est ordonné,—Que ce document soit annexé au Procès-verbal. (Voir l'appendice 1).

Le Comité aborde ensuite l'étude du bill article par article.

Au sujet de la clause 1 contenant la nouvelle Partie IV projetée, les nouveaux articles 40 et 41 projetés sont adoptés.

Au sujet de l'article 42, page 2, ligne 2, il est proposé par M. Hamilton, appuyé par M. Bell, que les mots "Gouverneur en Conseil" soient supprimés et remplacés par les mots "la Commission des Transports" et que les mots "des ordonnances" soient insérés après le mot "édicter".

La proposition, mise au voix, est rejetée par 19 voix contre 4.

Les nouveaux articles 42, 43 et 45 projetés sont adoptés.

M. Hamilton propose, appuyé par M. Bell, qu'un nouvel article 46 ainsi conçu soit ajouté à la nouvelle Partie IV projetée: "Toutes les dispositions de la Partie III et les parties qui traitent des câbles sous-marins avec l'extérieur seront soumises à la juridiction de la Commission des Transports et seront administrées par cette Commission".

La proposition, mise aux voix, est rejetée par 17 voix contre 3.

La clause 2 est adoptée.

M. Hamilton propose, appuyé par M. Bell, qu'une nouvelle clause 3 ainsi conçue soit ajoutée au bill: "La présente partie ne s'applique pas à une compagnie qui exploite déjà des câbles sous-marins avec l'extérieur en vertu d'un acte du Parlement du Canada".

La question, mise aux voix, est rejetée par 17 voix contre 2.

Il est ordonné,—Que le président rapporte le bill sans modifications. Cette décision est prise à la majorité des voix.

Avant l'ajournement MM. Hamilton et Nicholson font un exposé final.

Le ministre des Transports fait aussi certains commentaires.

Au nom du Comité le président remercie le ministre des Transports et les représentants de la *Commercial Cable Company* et de la *Western Union Telegraph Company* des renseignements qu'ils ont fournis au cours de la discussion.

A 12 h. 35, l'examen du bill 212 étant terminé, le Comité s'ajourne au lundi 16 juillet à 11 heures et demie du matin.

Le sous-chef de la Division des comités,

ANTONIO PLOUFFE

TÉMOIGNAGES

JEUDI le 12 juillet 1956.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, la séance est ouverte.

Y a-t-il d'autres questions que vous voudriez poser à M. Corlett?

M. GREEN: A qui, monsieur le président?

Le PRÉSIDENT: Plaît-il?

M. GREEN: A qui?

Le PRÉSIDENT: A M. Corlett.

L'hon. G. C. MARLER (*ministre des Transports*): Ou à M. Henderson.

Le PRÉSIDENT: Ou à M. Henderson.

M. GREEN: J'aimerais que l'un de ces messieurs nous expose la situation des câbles sous-marins qui traversent le Pacifique.

M. Murray CORLETT (avocat de la *Commercial Cable Company*): Vous voulez savoir, monsieur Green, où se trouvent ces câbles?

M. GREEN: Je voudrais être renseigné sur tout ce qui concerne les câbles sous-marins qui traversent le Pacifique.

M. CORLETT: Je crois que monsieur Martin, directeur général de la *Commercial Cable Company* pour le Canada, est l'homme qui est le plus en mesure de répondre à votre question.

M. E. A. Martin, Directeur général pour le Canada de la Commercial Cable Company, Montreal, est appelé:

Le TÉMOIN: Je crois avoir mentionné hier qu'il y a un câble de la C.O.T.C. qui traverse le Pacifique à destination de l'Australie et de l'Asie. A mon avis c'est là le meilleur service qui relie Vancouver et même le Canada tout entier à cette partie du globe.

Avant la seconde Guerre mondiale, nous avions le câble commercial du Pacifique qui partait de San-Francisco et qui passait par les îles Hawaï pour se rendre aux Philippines, en Chine et au Japon. L'ennemi a mis ce câble hors de service et il n'est plus employé aujourd'hui sauf, peut-être, pour communiquer avec les îles Hawaï. Nous employons la TSF à la place.

M. Green:

D. Comment envoyez-vous vos messages de l'autre côté du Pacifique?— R. Par TSF.

M. CARTER: Il y a une couple de questions que je voudrais vous poser. Vous dites quelque part dans votre mémoire que le Canada serait relégué au statut colonial. Voudriez-vous nous expliquer ce que vous voulez dire par ces paroles? En quoi le Canada sera-t-il relégué au statut colonial en fait de communications?

M. CORLETT: Monsieur le président, en réponse à la question de monsieur Carter, je dois dire que tous ceux qui ont lu les rapports des diverses conférences relatives aux communications qui ont eu lieu, au moins depuis 1937, savent que, depuis plusieurs années, les Britanniques ont favorisé l'établissement, entre les divers pays du Commonwealth, d'un système de communications internationales qui serait sous le contrôle direct des gouvernements eux-mêmes.

M. CARTER: C'est là le point. Que voulez-vous dire par "les gouvernements eux-mêmes"? Voulez-vous dire le gouvernement du Royaume-Uni ou les gouvernements des pays qui ont participé à l'entente?

M. CORLETT: Je veux dire les divers gouvernements intéressés, et cela comprend le Canada. J'ai fait allusion hier à une déclaration de l'hon. J. L. Ilsley à la Chambre des communes au mois de juillet 1945, alors qu'il était, si je me souviens bien, premier ministre suppléant et que le chef de l'Opposition lui posait une question au sujet de la Conférence du Commonwealth de 1945 sur les communications, qui se tenait à ce moment-là. Je crois que je vous ai cité textuellement ses paroles; il déclarait qu'on songeait à nationaliser les moyens de communication des divers pays du Commonwealth avec l'étranger. Je crois que cette déclaration est corroborée par un passage d'un Livre blanc britannique relatif à la nationalisation projetée de la *Cable Wireless Limited.*

Venons-en maintenant à 1948, année de la signature de l'entente relative aux communications télégraphiques entre les pays du Commonwealth, entente à laquelle le Canada a souscrit. Je me ferai un plaisir de déposer ce document ou de le prêter à M. Carter, s'il le désire. Nous l'avons obtenu du bureau des impressions du Gouvernement Britannique. Voici l'exposé préliminaire de l'entente que j'ai cité: "Attendu que, à une conférence relative aux télécommunications entre les pays du Commonwealth, tenue à Londres au mois de juillet 1945 entre les représentants des gouvernements associés, il a été décidé de recommander certaines mesures pour augmenter l'efficacité des services de télécommunication du Commonwealth et de l'Empire et coordonner leur développement, et attendu que les gouvernements associés ont adopté les recommandations de ladite conférence et que certaines de ces recommandations ont déjà été mises en vigueur, y compris l'acquisition par le gouvernement du Royaume-Uni de toutes les actions de la *Cable and Wireless Limited*". . . Je dois ajouter que, selon moi, le Gouvernement britannique possédait déjà une grande partie sinon la majorité des actions de cette compagnie et qu'il décida simplement d'en acheter le reste.

Et l'exposé préliminaire se termine ainsi: "Et attendu que les gouvernements associés ont conclu la présente entente en vue de mettre pleinement à exécution lesdites recommandations . . . "

M. CARTER: Oui, mais . . .

M. CORLETT: S'il m'est permis de continuer mon exposé, j'en arrive aux clauses essentielles de l'entente, c'est-à-dire à la Partie I, article 1: "Chaque gouvernement associé" (et cela inclut le Canada) "sur le territoire duquel une compagnie locale" (et cela doit inclure, à mon avis, la *Commercial Cable Company*) "exploite des services de télécommunication avec l'extérieur" (ce que fait la *Commercial Cable Company*) "devra acheter toutes les actions de cette compagnie qu'elle ne possède pas déjà ou acquérir autrement l'entreprise de la compagnie locale dans la mesure où elle ne l'a pas encore acquise".

Si nous nous arrêtions ici, il semblerait que le gouvernement ait décidé de nationaliser toutes les compagnies de télécommunications avec l'extérieur de tous les pays signataires, à savoir le Royaume-Uni, le Canada, l'Australie, la Nouvelle-Zélande, l'Afrique du sud, l'Inde et la Rhodésia du sud.

Mais, si j'interprète bien les choses, la clause suivante restreint la portée de l'entente. Elle se lit comme il suit: "Les gouvernements associés auxquels s'applique l'article 1 sont énumérés dans la première colonne de l'Annexe 1 ci-jointe et les compagnies dont les gouvernements associés devront acquérir les actions ou l'entreprise sont énumérées en regard du nom de chaque gouvernement dans la deuxième colonne". Si maintenant vous consultez l'annexe, vous verrez que, pour ce qui est du Canada, la liste des compagnies dont il devra acquérir les actions ou l'entreprise se limite à la *Canadian Marconi Company Limited.*

L'hon. M. MARLER: Ainsi la liste ne comprend pas la *Commercial Cable* ou la *Western Union*?

M. CORLETT: Non.

Il me semble donc que, à un moment donné entre 1945, année de la déclaration de M. Ilsley, et 1948, les gouvernements, pour des raisons qu'ils n'ont pas révélées, ont décidé de ne pas nationaliser . . .

M. CARTER: Si vous voulez bien me permettre de vous interrompre, nous pourrions, je crois, épargner beaucoup de temps. Vous dites beaucoup de choses, mais vous n'en venez pas à la question que je vous ai posée. Quand une personne emploie l'expression "statut colonial", j'estime qu'elle veut dire quelque chose par là. Cela veut dire qu'il y a un groupe de pays dont l'un domine et exploite les autres à son profit.

Dans le cas où le Royaume-Uni, le Canada, l'Australie, la Nouvelle-Zélande et certains autres pays concluent une entente en vue de nationaliser certains services, je ne vois nulle part l'existence d'un statut colonial à moins que l'un des pays n'exploite les autres. C'est là la question que je vous ai posée et vous n'y avez pas répondu. Vous ne nous avez pas dit en quoi l'entreprise en question comportait un régime d'exploitation.

Le TÉMOIN: Puis-je répondre à cette question, monsieur le président?

Voici les faits. S'il n'y a au Canada que la C.O.T.C. dans le domaine des télécommunications avec l'extérieur, vous réduisez le Canada au rang d'une colonie dans ce secteur. Suivez bien mon raisonnement. A l'heure actuelle, il y a trois systèmes de télécommunication qui relient le Canada avec l'extérieur, à savoir la *Western Union*, la *Commercial Cable Company* et la C.O.T.C. Comme il y a plusieurs voies disponibles, un Canadien peut choisir la voie qu'il lui plaît pour transmettre son message et, comme je l'ai dit hier, il peut avoir recours à la TSF sur l'océan Pacifique. Mais si vous éliminez les services actuels de la *Commercial Cable Company* et de la *Western Union* et si, de plus, nous ne pouvons installer d'autres services à l'avenir, qu'arrivera-t-il quand nos installations actuelles seront démodées? Nous n'aurons plus de service à notre disposition. Il nous faudra transmettre nos messages à l'Amérique centrale et à l'Amérique du sud ou au Japon, selon le cas, par voie de Londres avec les délais inhérents à ce système, les mêmes délais dont vous auriez à souffrir actuellement si vous aviez recours à cette voie.

M. Carter:

D. Je vous arrête ici. Est-ce que cette situation ne s'applique pas aussi actuellement à la Grande Bretagne?—R. Non, car la Grande-Bretagne, quand elle reçoit un message, le transmet . . .

D. Il ne s'agit pas de cela. Vous parlez de messages provenant du Canada, n'est-ce pas?—R. Oui.

D. Mais qu'arrive-t-il aux messages qui partent de la Grande-Bretagne?—R. Elle les adresse directement à l'Amérique centrale ou à l'Amérique du sud. Mais, si le message vient du Canada . . .

D. C'est vrai pour ce cas en particulier. Mais, qu'arrive-t-il si quelqu'un veut adresser un message ailleurs?—R. Il le fera passer par Londres. La ligne aura tout le surplus des communications entre le Canada et Londres. Ce serait là le seul câble.

D. Il doit sûrement y avoir des endroits sur la terre qui ne sont pas en communication directe avec Londres. Si l'on veut communiquer avec la Chine ou quelque autre endroit . . .—R. Comme je l'ai dit auparavant, il faudra transmettre ce message autour du monde.

D. Je ne vois aucune différence entre les associés dans ce système. Je ne vois aucun avantage dont bénéficie la Grande-Bretagne ou le Royaume-Uni et dont le Canada ne bénéficie pas. Il y a pour chaque pays des avantages et des désavantages.—R. D'après le système actuel des compagnies, il en est ainsi. A l'heure actuelle vous pouvez avoir, vous avez effectivement des moyens directs de transmettre des messages aux pays de l'Amérique centrale, de l'Amérique du sud, de l'océan Pacifique et à certains pays d'Europe sans passer par Londres. Mais, si vous éliminez les moyens de communication de la *Commercial Cable Company* et de la *Western Union*, vous retardez et restreignez toutes les communications entre le Canada et l'extérieur.

D. Supposons qu'il n'y ait pas d'autres moyens de communications au monde que la C.O.T.C. Supposons que se soit le seul système qui reste.—R. Très bien.

D. En ce cas, est-ce que les habitants de la Grande-Bretagne jouiraient d'un avantage général pour les messages qui partiraient de la Grande Bretagne? Ils pourraient peut-être jouir d'un avantage à l'égard des messages destinés à certains endroits, mais ces avantages ne seraient-ils pas compensés par des désavantages? En d'autres termes, est-ce que la somme des avantages et des désavantages ne serait pas la même pour tous les associés?—R. Sous le régime actuel, voici quels sont les avantages pour le Canada. Les commerçants canadiens font affaires dans le monde entier. Ils expédient du grain et d'autres produits dans toutes les parties du monde et ils ont à leur disposition des vaisseaux et des lignes aériennes. Ils peuvent transmettre leurs messages directement aux personnes avec lesquelles ils font affaires dans les divers pays sans être obligés de passer par Londres. Si vous éliminez les services de télécommunication en question, vous retardez les rapports du Canada avec les autres pays par le fait que les seules communications par câble avec ces pays doivent se faire par voie de Londres.

D. Je comprends que cela peut ralentir les communications.—R. Tous les pays du Commonwealth devront alors transmettre leurs messages à Londres, qui devra ensuite les relayer.

D. Mais vous n'avez pas encore répondu à ma question.

M. GREEN: Nous aurions, je crois, un exemple de ce fait dans l'océan Pacifique. Si un marchand de Vancouver voulait envoyer un câblogramme au Japon et s'il avait à recourir à la C.O.T.C. au lieu d'envoyer son message directement au Japon au moyen d'une ligne privée, il lui faudrait adresser son message à Londres et le message ferait le tour du monde avant d'arriver au Japon.

M. CARTER: Certainement, mais c'est là un cas particulier.

Le TÉMOIN: Je vais illustrer le fonctionnement de ce système. Notre compagnie, par exemple, exploite des câbles sous-marins dans diverses directions. Nous avons des bureaux dans 140 villes du monde. A ma connaissance la C.O.T.C. n'a pas de câble transatlantique. Elle n'a pas de bureaux en dehors du Canada. Elle doit donc transmettre ses messages à Londres et là le service postal britannique s'en charge.

Si vous entrez dans un bureau de télécommunications en Europe, comme je l'ai fait et comme je suis certain que quelques-uns d'entre vous l'ont fait, et si vous demandez d'envoyer un message par voie de la C.O.T.C., on ne saura pas de quoi vous parlez. On vous répondra: "Nous allons envoyer votre message au service postal britannique pour transmission au Canada, et le service postal britannique transmettra votre message au Canada".

Je suppose que vous vouliez faire affaires avec l'Amérique centrale et l'Amérique du sud. A l'heure actuelle, vous pouvez transmettre des messages dans ces pays; vous pouvez conclure des marchés dans ces pays par câblogramme. Mais, si vous supprimez les services que nous possédons, c'est comme si vous disiez à vos clients: "Nous voulons communiquer avec vous, nous voulons faire affaires avec vous; mais, si vous voulez communiquer avec nous, envoyez d'abord votre message à Londres, qui se chargera de le relayer au Canada". Ce système, à mon avis, réduit le Canada au rang d'une colonie dans le domaine des télécommunications.

M. Barnett:

D. Puis-je poser une question? Si je veux envoyer un câblogramme en Amérique du sud, comment ce câblogramme sera-t-il transmis?—R. Il sera transmis par un câble qui va directement en Amérique centrale et en Amérique du sud.

D. Directement d'où? d'Halifax?—R. De Montréal. Il peut partir de Montréal ou de St-Jean. Il peut être transmis directement de Montréal à New-York ou à Rio de Janeiro ou à d'autres endroits.

D. N'est-ce pas là une situation semblable à celle que vous avez mentionnée tout à l'heure? Si je dois faire passer un câblogramme par New-York, n'est-il pas juste de dire que c'est là imposer au Canada un statut colonial?—R. Pas du tout. Parce que, en faisant cela, vous choisissez la route que vous préférez. Je dois vous faire remarquer que les commerçants du Canada qui font affaires à l'étranger, qu'ils exploitent des services maritimes ou aériens, qu'ils expédient du grain ou du bois, n'ont que quelques heures pour conclure leurs marchés en raison de la différence d'heure entre le Canada et les pays étrangers. Permettez-moi de vous donner un exemple. Quand vous ouvrez votre bureau à Montréal ou à Toronto à 9 heures du matin, il est déjà 2 heures de l'après-midi à Londres.

A l'ouverture de la Bourse des grains de Winnipeg, il est déjà 3 heures ou 4 heures de l'après-midi à Londres. Quand les hommes d'affaires de Vancouver ouvrent leurs bureaux, il est déjà 6 heures du soir à Londres. Vous avez entre une demi-heure et une heure et demie pour transmettre vos messages. Vous devez employer la méthode la plus efficace pour atteindre les fins que vous vous proposez. Si vous avez l'habitude d'échanger des messages d'affaires avec des personnes qui demeurent dans divers pays du monde, vous aurez bientôt découvert quelle est la route qui est la plus avantageuse pour vous.

M. Carter:

D. Ce que vous dites, monsieur Martin, tend à prouver que certaines lignes donnent un service plus rapide que la C.O.T.C. C'est ce que vous venez de dire.—R. Et parfois c'est le contraire.

D. Mais ce n'est pas là ce que je demande. Je demande quel avantage particulier le service postal britannique retire de l'entente en question. Le Royaume-Uni est un associé comme les autres dans la C.O.T.C., n'est-ce pas?—R. Cela est exact.

D. Quel avantage l'un des associés possède-t-il sur les autres?—R. Voici ce que je peux vous dire. La *Cable and Wireless* de Londres possède un système de câbles sous-marins de quelque 150,000 milles. Si je suis bien informé, la C.O.T.C. ne possède pas de câbles. On pourra me corriger si je fais erreur sur ce point. Par conséquent, si vous supprimez le recours à la *Western Union* et à la *Commercial Cable*, il vous faut envoyer vos messages à Londres pour atteindre les pays que nous avons mentionnés tout à l'heure.

L'hon. M. Marler:

D. Monsieur Martin, vous parlez de la suppression de ces deux compagnies comme d'une chose qui va de soi, mais je n'ai rien vu jusqu'à présent qui justifie cette supposition.—R. Je dois vous dire, monsieur, que pour le moment nos installations au Canada sont limitées. Je crois vous l'avoir démontré. Je pourrais vous dire ici que notre volume d'affaires a triplé depuis 1939. Nous transmettions alors environ 200,000 messages par année au Canada. Cette année le nombre s'élèvera à 600,000 et cependant nous n'avons pu augmenter la capacité de nos installations. De plus on exige aujourd'hui un service beaucoup plus rapide tout comme pour les services aériens. On n'avait pas ces exigences il y a 20 ans.

Si vous me le permettez, examinons un instant nos rapports avec les lignes aériennes. Supposons qu'il y ait une ligne aérienne qui relie le Canada avec l'étranger. Supposons que cette ligne maintienne des services entre Vancouver et Hawaï, Hong-Kong et le Japon. Vous conviendrez avec moi qu'il est très important que cette compagnie de transport aérien puisse communiquer rapidement avec ces différents points afin de se tenir constamment en contact avec ses avions. S'il faut envoyer un message de Vancouver à Hawaï, le fonctionnaire de la compagnie aérienne chargé des communications saura ce qu'il doit faire, car il a fait une étude des moyens de communication disponibles. Il se dira: "Le premier arrêt est à Hawaï; je vais me servir de la *Commercial Cable*. C'est le service le plus rapide entre Vancouver et cet endroit". Si l'étape suivante est l'Australie, le préposé se dira: "Le meilleur service pour atteindre l'Australie est le câble du Pacifique, le câble de la C.O.T.C.", et il aura raison.

S'il veut se tenir en contact avec l'avion à l'étape suivante qui est le Japon, il se dira: "Si mon message doit traverser tout le Canada pour atteindre Londres, puis le Japon, cela prendra beaucoup de temps".

D. Monsieur Martin, vous supprimez d'un mot la *Western Union* et la *Commercial Cable Company*. Je ne vois rien qui puisse justifier cette supposition.—R. Pourrais-je continuer mon exposé, s'il vous plaît?

D. Très bien. Continuez. Je regrette de vous avoir interrompu, mais je crois qu'il ne faut pas oublier que ce que vous dites est très hypothétique.—R. Comme je l'ai déjà dit, notre volume de dépêches a triplé. Le total annuel de nos messages a monté de 200,000 à 600,000 et, en raison du progrès moderne, les services qu'on nous demande exigent plus de célérité. Il y a maintenant des services aériens qui n'existaient pas il y a 20 ans. Il faut tenir compte aussi de la différence d'heure entre le Canada et les pays étrangers. Tous les clients veulent envoyer leurs messages en même temps. Je suis sûr que toutes les compagnies s'accordent à dire que tout le monde veut être servi en même temps à l'heure de l'ouverture du marché de Montréal et de Toronto, à l'heure de l'ouverture de la Bourse des céréales de Winnipeg, à l'heure de l'ouverture des bureaux à Vancouver et aux heures de départ des avions. Il faut envoyer presque tous les messages pendant un espace d'une heure, d'une heure et demie ou de deux heures, et alors toutes les lignes sous-marines sont surchargées.

Il est vrai que pendant la nuit des lignes ne sont pas employées, mais il faut maintenir les facilités supplémentaires pour répondre aux besoins de ces deux ou trois heures d'activité intense, alors que les banques doivent régler les problèmes de change étranger à l'heure de l'ouverture du marché et qu'il se présente d'autres cas analogues où l'on n'a qu'une heure pour transmettre un message et qu'on désire la réponse dans un délai de 15 minutes. Il est impossible de transmettre aujourd'hui 600,000 messages avec les installations que nous avions en 1939 pour en transmettre 200,000, sans compter qu'on exige aujourd'hui des services plus directs.

Il peut y avoir un client aujourd'hui qui ne peut obtenir une communication directe avec Londres. Je ne dis pas que nous avons ce service maintenant; mais, si nous pouvions obtenir une ligne supplémentaire pour Londres, nous pourrions fournir le service direct entre Winnipeg et Londres. Notre compagnie se chargerait de la section internationale et le Pacifique-Canadien de la section canadienne. La même chose s'appliquerait pour Vancouver.

M. Hosking:

D. Vous venez de mentionner une ligne directe reliant le Canada et Londres, n'est-ce pas?—R. Oui, pour le cas particulier que j'ai mentionné.

D. Est-ce que cela ne contribuerait pas à aggraver notre statut colonial?—R. Non, pas du tout, parce que nous avons le choix entre plusieurs routes. Si un circuit, le circuit de Rotterdam, par exemple, est encombré, nous pouvons nous servir de notre câble à destination de Paris.

D. Ne disiez-vous pas que le fait d'envoyer des messages par Londres nous réduit au statut de colonie? Est-ce que le plan que vous proposez n'aurait pas le même effet?—R. Non, je vous demande pardon. Vous ne m'avez pas bien compris. Si on supprimait complètement l'envoi des messages du Canada par l'entremise du service postal britannique, il en serait ainsi; mais je ne dis pas

que nous devrions nous en tenir à cette seule voie de communication. Je mentionnais simplement une voie à laquelle on peut recourir pour remplacer l'envoi des messages par voie de Londres.

D. Qu'avez-vous à dire de la concurrence que vous fait la C.O.T.C.?—R. C'est une excellente concurrence. Je m'empresse de déclarer que la concurrence que nous font la C.O.T.C. et la *Western Union* est une saine et excellente concurrence.

D. Voudriez-vous m'expliquer comment ces compagnies peuvent vous faire concurrence, étant donné qu'elles ne possèdent pas de lignes?—R. Elles transmettent leurs messages du point de départ des communications. Elles ont un bureau de télégraphe à cet endroit, mais elles ne possèdent pas de câble sous-marin. Elles se servent d'une ligne de transmission, mais cette ligne appartient à des Britanniques.

D. Elle appartient à des intérêts britanniques?—R. Quant à nous, nous possédons des câbles. Outre le câble transatlantique, nous en avons à destination de plusieurs points de l'Amérique centrale et de l'Amérique du sud. Nous avons un bureau à Paris. Vous pouvez nous confier un message dans la ville de Québec et nous le ferons parvenir à Paris. Notre bureau se charge de la transmission. Si vous voulez envoyer un message à Rotterdam, c'est la même chose. Si vous nous confiez un message pour Rotterdam, Bruxelles ou Anvers, nous l'adresserons à nos propres bureaux dans ces différentes villes, tandis que les autres compagnies ne peuvent en faire autant. Je ne voudrais pas être mal interprété. Je ne voudrais pas déprécier les services des autres compagnies. Comme je l'ai dit auparavant, elles ont des services supérieurs aux nôtres sous certains rapports.

D. Comment peut-on dire qu'elles sont en concurrence avec vous si elles ne possèdent pas de lignes? Quel dommage vous causent-elles?—R. Il ne s'agit pas du dommage qu'elles nous causent. Nous n'essayons pas d'arrêter la concurrence.

D. Vous dites qu'elles ont essayé de vous exclure du marché, mais qu'elles n'ont pas réussi?—R. Il est naturel, n'est-ce pas?. . .

D. Qu'est-ce qu'elles ont fait pour vous exclure du marché?—R. C'est à Terre-Neuve. J'ai traité de cette question hier.

D. Il ne s'agit pas de cela. Je voudrais savoir comment la chose est arrivée. Vous ne nous avez pas dit ce que ces compagnies ont vainement tenté de faire pour vous exclure du marché. Si elles ne possèdent pas de lignes, qu'est-ce qu'elles ont pu faire?—R. Nous avons reçu un avis. Je crois que vous avez une copie de cet avis.

Avant de répondre à votre question, je me demande si je ne pourrais pas compléter ma réponse au Ministre sur la question de savoir comment il pourra se créer un monopole et comment par le fait même la *Commercial Cable* pourra être mise hors d'état de continuer ses opérations. Nous avons d'un côté un certain volume d'affaires et, d'autre part, nous avons besoin de plus grandes facilités pour répondre à cette clientèle, comme je l'ai expliqué précédemment, et donner les services que la C.O.T.C. peut donner. Une fois que nous aurons les nouvelles installations, à savoir un canal et demi pour la transmission des messages téléphoniques et le nouveau câble coaxial dont je vous ai parlé, nous serons un peu mieux en mesure d'améliorer notre service, mais les compagnies

rivales seront quand même mieux outillées que nous. Par conséquent, nous serons obligés de dire à nos clients du Canada que nous ne sommes pas en mesure de leur fournir les services qu'ils demandent, parce que nous n'avons pas les facilités voulues, et cela les forcera à avoir recours à la C.O.T.C. Voilà la question. Les choses en viendront là. A moins que nous ne puissions améliorer nos facilités et remplacer nos vieilles installations démodées, nous ne pourrons fournir aux clients du Canada les services qu'ils sont en droit d'attendre.

M. Langlois (Gaspé):

D. Monsieur Martin, n'est-il pas vrai que la C.O.T.C. exploite des services directs par radio avec la France et l'Allemagne?—R. C'est vrai, monsieur, mais nous, nous n'exploitons pas de services radiophoniques.

D. Il est vrai, n'est-ce pas, que la C.O.T.C. exploite un service radiophonique direct avec la France et l'Allemagne?—R. Oui, mais nous, nous avons un câble qui nous relie avec la France. Nous pouvons nous servir de la t.s.f. entre le Canada et Paris quand il y a surabondance de messages. Mais, quand le message est parvenu à Paris, il n'est pas confié à la C.O.T.C. La C.O.T.C. n'a pas de bureau à Paris que je sache. De Paris, les messages doivent être relayés par une autre compagnie. Je puis me tromper sur ce point et peut-être que M. Connelly pourrait répondre à cette question. Vous n'avez pas de bureau en France, n'est-ce pas?

M. W. E. CONNELLY (*surintendant des services de radio, ministère des Transports*): Vous avez raison. Les messages que nous recevons en France sont confiés pour livraison à un organisme du gouvernement français.

Le TÉMOIN: Quant à nous, nous avons notre propre bureau. Nous transmettons nos messages à notre bureau de Paris par câble. Pour nous, vous avez votre service de t.s.f. et j'en suis heureux; il contribue à donner un meilleur service aux clients du Canada. Mais je m'empresse de dire que, si vous éliminez notre service commercial par câble avec la France ou notre service de t.s.f. quand il y a surabondance de messages, si vous éliminez la possibilité pour les Canadiens d'employer nos services entre le Canada et Paris, je crois que ce sera une véritable perte pour le Canada.

M. Carter:

D. Quand vos installations ont-elles commencé à être démodées?—R. Oui, elles sont démodées.

D. Mais depuis quand?—R. Nous avons posé nos deux premiers câbles en 1884.

D. Et vous avez posé le dernier en 1923?—R. Oui. Un des deux câbles que nous avons posés en 1884 est tout à fait démodé et hors d'usage.

D. Vous ne vous en servez pas du tout?—R. Pas du tout.

D. Vous avez moins de canaux maintenant que vous n'en aviez quand ce câble fonctionnait, n'est-ce pas?—R. Pas nécessairement; car, par suite de l'emploi de relais amplificateurs sous-marins, nous avons pu, sauf erreur, obtenir un canal double de plus. Je crois que ce vieux câble hors d'usage possédait deux canaux. Par conséquent, nous n'avons rien perdu de ce côté-là.

D. Quels étaient vos concurrents avant l'organisation de la C.O.T.C.?—R. Nous avions la *Western Union* et l'*Anglo-American*, qui travaillent de concert, et nous avions aussi la *Canadian Marconi Company* et la *Cable and Wireless*.

D. Et maintenant?—R. Aujourd'hui la *Marconi* et la *Cable and Wireless* sont les compagnies qui font affaires au Canada.

D. J'ai l'impression que la *Canadian Marconi* est en banqueroute et ne fait plus d'affaires.—R. Non, je vous demande pardon. Peut-être que le ministre pourrait répondre à cette question.

L'hon. M. MARLER: La C.O.T.C. a fait l'acquisition des biens et des valeurs de cette société.

M. CARTER: On a fait l'acquisition de ses biens?

L'hon. M. MARLER: Oui.

M. CARTER: Est-ce que ses biens n'ont pas été confisqués? Peut-être que ce n'est pas là le mot juste.

L'hon. M. MARLER: La compagnie a été expropriée.

M. CARTER: Expropriée?

L'hon. M. MARLER: Je ne pourrais vous dire au juste s'il s'agit d'une expropriation ou d'une acquisition par consentement mutuel. En tout cas, la C.O.T.C. a fait l'acquisition des biens de cette compagnie. M. Langlois me dit que l'acquisition s'est faite par voie de négociations.

M. CARTER: Est-ce que n'importe quelle autre compagnie aurait pu faire l'acquisition de ces biens? Quand la *Marconi* a cessé son activité, est-ce que n'importe quelle compagnie aurait pu acquérir ses biens?

L'hon. M. MARLER: Je crois qu'on pourrait dire avec raison que nous prévoyions que la C.O.T.C. ferait l'acquisition de ces biens.

M. CARTER: Mais si, la *Commercial Cable Company* avait voulu en faire l'acquisition, est-ce qu'elle aurait pu le faire?

L'hon. M. MARLER: Il n'y a pas de loi qui empêche quelqu'un de faire une offre, mais je crois qu'il est improbable que la compagnie *Marconi* aurait accepté.

M. Bell:

D. Je me demande, monsieur Martin, s'il serait juste de dire, en réponse à la question de M. Carter au sujet de Londres, que Londres est le centre mondial des affaires et qu'il y a là des facilités de communication plus grandes que nulle part ailleurs, et que tout monopole qui pourrait exister ici ou ailleurs à l'avenir augmenterait considérablement notre état d'infériorité?—R. Oui, si, comme je l'ai fait remarquer précédemment, vous éliminez tous les services que peuvent fournir à l'heure actuelle la *Commercial Cable Company* et la *Western Union*. Je ne dis pas que cela s'est fait, mais je dis que c'est ce qui arriverait fatalement si nous sommes incapables ou s'il ne nous est pas permis de remplacer notre outillage démodé et d'installer de nouvelles facilités en vue de répondre à la demande croissante de services de la part du public du Canada.

M. Langlois (Gaspé):

D. Mais vous ne serez pas dans une situation si désavantageuse, puisque vous allez atterir de nouveaux câbles sur la côte du Pacifique pour votre service avec le Japon. Vous avez mentionné ce fait en disant que cela vous permettra de donner un service plus rapide.—R. Voici ce qui va arriver. Nous pourrions rester en affaires au Canada pour transmettre ce petit pourcentage de dépêches, mais il ne sera pas avantageux pour la compagnie au point de vue économique

de maintenir un service au Canada dans le seul but de transmettre le surplus des messages de la C.O.T.C. parce que ses lignes sont surchargées ou que son câble est interrompu. Ce ne serait pas payant pour nous de garder nos bureaux à St-Jean et à Canso.

D. Mais je parle de la côte du Pacifique.—R. Très bien. Si vous savez quel est le volume d'affaires sur le Pacifique, vous admettrez qu'il est très peu considérable en ce moment et qu'il ne serait pas avantageux pour notre compagnie de maintenir au Canada des bureaux et des installations pour acheminer un si petit pourcentage des dépêches.

D. Même si vous pouvez fournir un service plus rapide que celui de la C.O.T.C.?—R. Oui. La compagnie ne peut continuer de fonctionner si elle ne recueille que des miettes dans le domaine des communications, c'est-à-dire environ un dixième pour cent du total de notre volume d'affaires pour le Canada.

M. Campbell:

D. Est-ce que la demande que vous avez faite en 1945 était une demande de câble coaxial?

L'hon. M. MARLER: La demande dont vous parlez a été faite en 1954.

Le TÉMOIN: Oui, en 1954.

M. Campbell:

D. Pourquoi n'avez-vous pas augmenté le nombre de vos câbles de 1923 à 1954?—R. Entre 1923 et 1939 il n'y a pas eu beaucoup de changements dans le volume total des communications. La grande augmentation et la grande demande de service de la part de la clientèle se sont produites depuis la fin de la guerre. C'est alors que la compagnie a commencé à faire des plans en vue de la pose d'un nouveau câble et du financement des atterrissages.

J'ai ici une lettre en date du 1er avril qui est annexée à l'entente. C'est la lettre à laquelle nous avons fait allusion.

M. MACLAREN: Et cette lettre est datée du 1er avril, c'est-à-dire du jour qui a suivi l'entrée de Terre-Neuve dans la Confédération.

Le TÉMOIN: C'est exact.

M. Hosking:

D. Par cet arrangement vous n'abandonnez pas l'exploitation des lignes de terre que vous aviez, n'est-ce pas?—R. Je sais que cette question a été soumise à notre conseiller juridique à l'époque. Bien qu'à son avis nous ne pouvions plus faire affaires en vertu de notre entente avec Terre-Neuve, nous le pouvions en vertu de notre charte canadienne, et c'est ce que nous faisons. Nous avons eu une longue discussion à ce sujet avec le ministère à cette époque.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Le témoin voudrait-il avoir la bonté de s'adresser au président?

M. Hahn:

D. Combien de sorties avez-vous au Canada?—R. Vingt-quatre.

D. Et combien de lignes y a-t-il dans le câble coaxial?—R. Environ 120 pour le service entre les États-Unis et l'Europe.

D. D'après vous, de combien de lignes le Canada a-t-il besoin sur la côte de l'Atlantique?—R. Nous comptions qu'avec ce câble nous pourrions fournir un service direct de Vancouver. Mais je ne voudrais pas que vous me compreniez mal et que vous croyiez que nous allons fournir nous-mêmes un service direct entre le Canada et Londres, Paris ou Rotterdam. Dans ce cas particulier le service de terre entre Vancouver et le point de départ des câbles sous-marins sera fourni par la *Canadian Pacific Telegraphs*. A partir de là, c'est notre compagnie qui transmettra les messages.

Les gens qui demeurent sur la côte du Pacifique ne savent pas pourquoi il est nécessaire de faire passer les communications trans-océaniques par Montréal. Mais, si on nous accorde les facilités supplémentaires que nous demandons, nous sommes prêts à leur donner un service direct de Vancouver, ce qui les mettrait, tout à fait sur le même pied, dans le domaine des communications, que les gens de Montréal. Les villes de Winnipeg et de Toronto nous ont fait la même demande.

De plus, cinq organismes canadiens nous ont demandé de leur louer des circuits et il faut dire qu'il y a une demande croissante pour le service télex de trois minutes de client à client. On pourrait donc dire que de dix à douze canaux seraient requis pour répondre à nos besoins.

Voilà quels seraient nos besoins si nous examinons la situation d'une manière générale; mais, en raison de la différence d'heure entre le Canada et les pays étrangers, il faut se rendre compte que nous devons répondre aux besoins de la clientèle dans un espace de quelques heures chaque jour. Si nous n'avons pas les facilités pour le faire, nous nous trouvons à retarder un client qui essaie d'obtenir une commande de céréales et qui n'a peut-être que deux heures pour conclure cette transaction. S'il ne peut expédier son message rapidement et obtenir la réponse, il peut perdre une vente.

D. Ainsi donc le minimum de canaux requis pour le Canada serait de douze et vous en demandez vingt-quatre?—R. Oui, afin de pouvoir répondre au surplus de dépêches pour le service télex. Mais ces canaux ne seraient pas tous employés pendant les vingt-quatre heures du jour. Il se pourrait qu'il n'y eût qu'un seul circuit en usage pendant la nuit.

D. Combien la C.O.T.C. possède-t-elle de circuits à l'heure actuelle?—R. Il serait peut-être préférable de poser cette question à la C.O.T.C. Toutefois je crois que, dans le nouveau câble téléphonique qui taversera l'Atlantique, la C.O.T.C. aura à sa disposition un canal et demi pour fins télégraphiques.

L'hon. M. MARLER: C'est un demi-canal seulement.

Le TÉMOIN: Je vous demande pardon. La C.O.T.C. aura donc à sa disposition un demi-canal téléphonique pour fins télégraphiques. Je suis certain que le chef du Service des télécommunications serait bien plus compétent que moi pour vous renseigner à ce sujet; mais, à mon avis, je crois que cela vous fournira douze circuits. De plus vous aurez aussi le service de t.s.f. Nous avons, en effet, un service direct de t.s.f. entre le Canada et outre-mer. Par conséquent, avec ces douze nouveaux circuits et les circuits qu'elle possède déjà ainsi que les faisceaux d'ondes dirigées et le service de radio, la C.O.T.C. aura environ vingt-quatre circuits ou davantage. Et, si le demi-canal téléphonique qu'on lui accorde dans le câble transatlantique vient à être insuffisant, rien ne l'empêchera d'employer pour fins télégraphiques l'un des canaux destinés présentement aux communications radiotéléphoniques.

M. Johnston (Bow-River):

D. Mais vous ne seriez pas capables de faire cela?—R. Non. Nous n'avons que vingt-quatre canaux à destination du Canada. Les autres canaux sont des canaux télégraphiques. Le câble A.T.T. est surtout un câble pour fins téléphoniques à l'exception d'un demi-canal téléphonique réservé aux communications télégraphiques entre le Canada et le Royaume-Uni. Quant aux autres canaux, je n'en suis pas bien certains, mais je crois qu'il n'y en a que six et demi qui sont réservés au Canada pour fins téléphoniques.

L'hon. M. MARLER: Ce qui fait un total de 36.

Le TÉMOIN: C'est exact, un total de 36.

M. Hahn:

D. D'après vous, quels seront vos besoins pour l'avenir? Vos statisticiens doivent avoir calculé quels seront vos besoins dans dix ans.—R. Nous devrons peut-être installer un nouveau câble.

D. Un autre câble?—R. Oui, car, à l'heure actuelle, sur 120 canaux, il y en a 96 réservés pour les États-Unis et 24 pour le Canada. Si notre volume de dépêches augmente au Canada, je doute fort qu'on veuille nous accorder une partie de ces 96 canaux réservés pour les États-Unis. Par conséquent, si nos facilités sont alors insuffisantes, il nous faudra bien poser un nouveau câble.

D'après ma propre expérience, je peux dire que, pour une période de temps prévisible, 24 circuits seraient suffisants; mais on ne peut jamais prévoir tous les développements qui peuvent se produire. Quoi qu'il en soit, d'après le développement normal des affaires, je puis dire que, pour une période de temps prévisible, 24 circuits seraient tout à fait suffisants.

D. Et vous pouvez dire que votre ligne est complètement employée à l'heure actuelle avec la clientèle que vous devez servir?—R. Oui.

D. Et quelle est le nombre de messages que vous comptez pouvoir transmettre? Vous fonctionnez actuellement d'après un programme de deux heures par jour entre Vancouver et Londres. Combien de messages compteriez-vous transmettre si vous aviez la permission d'établir vos bureaux de transmission au Canada?—R. Permettez-moi de déclarer ici que nous n'avons pas actuellement les installations suffisantes pour transmettre 600,000 messages et que nous devons en acheminer un certain nombre par voie des États-Unis.

Quant à la quantité de messages expédiés de Vancouver, si ma mémoire ne me trompe pas, elle s'élève à environ 5,000 par mois, soit environ 60,000 par année. Nous avons la même augmentation en Alberta, où il s'est produit un accroissement considérable de clientèle en raison du développement des puits d'huile et pour d'autres raisons.

D. Vous devez actuellement acheminer une certaine partie de vos messages par d'autres routes. Quelle proportion de vos 600,000 messages devez-vous ainsi acheminer par d'autres routes?—R. Nous avons, par exemple, un câble qui relie Terre-Neuve à l'Italie. Si notre service canadien devenait surchargé, nous pourrions transmettre une partie de nos messages à New-York, où ils pourraient être retransmis en Europe sur divers circuits de notre câble qui relie l'Amérique à l'Italie. Il en serait ainsi pour les communications avec la France. Toutefois, si nous avions des installations suffisantes, cela ne serait pas nécessaire.

D. Combien de messages devez-vous acheminer par d'autres voies chaque année?—R. Environ 600 par jour, ce qui fait une moyenne de 2,000 à 3,000 par semaine de cinq jours.

D. Cela, c'est pour le service de Londres au Canada, n'est-ce pas?—R. Non, c'est pour le service entre le Canada et l'étranger, qui comprend des communications avec l'Italie, la France, l'Allemagne, la Hollande et la Belgique, par exemple.

D. Et quelle est la différence d'heure entre ces pays et le Canada?—R. C'est là notre principal problème. Il y a une différence de cinq heures entre le Canada et le Royaume-Uni et une différence de six heures entre le Canada et la Belgique. Ainsi, à l'ouverture du marché de Montréal ou de Toronto à neuf ou dix heures du matin, il est trois heures dans ces pays et, à l'heure de l'ouverture de la Bourse des céréales à Winnipeg, nous sommes inondés de demandes de communication. A moins que nous ne puissions transmettre rapidement les messages et les réponses de ces clients, il leur est inutile de songer à concurrencer la Bourse des céréales de Chicago, qui possède les facilités nécessaires. Il n'est pas juste de dire à la Bourse des céréales de Winnipeg que nous ne pouvons pas transmettre leurs messages parce que nous ne possédons pas les facilités voulues. Si le Gouvernement nous dit que nous pouvons établir les installations voulues sans nous permettre de nous en servir, nous mettons les commerçants de Winnipeg dans un état d'infériorité par rapport aux commerçants de Chicago.

D. Est-ce qu'il ne serait pas avantageux pour nous, au point de vue économique, de remplacer vos câbles actuels par un câble coaxial et de vous servir de vos raccordements actuels qui communiquent avec les États-Unis? R. Non. Si nous voulions fournir au Canada 24 circuits avec l'ancien type de câble, il faudrait probablement poser cinq ou six nouveaux câbles et le coût de la pose de ces câbles serait a peu près aussi élevé que la pose d'un seul câble coaxial qui répondrait au même besoin. Cela revient à dire que, si notre compagnie veut recourir à l'ancien genre d'installation, il lui faudra faire une dépense cinq ou six fois aussi considérable. Nous aurions ainsi les mêmes facilités, mais il nous en coûterait entre 200 et 250 millions de dollars au lieu de $25 millions.

D. Si on agrée votre demande d'établir ces circuits au Canada, pourrez-vous réduire vos tarifs?—R. Je ne suis pas prêt à dire que nous pourrons le faire. Il est vrai que, si notre tarif est le double de celui des autres exploitants, nous serons obligés de cesser de faire affaires. Mais, si notre demande est accordée, il y aura un accroissement considérable de nos frais d'exploitation, il nous faudra plus d'outillage, nous devrons payer des salaires plus élevés et nos impôts augmenteront. Plus notre volume de dépêches augmente, plus des dépenses augmentent. Par conséquent, si notre demande est accordée, je doute que cela ait pour résultat un abaissement de nos tarifs.

D. Si vous étiez obligés de remplacer un de vos câbles actuels par un câble semblable, est-ce que vos frais augmenteraient?—R. Ils augmenteraient certainement. Mais, si les autres compagnies obtiennent des facilités supplémentaires grâce à la pose d'un nouveau câble, nous ne serons pas en mesure de leur faire concurrence; car, si vos tarifs sont deux fois aussi élevés que ceux des autres exploitants, les clients n'auront recours à vous que dans de rares circonstances, à moins que vos services entre certains points ne soient tellement supérieurs que les clients seraient consentants à payer davantage. Mais cela ne serait qu'un très petit pourcentage du total des opérations.

D. Si la demande que vous faites est rejetée, cela signifiera réellement que, à mesure que votre autre ligne se détériorera et tombera en désuétude, vous ne pourrez la remplacer.—R. Cela est exact. Nous ne serons pas en mesure de fournir à la C.O.T.C. les services que nous lui fournissons actuellement et pour lesquels il y a une demande croissante.

M. Hosking:

D. Au cours des 21 premières années de l'activité de votre compagnie, vous avez posé cinq câbles, n'est-ce pas?—R. Oui.

D. Il y a eu évidemment une augmentation considérable du nombre des messages dans les deux directions vers 1900.

L'hon. M. MARLER: Je crois qu'il ne faut pas oublier que ces câbles ne relient pas seulement le Canada et le Royaume-Uni. Ce sont des câbles qui atterrissent au Canada comme point intermédiaire entre les États-Unis et le Royaume-Uni. Il n'est pas question seulement des communications entre le Canada et le Royaume-Uni. Il est question de communications entre les États-Unis, le Canada et le Royaume-Uni; il est question de communications mondiales, non seulement de communications du point de vue purement canadien.

M. HOSKING: Le service demandé n'est pas pour le Canada seulement, n'est-ce pas? C'est pour le continent tout entier?

L'hon. M. MARLER: Cela est exact.

Le TÉMOIN: Oui, c'est bien cela.

M. Hosking:

D. Si, au cours des 21 premières années de l'exploitation de votre service, vous avez posé cinq câbles et que vous n'en avez posé qu'un au cours des 18 années suivantes, quand ce câble a-t-il cessé de fonctionner?—R. Vous voulez parler du câble posé en 1884?

D. Oui.—R. Il y a quatre ou cinq ans.

M. HENDERSON: Il a cessé de fonctionner au cours de la guerre.

M. Hosking:

D. A-t-on organisé la C.O.T.C. parce que vous n'avez pas donné un service satisfaisant au cours des 33 dernières années?—R. Non, car vous aviez aussi la *Marconi* et la *Cable and Wireless*. La C.O.T.C. n'est pas venue s'ajouter à ces deux compagnies, elle les a remplacées. Nous avions de la concurrence à cette époque comme nous en avons maintenant.

D. Vous avez mentionné l'affluence de messages de la Bourse des grains de Winnipeg en 1929. C'est peut-être à cette époque que la Bourse des grains de Winnipeg a été la plus active. Pendant cette grande période d'activité de 1929, comment avez-vous pu suffir à la tâche sans installer un câble supplénentaire?—R. Nous n'avions pas de demandes de communications directes de Winnipeg en 1921. Les commerçants étaient très satisfaits de la méthode en usage à cette époque. Mais il y a eu depuis de nouveaux développements dans le domaine des communications. Il y a maintenant le service télex des États-Unis et le service télex de la R.C.A. et cela a des répercussions sur le service des communications au Canada.

Il y a, par exemple, une très grosse compagnie de Vancouver qui nous a demandé un service de ce genre. Elle nous a dit: "Nous ne pouvons soutenir la concurrence des gens de Seattle à moins d'avoir les mêmes facilités de communication". Nous lui avons répondu que nous étions à étudier la question. Qu'a-t-elle fait? Elle a loué une ligne terrestre entre Vancouver et Seattle.

Ce que je veux illustrer en ce moment, c'est la concurrence qui existe entre différents pays. Une grosse compagnie de Vancouver nous demande de lui fournir un service de communications plus rapide parce qu'elle a à subir une concurrence très vive et qu'elle doit communiquer très rapidement avec ses correspondants d'outre-mer. Malheureusement, nous n'étions pas en état de lui fournir les services requis et nous avons dû nous contenter de lui dire que nous étions à étudier des plans en vue de lui fournir les services demandés. La compagnie nous a répondu: "Puisque vous êtes incapables de nous fournir ces services, nous n'avons pas de choix". Et, au lieu de se servir des lignes canadiennes, cette compagnie a loué une ligne terrestre entre Vancouver et Seattle, une ligne de la C.C.A. qui ne fait pas affaires au Canada, qui n'a pas de charte canadienne et qui n'a pas de bureaux au Canada. Et ainsi les messages de cette compagnie canadienne de Vancouver sont adressés à Seattle puis retransmis par le service télex de la R.C.A. Voilà un exemple de ce qui résulte du manque d'installations nécessaires.

M. Green:

D. Pourriez-vous nous dire quelle est cette compagnie et quel est son genre d'affaires?—R. Je ne crois pas qu'il serait juste de vous révéler le nom de cette compagnie sans la consulter. Je crois qu'il serait mal de vous révéler son nom.

M. Johnston (Bow-River):

D. Vous dites que, par le fait que vous n'avez que douze circuits au Canada, vous devez adresser le surplus de vos messages à New-York pour qu'ils soient relayés de là?—R. Cela est exact.

D. En quoi cette situation diffère-t-elle de celle de la C.O.T.C., qui doit adresser ses messages à Londres pour retransmission? N'êtes-vous pas exactement dans la même situation?—R. Certainement.

D. Si vous êtes dans la même situation, quel avantage la C.O.T.C. a-t-elle sur votre compagnie?—R. Cela signifie que nos messages acheminés par voie des États-Unis doivent être relayés, de sorte que le public canadien n'a pas le service auquel il a droit. Ce que nous voulons, c'est que les messages qui partent du Canada puissent, autant que possible, être transmis jusqu'à la côte du Canada sur des lignes canadiennes, que cette opération soit confiée à des exploitants canadiens dont les bureaux ont un personnel canadien enfin que les revenus de ces services restent au Canada; car lorsqu'on fait passer un message par les États-Unis, il faut payer des droits de passage. Nous estimons que, si le Canada veut posséder les facilités de télécommunication dont il a besoin pour le commerce international et pour autres fins, il doit posséder les meilleures installations possibles pour la transmission de tous les messages qui partent du Canada.

D. Et vous croyez que vous pourriez donner ce service si vous aviez ces douze nouveaux canaux?—R. Oui.

M. Hosking:

D. Si on posait ce câble coaxial, quel pourcentage des lignes qui relient le Canada et la Grande-Bretagne serait canadien? Je ne parle pas des lignes

canadiennes seulement mais de toutes les lignes continentales nord-américaines.—R. Si 24 des 120 canaux sont affectés aux communications en provenance du Canada, il y aura, outre ces 24 canaux sur 120, 94 canaux pour les messages acheminés par voie des États-Unis, de sorte que, pour les messages en provenance du Canada, il y aura . . .

D. Ce serait donc environ un cinquième du câble coaxial?—R. C'est cela.

D. Et le gouvernement canadien n'a aucun moyen de fixer le tarif sur cette ligne?—R. Je me rends compte que c'est là un point important et je ne voudrais pas être mal compris. La question m'a été expliquée très clairement tout récemment par le ministère des Transports et les fonctionnaires de ce ministère ont probablement raison. Ce sont les gens qui sont chargés de l'administration de ce ministère et ils ont probablement raison. Mais il doit y avoir un malentendu quelque part. En effet, j'ai été mêlé aux questions de communication au Canada pendant plus d'un quart de siècle, je me suis occupé des tarifs, des opérations, de la transmission des messages, de la comptabilité et de tous les autres aspects de ces services, et, à ma connaissance, nous n'avons jamais changé les tarifs pour la transmission des messages hors du Canada sans avoir préalablement soumis la question au ministère des Transports.

D. Il y a une différence entre soumettre une question et demander la permission.—R. Il y a eu très peu de changement dans la structure des tarifs.

D. Vous réservez pour le Canada 20 p. 100 ou, en d'autres termes, un cinquième de la capacité de ce câble?—R. C'est ce que je demande.

D. Si donc ce câble est installé, le Canada aura à sa disposition un cinquième de sa capacité.—R. Oui.

D. Et si votre volume d'affaires se maintient au niveau actuel, c'est là un service qui pourra suffire pour l'expédition du surplus de messages des clients canadiens?—R. Certainement. On ne pourrait pas dire encore que les lignes canadiennes sont surchargées.

M. Langlois:

D. Pouriez-vous nous dire quel pourcentage de vos affaires vous faites au Canada et quel pourcentage vous faites aux États-Unis?—R. Je pourrais vous obtenir ce renseignement; mais il serait difficile de faire la répartition, car nos messages en provenance de l'Amérique du Sud à destination de Paris peuvent être dirigés vers New-York et transmis de là par le même câble qui transmet les messages au Canada. Par conséquent, si je vous donnais le total de notre volume d'affaires, ce total comprendrait les messages de l'Amérique du sud aussi bien que ceux des États-Unis. Mais nous avons fait un relevé de notre trafic.

D. Pourriez-vous nous donner le total des communication qui partent des États-Unis ainsi que le total des communications à destination des États-Unis?—R. Je pourrais vous obtenir ce renseignement. Si je vous le donnais maintenant, ce ne serait qu'un chiffre approximatif.

M. Hosking:

D. Cette situation me paraît semblable à celle que nous avons constatée entre le Canada et les États-Unis dans le commerce du vêtement.—R. Les communications qui partent du Canada représentent environ 20 p. 100 du total des communications transatlantiques.

D. Comme je viens de le dire, la situation me paraît semblable à celle que nous avons constatée dans le commerce du vêtement. On fabrique des robes aux États-Unis, où la saison est beaucoup plus hâtive qu'au Canada; elle est en avance d'une semaine ou deux. On met ces robes en vente aux États-Unis à leurs prix de revient réels.—R. Oui.

D. Et, comme notre saison est plus tardive, on les exporte ici et on verse sur le marché tout ce qui reste des marchandises qu'on a d'abord mis en vente aux États-Unis à un certain prix. Les quatre cinquièmes des dépêches passent par les États-Unis tandis que le Canada n'en a qu'un cinquième.—R. Cela est exact.

D. Le client du Canada se trouve donc dans une situation nettement inférieure par rapport aux clients des États-Unis et il n'y a pas moyen de réduire les taux.—R. Qu'il me soit permis de vous dire que nous n'avons jamais eu l'intention de commencer une guerre des taux.

D. Vous admettez que vous n'êtes pas soumis à une régie des taux?—R. Non, je ne l'admets pas. Je sais que le ministre connaît parfaitement le texte de la Loi sur les télégraphes et je ne mets pas sa décision en doute. Mais je dois dire que, depuis mon entrée au service de cette compagnie de télégraphe dans la ville de Québec, il y a 27 ans, jusqu'à ce jour, nous n'avons jamais changé nos tarifs sans en avoir obtenu la permission du ministère des Transports.

Il y a environ cinq ans toute la structure des tarifs des communications au Canada a été modifiée. A cette époque le ministère des Transports convoqua à Ottawa une réunion des représentants des compagnies en vue d'étudier la structure des tarifs. Nous avons proposé certains changements. Quelques-uns de ces changements ont été refusés et d'autres ont été acceptés. Et par qui? Par le ministère des Transports. Le tarif actuel a été décidé à une réunion présidée par le représentant du ministère des Transports et à laquelle toutes les compagnies de communication étaient représentées. Je représentais la *Commercial Cable Company* à cette réunion. Nous avons proposé certaines modifications au tarif existant. Quelques-unes de nos propositions ont été refusées, mais d'autres ont été acceptées à l'unanimité.

Nous savons que nous pourrions demander une augmentation de 2c le mot mais, si les autres compagnies ne font pas comme nous, nous ne pourrions faire la concurrence. Il est bien établi que les seuls changements qui ont été apportés aux derniers tarifs ont été acceptés à une réunion présidée par un représentant du ministère des Transports et à laquelle toutes les compagnies étaient représentées.

Je puis me tromper, mais j'ai l'impression que le ministère des Transports avait approuvé ce tarif.

M. Langlois:

D. Vous dites que la décision a été unanime.—R. Elle l'a été en fin de compte; mais, au nom de la *Commercial Cable Company*, nous avons proposé certains changements.

Dans le domaine des communications il y a des raccordements aux points terminus et il y a aussi des droits de passage. Dans certains cas, si un message de la C.O.T.C. fait le tour du monde, il est sujet à plusieurs droits de passage. Il peut arriver qu'il y ait quatre droits de passage à payer pour la même communication. Mais la *Commercial Cable Company* ne pourra pas dire à la C.O.T.C.:

"Nous n'approuvons pas votre tarif à destination de Rio de Janeiro, par exemple". Nous avons là cinq ou six lignes, mais nous ne pouvons les exploiter à un tarif de 5c, car il nous faut payer un droit de passage par voie de Londres, et on nous dit: "C'est très bien".

M. Johnston (Bow-River):

D. Quelle est votre attitude actuellement au sujet des tarifs entre vous et votre concurrente, la C.O.T.C.?—R. Nous pourrions demander l'établissement d'un nouveau tarif, mais nous ne le ferons pas avant d'avoir consulté les autres compagnies intéressées. Comme je l'ai dit précédemment, il faut que les tarifs soient concurrentiels, autrement dit qu'ils soient identiques, autrement la situation des compagnies ou des organismes qui ont des messages à envoyer est virtuellement intenable, s'ils doivent constamment se demander: "Quel sera le prix de ce message?" Il faut, par conséquent, qu'il y ait un tarif uniforme.

M. Hosking:

D. Quel serait, par exemple, le taux entre New-York et Londres par comparaison au taux entre Londres et Halifax pour le même message?—R. Il serait plus élevé d'environ 4c du mot.

D. De New-York?—R. Oui.

D. Pourquoi?—R. Parce que le tarif est plus élevé. Il est fondé sur une décision acceptée par la *Federal Communications Commission* et selon laquelle toutes les demandes d'augmentation ou de réduction des taux doivent être présentées à la *Federal Communications Commission.* Les compagnies doivent fournir à la Commission les raisons pour lesquelles elles font une demande de changement. Un tarif plus élevé peut être dû au fait que le coût de l'outillage est plus élevé au point terminus. Il peut être dû au fait que les salaires des employés sont plus élevés. Ce ne sont là que des exemples.

D. Il peut se faire aussi que c'est parce que, sur les quatre cinquièmes de votre volume d'affaires, vous avez 4c de plus par mot?—R. Plaît-il?

D. Pour les quatre cinquièmes des messages transmis sur ces câbles vous recevez quatre cents de plus par mot, n'est-ce pas?—R. Cela est exact.

D. Par conséquent, si vous faites concurrence aux compagnies canadiennes qui transmettent des messages du Canada en Grande-Bretagne, vous pouvez demander un taux plus bas au Canada et faire ainsi une concurrence injuste aux compagnies canadiennes en raison du gros volume d'affaires que vous faites aux États-Unis à un taux plus élevé.—R. Comme je l'ai dit précédemment, nous n'avons jamais fait cela. Nous n'avons pas l'intention de commencer une guerre des taux ni de les réduire indûment. Et nous sommes prêts à donner notre parole sur ce point.

D. Vous avez une entente qui vous permet de demander 25c du mot. Cette entente a été conclue il y a longtemps. Le tarif est beaucoup moins élevé maintenant, sans doute?—R. Oui.

D. Nous ne pouvons vous empêcher de majorer le tarif. Nous n'avons aucun pouvoir de vous empêcher d'élever votre tarif à moins que vous ne dépassiez ce prix de 25c du mot. Mais au-dessous de ce niveau vous êtes libres de faire ce que vous voulez.—R. Nous sommes prêts à nous engager à ne pas modifier nos taux de quelque façon que ce soit sans nous adresser au ministère compétent.

D. Cela ne veux pas dire: "Sans la permission du ministère intéressé".—R. Nous pouvons nous engager à ne pas faire de changements sans la permission du ministère compétent pourvu que toutes les compagnies qui font affaires au Canada en fassent autant.

M. Green:

D. Le tarif de la C.O.T.C. entre New-York et Londres est-il le même que le vôtre?—R. Oui. Le tarif de la R.C.A. est le même que celui du service postal britannique. Les taux sont exactement les mêmes.

M. Hamilton (York-Ouest):

D. Les deux compagnies ont-elles la même proportion du volume d'affaires en partant de New-York?—R. La R.C.A. n'a pas d'installations au Canada, mais elle a un circuit de raccordement avec les lignes de la C.O.T.C. entre Montréal et New-York, je crois.

M. Barnett:

D. Monsieur le président, puis-je poser une ou deux questions qui se rapportent directement à l'objection posée par la *Commercial Cable Company* à l'adoption du bill 212? Je ne vois nulle part dans le bill qu'il soit question de la *Commercial Cable Company*.—R. C'est exact.

D. Je crois que l'un de vos représentants a dit hier que vous n'avez pas d'objection à l'établissement d'un régime de licences tel que celui qui est mentionné dans le bill.—R. Très bien.

D. Autant que je puis le constater dans le mémoire que vous avez soumis, la seule preuve documentaire directe que le bill 212 dans sa rédaction actuelle pourrait vous être désavantageux se trouve dans cette lettre du ministre des Transports en date du 9 février 1955 que vous avez produite comme pièce "D". Je voudrais vous poser une couple de questions au sujet du contenu de cette lettre.—R. Très bien, monsieur.

D. Dans cette lettre le ministre dit: "Pourvu que la compagnie se soumette à toutes les conditions mentionnées dans la loi, le gouvernement est prêt à accorder la permission d'atterrissage du câble projeté." Or, au cours de la discussion, on a déclaré que, sur les 120 circuits du nouveau câble, 96 seront pour les États-Unis et 24 pour le Canada. Je voudrais savoir si la rentabilité du nouveau câble est conditionnée par la possibilité ou la permission d'obtenir au Canada les 24 circuits en question.—R. A mon avis, oui. Ma préoccupation principale est de ridiger les affaires de la compagnie au Canada et de fournir aux Canadiens les services dont ils ont besoin.

D. Et quel est l'avis des représentants de votre compagnie à New-York sur ce sujet?

M. HENDERSON: Monsieur le président, c'est là l'opinion de la compagnie.

M. Barnett:

D. En ce cas, pour poursuivre la discussion au sujet de la lettre, je vois ici qu'il y a certaines conditions moyennant lesquelles le ministre consentirait apparemment de vous accorder carte blanche en ce qui concerne la transmission des messages du Canada ou de vous accorder des circuits au Canada, et il

mentionne en particulier les besoins de la défense. Je lis plus loin à l'alinéa 2: "Fins commerciales à l'égard des circuits loués à la C.O.T.C."—R. Cela est exact.

D. Je voudrais savoir maintenant si vous vous êtes adressés à la C.O.T.C. pour savoir si elle est disposée à louer ces circuits que vous vous proposez de mettre à la disposition du Canada.—R. Je ne pourrais vous donner une réponse officielle. Mais je puis vous dire que j'ai eu des conversations officieuses avec la C.O.T.C. et que j'en ai rapporté l'impression que les circuits que nous sommes prêts à mettre à sa disposition dans le nouveau câble A.T.T.-B.O.P.-C.O.T.C. suffiront à leurs besoins jusque dans un avenir prévisible. Je suis certain que vous conviendrez avec nous qu'il ne serait pas avantageux pour nous, au point de vue économique, de procéder à l'installation d'un câble en escomptant la seule possibilité que la C.O.T.C. en ait besoin à l'avenir. En effet, comme je l'ai dit précédemment, elle n'en a pas besoin à l'heure actuelle. Elle pourra en avoir besoin plus tard; mais, si notre câble était mis à sa disposition dès demain, il est probable qu'elle n'en aurait pas besoin.

Il faut aussi se rappeler que parfois les câbles cessent de fonctionner en raison d'un défaut technique ou d'un accident imprévisible. Ainsi, par exemple, un de nos câbles, dans la région de Terre-Neuve, a été arraché par une pelle mécanique. La même chose peut arriver à la C.O.T.C. ou à la *Western Union* et, dans ces cas, le service se trouve interrompu. Je dois vous dire que nous avons au Canada une entente qui fonctionne à merveille avec la C.O.T.C. Quand nos circuits ne fonctionnent pas bien, nous lui confions nos messages et elle en fait autant quand ses lignes ne fonctionnent pas bien. Mais, si vous éliminez toutes les lignes sous-marines pour ne garder que la C.O.T.C. et s'il vient à se produire une interruption, vous ne pourrez recourir à un autre service sauf peut-être la t.s.f. Mais la t.s.f. est un service qui ne fonctionne pas toujours; il peut être interrompu pendant plusieurs heures par des troubles atmosphériques.

D. Ce que vous venez de mentionner au sujet de l'avantage qu'il y a de recourir en cas d'accident à une ligne concurrente ne portera-t-il pas la C.O.T.C. à conclure avec vous certains arrangements?—R. Elle pourra recourir à nous dans de telles circonstances, comme je l'ai dit précédemment, mais il ne serait pas avantageux pour nous au point de vue économique d'installer des circuits dont la C.O.T.C. ne se servirait que lorsque ses propres circuits seraient interrompus. Il peut se passer plusieurs mois avant qu'une telle éventualité se produise. Je répète donc qu'il ne serait pas avantageux pour nous au point de vue financier de construire un câble tout simplement pour venir au secours d'une compagnie rivale quand les services de cette compagnie seraient interrompus.

D. Pour revenir à ma première question, pourriez-vous nous fournir des chiffres établissant que la pose du câble en question serait une entreprise très pratique?—R. Je pourrais vous donner une réponse au sujet du plan original.

D. Il me semble que le pourcentage d'affaires que vous comptez faire au Canada avec ce câble est relativement insignifiant.—R. A l'heure actuelle, oui. Mais il est très important pour nous.

D. Il est un peu difficile de comprendre pourquoi l'obtention de quelques circuits au Canada constitue pour vous une condition importante de la pose d'un câble coaxial quand, comme je le constate par la lettre du ministre, il n'y a aucune objection importante à ce que votre câble atterrisse au Canada.—R. Cela

est vrai. Mais il est inutile de poser un câble si vous ne devez pas vous en servir, et nous ne nous servirons pas de notre câble si nous n'avons pas de débouchés. Comme vous l'avez dit, la C.O.T.C. louera peut-être nos lignes quand les siennes seront endommagées ou ne fonctionneront pas pendant un certain temps. Mais, comme je l'ai dit, il ne sera pas avantageux au point de vue financier de faire atterrir un câble à un certain endroit en vue seulement de le louer à une compagnie rivale quand les lignes de cette compagnie ne fonctionneront pas.

M. Johnston (Bow-River):

D. Puis-je poser une question? Pourriez-vous dire au comité si, aux États-Unis, une compagnie qui est déjà en affaires peut augmenter le nombre de ses circuits sans la permission du gouvernement?—R. Je vais demander à M. Henderson ou à M. Kennedy de répondre à cette question.

M. James A. Kennedy, vice président et chef du contentieux de la Commercial Cable Company, est appelé:

Le TÉMOIN: Monsieur le président, monsieur le député, je puis vous dire que, pour ce qui est des facilités existantes . . .

M. Johnston (Bow-River):

D. Je parle des câbles existants.—R. Pour augmenter la capacité des câbles existants il n'est pas nécessaire d'obtenir une permission.

D. Je parle de l'augmentation du nombre d'embauchements.—R. Je ne comprends pas très bien ce que vous voulez dire.

D. Vous demandez . . .—R. Il n'est pas nécessaire d'obtenir une permission.

D. Vous demandez douze nouveaux embranchements au Canada.

L'hon. M. MARLER: Vingt-quatre.

M. Johnston (Bow-River):

D. Cela fera 24 en tout. Pouvez-vous, aux États-Unis, installer 24 nouveaux embranchements sans la permission du gouvernement?—R. Nous pouvons le faire s'ils communiquent avec des câbles déjà installés.

D. Avec des câbles déjà installés?—R. Oui, avec des câbles déjà installés.

D. Mais pouvez-vous le faire si ces embranchements doivent communiquer avec un nouveau câble?—R. Pour ce qui est des nouveaux câbles, tout ce que nous avons à faire, c'est de nous procurer une licence d'atterrissage qui ne comporte aucune restriction quant à la capacité du câble ni aucune règlementation quant à la pose du câble. C'est tout simplement un permis de poser le câble.

D. Quelle différence y a-t-il entre cette situation et celle dans laquelle vous vous trouverez si le bill 212 est adopté? J'ai en vue l'article 41 du bill, qui dit:

a) exploiter un câble sous-marin avec l'extérieur, ou

b) construire, modifier, entretenir ou exploiter des ouvrages ou facilités en vue de l'exploitation d'un câble sous-marin avec l'extérieur, sauf sous l'aurorité et en conformité d'une licence délivrée aux termes de la présente Partie.

Cela signifie que le bill à l'étude vise à mettre en vigueur un régime de licence presque semblable à celui qui existe aux États-Unis, n'est-ce pas?—R. Non, monsieur. Je diffère d'opinion avec vous sur ce point.

D. Quelle est la différence?—R. Je dois faire remarquer, comme je l'ai déjà dit précédemment, qu'il y a aux États-Unis une législation très simple au sujet de l'octroi de licences pour des câbles sous-marins. Il n'y a pas d'organisme chargé d'édicter des règlements concernant l'atterrissage d'un câble. Tout ce que la loi prescrit, c'est de se procurer un permis d'atterrissage et c'est tout.

D. Mais c'est tout ce que le présent bill prescrit, n'est-ce pas?—R. Non, monsieur. La loi dit que l'exploitation doit se faire "conformément aux règlements édictés par une autorité désignée à cette fin."

M. Green:

D. Lisez ce qu'il y a à la page deux.—R. Oui, à la page deux.

M. Johnston (Bow-River):

D. L'article 42 accorde simplement au gouvernement le pouvoir d'accorder des permis à certaines conditions, n'est-ce pas?—R. Oui.

D. Cet article dit: "Le gouverneur en conseil peut édicter des règlements *a)* prévoyant la délivrance de licences aux fins de la présente Partie".

N'est-ce pas exactement la même chose qui existe aux États-Unis?—R. Non, monsieur.

D. Vous devez obtenir la permission avant de faire atterrir un de ces embranchements, n'est-ce pas?—R. A ceci je puis répondre que, en général, la loi des États-Unis qui concerne l'octroi des licences, bien qu'elle contienne plus de mots, est très semblable à la clause 41 du bill à l'étude. Du moins on peut l'interpréter ainsi. Il est bien entendu qu'on ne peut faire atterrir un câble sans licence. La loi canadienne est semblable à celle des États-Unis sur ce point. Mais notre loi des États-Unis n'a pas de dispositions comparables à celles qui se trouvent dans les clauses 42 et 43 du bill 212.

D. Vous voulez dire qu'il n'y a pas de règlements aux États-Unis qui régissent l'exploitation d'un embranchement.—R. Non, monsieur.

D. Une fois que vous avez le permis d'atterrissage des embranchements, vous pouvez faire ce que vous voulez?—R. Oui. Le gouvernement a naturellement des pouvoirs de règlementation sur les tarifs. Mais, après que le câble est installé et que vous avez vos embranchements, le gouvernement n'intervient plus.

D. Avez-vous en mains la loi des États-Unis?—R. Oui, monsieur.

D. Je me demande, monsieur le président, si le témoin ne pourrait pas remettre à chaque membre du comité un exemplaire de cette loi afin que nous puissions comparer la législation des États-Unis avec le bill présentement à l'étude.—R. Je regrette, monsieur, de n'avoir pas assez d'exemplaires de la loi pour me rendre à votre demande.

Le PRÉSIDENT: Je crois qu'il serait tout aussi bien alors de demander au témoin de déposer un exemplaire de la loi.

L'hon. M. MARLER: Qu'il en dépose un exemplaire.

Le PRÉSIDENT: Un seul exemplaire?

Le TÉMOIN: Je n'en ai qu'un.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Le témoin pourrait déposer cet exemplaire et nous pourrions le faire imprimer en appendice au compte rendu de la séance.

M. Hahn:

D. Y a-t-il dans cette loi un article qui traite spécifiquement de l'installation d'embranchements ou de la permission qui peut être accordée d'ajouter des sorties à une ligne?—R. Non, monsieur. Il n'y en a pas.

M. Johnston (Bow-River):

D. Vous n'avez pas d'objection à l'article 41, mais toutes vos objections se concentrent sur l'article 42, n'est-ce pas?—R. Oui, monsieur. Je crois que M. Corlett a établi ce point hier dans son exposé.

M. GREEN: Je crois que l'objection de la compagnie réside dans le fait qu'on lui a déjà dit qu'elle ne peut établir d'embranchements.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Je suppose que vous voudriez que ce soit le ministre qui réponde à la question qui vient d'être posée. Quoi qu'il en soit, le but de la présente loi n'est pas, à mon avis, de faire obstacle aux opérations de votre compagnie, mais c'est de les assujétir aux règlements.

L'hon. M. MARLER: C'est bien cela, monsieur Johnston.

M. GREEN: Ce n'est pas là du tout le grief formulé par la compagnie. Elle prétend qu'on lui a dit qu'elle n'obtiendrait pas de sorties.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Peut-être que le ministre pourrait élucider ce point.

L'hon. M. MARLER: Monsieur le président, je crois qu'il serait plus régulier de laisser le témoin finir son exposé avant que je me mette en frais d'exposer mon côté de la question.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Monsieur le président, il me semble que, si le gouvernement n'a pas l'intention de refuser des embranchements à la compagnie, cela mettrait le Comité dans une attitude tout à fait différente à l'égard de ce qu'il est disposé à entendre de la part des témoins. Autrement on pourrait admettre dans le compte rendu beaucoup de choses inutiles.

M. MARTIN: Me serait-il permis de dire, monsieur le président, que notre compagnie a déjà été exclue par le fait que notre demande a été refusée?

L'hon. M. MARLER: Monsieur le président, M. Martin dit que la demande de la compagnie a été refusée. La lettre du gouvernement a été remise a M. Maclaren et fait partie du mémoire de la compagnie. J'estime que n'importe qui est tout à fait libre d'interpréter cette lettre à sa façon. Quant à moi, je ne crois pas qu'on puisse la considérer comme un refus.

M. HAMILTON (*York-Ouest*); Monsieur le président, si le ministre n'a pas l'intention de se prononcer tout de suite, je proposerais que les témoins de la compagnie soient rappelés après l'exposé du ministre au cas où ils auraient quelque chose à dire en réponse à cet exposé.

L'hon. M. MARLER: Je crois, monsieur le président, que cela est parfaitement raisonnable. Mais j'estime que les membres du Comité admettront que,

puisque ce n'est pas moi qui ai assigné les témoins, il serait tout à fait inconvenant de ma part d'interrompre leur témoignage pour faire une déclaration.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Monsieur le président, puis-je proposer que la loi des États-Unis soit imprimée en appendice au procès-verbal? Je suppose qu'il faut pour cela une motion en règle.

M. CAMPBELL: Monsieur le président, la législation en question ne me semble pas très longue. Est-ce que le témoin ne pourrait pas en donner lecture?

M. JOHNSTON (*Bow-River*): J'ai déjà fait une proposition. Nous l'avons discutée. Ne pourrait-on pas prendre le vote sur cette proposition?

Le PRÉSIDENT: M. Johnston propose que la loi en question soit imprimée dans le procès-verbal. Adopté.

M. GREEN: Est-ce que cette loi est bien longue, monsieur le président? Peut-être qu'on pourrait nous en donner lecture.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Il y a deux lois. Il y en a une, je crois, qui est très longue.

M. HAHN: La loi qui nous intéresse n'a qu'une page.

M. CORLETT: Monsieur le président, je crois qu'il n'y a que trois articles de la loi qui se rapportent à la question que nous discutons.

Le PRÉSIDENT: Cette partie de la loi sera incluse dans le procès-verbal.

M. CAMPBELL: Je propose que ces articles soient lus.

Le PRÉSIDENT: Il a été proposé par M. Johnston (*Bow-River*) qu'ils soient inclus dans le procès-verbal.

M. CAMPBELL: Mais cela n'empêche pas qu'on nous en donne lecture, n'est-ce pas?

Le PRÉSIDENT: Voulez-vous retirer votre motion?

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Non, je ne suis pas disposé à retirer ma motion. Vous l'avez déjà mise aux voix et elle a été adoptée.

M. CAMPBELL: Nous devrions entendre la lecture de ces articles dès maintenant, car il se peut que nous n'en voyions pas le texte imprimé avant deux semaines.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Si les membres du Comité désirent entendre la lecture de ces articles, je n'y ai aucune objection.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, voulez-vous entendre la lecture de ces articles? Nous allons donc demander au témoin de nous en faire lecture.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Vous voudrez bien remarquer, monsieur le président, que je demande que la loi toute entière soit incluse dans le compte rendu de la séance, et non pas seulement quelques articles de cette loi. Quant aux articles dont le témoin veut donner lecture, c'est là une autre question. Mais le Comité a déjà consenti à ce que la loi toute entière soit imprimée. Quant à ce que vous entendez faire après cela, cela m'est indifférent.

Le TÉMOIN: Monsieur le président, permettez-moi de faire remarquer que, au meilleur de ma connaissance, les articles de la loi que je vais citer sont les seuls qui s'appliquent à la question de l'atterrissage des câbles sous-marins. Ces articles font partie d'une loi qui traite de plusieurs autres questions. Je

me ferai un devoir de m'assurer de l'exactitude de ce que je viens de vous dire; mais, si je suis bien renseigné, les articles en question sont les seuls qui ont trait à l'atterrissage des câbles. Cette législation est généralement désignée sous le nom de *Cable Landing License Act*, articles 34, 35 et 36:

> 34.—Licences pour l'atterrissage et l'exploitation de câbles reliant les États-Unis à d'autres pays. Nécessité de ces licences.—Nul ne devra faire atterrir ou exploiter un câble sous-marin reliant directement ou indirectement les États-Unis, à un pays étranger ou reliant deux régions des États-Unis sans qu'une licence à cet effet ait été délivrée par le président des États-Unis. Les conditions énumérées aux articles 34 à 39 du présent titre ne s'appliqueront pas aux câbles qui sont situés entièrement, y compris les deux extrémités, dans les limites de la partie continentale des États-Unis.
>
> 35.—Licences pour l'atterrissage et l'exploitation de câbles reliant les États-Unis à d'autres pays. Conditions.—Le président peut refuser ou retirer une licence, si, après un avis en bonne et due forme et l'audition des parties intéressées, il est convaincu que ce refus ou ce retrait contribuera à acquérir des droits d'atterrissage ou d'exploitation de câbles dans des pays étrangers ou à sauvegarder les droits ou les intérêts des États-Unis ou de leurs ressortissants dans des pays étrangers ou à assurer la sécurité des États-Unis, et il peut accorder une licence aux conditions qu'il juge nécessaires pour l'établissement de tarifs et de services équitables dans l'exploitation et l'emploi des câbles ainsi autorisés. La licence ne contiendra pas de clauses accordant à son détenteur des droits exclusifs d'atterrissage ou d'exploitation aux États-Unis. Rien de ce qui est contenu dans le présent article ne doit être interprété de façon à limiter les pouvoirs et la juridiction de l'*Interstate Commerce Commission* en ce qui a trait à la transmission des messages.
>
> 36.—Licences pour l'atterrissage et l'exploitation de câbles reliant les États-Unis à d'autres pays. Pouvoir d'empêcher l'atterrissage ou l'exploitation des câbles.—Le président a le pouvoir d'empêcher l'atterrissage d'un câble qui se ferait en violation des articles 34 à 39 du présent titre. Quand l'atterrissage d'un tel câble est sur le point de se faire ou qu'il est déjà fait ou quand un tel câble est en exploitation, et cela sans licence, toute cour de district des États-Unis ayant juridiction dans le district où le câble est installé ou doit être installé ou toute cour ayant juridiction sur les parties en cause, aura le pouvoir, à la requête des États-Unis, d'interdire l'atterrissage ou l'exploitation du câble en question ou, par voie d'injonction, d'ordonner l'enlèvement dudit câble.

M. Johnston (Bow-River):

D. Y a-t-il des règlements régissant l'exploitation des câbles?—R. Non, monsieur.

M. Herridge:

D. Puis-je vous poser une question? La loi en question est-elle bien longue? Contient-elle beaucoup d'articles qui se rapportent à d'autres questions?—R. Non, monsieur. C'est là la loi entière?—R. Oui.

M. Carter:

D. Y a-t-il d'autres lois qui se rapportent aux câbles sous-marins, aux télégraphes ou autres moyens de communication?—R. Il n'y en a pas qui ont

trait à l'atterrissage des câbles. Mais, comme je vous l'ai dit, cette législation n'est qu'une partie d'une loi plus étendue.

M. Herridge:

D. C'est là le point.—R. Mais les autres articles n'ont pas trait à l'atterrissage des câbles.

D. Nous avons adopté une proposition demandant l'impression de la loi toute entière. Je suis d'avis, monsieur le président, que c'est là imposer une dépense inutile au Gouvernement. Les membres de mon parti veulent épargner le plus d'argent possible à la population du Canada. J'estime qu'il serait tout à fait suffisant d'imprimer dans le compte rendu l'extrait de la loi dont on vient de faire lecture. Il est inutile de faire imprimer dans le compte rendu une foule de choses qui ne se rapportent pas à la question que nous discutons.

L'hon. M. MARLER: Je ne crois pas que M. Johnston ait voulu que la loi toute entière fût imprimée dans le compte rendu.

M. Johnston (Bow-River):

D. Ce qui m'intéresse, c'est la partie de la loi qui se rapporte à l'atterrissage ainsi que les règlements qui concernent l'atterrissage.—R. Il n'y a pas de règlements.

M. Carter:

D. N'avez-vous pas mentionné une commission fédérale qui a juridiction sur la transmission des messages?—R. Oui, cette commission est mentionnée dans le passage suivant d'un des articles dont je vous ai donné lecture: "Rien de ce qui est contenu dans le présent article ne doit être interprété de façon à limiter les pouvoirs et la juridiction de l'*Interstate Commerce Commission* en ce qui a trait à la transmission des messages". Cette commission, qui est maintenant une commission fédérale, est chargée de la détermination des tarifs et autres fonctions.

D. Mais, outre la détermination des tarifs, quelles sont les autres fonctions de cette commission?—R. Elle a juridiction sur tous les câbles et sur les compagnies de t.s.f. en ce qui concerne les taxes et tarifs et les rapports financiers. En d'autres termes, c'est un organisme de règlementation, mais il n'a pas d'autorité en ce qui concerne les licences d'atterrissage.

M. Johnston (Bow-River)

D. Monsieur le président, tout ce que je désire c'est l'impression de cette partie de la loi des États-Unis qui a trait à la question que nous discutons.—R. Je vous ai donné lecture des articles qui vous intéressent.

D. Je ne suis pas intéressé à l'impression de la loi toute entière, qui peut avoir deux ou trois pouces d'épaisseur. Évidemment, nous ne voulons pas faire imprimer dans notre compte rendu un document de cette étendue. Je désire modifier ma proposition de façon à demander simplement l'impression du passage de la loi qui se rapporte à la question que nous discutons.

M. Campbell:

D. Dans l'article 35 dont vous nous avez fait lecture, il y a les mots "aux conditions qu'il juge nécessaires". Est-ce que cela ne signifie pas qu'il y a des règlements?—R. Pas d'après mon interprétation. Si je me rappelle bien le

texte, il est dit que les licences sont accordées par le président "aux conditions qu'il juge nécessaires pour l'établissement de tarifs équitables". Je crois que c'est là le texte. Mais je puis vous assurer qu'il n'existe pas de règlements.

M. BARNETT: Monsieur le président, j'ai écouté aussi attentivement que possible la lecture de la loi des États-Unis au sujet des câbles sous-marins. Par cette loi, si je ne m'abuse, le Congrès des États-Unis confère au président des États-Unis, c'est-à-dire à l'exécutif, certains pouvoirs. Je dois vous dire que je voudrais maintenant entendre un porte-parole de la *Commercial Cable Company* nous dire d'une façon un peu plus explicite pourquoi la compagnie estime que le bill à l'étude confère des pouvoirs plus étendus au gouvernement canadien que la loi américaine n'en confère au pouvoir exécutif des États-Unis.

La différence ne réside-t-elle pas simplement dans la différence de structure des gouvernements des deux pays? En d'autres termes, c'est le président qui exerce l'autorité aux États-Unis, tandis qu'au Canada c'est le Gouverneur en conseil. Peut-être aussi que le Congrès n'a pas l'habitude, comme nous le faisons régulièrement au Canada, de spécifier dans la loi que l'exécutif a le pouvoir d'édicter des règlements. Il est spécifié dans le bill à l'étude que l'exécutif a le pouvoir d'édicter des règlements, tandis que ce pouvoir est peut-être accordé aux États-Unis par la coutume.

Quoi qu'il en soit, je serais curieux de savoir pourquoi vous considérez que la clause 42 du bill confère à l'exécutif des pouvoirs plus étendus que la loi américaine n'en confère à l'exécutif des États-Unis.

M. GREEN: Monsieur le président, peut-être que la discussion se trouverait simplifiée si nous jetions un coup d'œil sur l'article 41 du nouveau bill, qui dit que: "Nul ne doit au Canada exploiter .. . . ". L'article ne dit rien au sujet de l'atterrissage des câbles, comme il en est question dans la loi des États-Unis. L'article 41 dit simplement: "Nul ne doit au Canada exploiter un câble sous-marin".

M. JOHNSTON (*Bow-River*): C'est la même chose dans la loi américaine. Il est question d'atterrissage ou d'exploitation.

M. GREEN: La loi canadienne dit: "construire, modifier, entretenir ou exploiter un câble sous-marin avec l'extérieur, sauf sous l'autorité et en conformité d'une licence délivrée aux termes de la présente Partie".

Ce texte me semble aller beaucoup plus loin que la loi américaine.

L'hon. M. MARLER: Si je me rappelle bien, la loi américaine parle d'atterrissage ou d'exploitation.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Ce qui est la même chose.

M. BARNETT: Je voudrais savoir pourquoi on a l'impression que l'amendement à l'étude donnera des pouvoirs plus étendus que ceux qui sont accordés par la loi américaine. Je crois que la compagnie intéressée devrait nous fournir des explications plus précises à ce sujet.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): La compagnie à peut-être cette impression parce qu'on lui a déjà dit qu'il en était ainsi.

M. BARNETT: La loi américaine accorde au président des États-Unis le même pouvoir de décider s'il doit ou non accorder une licence.

M. Hahn:

D. Peut-être que la réponse à cette question serait la solution de tout le problème. Si vous possédez, comme c'est le cas aujourd'hui, le droit d'installer un câble sur la côte des États-Unis et d'exploiter ce câble, est-ce que cela vous donne automatiquement le droit d'ajouter à ce câble autant de fils supplémentaires que vous le désirez?—R. Monsieur le président, nous n'avons pas eu l'occasion de mettre ce pouvoir à l'épreuve. A ma connaissance, je puis affirmer que ce pouvoir n'a jamais été mis à l'épreuve. Mais je suis certain que, d'après la loi que je viens de lire, si nous voulions poser un nouveau câble, nous demanderions la permission de le faire et je ne prévois pas qu'on y aurait la moindre objection. A ma connaissance, on n'a jamais refusé un permis d'atterrissage aux États-Unis.

Comme vous le savez, les compagnies britanniques avaient coutume d'exploiter des câbles allant à New-York et à divers endroits des États-Unis. La compagnie *Anglo-American*, qui a maintenant cédé à la *Western Union* son bail de 99 ans et qui fait affaires au Canada, a exploité des câbles vers New-York, mais elle a jugé bon de louer ces câbles à la *Western Union*. La Compagnie française de câbles sous-marins exploite actuellement des câbles vers New-York depuis plusieurs années. Il y avait autrefois plusieurs autres compagnies britanniques qui exploitaient des câbles vers les États-Unis. Comme je l'ai dit, je ne pourrais citer un seul cas où le permis d'atterrissage d'un câble ait été refusé, quelle que fût la nationalité de la compagnie.

Je pourrais ajouter qu'à l'heure actuelle la *Cable and Wireless* exploite des câbles à Porto-Rico et à celles des îles Vierges qui appartiennent aux États-Unis, et qu'aucun permis d'atterrissage n'a jamais été requis pour cela. Ainsi donc, la loi américaine concernant les permis d'atterrissage des câbles sous-marins, dont je vous ai donné lecture, a toujours été considérée comme un document très simple. Avant de faire atterrir un câble, il faut en obtenir la permission, et c'est tout. Il n'y a pas de règlements à observer.

M. HAHN: Monsieur le président, si je suis bien renseigné, les plans avaient été élaborés quelque temps avant la présentation du bill 212. Avant la présentation de ce bill, il n'était pas nécessaire non plus d'avoir la permission du gouvernement fédéral pour exploiter un câble sous-marin au Canada.

L'hon. M. MARLER: Vous vous trompez, monsieur Hahn. L'article 22 stipule qu'il faut l'approbation du gouverneur en conseil.

M. HAHN: J'allais ajouter, cependant, que, d'après la loi dont on vient de nous donner lecture, il faut obtenir la même permission du président des États-Unis.

L'hon. M. MARLER: Cela est exact.

M. Hahn:

D. Poseriez-vous aux États-Unis sans en avoir obtenu l'approbation, un câble qui aurait 96 circuits?—R. Non, monsieur.

D. Demanderiez-vous auparavant l'approbation des États-Unis?—R. Oui.

D. Ainsi vous vous adressez d'abord au Canada pour obtenir l'approbation de 24 circuits dans notre pays?—R. Oui, monsieur.

D. Et, si cette approbation vous est donnée, vous vous adresserez ensuite à Londres et Washington pour obtenir une approbation semblable?—R. A ceci je dois répondre, monsieur le président, que les pourparlers ont été entamés simultanément avec les trois gouvernements dès le début. Nous avons tenu le gouvernement des États-Unis au courant de toutes nos démarches. Il connaît nos plans et il sait exactement ce que nous essayerons de faire et ce que nous espérons obtenir. En un mot, nous l'avons tenu parfaitement au courant de nos projets afin d'être en mesure de soumettre, en temps opportun, notre demande de licence.

D. Jusqu'ici vous n'avez aucune raison de croire que votre demande sera refusée aux États-Unis?—R. Non. En d'autres termes, avant de nous adresser aux autorités du Royaume Uni et du Canada, nous avons reçu par écrit ce qu'on appelle aux États-Unis "une approbation en principe". Nous n'avons pas demandé une licence proprement dite, c'est-à-dire une approbation formelle, mais nous possédons un document par lequel le gouvernement des États-Unis approuve le projet en principe.

D. D'autre part, d'après les renseignements que nous avons obtenus hier, il semble que vous ne recevrez peut-être pas l'approbation du gouvernement de Londres pour vous installer dans le Royaume-Uni? Cela me porte à vous poser une autre question. Si on vous accorde au Canada la persmission demandée, mais si on vous la refuse à Londres, qu'elle serait votre point d'atterrissage en Europe?—R. Il y a plusieurs endroits possibles, comme M. Henderson vous l'a dit hier. Nous avons même discuté la question d'une façon non officielle avec certaines autorités de l'Allemagne. Il y a aussi des possibilités en Belgique et en France. Mais, comme je l'ai dit et comme M. Henderson l'a dit, ces discussions n'ont eu aucun caractère officiel, car nous voulions connaître d'abord la décision définitive du Royaume-Uni.

D. Si le Royaume-Uni n'agrée votre demande et si on vous permet d'installer votre câble dans l'un des autres pays que vous avez mentionnés, pourrez-vous, de ce point d'atterrissage, transmettre à Londres des messages qui viendraient du Canada et des États-Unis?—R. Oui, nous le pourrons. Nous avons, en effet, des câbles qui nous relient avec la France, l'Allemagne et la Belgique.

D. Est-ce que les câbles en question pourront porter ce fardeau supplémentaire?—R. Oui, monsieur le président, je le crois. Cela peut être calculé facilement, car nous louons des services sur nos câbles entre le Royaume-Uni et la Hollande et peut-être certains autres pays en plus de transporter nos propres messages.

D. Si on vous refuse de nouveaux débouchés dans le Royaume-Uni, advenant que vous ayez besoin d'installations supplémentaires entre l'Europe et le Royaume-Uni est-il probable que le Royaume-Uni vous permettra de faire ces travaux?—R. La chose est possible. C'est là un nouveau problème dont je ne connais pas la solution.

M. LANGLOIS: Monsieur le président, puis-je faire une suggestion? J'ai ici un exemplaire de la Loi sur les communications de 1934, dans sa forme modifiée, et, étant donné que l'autre loi a été citée et incorporée au compte rendu, je crois qu'il serait utile au Comité que deux brefs paragraphes de la Loi sur les communications de 1934 soient aussi lus et incorporés au compte rendu. Si donc le Comité y consent, je suis prêt à lire ces deux brefs paragraphes qui ont trait à la compétence de la Commission fédérale des communications.

Le TÉMOIN: Voulez-vous parler d'une loi canadienne?

M. LANGLOIS: Non. Il s'agit de la loi des États-Unis qui donne juridiction à la Commission fédérale des communications en matière de licences pour stations de câbles sous-marins en vertu de la loi qui a été citée précédemment.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Je suis de cet avis.

M. LANGLOIS: Le paragraphe *c)* de l'article 308 de la Loi fédérale des communications se lit comme suit:

> En accordant une licence pour l'érection d'une station employée pour transmettre des communications commerciales entre les États-Unis ou une possession ou un territoire, continental ou insulaire, assujéti à la juridiction des États-Unis, et un pays étranger, la Commission peut imposer toutes les exigences, conditions ou restrictions qu'elle est autorisée à imposer à l'égard des licences pour câbles sous-marins en vertu de l'article 2 de la loi intitulée "Loi relative à l'atterrissage et l'exploitation des câbles sous-marins aux États-Unis" et adoptée le 24 mai 1921.

C'est là la fin de l'article en question. Et il y a une autre disposition pertinente qui est le paragraphe *c)* de l'article 602. Cet article est intitulé "Révocations et modifications" et le paragraphe *c)* se lit comme suit:

> La dernière phrase de l'article 2 de la loi intitulée "Loi relative à l'atterrissage et à l'exploitation des câbles sous-marins aux États-Unis", adoptée le 27 mai 1921, est révoquée et remplacée par ce qui suit: "Rien de ce qui est contenu dans la présente disposition ne devra être interprété de façon à limiter le pouvoir et la compétence de la Commission fédérale des communications en ce qui a trait à la transmission des messages".

Le TÉMOIN: Puis-je donner ici une explication? Le premier passage que j'ai cité se rapporte aux licences de radio, ce qui n'a rien de commun avec les licences de câbles sous-marins, mais l'article en question dit, comme l'honorable membre du Comité vient de le lire, que la Commission fédérale des communications peut imposer aux détenteurs de licences de radio, outre plusieurs autres conditions, les mêmes conditions qui peuvent être imposées aux détenteurs de licences de câbles sous-marins. Vous avez ensuite mentionné le cas des licences de câbles sous-marins. La loi accorde à la Commission le pouvoir d'imposer pour les licences de radio les mêmes conditions que pour les licences de câbles sous-marins. Mais, pour ce qui est des licences de radio, il y a un grand nombre de conditions que la Commission peut imposer et qui sont spécifiées dans la licence. Quant à la dernière phrase de l'article 602, que l'honorable membre du Comité vient de citer, elle ne s'applique qu'aux pouvoirs de la Commission fédérale des communications qui étaient autrefois exercés par la Commission du commerce inter-États et dont je vous ai fait prendre connaissance lorsque je vous ai lu la Loi relative aux licences d'atterrissage. Si vous vous rappelez bien, la loi en question enlève simplement à la Commission du commerce inter-États les pouvoirs mentionnés.

Lors de la création de la Commission fédérale des communications, on adopta, en 1934, la Loi sur les communications. Cela rendit nécessaire l'amendement que l'honorable membre du Comité vient de lire et qui transférait de la Commission du commerce inter-États à la Commission fédérale des communications le pouvoir de réglementer en matière de tarifs et autres questions du même genre.

M. Johnson (Bow-River):

D. Y a-t-il des restrictions aux règlements mentionnés dans la licence qui est accordée aux États-Unis en ce qui concerne les câbles sous-marins?—R. Il y en a, mais ils se bornent au maintien de tarifs équitables prescrits dans la licence et à la détermination des points d'atterrissage, selon ce qui est mentioné dans la licence.

M. E. A. Martin, directeur de la Commercial Cable Company pour le Canada, Montréal, est rappelé:

M. Nesbitt:

D. Je voudrais poser à M. Martin une question qui se rapporte à l'article 42 qui, apparemment, est l'article du bill qui inquiète la *Commercial Cable Company*. D'après les alinéas *a)*, *b)*, *c)*, *d)*, et *e)* de cet article, le gouverneur en conseil peut édicter des règlements concernant les demandes de licence et prescrivant les renseignements que leurs auteurs doivent fournir, ainsi que la durée et les modalités des licences de même que les droits visant leur délivrance. L'alinéa *d)*, en particulier, traite de l'annulation ou de la suspension des licences pour inobservation de leurs termes et conditions. Je suppose que ce qui inquiète la *Commercial Cable Company* c'est de savoir si cet article du bill vise à l'établissement de licences semblables à celles qu'obtiennent les propriétaires de voitures automobiles et qui sont délivrées automatiquement pourvu que certaines conditions prescrites soient remplies, ou si le ministre ou le ministère des Transports a le pouvoir de refuser la licence en question, même si les conditions sont remplies. D'après le texte de l'article, il ne semble pas qu'il en soit ainsi. Toutefois la lettre que la *Commercial Cable Company* a reçue du ministre indiquerait que le ministère a effectivement le pouvoir de refuser une licence, sauf dans certains cas spécifiques, et qu'il a l'intention d'excercer ce pouvoir. En d'autres termes, même si la *Commercial Cable Company* remplit toutes les conditions requises pour l'obtention d'une licence, le ministère prétend qu'il a quand même l'autorité de refuser la licence demandée. Est-ce que cela est exact?—R. Nous estimons que nous possédons déjà une licence d'exploitation en vertu de notre charte canadienne, d'après l'interprétation que nous lui donnons. Naturellement, je ne suis qu'un profane en fait de questions légales. Peut-être que M. Corlett pourrait vous donner des explications plus complètes à ce sujet, mais, d'après nous le but du présent bill est d'établir des règlements et de prescrire des conditions pour l'exploitation des câbles. Je ne sais quels seraient ces règlements. Le texte du bill ne nous le révèle pas et cela donnerait au ministère des Transports des pouvoirs très vastes.

Ainsi, le ministère a répondu à notre dernière demande que nous pourrions faire atterrir un câble, mais que nous serions obligés d'employer les installations de la compagnie de la Couronne ou d'un concurrent, c'est-à-dire que nous ne pourrions employer notre câble pour notre propre trafic. Voilà ce à quoi nous songions.

M. Hamilton (York-Ouest):

D. Pourrions-nous adresser cette dernière question au ministre et lui demander si l'avocat-conseil de son ministère est d'avis que l'article 42 du bill lui donne le droit de refuser une licence?

L'hon. M. MARLER: Je me proposais justement d'intervenir dans le débat pour dire que le Comité doit bien se rendre compte qu'il y a une distinction entre

les licences projetées en vertu du présent bill et la licence d'atterrissage qui a été l'objet d'une correspondance entre le ministre des Transports et les représentants de la *Commercial Cable Company*. Je crois qu'il est incontestable, et je me propose de traiter ce point plus longuement plus tard, que le gouverneur en conseil peut, s'il le désire, refuser complètement d'accorder une licence d'atterrissage pour un nouveau câble. Mais, pour ce qui est du système de licences projeté dans le présent bill, je désire assurer au Comité qu'il n'est pas destiné à forcer une compagnie à se retirer des affaires. La licence sera accordée à une compagnie qui exploite un câble sous-marin et elle lui permettra de continuer de faire affaires comme à l'heure actuelle sous réserve des conditions qui seront établies et qui, je pense, seront équitables pour tous les intéressés.

M. GREEN: Et qu'arrivera-t-il si la licence d'atterrissage prescrit qu'on ne pourra se servir du câble que pour fins de défense ou pour transmettre les messages de la C.O.T.C.?

L'hon. M. MARLER: Je ne voudrais pas que le Comité ait une fausse impression au sujet de la licence d'atterrissage. Il n'est pas question du tout de la licence d'atterrissage dans le présent bill. La seule question qui se pose au sujet du présent bill, c'est de savoir si nous devons établir ou non un système de licences. Je sais que le Comité aimerait que j'en dise davantage sur ce sujet. De mon côté j'aimerais bien que le Comité connaisse tous les faits qui ont poussé le gouvernement à rejeter la demande de la *Commercial Cable Company*.

Je crois que les membres du Comité sont convaincus que la décision prise par le gouvernement est fondée, mais je ne crois pas que ce soit aujourd'hui le temps de traiter de cette question. Ce que je veux faire ressortir tout d'abord, c'est qu'il y a une différence entre une licence d'atterrissage, qui est un permis requis pour poser un câble en territoire canadien, et la licence projetée par la nouvelle législation, qui est en réalité un permis d'exploitation d'un câble sous-marin.

M. NICHOLSON: Nous avons discuté assez longuement cette question et il me semble que nous pourrions conclure la discussion occasionnée par le mémoire que nous venons d'entendre, en donnant au ministre l'occasion d'exposer son point de vue, avec l'entente que l'on pourrait questionner de nouveau les témoins si nous croyons que les renseignements fournis ne sont pas suffisants. Je propose donc que nous passions à une autre question.

M. GREEN: Oh! non, pas avant d'avoir interrogé les autres témoins.

M. NESBITT: Le ministre a fait une distinction entre une licence d'atterrissage et le règlement prévoyant la délivrance de licences aux fins prévues dans le présent bill. Évidemment les deux choses sont étroitement unies, comme l'article 41 se rattache à l'article 42.

L'hon. M. MARLER: Je désire qu'il soit bien compris que l'article 41 et l'article 42 ne se rapportent pas aux licences d'atterrissage. La licence d'atterrissage relève de l'article 22 de la Loi sur les télégraphes.

M. NESBITT: J'ai une seule question à poser au ministre et la voici. En vertu des règlements qui peuvent être établis par le gouverneur en conseil sous le régime de l'article 42, est-ce que le ministre ou le ministère auront le pouvoir de refuser une licence si une compagnie remplit les conditions voulues?

L'hon. M. MARLER: Refuser quelle licence?

M. NESBITT: Refuser la licence délivrée en vertu de la nouvelle législation. L'article 42 dit, en effet:

"Le gouverneur en conseil peut édicter des règlements *a)* prévoyant la délivrance de licences aux fins de la présente Partie".

Si les conditions requises pour l'obtention d'une telle licence sont remplies, le ministre peut-il refuser la licence?

L'hon. M. MARLER: J'aimerais réfléchir à cette question afin de ne pas donner une réponse inconsidérée. J'aimerais étudier la portée de l'article en question afin d'en bien comprendre le sens.

M. NESBITT: Je crois que c'est là le nœud de la question.

M. GREEN: On peut toujours changer les règlements.

M. BELL: La règlementation est prévue à l'article 42, alinéa *e)*.

M. NESBITT: Voici ce que nous voudrions savoir: Les jurisconsultes du ministère de la Justice sont-ils d'avis que, d'après les dispositions du présent bill, le ministère possède le droit absolu de refuser une licence même si les requérants remplissent à la lettre les conditions requises pour l'obtenir?

L'hon. M. MARLER: Pour obtenir quelle sorte de licence?

M. NESBITT: La licence dont il est question à l'article 42.

L'hon. M. MARLER: Nous essayerons de répondre à cette question.

M. Carter:

D. Votre câble atterrit quelque part au Canada, n'est-ce pas? Il atterrit à Terre-Neuve.—R. Nous en avons qui atterrissent à Canso et d'autres à Saint-Jean.

D. Vous avez neuf canaux et demi?—R. Oui.

D. Sont-ils tous dans le même câble?—R. Non, ils sont dans six câbles.

D. Et ces six câbles atterrissent quelque part au Canada?—R. Oui, soit à Canso, soit à Saint-Jean. Dans certains cas ils atterrissent aux deux endroits.

M. Hahn:

D. Dans la pièce "D" nous avons les paroles suivantes de M. Marler:

". . . la demande de la *Commercial Cable Company* d'atterrir au Canada un nouveau câble transatlantique coaxial".

S'agit-il là d'un seul câble?

L'hon. M. MARLER: Cette demande est faite en vertu de l'article 22.

M. HAHN: Le ministre dit qu'il est question ici de l'article 22. Je voudrais que M. Martin nous dise s'il croit que l'article 42 du présent bill a trait à l'atterrissage d'un câble et si c'est là la raison pour laquelle sa compagnie s'oppose à l'adoption du bill.

Le TÉMOIN: Non. Peut-être que c'est là une question juridique à laquelle M. Corlett pourrait répondre, mais je puis dire que l'objection formulée dans la lettre en question repose sur le fait que nous sommes incapables d'atterrir nos circuits au Canada en vue de répondre aux demandes de la clientèle canadienne. Je veux qu'il soit bien compris qu'il existe actuellement une demande de services de la part de la clientèle canadienne.

Chaque année je traverse le Canada d'un océan à l'autre. Je parcours toutes les provinces pour constater l'état de nos services. J'ai parlé à plusieurs personnes au sujet des retards qui existent dans le service et je suis en mesure d'affirmer très catégoriquement que l'on n'est pas satisfait du service actuel. Les personnes à qui j'ai parlé désirent un srevice plus direct et plus rapide et elles disent qu'il est absolument nécessaire d'établir les installations supplémentaires en question afin de pouvoir soutenir la concurrence sur les marchés du monde.

M. Hahn:

D. Nous admettons la nécessité d'établir d'autres services, mais ce n'est pas là la question que nous discutons à l'heure actuelle. Ce que nous voulons connaître c'est l'interprétation que vous donnez à l'article 42 du bill 212.

M. CORLETT: Pour ce qui est de l'article 42 projeté, en nous basant sur l'expérience de notre compagnie au cours des deux dernières années, nous craignons que le texte de l'alinéa *c)* particulièrement, qui prescrit "la durée et les modalités des licences de même que les droits visant leur délivrance" puisse être interprété d'une façon assez large et qu'il serve de prétexte pour annuler les droits que nous possédons. Quant à l'alinéa *e)* qui vise "en général la réalisation des objets et l'application des dispositions de la présente Partie", la compagnie ne peut s'opposer à cette règlementation, mais nous devons nous rappeler, je crois, qu'il existe déjà des dispositions relatives aux licences dans l'article 22 et à un autre système de licences dans les articles 24 et 25. Forts de notre expérience de 1954 et de 1955, nous craignons que l'on n'invoque à l'avenir l'article en question pour nous refuser la permission d'aménager au Canada des embranchements avec ce nouveau câble en invoquant le nouvel alinéa *c)* de l'article 42.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): En d'autres termes, on pourrait rendre les conditions si onéreuses que vous ne pourriez pas les remplir. Est-ce cela que vous craignez?

M. CORLETT: Oui:

M. NESBITT: Vous craignez peut-être que les règlements établis en vertu de l'article 42 pourraient même être de nature à favoriser une compagnie au détriment d'une autre, étant donné que les conditions d'exploitation des différentes compagnies sont naturellement différentes?

M. CORLETT: En réponse à cette question, j'admets que cela pourrait arriver, car le texte des clauses qui prescrivent la durée et les modalités des licences de même que les droits visant leur délivrance pourrait être interprété ainsi par le ministère.

M. NESBITT: Les règlements pourraient peut-être être rédigés de façon à favoriser la C.O.T.C. au détriment de toute autre compagnie, ce qui, de fait, serait une règlementation injuste à l'égard de certains concurrents.

M. CORLETT: Je crois qu'une telle éventualité serait théoriquement possible.

M Carter:

D. Tout à l'heure je n'avais pas fini de formuler ma question et, par conséquent, je n'ai pas reçu la réponse que je désirais. Vous avez déclaré au Comité, monsieur Martin, que vous avez au Canada six câbles avec un total de neuf canaux?—R. Cela est exact.

D. Et combien de câbles et de canaux avez-vous aux États-Unis?—R. Les chiffres que j'ai donnés constituent tout notre service. Ils comprennent les câbles et les circuits à nos terminus aux États-Unis. Ces six câbles partent des États-Unis et, en passant par la Nouvelle-Écosse et Terre-Neuve, ils se rendent au Royaume-Uni. Ils contiennent tous nos circuits.

D. Vous avez six câbles?—R. Cela est exact.

D. Et cela représente toute votre exploitation?—R. Sauf un câble qui n'est plus en service parce qu'il est trop vieux. Il a 72 ans d'existence et il est devenu inutile.

L'hon. M. MARLER: Si le Comité a fini de poser des questions à M. Martin et s'il y a d'autres questions qu'on pourrait poser aux représentants de la *Commercial Cable Company*, je proposerais qu'on le fasse immédiatement, sinon nous pourrions permettre aux représentants de la *Western Union* de présenter leur exposé et cet après-midi nous pourrions étudier plus à fond le bill lui-même.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): M. Corlett a fait deux suggestions au sujet des modifications qu'on pourrait apporter au bill. En les lisant, je constate que ces modifications fourniraient une certaine protection à la compagnie qu'il représente, mais qu'elles ne protégeraient pas nécessairement d'autres requérants à l'avenir. Ai-je raison de craindre cette éventualité?

M. CORLETT: Je crois que vous avez raison, car nous ne songions qu'à notre compagnie. Toutefois nous supposons que, si d'autres compagnies considèrent qu'elles sont dans une situation semblable au point de vue légal, elles peuvent facilement se faire accorder les pouvoirs additionnels nécessaires.

M. BARNETT: Dans le mémoire présenté par la *Commercial Cable Company* il est question d'un arrangement conclu avec la *Canadian Pacific Railway Telegraphs*. Je me demande si cette compagnie a manifesté le désir d'exprimer ses vues? A-t-elle soumis un mémoire?

L'hon. M. MARLER: Non.

M. BARNETT: N'a-t-elle pas exprimé le désir d'exposer ses vues au sujet de son entente avec la *Commercial Cable Company*?

L'hon. M. MARLER: Peut-être que le secrétaire du Comité pourrait nous le dire.

M. BARNETT: Je crois que la *Commercial Cable Company* devrait nous donner certains renseignements pour nous permettre de comprendre le point de vue de la *Canadian Pacific Telegraphs Company* à l'égard du bill à l'étude.

M. KENNEDY: Nous avons avec la *Canadian Pacific Railway Telegraphs* une entente en vertu de laquelle nous nous transmettons mutuellement des messages trans-océaniques au terminus de notre câble. Nous transmettons des messages d'outre-mer jusqu'au terminus d'où la *Canadian Pacific Railway Telegraphs* les transmet à leur destination au Canada.

Dans le sens contraire, la *Canadian Pacific Railway Telegraphs* recueille au Canada les messages à destination d'outre-mer et nous les confie au terminus. Je puis vous dire que la *Canadian Pacific Railway Telegraphs* est tout à fait consentante de maintenir cet arrangement et qu'elle l'a déclaré ouvertement.

Cette entente est en vigueur depuis 72 ans. Voilà tout ce que je puis dire. Je ne suis pas autorisé à parler au nom de la *Canadian Pacific Railway Telegraphs*.

M. LANGLOIS: Est-ce que la *Canadian Pacific Railway Telegraphs* n'a pas une entente semblable avec la C.O.T.C.?

M. KENNEDY: Oui, et il a trois agences internationales de télécommunications qui font affaires au Canada. La *Commercial Cable Company* et la C.O.T.C. travaillent de concert avec la *Canadian Pacific Railway Telegraphs* pour la transmission des messages trans-océaniques, tandis que la *Western Union* emprunte les lignes de la *Canadian Pacific Railway Telegraphs*. Pratiquement tous les messages des agences sont transmis au terminus par la *Canadian Pacific Railway Telegraphs*, et sont relayés ensuite par la C.O.T.C. ou la *Commercial Cable*, tandis que les messages de la *Western Union* sont confiés à la *Canadian National Railway Telegraphs* et vice versa.

M. Batten:

D. Vous avez fait des ententes avec Terre-Neuve en 1905, en 1909 et en 1926?—R. Oui.

D. Et, le premier avril 1949, vous avez reçu avis du ministère des Transports que ces ententes cesseraient d'être en vigueur?—R. Cela est exact.

D. Dans un délai de six mois, ce qui signifie que l'entente prendra fin au premier octobre, n'est-ce pas?—R. Oui.

D. Vous exerciez alors votre activité à Terre-Neuve?—R. Oui.

D. En vertu de votre vieille entente de 1884?—R. Non. Nous n'avons pénétré à Terre-Neuve qu'en 1905. Quand nous avons fait atterrir notre câble en 1884, il ne touchait pas à Terre-Neuve. Mais, en 1905, nous avons fait une entente avec Terre-Neuve.

D. Et vous aviez une entente avec le gouvernement canadien depuis 1884?—R. Cela est exact.

D. Et quand vos ententes de 1905, de 1906 et de 1926 cessèrent d'être en vigueur, vous avez continué de faire affaires à Terre-Neuve en vertu de votre entente de 1884?—R. Oui.

D. Est-ce là la seule occasion que vous avez eue de faire affaires en vertu de votre vieille entente?—R. Après la réception de l'avis dont je viens de vous parler nous avons soumis la question à notre avocat à Montréal. Il vint à Ottawa et discuta la question avec le ministère des Transports.

A la suite de ses entrevues avec le ministère des Transports notre avocat nous fit savoir que le ministère ne savait pas que nous avions l'autorisation de faire affaires au Canada en vertu de notre entente conclue en 1884 mais que, une fois mis au courant de l'existence de cette charte de 1884, le ministère aurait dit: "Vous pouvez continuer de faire affaires à Terre-Neuve en vertu de votre charte de 1884".

D. Estimez-vous que le fait de faire affaires à Terre-Neuve en vertu de votre entente de 1884 a diminué les droits que vous possédiez en vertu de vos ententes avec Terre-Neuve?—R. Je crois que M. Corlett pourrait peut-être répondre à cette question. Je ne suis pas au courant de la teneur de ces ententes.

M. LANGLOIS: L'avis d'annulation que vous avez reçue ne visait que l'entente de 1922.

Le TÉMOIN: C'est exact. Mais cet avis nous faisait savoir que nous ne pouvions plus faire affaires à Terre-Neuve. Ce n'est qu'après avoir soumis la

question à notre avocat que nous avons découvert l'existence de cette charte de 1884, qui nous permettait de faire affaires à Terre-Neuve, puisque Terre-Neuve faisait maintenant partie du Canada.

M. HENDERSON: Puis-je ajouter un mot au sujet des ententes conclues avec Terre-Neuve? Les ententes de 1905, de 1909 et de 1926 portaient sur l'atterrissage des câbles. L'entente de 1905 portait aussi sur la transmission des messages. Il y eut une autre entente conclue avec le gouvernement de Terre-Neuve et, quand fut conclue l'entente de 1922, l'autre entente au sujet de la transmission des messages fut annulée par le ministère des Transports en vertu de la clause 18. Mais, si je me rappelle bien, nous n'avons jamais reçu d'avis que les ententes de 1905, de 1909 et de 1926 avaient été annulées. Ces contrats, ceux de 1909 et de 1926, nous donnaient le droit de faire atterrir un câble et même d'autres câbles par la suite sans autres conditions que celles que mentionne la charte de 1884.

En vertu de notre entente de 1922 nous avons fait un entente avec la *Provincial Telegraph System* de Terre-Neuve pour la transmission des messages trans-océaniques en provenance ou à destination de Terre-Neuve; et, comme je l'ai dit hier, quand cette entente fut annulée, afin de pouvoir transmettre des messages entre Terre-Neuve et le Canada, nous avons fait avec la *Canadian Pacific Railway Telegraphs* une entente en vertu de laquelle nous devenions son agent au Canada pour la transmission des messages à Saint-Jean et nous avons continué de transmettre les messages internationaux en vertu de notre charte canadienne de 1884.

M. Batten:

D. Estimez-vous que vos ententes de 1905, de 1909 et de 1926 sont encore valides?—R. Oui.

M. BATTEN: Je vous remercie.

Le PRÉSIDENT: Le Comité désire-t-il entendre la *Western Union* avant de poser des question à la *Commercial Cable Company*?

M. Bell:

D. Je n'ai qu'une seule question à poser à M. Martin. A la lumière des découvertes récentes, croyez-vous que le câble coaxial pourra devenir démodé?—R. Il est très difficile de répondre à cette question. Nous sommes toujours à l'affût des dernières améliorations dans le domaine des télécommunications; mais, d'après les connaissances que nous avons aujourd'hui, je ne vois aucun autre appareil perfectionné qui pourrait remplacer le câble coaxial que nous nous proposons d'installer.

D. Que pensez-vous de ces fusées volantes, dont on parle à l'heure actuelle, pour la transmission des messages? Leur avénement donnerait sans doute lieu à une législation toute différente de la législation actuelle?—R. Je le crois.

M. Hamilton (York-Ouest):

D. Vous avez mentionné il y a un moment que la *Commercial Cable Company* travaillait de concert avec la *Canadian Pacific Railway Telegraphs*, tandis que la *Western Union* collaborait avec la *Canadian National Railway Telegraphs*?—R. Oui.

D. Est-ce que la *Western Union* a son propre câble dans l'océan Atlantique? —R. Oui, elle a son propre câble.

D. Mais elle est associée avec la C.O.T.C., n'est-ce pas?—R. Et avec la *Canadian National Railway Telegraphs*. La *Commercial Cable Company* est associée avec la *Canadian Pacific Telegraphs* et la *Western Union* est associée exclusivement avec la *Canadian National Railway Telegraphs*. Vous avez ainsi deux agences de télécommunications internationales.

Le PRÉSIDENT: Nous allons maintenant entendre le témoignage de la *Western Union*.

M. Alastair MACDONALD, Q.C. (avocat de la *Western Union Telegraph Company*): Monsieur le président, monsieur le Ministre et messieurs, je représente ici la *Western Union Telegraph Company*. Je ne suis pas un expert en télécommunications. J'exerce la profession d'avocat ici à Ottawa, mais je suis heureux d'avoir ici avec moi M. Robert Levett, de New-York, qui est l'adjoint du chef du contentieux de la *Western Union*.

Voulez-vous me permettre, monsieur le président, de distribuer un bref exposé contenu dans une lettre que j'ai adressée au ministre le 5 juin et dont j'aimerais vous donner lecture. Faute d'un meilleur terme, vous pouvez appeler cette lettre un mémoire. Me permettez-vous d'en faire la distribution aux membres du Comité?

Le PRÉSIDENT: Est-ce que le Comité donne son assentiment à cette demande?

Approuvée.

M. MACDONALD: Si vous le permettez, M. Levett aimerait dire quelques mots avant que je donne lecture du mémoire.

M. Robert Levett, avocat de la Western Union Telegraph Company, de New-York, est appelé:

Le TÉMOIN: Monsieur le président, monsieur le ministre et messieurs, comme j'ai été assis à l'extrémité de cette salle hier et aujourd'hui, j'ai constaté qu'il existe un sérieux problème d'acoustique. Par conséquent, si on ne me comprend pas bien, je serais très heureux qu'on me le fasse savoir.

Comme je suis venu de New-York, je ne voudrais pas que mes paroles ne soient pas bien comprises. Si donc on ne m'entend pas bien, je serais très heureux qu'on me le fasse savoir.

Le but des brèves remarques qu'on me donne l'occasion de faire avant la suspension de la séance est de vous dire tout simplement que nous avons l'impression que le mémoire que nous avons soumis expose notre point de vue d'une manière intégrale et que, par conséquent, je ne suis venu ici avec M. Macdonald que pour compléter notre exposé. Je tiens aussi à vous dire que notre mémoire a été préparé bien avant la réunion d'hier. De fait il a été adressé au ministre avec un bref exposé supplémentaire qui a été préparé il y a deux jours.

M. Macdonald et moi croyons que nous vous devons ces explications en considération de votre bienveillance et de la bienveillance du ministre, qui a bien voulu recommander que notre exposé soit soumis au Comité.

Nous désirons vous faire un exposé qui contienne des notions fraîches et à la page au lieu de vous lire un exposé qui ne tiendrait pas compte de ce qui a été dit hier et aujourd'hui. Nous tenons à vous dire que ce qui a été dit hier

et aujourd'hui nous a été extrêmement utile. Nous désirons donc incorporer à notre exposé dans toute la mesure du possible, ce que nous avons appris au cours de l'audition et vous présenter un exposé tout à fait à la page. Avant la séance d'hier nous éprouvions certaines craintes et certains doutes, mais je dois vous dire franchement qu'une partie de ces craintes et de ces doutes a été dissipée.

Nous désirons vous présenter notre point de vue d'une façon bien précise. La discussion nous a parfaitement éclairés sur le lien ou le manque de lien qui existe entre l'article 22 de la loi actuelle, qui a trait aux licences d'atterrissage, et les fins de la Partie 4 du bill. Avant de venir ici nous ne comprenions pas très bien les pouvoirs qu'on veut accorder par le bill au gouverneur en conseil. Depuis plusieurs décades nous avons présenté des demandes conformément à l'article 22 et le gouverneur en conseil en a reçu et en a même sollicité à l'égard des permis d'atterrissage. Qu'il me soit permis de dire en passant que l'atterrissage constitue un embouchement; car, lorsqu'un câble submergé émerge quelque part et touche à la terre ferme, c'est là un embranchement. Le gouverneur en conseil possède le pouvoir discrétionnaire de statuer sur une demande en se fondant sur "l'intérêt public". C'est là un langage d'une portée bien générale. Il nous semble que la décision du gouverneur en conseil aurait pour effet de prescrire des conditions raisonnables et certainement pas trop rigoureuses, de sorte que, quand la demande en question, celle de 1880 ou celle de 1899 ou celle dont il s'agit aujourd'hui, serait accordée, le requérant saurait parfaitement quels pouvoirs il aurait reçus et comment il pourrait exploiter le câble ainsi posé, qu'on envisage ladite exploitation du point de vue de l'ingénieur, de l'homme d'affaires, du technicien ou du juriste. Je prétends que la nécessité de solliciter un permis comporte une compensation qui, à mon sens, n'a pas été modifiée et demeure absolument intacte, si j'en juge par ce que j'ai entendu au cours des délibérations du Comité.

Ces remarques sont absolument impromptu. Je vous fais part tout simplement de notre réaction. La confusion provient du fait qu'un bill destiné apparemment à accorder au gouverneur en conseil les mêmes pouvoirs qu'il possédait auparavant, lui accorde aussi le pouvoir d'imposer de nouvelles conditions. Je ne parle pas de conditions trop rigoureuses, car je suppose que ces conditions se rattachent à la demande originelle. Mais il existe d'autres conditions, qui sont des conditions qu'on pourrait appeler des "formalités". Je ne voudrais pas me permettre d'employer les paroles dont s'est servi un membre de ce Comité. Je préfère comparer la licence en question à un permis de conduire une automobile. Il me semble clair que la Partie 4 n'est pas destinée à accorder deux fois la même autorité à la même personne, que ce soit le gouverneur en conseil ou le ministère des Transports ou le premier ministre ou une autre autorité. D'après les explications données, il est clair que celui qui demande une licence pour faire atterrir un câble sur le sol canadien recevra, en même temps que la licence, les pouvoirs essentiels qui découlent de cette permission, c'est-à-dire que la licence comportera des conditions financières, techniques et juridiques permettant d'atterrir à tel endroit, d'y acheter, par exemple, vingt acres de terre d'un particulier ou de la Couronne. Voilà un des éléments qui découlent de la licence. D'un seul coup le détenteur de la licence se trouve installé à la tête d'une entreprise qui fonctionne.

Le bill en question, cependant, prévoit des conditions pour l'emploi des ouvrages ou "facilités". Je ne suis pas un expert en télécommunications, mais je suis en relations assez étroites avec les experts pour savoir que l'expression

"facilités" signifie un câble et non pas de l'outillage. C'est là un point que vous aimerez peut-être à discuter plus tard. Nous avons parlé d'un câble coaxial, qui est un véhicule de messages télégraphiques grâce auquel les exploitants peuvent augmenter la capacité de transmission des messages. Cette augmentation peut s'obtenir aussi, bien qu'à un degré différent, par l'emploi de certains appareils modernes. Si une compagnie veut augmenter sa clientèle, elle peut, par certains moyens techniques, obtenir un champ d'action plus vaste qu'on ne le croirait.

Une compagnie peut se servir de différents genres de véhicules, par exemple, le câble coaxial ou le câble chargé. Il ne faut pas prendre le mot "chargé" dans son sens ordinaire. Cela veut dire simplement que le câble est revêtu d'un enduit qui en augmente l'efficacité. Une fois que la pose d'un câble a été autorisée en vertu de l'article 22 de la loi et du présent bill, quelqu'un est chargé de surveiller l'emploi du câble. Comme je vous l'ai dit tout à l'heure, cette question est maintenant claire pour nous. L'article 22 et la Partie 4 ne sont pas incompatibles et ne font pas double emploi. Ce qui n'est pas clair dans mon esprit, c'est la partie des formalités qui seront établies pour contrôler l'activité des lignes autorisées. Sans doute, à mesure qu'un câble prend de l'importance, il est opportun de contrôler l'activité de cet important moyen de communication. Mais, de quelle façon? Est-ce que ce sera par des relevés, des rapports et des tableaux statistiques? Si c'est là ce que l'on se propose de faire (et il est bien raisonnable de supposer que c'est là, du moins partiellement, ce qu'on a l'intention de faire), à quoi sert le Bureau fédéral de la statistique? Remarquez bien que je n'ai pas l'intention de contester le droit d'imposer ces conditions. Si j'élève un peu la voix, c'est tout simplement pour me faire entendre. Ce sont là pourtant des questions qui m'inquiètent. Toutefois je ne veux pas laisser entendre que les résultats de cette législation seront bons ou mauvais. Je ne suis pas accompagné d'un personnel technique. Je veux qu'il soit bien entendu que je suis ici avec M. Macdonald parce que nous croyons qu'il s'agit essentiellement d'une discussion juridique. J'ai été très heureux d'entendre un membre du comité proposer qu'on entende l'opinion des fonctionnaires du ministère de la Justice ou du Procureur général. Je crois, en effet, qu'il s'agit ici essentiellement d'une question juridique. Il s'agit de déterminer la portée des mots employés dans la loi. Personne ne conteste l'autorité du Parlement en cette matière. Ce qu'il s'agit de déterminer, c'est le but qu'on se propose en adoptant cette législation. Est-ce qu'il ne s'agit pas essentiellement d'une question de rédaction et de droit? C'est pour cela que je ne suis pas accompagné ici de nos techniciens. Cependant ils sont à la disposition du Comité et du ministre. A ce propos, je dois dire que nous avons fait il y a quelques semaines un relevé technique portant sur la capacité de notre câble et sur le nombre de lignes qu'il contient. Ce relevé est inclus dans notre mémoire. Je serais très heureux si les membres du Comité voulaient bien nous épargner, à M. Macdonald et à moi-même, l'embarras des questions techniques trop compliquées et se borner, dans ce domaine, aux questions que des avocats et des citoyens ordinaires peuvent être en état de comprendre. Nous sommes prêts à répondre à ce genre de questions et, si vous n'allez pas plus loin que cela, nous n'avons pas besoin du secours d'un personnel technique.

En terminant, je dois vous dire que nous sommes ici pour demander au Comité quelle est la portée du bill à l'étude. Nous sommes prêts à accepter votre interprétation, mais nous avons droit de la connaître. Notre mémoire se résume à un exposé des faits qui concernent notre entreprise et qui peuvent

vous être utiles. Si vous désirez plus de renseignements, nous vous les fournirons; mais il y a certaines questions qui nous préoccupent. Nous espérons que ces questions recevront une réponse au cours de la discussion. Notre mémoire se termine par quelques suggestions conditionnelles. Nous disons, par exemple: "Si vous voulez obtenir tel résultat, voudriez-vous avoir la bonté de le dire en des termes absolument clairs?" Nous ne disons pas que le langage employé n'est pas bon, mais nous suggérons qu'on introduise dans la loi une disposition ou un article qui définirait les termes employés. En d'autres termes, nous demandons qu'on insère dans la loi des dispositions qui répondraient clairement aux questions qui nous embarrassent.

Nous avons vu dans les Débats de la Chambre qu'un ministre a déclaré qu'on n'avait aucun reproche à faire aux compagnies qui exploitent des câbles télégraphiques sur la manière dont elles ont dirigé leurs entreprises jusqu'ici. Si donc on veut légiférer pour l'avenir, je dois vous dire que la *Western Union* n'emploie pas de câbles coaxiaux; nous n'employons pas de canaux téléphoniques et nous n'avons pas l'intention d'en employer à l'avenir. Si donc vous n'avez pas l'intention de légiférer en vue de changer les conditions d'exploitation actuelles, ne serait-il pas possible d'introduire dans la loi une disposition qui indiquerait que la loi s'appliquera "éventuellement"?

En d'autres termes, si votre législation vise les câbles coaxiaux, pourquoi ne pas le dire? La *Western Union*, dont le câble ne touche le sol canadien que parce que le degré d'avancement de la technique l'exigeait à l'époque de sa pose, est un système international indépendant de câbles directs. Si vous n'avez pas l'intention de régir ou de réglementer les systèmes internationaux indépendants de câbles sous-marins, pourquoi ne pas le dire?

Je ne veux pas en dire davantage, car je ne ferais que vous donner d'avance ce qui est contenu dans le mémoire. Avant de reprendre mon siège, je voudrais livrer à votre réflexion l'observation suivante. Il y a apparemment, non pas une ligne de démarcation précise, mais une ligne indécise entre la demande de licence présentée par la *Commercial Cable*, demande que je n'ai jamais vue mais dont nous avons entendu parler et qui a été soumise au ministre en vertu de l'article 22 et au sujet de laquelle il y a un malentendu très évident, et l'amendement que l'on propose, pour une certaine fin, et qui va plus loin évidemment que l'article 22. Il me semble que nous avons ici deux choses bien distinctes et qui sont peut-être mêlées, intentionnellement ou non.

Quoi qu'il en soit, je vous laisse cette observation avant de reprendre mon siège. M. Macdonald vous donnera lecture de notre mémoire et nous nous ferons un plaisir de répondre ensuite aux questions qui pourront vous être suggérées par le mémoire ainsi qu'à d'autres questions. On nous demande, par exemple, de quelle manière nous faisons le service des télécommunications au Canada. Je suis certain que nous le faisons à la satisfaction du ministre. Nous le faisons par l'entremise des facilités canadiennes de la *Canadian National Telegraphs*. Nous n'avons pas d'embranchements canadiens proprement dits et notre contrat avec la *Canadian National Telegraphs* est un contrat à brève échéance qui expire en 1959.

La façon dont nous desservons la clientèle canadienne, soit pour les messages qui viennent de l'étranger soit pour ceux qui partent du Canada, ne pose aucun problème. S'il y a un problème, c'est entre la *Western Union* et la *Canadian National Telegraphs*, car les relations entre les deux compagnies sont régies par un contrat.

Nous traiterons de ces questions ou de toutes les autres questions sur lesquelles vous désirerez nous interroger. Avant de reprendre mon siège, je voudrais vous faire remarquer que notre compagnie n'a fait aucune demande. Nous voudrions que cela soit bien consigné dans le compte rendu de vos délibérations. Et, s'il est question, au cours de la discussion, de la *Commercial Cable* ou d'une autre compagnie qui aurait fait une demande de licences, qu'il soit bien compris qu'il ne s'agit pas de nous. Nous espérons que vous ne perdrez pas ce fait de vue en écoutant la lecture de notre mémoire et nous espérons que cela pourra jeter quelque lumière sur la question.

Le PRÉSIDENT: La séance du Comité est suspendue jusqu'à trois heures.

REPRISE DE LA SÉANCE

JEUDI 12 juillet 1956.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous sommes en nombre.

M. Alastair Macdonald, Q.C., avocat de la Western Union Telegraph Company, est appelé:

Le TÉMOIN: Monsieur le président, je vous remercie. Avec votre permission, je désire donner lecture d'une lettre en date du 5 juin 1956, que j'ai adressée au ministre des Transports au nom de la *Western Union Telegraph Company*. La lettre n'est pas très longue et je la lirai assez vite. J'espère que je parle assez fort pour être compris.

Hon. George C. Marler,
Ministre des Transports,
Ottawa, Ontario.

Monsieur le Ministre,

La *Western Union Telegraph Company* m'a chargé de vous faire parvenir le présent mémoire qui, nous l'espérons, pourra vous être utile, à vous ou aux comités qui sont chargés d'étudier la question des câbles sous-marins.

Le mémoire est un exposé de faits plutôt que de renseignements techniques, mais la compagnie sera toujours disposée à vous fournir d'autres faits et d'autres renseignements techniques, si vous le désirez.

Je désire d'abord faire remarquer que la *Western Union* a l'impression que le bill à l'étude semble accorder des pouvoirs illimités qui pourraient, si on en faisait usage, paralyser et même anéantir l'activité légitime d'une compagnie de télégraphie internationale comme la *Western Union*. En effet les pouvoirs accordés par ce bill pourraient être employés pour confisquer les droits de la *Western Union* acquis par contrat ou en vertu d'une loi, ce qui aurait de plus pour effet de rendre inutiles les établissements, l'outillage et autres installations érigés au Canada depuis plusieurs décades en vertu de la législation en vigueur."

Permettez-moi d'interrompre un moment la lecture du mémoire pour m'excuser d'avoir employé le mot "confisquer". Il ne m'est jamais venu à l'idée que le gouvernement actuel ou tout autre gouvernement du Canada confisquerait les biens d'un citoyen. Je sais que cela ne se fait pas. Je fais simplement remarquer dans les "considérants" de notre mémoire que les mots

employés dans le bill ont une portée si large qu'on pourrait leur donner cette interprétation. Je m'excuse, cependant, d'avoir employé le mot "confisquer". Je ne crois pas que le ministre ait pu penser un seul instant que je croiyais cette chose possible.

L'hon. M. MARLER (*ministre des Transports*): Je puis vous assurer, monsieur Macdonald, que je ne suis aucunement froissé.

Le TÉMOIN: Je désire qu'il soit bien entendu que le gouvernement actuel nous semble agir de bonne foi et qu'il cherche seulement à faire adopter une législation qui lui paraît désirable. Mais le texte de cette législation est si vague et si général qu'il dépasse de beaucoup toute fin légitime. Nous estimons, en effet, que l'amendement proposé aurait pour effet d'annuler des ententes basées sur une loi ou un contrat et de constituer une menace directe à l'activité légitime et concurrentielle des compagnies de télégraphe dans le domaine des communications internationales, qu'il s'agisse de messages en provenance ou à destination du Canada ou de messages internationaux qui ne touchent au sol canadien que pour être relayés plus loin.

Comme nous croyons que la chose peut vous être utile, nous nous permettons de vous faire un bref exposé de toute l'activité de la *Western Union* dans le domaine des communications télégraphiques internationales.

La *Western Union Telegraph Company* exploite dans l'Atlantique du Nord un réseau de câbles sous-marins composé de dix câbles trans-atlantiques qui relient les États-Unis, le Royaume-Uni et les Açores. La *Western Union* possède en propre cinq de ces câbles et elle en loue cinq de l'*Anglo-American Telegraph Company*. Je décrirai plus loin la nature de ces contrats de location. Je me propose aussi de vous dire plus tard, sur quelle autorité législative s'appuie l'atterrissage de ces câbles au Canada; mais, pour le moment, je veux simplement vous donner une description générale du réseau actuel. Je discuterai plus tard l'aspect légal de la question.

Des dix câbles transatlantiques qui composent le réseau sous-marin de la *Western Union*, il y en a un qui ne touche pas du tout au sol du Canada et qui relie directement New-York aux Açores. Sur les neuf autres, il y en a quatre qui atterrissent à Hearts Content (Terre-Neuve) et cinq qui atterrissent à Bay Roberts (Terre-Neuve).

Ces neuf câbles transatlantiques qui atterrissent au Canada sont reliés à huit câbles d'alimentation. Deux de ces câbles d'alimentation relient les points d'atterrissage au Canada avec les États-Unis au moyen de câbles sous-marins qui ne touchent pas au territoire canadien et qui atterrissent directement à Rockaway Beach (Long Island) pour se rendre de là par terre jusqu'à New-York. Les six autres câbles d'alimentation pénètrent en terre canadienne par voie de la Nouvelle-Écosse. Cinq se rendent par terre jusqu'à la frontière des États-Unis, pénètrent dans l'État du Maine à Vanceboro et de là se rendent jusqu'à New-York. Un autre va de North Sydney à Canso et de là, par voie de câbles sous-marins, se rend à Duxbury (Massachusetts) et ensuite à New-York.

Voici maintenant, d'une manière plus spécifique, la situation et les fonctions des neuf câbles transatlantiques qui atterrissent en territoire canadien. Quatre de ces câbles partent de Valentia, en Irlande. Ils ont été installés en 1872, 1874, 1880 et 1894 respectivement et ils atterrissent tous les quatre à Hearts Content (Terre-Neuve), où la *Western Union* possède un édifice d'un étage contenant des amplificateurs, des relais et des répéteurs. Toutes les communications

directes allant de l'Est à l'Ouest ou de l'Ouest à l'Est, en provenance ou à destination de New-York, passent par ce point d'atterrissage par voie des câbles d'alimentation qui relient le point d'atterrissage à la terre ferme du Canada et, comme je l'ai dit tout à l'heure, pénètrent aux États-Unis par l'État du Maine. Ces quatre câbles transatlantiques sont des câbles simplex ou uni-directionnels. Ils peuvent transmettre des messages de l'Est à l'Ouest ou de l'Ouest à l'Est mais pas dans les deux directions simultanément.

Quatre autres câbles transatlantiques, qui sont aussi des câbles simplex, ont été installés à Pensance, dans le Royaume-Uni, en 1881, 1882, 1910 et 1926 respectivement. Tous les quatre atterrissent à Bay Roberts (Terre-Neuve), où la compagnie à une station qui contient des amplificateurs, des relais, des répéteurs et tout l'outillage connexe. Toutes les communications internationales directes qui sont transmises sur ces quatre câbles passent par New-York et par la station de Bay Roberts, soit par voie des câbles sous-marins d'alimentation qui atterrissent à Rockaway Beach (Long Island), soit par les mêmes câbles d'alimentation terrestres qui passent par le Canada et qui, comme je l'ai dit précédemment, traversent la frontière dans le Maine pour se rendre à New-York.

Il reste un neuvième câble dans le réseau transatlantique sous-marin, celui qui a été installé aux îles Açores en 1928 et qui atterrit à Bay Roberts (Terre-Neuve). C'est un câble duplex, c'est-à-dire un câble qui peut transmettre simultanément des messages de l'Est à l'Ouest et de l'Ouest à l'Est. Les messages qui arrivent à Bay Roberts par ce câble pénètrent en territoire canadien et sont transmis à New-York au moyen des câbles d'alimentation décrits précédemment.

Le 24 mai votre ministère nous a demandé certains renseignements au sujet de la capacité de nos câbles et de la vitesse de nos messages. Ces renseignements ont été fournis promptement et nous croyons qu'il serait peut-être utile de les répéter ici. *La Western Union exploite les cables suivants, qui sont des câbles non-chargés:*

Anglo-Canadian 1873—1800 lettres à la minute, 300 mots à la minute, 6 canaux, de 50 mots chacun.

1874—même capacité.

1880—câble inactif en raison de l'impossibilité d'opérer des remplacements en eau profonde.

1894—même capacité.

1910—même capacité.

Western Union 1881—900 lettres à la minute, 150 mots à la minute, 3 canaux de 50 mots chacun.

1882—1200 lettres à la minute, 200 mots à la minute, 4 canaux de 50 mots chacun.

La Western Union exploite aussi deux câbles chargés:

1926—2400 lettres à la minute, 400 mots à la minute, 8 canaux de 50 mots chacun.

1928—1800 lettres à la minute, 300 mots à la minute, 6 canaux de 50 mots chacun.

Il faut noter que la *Western Union* considère les câbles de 1881 et de 1882 comme des câbles de 1913 et 1915 respectivement en raison des réparations qui ont été effectuées.

Le câble de 1910 de l'*Anglo-Canadian* a été posé par la Western Union, qui le loue maintenant de l'*Anglo-Canadian*.

Tous les câbles de l'*Anglo-Canadian* sont des câbles simplex. Le seul câble duplex est celui de 1928 qui aboutit aux Açores.

J'espère que ces renseignements suffiront à vous donner un tableau complet du réseau international de câbles sous-marins de la *Western Union*. En résumé ce réseau relie, au moyen de câbles sous-marins, la ville de New-York (et tous les points rattachés par fil à la ville de New-York) aux points d'atterrissage situés respectivement dans le Royaume-Uni, en Irlande et dans le territoire portuguais des Açores (y compris tous les points rattachés par fil à ces trois points d'atterrissage situés sur les côtes orientales de l'Atlantique). Je crois qu'il n'est pas nécessaire de vous faire connaître toutes les ententes au moyen desquelles les messages sont communiqués de New-York à l'intérieur du pays, du côté occidental de l'Atlantique, et des points d'atterrissage au Royaume-Uni et aux Açores sur les côtes orientales de l'Atlantique. Il suffit de dire que cette transmission des messages se fait en vertu d'ententes conclues avec diverses compagnies.

Je voudrais maintenant vous exposer un autre aspect du réseau de la *Western Union*, à savoir la nature des installations servant à la transmission des messages internationaux en provenance ou à destination du Canada, quand ces messages atteignent ou quittent le réseau de la *Western Union* sans passer par New-York.

Normalement ces messages canadiens sont acheminés de Hearts Content (Terre-Neuve) par un fil qui relie cet endroit à la terre ferme dans l'anse de Lloyd (Nouvelle-Écosse), où, à North-Sydney, la compagnie a une station de câble sous-marin. La communication entre cette station et Hearts Content est établie au moyen de câbles d'alimentation qui appartiennent à la *Western Union* ou que celle-ci loue de l'*Anglo-American*. Mais la communication entre la station de North-Sydney vers l'ouest du pays se fait grâce à des ententes conclues entre la *Western Union* et la *Canadian National Telegraph Company*. En vertu de ces ententes la *Western Union* utilise les lignes terrestres de la *Canadian National Telegraph Company* qui relient la station de North-Sydney au bureau de l'*Anglo-American* à Montréal et au terminus de la *Canadian National Telegraph Company* à Toronto.

En vertu d'un contrat de location, la *Western Union* exploite le bureau de l'*Anglo-American* à Montréal et conséquemment tous les messages en provenance ou à destination de Montréal sont recueillis ou livrés par le bureau de l'*Anglo-American* à Montréal. Mais tous les messages relayés par le bureau de l'*Anglo-American* à Montréal qui sont destinés à l'extérieur de la métropole continuent d'être transmis par le personnel de la *Canadian National Telegraph Company* sur les lignes de cette compagnie.

À Toronto, tous les messages sont transmis par la *Canadian National Telegraph Company*. En d'autres termes, les messages internationaux à destination de Toronto cessent d'être transmis par la *Western Union* dès qu'ils quittent North Sydney. Ils prennent dès lors les voies de la *Canadian National Telegraph Company* et aboutissent au terminus de cette compagnie. Il faut

cependant noter que ces messages passent par la station de répéteurs de l'*Anglo-American* à Montréal et que c'est la *Western Union* en tant que locataire de l'*Anglo-American* qui maintient ces répéteurs en opération.

L'exposé de l'entente qui existe entre notre compagnie et la *National Canadian Telegraph Lines* complète ma description de ce que l'on peut appeler le réseau international de câbles sous-matins de la *Western Uunion*". Vous aimeriez sans doute à connaître certaines statistiques de ce réseau en ce qui a trait au Canada. La dépense annuelle totale de la *Western Union* au Canada s'élève à environ $1,800,000. Cette somme comprend une liste de paye de $1,100,000 (y compris $560,000 pour nos deux vaisseaux câbliers) et près de $700,000 de dépenses de toutes sortes, y compris les impôts et l'achat de matériel pour les deux câbliers stationnés à Halifax. La compagnie emploie environ 275 personnes au Canada.

Le revenu brut que la *Western Union* recueille au Canada pour la transmission de messages internationaux sur ces câbles océaniques ne constitue qu'un très faible pourcentage du revenu total de cette compagnie qui transmet les messages internationaux entre New-York et divers points à l'étranger.

La *Western Union* a payé au gouvernement du Canada pour l'année 1955 environ $34,000 d'impôts sur le revenu et elle en a payé environ $3,000 à la province de Québec. Elle paye aussi environ $35,000 par année en taxes immobilières sur ses propriétés de Halifax, de Canso, de North-Sydney et de Montréal et sur sa ligne terrestre des provinces Maritimes. Ce dernier montant comprend de petites sommes versées pour taxes de vente et taxes d'emploi de certaines propriétés.

La *Western Union* a des placements immobiliers considérables au Canada. La valeur brute de ces placements est d'environ $4,000,000 y compris près de $500,000 pour ses vaisseaux câbliers. Le montant des placements comprend $750,000 pour terrains et bâtiments, $1,100,000 pour matériel divers et $1,700,000 pour des lignes terrestres et un câble souterrain.

J'aimerais enfin parler brièvement du statut juridique des opérations de la *Western Union* au Canada. J'estime qu'il est inutile d'entrer dans des détails techniques et je me bornerai à rappeler l'entente qui a été conclue entre le gouvernement de Terre-Neuve et la *Western Union* le 11 mars 1911 et qui a été dûment confirmée par une loi adoptée le 29 mars 1911 (George V, chapitre 8). Voici le texte de l'article premier de cette loi:

> 1. Le gouvernement convient d'accorder à la compagnie le droit de faire atterrir ses câbles directs à Terre-Neuve à des conditions aussi favorables pour la compagnie que celles qui ont été accordées par le gouvernement de Terre-Neuve à d'autres compagnies dans le passé ou qui le seront dans l'avenir (sauf les privilèges spéciaux dont jouit l'*Anglo-American Telegraph Company*, y compris le droit de cette compagnie de faire concurrence au réseau télégraphique du gouvernement), avec l'entente que la compagnie ne fera pas concurrence au gouvernement dans le domaine de la transmission des messages et ne transmettra aucun message à destination ou en provenance de Terre-Neuve; cependant, rien dans la présente loi n'empêchera le transfert ou l'échange de messages entre la compagnie et une autre compagnie de télégraphe sous-marin ou terrestre.

Outre les conditions usuelles auxquelles est accordé un permis de cette nature, il a été spécifié que la compagnie paierait annuellement, le 30 juin de

chaque année, la somme de $4,000 pour chaque câble sous-marin qu'elle ferait atterrir à Terre-Neuve, mais le montant maximum de ces droits d'atterrissage ne doit pas dépasser $20,000 par année. La *Western Union* a observé fidèlement toutes les conditions prescrites par l'entente en question depuis la date de l'entente jusqu'aujourd'hui. De fait, la *Western Union* a payé annuellement jusqu'à 1948, pour ses propres câbles et pour ceux de l'*Anglo-American*, la somme annuelle de $40,000 jusqu'au moment où le sous-ministre des Finances de Terre-Neuve lui a fait savoir que, par suite de la signature d'une entente entre le gouvernement de Terre-Neuve et le gouvernement du Canada au sujet de la location de certains domaines fiscaux, aucune compagnie ayant des câbles sous-marins qui atterrissent à Terre-Neuve ne serait obligée de payer les droits d'atterrissage convenus pendant toute la durée de l'entente sur la location des domaines fiscaux. Si je ne me trompe, cette entente sur la location de certains domaines fiscaux est encore en vigueur, et c'est là la seule raison pour laquelle la *Western Union* ne paye pas de droits d'atterrissage à l'heure actuelle. Mais, bien entendu, le paiement de ces droits d'atterrissage redeviendra obligatoire, comme il est convenu, dès la cessation de l'entente sur la location des domaines fiscaux.

L'atterrissage des câbles posés en 1910 et en 1926 s'est fait à Bay Roberts (T.-N.), conformément à la loi adoptée par la législatrure de Terre-Neuve. Les câbles posés en 1881 et en 1882 et qui atterrissaient alors à Canso (N.-E.) ont été déplacés par la suite (1913 et 1915 respectivement) pour atterrir à Bay Roberts (T.-N.) conformément à la loi adoptée par la législature de Terre-Neuve. Il en est ainsi de l'atterrissage à Bay Roberts, en 1928, du câble qui rattache l'amérique aux îles Açores. De plus, l'atterrissage de tous les câbles d'alimentation de la *Western Union* s'est fait en vertu de la même loi.

L'atterrissage de quatre câbles à Hearts Content (T.-N.) à été effectué à l'origine par l'*Anglo-American Telegraph Company*, qui avait acquis ces droits d'atterrissage de la *New-York, Newfoundland and London Telegraph Company*. Celle-ci possédait ces concessions, droits et privilèges en vertu d'une loi adoptée par la législature de Terre-Neuve le 15 avril 1854 (17 Vic., Chap. 2), modifiée le 3 mars 1857 (20 Vic., Chap. 1). La *Western Union* exploite ces câbles en vertu d'une entente conclue avec l'*Anglo-American Telegraph Company* en date du premier mars 1912 et qui expirera le premier avril 2010. Cette entente autorise de plus la *Western Union* à exploiter certains câbles d'alimentation qui sont la propriété de l'*Anglo-American Telegraph Company*. Les câbles d'alimention qui touchent à la Nouvelle-Écosse ont été posés en vertu d'une concession accordée à la *Nova Scotia Electric Telegraph Company* par une loi de la législature de la Nouvelle-Écosse adoptée le 31 mars 1851 (14 Vic., Chap. 17). La *Western Union* a régulièrement acquis les droits et la propriété de cette compagnie en vertu d'un contrat passé en 1872.

Il semble donc parfaitement clair que tous les atterrissages effectués par la *Western Union* sur le sol canadien l'ont été en vertu d'autorisations dûment accordées par l'autorité législative compétente ou de contrats valides conclus avec d'autres compagnies de télégraphe sous-marin ou terrestre qui possédaient l'autorisation législative requise. Dans chaque cas les droits de propriété nécessaires sur le sol canadien ont été dûment acquis et chaque terminus de câble à été établi en stricte conformité des conditions prescrites. L'exploitation actuelle des installations de la compagnie se fait aussi conformément aux conditions fixées dans des chartes et des contrats.

Nous espérons que le Parlement n'abrogera ni ne modifiera par une loi des conditions établies par des lois et des ententes privées qui remontent jusqu'à 1854. Ces ententes ont été conclues pour servir l'intérêt public et elles ont eu pour résultat l'établissement d'un réseau international des câbles sous-marins. Il semble que l'intérêt public exige le maintien de ce grand réseau de câbles sous-marins, particulièrement dans la période que le monde traverse en ce moment.

Comme conclusion, je désire poser un certain nombre de questions qui, dans les circonstances, nous semblent tout à fait raisonnables:

1. Quelles "licences" statutaires seraient requises à l'heure actuelle pour les terminus de câble de la *Western Union* et les divers éléments constitutifs des câbles d'alimentation de la *Western Union*?

2. Quels "règlements" sont raisonnablement requis à l'égard des ententes formelles et autorisations légales qui existent depuis plusieurs décades en vertu desquelles la *Western Union*, d'une part, et certains intérêts publics ou privés, d'autre part, ont isolément et mutuellement arrêté leurs propres conditions?

3. L'amendement que l'on propose ne serait-il pas une forme de législation *ex post facto*?

4. Le système de licences et les règlements que l'on veut établir ne constitueraient-ils pas une modification, une élimination ou même une abrogation des conditions convenues de bonne foi pour l'installation et l'exploitation du réseau de câbles sous-marins de la *Western Union*?

Nous croyons que le réseau de câbles sous-marins de la *Western Union* a été établi légalement, qu'il a été exploité légalement et qu'il a fourni un service équitable et efficace dans le domaine des communications télégraphiques internationales. Ce réseau ne constitue pas une menace aux services gouvernementaux ou privés de communications télégraphiques, car il est à la disposition de tous ceux qui en ont besoin et qui veulent s'en servir.

Dans ces circonstances, nous ne voyons aucunement la nécessité ou l'opportunité d'établir un nouveau système de licences ou de règlementation gouvernementale du réseau de câbles sous-marins de la *Western Union*. Il n'existe pas, que nous sachions, dans le service de communications internationales de la *Western Union* des problèmes ou des abus qui justifieraient un certain degré de régie gouvernementale. Étant donné que notre compagnie est autorisée à faire affaires et qu'elle est régie effectivement soit par des lois spéciales soit par des dispositions spécifiques de certains contrats relatifs à l'exploitation de son réseau de câbles sous-marins, nous estimons que le bill 212, s'il devenait loi, permettrait au gouvernement d'imposer à notre service international de communications sous-marines des conditions onéreuses qui seraient en contradiction flagrante avec les pouvoirs spécifiques d'atterrissage qui nous ont été accordés par la loi.

Le réseau de câbles transatlantiques de la *Western Union* n'emploie pas de canaux téléphoniques ni de câbles coaxiaux et la compagnie ne se propose pas d'employer ces moyens de communication dans un avenir qu'on peut prévoir. Notre réseau emploie des câbles simplex qui véhiculent des signaux télégraphiques à de très basses fréquences (jusqu'à 100 cycles à la seconde) (code multiplex). Ces câbles sont les mêmes qui ont été posés au début et il sont maintenus en bon état.

La *Western Union* n'exploite plus de lignes télégraphiques terrestres au Canada. Les seules bureaux qu'elle a au Canada (sauf ses stations de relai) sont le bureau de l'*Anglo-American* à Montréal, qui, comme je l'ai dit à la page 4 du présent mémoire, est chargé des communications internationales pour la région de Montréal, la station d'Halifax (N.-É.) et un bureau de vente à Toronto (Ont.).

La *Western Union* a passé des contrats pour la transmission des câblogrammes au Canada avec la *Canadian National Telegraphs* et le *Canadian Pacific Railway Company*. Cette dernière ne s'occupe que des communications échangées à la frontière.

La *Western Union* n'a en vue aucune augmentation du nombre de ses stations en territoire canadien pour la transmission des communications internationales en provenance ou à destination du Canada. Il est question ici des terminus des câbles.

En conséquence, nous demandons instamment que l'on retire entièrement l'amendement proposé ou qu'on y insère une exemption spécifique qui le rendra inapplicable au réseau de câbles sous-marins de la *Western Union*, y compris ses postes d'atterrissage et tous les contrats et ententes qui se rapportent à la transmission des messages internationaux à destination ou en provenance du Canada.

Je vous remercie de m'avoir fourni l'occasion de faire cet exposé au nom de la *Western Union*. Si vous voulez bien le lui permettre, M. Levett vous donnera maintenant lecture d'un bref mémoire supplémentaire.

M. Robert Levett, avocat de la Western Union Telegraph Company, est appelé:

Le TÉMOIN: Monsieur le président, les deux ou trois premiers paragraphes de mon mémoire ne font à peu près que répéter les principes que j'ai énoncés au cours de mes remarques préliminaires. Mais, dans le corps du mémoire, nous donnons des réponses plus ou moins précises à certaines questions et, pour cette raison, j'aimerais le lire en entier.

Nous avons intitulé le présent document "Memoire supplémentaire soumis par la *Western Union Telegraph Company*".

La compagnie s'inquiète de l'extension considérable des termes employés dans le bill modificateur et d'après lesquels nul ne doit "construire, modifier, entretenir ou exploiter des ouvrages ou facilités en vue de l'exploitation d'un câble sous-marin avec l'intérieur, sauf sous l'autorité et en conformité d'une licence", étant donné qu'il n'y a rien dans les règlements pour établir ou définir les conditions nécessaires pour l'obtention d'une telle licence et que l'octroi des licences est laissé entièrement à la discrétion du gouverneur en conseil.

La compagnie estime qu'il ne lui appartient pas de faire des commentaires sur une question qui touche à la politique intérieure du Canada ou sur des principes ou autres questions qui sont du ressort du ministre ou, pourrais-je ajouter, des membres de ce Comité.

La compagnie est d'avis, cependant, que, si le bill 212 est rédigé en des termes si larges qu'ils semblent incompatibles avec le but qu'on se propose, la terminologie de ce bill devrait être modifiée de façon à s'accorder avec les fins qu'on veut obtenir.

Puis-je intercaler ici un mot d'explication? M. Macdonald, notre avocat, me dit que les règles d'interprétation des statuts sont les mêmes au Canada qu'aux États-Unis, c'est-à-dire qu'un statut est interprété d'après la signification des mots employés et sans sortir du contexte de la loi. Je considère donc que les législateurs ont une grande responsabilité. Ils doivent employer des termes dont le sens est bien connu. Les mots doivent exprimer l'intention du législateur et la loi signifie ce que les termes de la loi signifient. Je crois que c'est là une vérité reconnue.

S'il en est ainsi, à quoi sert une entente, dans cette enceinte où siège le Comité, entre les législateurs, les représentants de la compagnie, le ministre et ses fonctionnaires et tous les intéressés, si en dernière analyse ce sont les termes mêmes de la loi qui font aurotité? Pour ma part, je crois qu'il y a déjà assez de difficultés dans les cours de justice au sujet de l'interprétation des lois. Oublions les tribunaux pour le moment, car, en génétal, il faudrait s'attendre que des personnes raisonnables puissent régler entre elles des différends "raisonnables" qui proviennent d'une divergence d'opinions "raisonnable", s'il m'est permis d'employer cette formule. C'est là que réside toute la difficulté dans la question à l'étude. Il est difficile d'employer des termes qui peuvent protéger quelqu'un contre un homme de mauvaise foi. Voilà pourquoi je demande qu'on examine la terminologie de la loi à l'étude en hommes de bonne foi qui essaient d'en venir à une entente. Il serait vraiment malheureux qu'il surgisse des différends, des difficultés et des procès par suite de divergences d'opinion sur la signification des termes de la loi, si c'est là la seule cause de conflit. Dans une question de cette nature, il faudrait donc s'appliquer à éliminer tout ce qui peut constituer une cause de difficultés ou de divergence d'opinions. Supprimons, au nom du ciel, toutes les choses auxquelles le texte de la loi n'est pas censé s'appliquer.

Les dirigeants de la compagnie ont lu avec intérêt les observations que le ministre a faites à la Chambre des communes le 3 juillet 1956, particulièrement celles qui se trouvent aux pages 5819 et 5820 des Débats de la Chambre. Le ministre a d'abord déclaré que, avant l'introduction du câble coaxial, les anciens câbles sous-marins avaient atteint une vitesse maximum de 500 mots à la minute et il a ajouté que, si les changements futurs dans la capacité des câbles restaient dans ces limites, il n'y aurait aucune raison de s'alarmer ou de recourir à une nouvelle législation, mais que le développement des câbles coaxiaux avait modifié entièrement la situation. Il a mentionné le fait que le nouveau câble téléphonique transatlantique aurait une capacité quarante fois aussi considérable que celle de tous les câbles transatlantiques actuels. Il a déclaré alors que l'introduction du câble coaxial avait complètement révolutionné la question des communications transocéaniques et que, dans ces circonstances, les honorables membres de la Chambre conviendraient qu'il est nécessaire de modifier la Loi sur les télégraphes afin de faire face à la situation. Il a ajouté qu'il n'y aura porbablement aucune objection à permettre à un câble sous-marin de transmettre des communications transocéaniques mais qu'il pourrait y avoir des objections réelles et valides à l'octroi de facilités supplémentaires pour répondre aux exigences de la clientèle canadienne.

Les câbles de la *Western Union Telegraph Company* ont une capacité de moins de 500 mots à la minute. La Compagnie ne possède pas de câbles coaxiaux, elle n'a fait aucun plan pour en poser et ses services au Canada se font au moyen de fils télégraphiques qu'elle a loués de la *Canadian National Telegraph Company*.

Permettez-moi d'intercaler ici la réponse à une question qui a été posée au cours du débat. D'après ce que je peux comprendre, notre entente avec la *Canadian National Telegraph* expire le premier octobre 1959 et les intéressés estiment que leurs facilités actuelles ne devraient pas être soumises aux dispositions du bill 212.

La compagnie estime que les termes employés dans le bill ont une portée générale qu'ils sont incompatibles avec les fins que le ministre se propose d'atteindre, d'après ce qu'il a déclaré lui-même. La compagnie propose donc qu'on ajoute quelque chose au texte du bill.

Voici ce que nous voudrions obtenir. Si les dispositions que je vais énumérer, et qui sont réellement des exceptions, s'accordent avec l'intention du ministre ou du Parlement ou de la Couronne, on pourra employer notre texte pour l'insérer dans la loi, auquel cas nous n'en réclamerons pas la paternité. Nous n'avons pas l'intention de suggérer que le texte que nous avons employé devienne le texte même des clauses conditionnelles de la loi. Si, cependant, on a l'intention d'obtenir les résultats en question, il y a lieu de le dire clairement. Quant à notre texte, je le répète, nous n'entendons pas l'imposer, nous contentant de le soumettre comme simple suggestion.

Voici maintenant le texte même des clauses que nous voudrions qu'on insère dans le bill:

"1. Toutefois, tous les câbles actuels avec leurs installations et leurs matériels seront censés être autorisés par une licence délivrée en conformité des termes du bill modificateur du fait qu'ils fonctionnent en vertu des autorisations et des concessions existantes."

Un mot d'explication à ce sujet. En d'autres termes, le bill proposé ne s'appliquerait qu'à l'avenir. Je ne voudrais pas abuser du temps qui est mis à ma disposition, mais l'explication que je vais donner pourrait répondre d'avance à des questions qui pourraient être posées. S'il y a des membres qui s'inquiètent de la pose de câbles coaxiaux, nous ne disons pas qu'ils ont raison ou qu'ils ont tort. De même, s'il y en a qui s'inquiètent de l'installation éventuelle de nouveaux débouchés au Canada, il ne nous appartient pas de dire s'ils ont raison ou s'ils ont tort.

Mais pourquoi parler de la nécessité d'accorder des licences, des autorisations et des concessions de droits à l'égard des câbles trans-atlantiques? S'il m'est permis d'employer une comparaison un peu simpliste mais qui, je l'espère, n'est pas tout à fait déplacée, je dois vous dire que, quand j'ai lu le bill, j'ai pensé à ces vieux couples mariés depuis 50 ou 60 ans et qui ont des petits-enfants et même des arrière-petits-enfants, des couples mariés civilement et à l'église, qui ont, pour ainsi dire, une charte bien valide.

Si maintenant le registrateur des statistiques démographiques ou quelque autre fonctionnaire de l'état civil voulait leur accorder une licence de mariage, ces couples auraient l'impression qu'on exige d'eux une nouvelle cérémonie civile. Dans certains cas, il y a bien une cérémonie de renouvellement du mariage après 50 ou 75 ans. Il faut dire, cependant, que c'est là une question purement facultative. Je me demande s'il serait opportun d'en faire une cérémonie obligatoire.

J'admets que la comparaison est un peu fruste. Mais, comme ces vieux couples, nous avons reçu une licence, une autorisation, une concession et une

charte pour nous autoriser à procéder à l'atterrissege d'un câble. Mais, nous ne nous sommes pas contentés de cela. Oh! non. Ce n'était là, pour ainsi dire, que la cérémonie civile.

Dans chaque cas, la *Western Union* s'est adressée aux autorités compétentes et, selon les formalités exigées par la loi de 1922, elle leur a rappelé qu'elle était autorisée à faire atterrir un câble et qu'elle avait l'intention de procéder à cet atterrissage en spécifiant les conditions de la distribution technique. Elle a obtenu ainsi, pour ainsi dire, sa deuxième bénédiction.

On pourrait donc dire que la loi adaptée par la législature de Terre-Neuve constituait, pour ainsi dire, le mariage religieux. J'ai vu le contrat originel qui autorisait l'atterrissage et nous nous sommes adressés ensuite à la législature de Terre-Neuve qui l'a ratifié, ce qui complétait la cérémonie.

Dès lors nous nous trouvions dans la même position que la *Commercial Cable Company* vis-à-vis des dispositions de la loi actuelle. Dans tous les autres cas d'atterrissage, même le dernier, nous avons procédé de la même façon. Nous avons ici tous les documents, toutes les autorisations, toutes les licences. Mais voici que le bill projeté veut ajouter une autre licence à notre collection de documents. Voilà pourquoi la première clause conditionnelle que nous proposons aurait simplement pour effet de nous dispenser de l'obligation de demander une nouvelle licence. Vous avez lu, messieurs, l'amendement qui dit que les licences originelles, celles qui sont encore en vigueur, sont censées être autorisées en vertu des dispositions de cette nouvelle partie de la loi. Avons-nous besoin d'un autre document?

C'est là tout ce que je veux dire par notre première proposition. Je prétends que nous n'aurions peut-être pas besoin d'être considérés comme détenteurs d'une licence. Mais, si le Canada estime que, pour une raison que je ne comprends pas très bien, il faut accorder une nouvelle licence à la *Western Union*, il faudrait, à notre avis, que cela se fasse d'après une formule de portée générale. Voici maintenant le texte de notre seconde proposition.

> "2. Toutefois, le présent bill ne s'appliquera pas aux réseaux de câbles sous-marins internationaux qui existent à l'heure actuelle et qui ont été établis par une concession valide ou une autre autorisation".

La clause que je viens de lire se rapporte aux explications que j'ai données auparavant. Et voici maintenant la troisième clause:

> "3. Toutefois, le présent bill ne s'appliquera qu'aux réseaux de câbles sous-marins internationaux pour ce qui a trait à la transmission des communications en provenance ou à destination du Canada."

Si c'est le sort de vos débouchés canadiens qui vous préoccupe, même en ce cas, il y a lieu de préciser.

> En d'autres termes, puisque le ministre veut obtenir une certaine autorité législative sur les affaires qui se font au Canada dans ce domaine, nous voudrions que ces pouvoirs lui soient accordés en des termes appropriés. La compagnie ne voit pas l'utilité d'employer un langage qui accorde des pouvoirs plus étendus que ceux qui sont nécessaires pour obtenir des résultats que le ministre a en vue.
>
> La compagnie demande simplement que le bill modificateur soit rédigé en des termes plus clairs.

Si, d'après le texte du bill, la compagnie peut se faire enlever le droit de transmettre des messages directs, c'est là une question extrêmement alarmante pour elle et pour ses actionnaires. Mais, si ce n'est pas là le but de la loi,—et le ministre a déclaré que ce ne l'était pas,—la compagnie propose très respectueusement que le texte du bill se borne à énoncer le but qu'on se propose afin qu'il ne surgisse pas de malentendus à ce sujet.

Monsieur le président et messieurs les membres du Comité, je vous remercie de m'avoir permis de faire ces remarques supplémentaires.

L'hon. M. MARLER: Si personne n'a de questions à poser à M. Levett, j'aimerais faire quelques observations. Cependant, si quelqu'un a des questions à poser, je me ferai un plaisir de remettre mes remarques à plus tard.

M. Hamilton (York-Ouest):

D. Un point qui m'a intéressé, c'est que votre contrat avec la *Canadian National Railways Telegraph* expire en 1959. Quand ce contrat a-t-il été signé?—R. Je ne le sais pas. Je sais qu'on a conclu un certain nombre d'ententes sans formalités, dont quelques-unes n'ont pas été rédigées sous forme de contrats; mais, bien que je n'aie pas revu cette question depuis plusieurs semaines, je me rappelle que le premier contrat était un contrat à brève échéance.

D. Ce contrat est-il en vigueur depuis plusieurs années, soit sous sa forme originelle soit sous forme de renouvellements?—R. Oui, mais je ne pourrais vous dire exactement depuis quand il est en vigueur. Notre câble touche au territoire canadien à North-Sydney et de là notre ligne terrestre ne va qu'en Nouvelle-Écosse. Toutes nos autres communications en territoire canadien se font au moyen des lignes télégraphiques du National Canadien ou du Pacifique Canadien. C'est là l'arrangement qui est en vigueur depuis des années.

D. Si votre contrat expire en 1959, vous approchez de l'échéance. Avez-vous fait des démarches en vue d'un renouvellement?—R. Je ne le sais pas, mais je puis obtenir ce renseignement. Je suppose que les dirigeants de la compagnie ont dû faire certaines démarches en ce sens.

Savez-vous s'il y a lieu d'espérer que votre contrat sera renouvelé?—R. Nous espérons qu'il sera renouvelé, car nous n'avons rien appris qui pourrait nous laisser supposer le contraire.

Comme je vous l'ai dit auparavant, nous nous sommes bornés, dans la préparation de notre exposé, à dresser une liste chronologique des documents sur lesquels s'appuie notre réseau international de câbles sous-marins. Au cours de mes recherches je n'ai rien trouvé qui indiquerait que, dans un avenir prochain, la *Western Union* changerait ses méthodes d'exploitation au point de vue technique. Je crois que je peux faire cette affirmation sans crainte de me tromper.

Et je ne vois aucune raison qui me permettrait d'affirmer que, dans un avenir prochain, la compagnie se propose de changer ses contrats actuels.

D. La *Canadian National Telegraphs* vous sert d'intermédiaire avec la clientèle canadienne; mais, dans votre exposé, vous avez quand même employé le mot "débouché". Combien de débouchés avez-vous au Canada?—R. Je dois vous dire que ce mot "débouché" m'embarasse et que je ne peux pas répondre à cette question précise.

D. Je vais vous poser la question en d'autres termes. Vous avez parlé du droit d'atterrissage et je crois qu'on peut conclure de là qu'il n'y a pas de différence entre ce droit et le droit de distribution.—R. Je n'ai pas dit cela; mais, si le président me le permet, je me ferai un plaisir d'expliquer ce que j'ai voulu dire par là.

Au cours de mes remarques préliminaires et en faisant allusion à ce qui a été dit ici hier, j'ai dit simplement, en guise de commentaire, que je ne comprenais pas très bien ce qu'on entend par 24 débouchés et j'ai ajouté que le mot "débouché" devrait être précisé. Cela, évidemment, s'applique à l'atterrissage. Si on emploie le mot dans son sens le plus large, un débouché peut-il être autre chose? Si un câble qui traverse l'océan émerge à un certain endroit, touche le territoire canadien et est installé là dans une bâtisse sur un terrain privé, c'est là, à mon sens, un débouché. Voilà tout ce que je peux dire. Mais, en réponse à la question qu'on vient de me poser, si j'étais un vendeur sollicitant de la clientèle, un débouché serait alors, à mon point de vue, tout endroit où je pourrais livrer les marchandises ou les services vendus. En ce sens le mot "débouché", et particulièrement l'expression "débouché domestique", désigne généralement un bureau quelconque.

Si je voulais envoyer un message à ma femme au Connecticut, je m'adresserais au bureau de la *Canadian National Telegraphs*, qui, est, je suppose, un débouché canadien de notre compagnie. Mais même dans ce cas ce terme ne serait pas exact au point de vue technique, parce que le bureau en question est un débouché pour les messages destinés à la région qui l'environne. Quand il s'agit d'envoyer un message, le débouché est-il situé à l'endroit d'où part le message? Il l'est assurément, et c'est pourquoi si on l'entend en ce sens, le mot "débouché" n'est pas employé dans son sens strict.

Je suppose alors qu'il faut entendre par le mot "débouché" le bureau qui expédie les messages en provenance ou à destination de la région où il se trouve.

D. Puis-je aller un peu plus loin? Si vous aviez 500 endroits, c'est-à-dire 500 bureaux de la *Canadian National Railways Telegraph*, auriez-vous besoin d'installations plus considérables pour votre câble et vous faudrait-il plus d'endroits d'atterrissage que si vous n'aviez que 100 bureaux?

L'hon. M. MARLER: Assurément la question des installations dépend du volume de trafic plutôt que du nombre de débouchés.

M. Hamilton (York-Ouest):

D. Certainement. Pourriez-vous nous dire si, après avoir fait atterrir votre câble au Canada, vous avez eu l'impression parfois d'être restreints dans l'emploi de certaines de vos installations?—R. Vous me demandez si la *Western Union* a jamais eu l'impression d'être restreinte dans ses opérations?

D. Oui. Avez-vous été restreints de quelque façon dans l'emploi de vos installations après avoir obtenu le droit de faire atterrir votre câble au Canada?—R. Je ne sais si je puis répondre à cette question, car nous avons toujours effectué nos atterrissages conformément aux permissions qui nous étaient accordées. Au point de vue technique, nous ne déclarons pas dans notre demande quelles dispositions nous prendrions, mais, au point de vue du trafic, nous nous conformerions aux exigences de la licence accordée.

D. En d'autres termes, vous avez toujours considéré que, quelle que soit la quantité de messages qui vous serait confiée par la *Canadian National Railways*

Telegraph au Canada, vous pourriez employer les facilités voulues pour les transmettre sur votre câble?—R. Évidemment, la quantité de messages qui nous sont confiés ne nous a jamais préoccupés, car nous avons convenu avec la *Canadian National Telegraphs* de transmettre tous les messages qui nous seraient confiés à un endroit donné. Mais si, par votre question, vous voulez savoir si nous avons été capables de transmettre tous les messages qui nous ont été confiés, la réponse est affirmative.

D. Vous ne vous êtes jamais sentis contraints du fait que seulement 25 ou 50 ou 75 p. 100 de vos installations servaient à la transmission de messages à destination ou en provenance du Canada?—R. Je ne sais pas ce que vous voulez dire par le mot "contraints". Nous transmettons tous les messages qui nous sont confiés et nous n'avons jamais eu l'occasion de nous sentir contraints.

D. Je crois que votre réponse est correcte; mais, si quelqu'un venait vous dire que vous ne pouvez affecter que 25 p. 100 de votre capacité à la transmission des messages à destination ou en provenance du Canada, vous auriez l'impression, n'est-ce pas, qu'on vient s'immiscer dans un domaine où l'on n'a pas le droit d'intervenir.—R. Cela dépendrait de la personne qui interviendrait.

D. Si on intervenait au moyen d'une loi?—R. Je ne puis répondre à votre question, si vous la formulez ainsi. Jusqu'ici nous avons exploité notre entreprise d'une manière très satisfaisante et nous sommes prêts à continuer de la même façon.

M. HERRIDGE: Je n'en doute pas.

Le TÉMOIN: C'est là la situation. Nous sommes ici parce que nous espérons que la situation actuelle se continuera. Nous ne disons pas que nous sommes actuellement l'objet d'une menace, mais nous posons une simple question: Est-ce que, par votre bill, vous menacez notre entreprise actuelle?

Étant donné qu'on a employé le mot "restreindre", nous voulons obtenir des renseignements. A-t-on l'intention de restreindre notre activité? Si oui, pourquoi?

Franchement, je n'ai rien vu dans le rapport et je n'ai rien entendu au cours des délibérations d'hier et d'aujourd'hui qui indiquerait la nécessité de prendre des mesures législatives pour intervenir dans certaines de nos entreprises. Quand on a employé le mot "restreindre", on avait certainement quelque chose en vue. Si donc on veut imposer des restrictions à quelqu'un, je crois qu'on devrait définir les opérations que l'on veut restreindre. Je renvoie donc toute la question au Comité et au ministre et je dis: "Qu'y a-t-il donc dans les opérations de la *Western Union*, aujourd'hui, demain ou plus tard, qu'il y aurait lieu à votre avis, de modifier? Veuillez au moins nous le dire".

Il y a peut-être certaines choses que nous pourrions modifier de notre plein gré.

D. Vous avez dit au début de votre exposé que vous n'êtes pas compétent pour répondre aux questions techniques. Cependant, pourriez-vous nous dire si un câble coaxial est un progrès technique qui fait normalement partie aujourd'hui de l'installation d'un câble sous-marin?—R. Je ne comprends pas très bien votre question. Voulez-vous parler du prochain câble que nous pourrions installer?

D. Je parle des câbles que n'importe quelle compagnie aurait besoin de poser.—R. Serait-ce un câble coaxial?

D. Ce sera probablement ce que n'importe quelle compagnie voudrait faire, n'est-ce pas?—R. Cela dépend des recherches que l'on est à faire actuellement dans les laboratoires. Il est difficile de dire quel genre de conducteur on emploiera à l'avenir. Bien que je ne sois qu'un profane en ces matières, je sais qu'on a mis certains dispositifs au rancart dans le domaine de la radio. Il peut en être ainsi pour les câbles coaxiaux. Pour prédire l'avenir dans le domaine de la technologie, il faudrait posséder une boule de cristal et je n'en ai pas.

D. Si votre compagnie était obligée de remplacer ou de renouveler un câble aujourd'hui, non pas demain ou dans cinq ans mais aujourd'hui, savez-vous si elle installerait un câble coaxial?—R. Je ne puis vraiment pas répondre à votre question. Je ne puis vous dire si la compagnie à l'intention de poser un câble coaxial dans un avenir prévisible.

D. Est-ce qu'il n'a pas été question récemment aux États-Unis d'une fusion de services qui amènerait le retrait de votre compagnie du domaine des communications avec l'extérieur?—R. Monsieur le président, je comprends la première partie de cette question, mais puis-je vous demander si vous voulez dire que . . .

D. Si je suis bien renseigné, les services de votre compagnie ont pris de l'expansion aux États-Unis, par l'absorption de certaines autres sociétés ou autrement, et pour cette raison vous devez vous retirer du domaine des communications avec l'extérieur—R. Je n'ai pas l'intention de traiter ce point à la légère. En 1942 (je peux me tromper de cinq ou six ans), le Congrès a adopté une loi qui permet la fusion de la *Postal Telegraphs* et de la *Western Union*. Une des conditions stipulées par cette loi pour effectuer la fusion, c'est que la *Western Union* abandonne son service de câble international.

J'ai fait des recherches à ce sujet, car c'est là une vieille histoire pour la *Western Union*. Nous avons essayé de vendre notre câble, mais vous pouvez bien supposer que le nombre des acheteurs possibles est assez restreint. A l'heure actuelle, nous avons fait avec une certaine compagnie une entente qu'on pourrait peut-être appeler une promesse de vente. C'est réellement une entente en vue d'en venir effectivement à la vente et les parties intéressées discutent les conditions de vente.

D. Je ne crois pas que la question que je pose soit déplacée.—R. Non. Elle ne l'est certainement pas.

D. Si j'ai posé la question, c'est que je me demande si les négociations en question n'ont pas été entamées par ce que vous projetteriez dans un avenir assez prochain, d'appliquer des perfectionnements techniques assez importants dans la construction des câbles?—R. Je veux être parfaitement franc sur cette question. Je ne puis vous assurer catégoriquement que notre retrait éventuel du domaine des communications internationales aura une certaine portée sur nos projets d'avenir, car la chose serait inexacte. Mais voici ce que je peux vous affirmer. Nous exploitons un système de communications internationales dont la moitié au moins est louée en vertu d'un bail de 99 ans qui expirera en 2010. En vertu de ce bail, nous devons rénover les biens de la compagnie bailleresse, qui incluent ses câbles. Nous avons donc l'obligation de les maintenir en bon état.

Si nous abandonnons ces câbles pour nous servir d'un câble coaxial ou d'un autre genre de conducteur, nous serons bien embarrassés quand viendra

l'année 2010. Car cette année 2010 finira pas arriver. Ces câbles constituent une partie importante de l'entente qui existe depuis 1856 ou 1857 avec la compagnie américaine qui en est propriétaire. Et il est raisonnable de supposer que cette compagnie aura des successeurs et que, quand ces successeurs nous demanderont de nous en tenir aux conditions de notre contrat, il faudra bien que nous puissions leur remettre leurs propriétés intactes. Abstraction faite du point de vue technique, il est bien clair que nous devons exploiter le système de câbles sous-marins que nous avons et qui n'est pas un câble coaxial.

Nous sommes satisfaits de notre réseau. Il répond parfaitement à nos besoins. Nous ne voyons aucune raison de l'abandonner et le fait que nous en exploitons la plus grande partie en vertu d'un bail est une bonne raison de ne pas l'abandonner.

D. D'après les conditions de votre bail, êtes-vous obligés de maintenir le câble en bon état?—R. Certainement. Nous devons l'exploiter et le maintenir en bon état.

D. Mais il n'y a rien qui vous oblige à l'améliorer?—R. Non, ni de le modifier d'une façon radicale ou du point de vue technique. En d'autres termes, nous ne sommes pas obligés de le remplacer par un câble coaxial que nous remettrions au propriétaire en 2010 au lieu du vieux câble.

D. Peut-être que vous n'aimerez pas à répondre à la prochaine question. S'il en est ainsi, je n'insisterai pas. Pourriez-vous nous dire si l'acheteur éventuel de votre câble est un organisme gouvernemental des États-Unis ou du Canada?—R. Il n'y a pas de secret à ce sujet. Nous traitons avec une compagnie privée des États-Unis. Nous avons des pourparlers avec ses représentants, qui examinent nos valeurs pour en venir à une décision. Et il me vient à l'idée en ce moment que les questions que nous discutons à l'heure actuelle devraient être portées à leur attention si cela n'est pas déjà fait.

D. Et vous n'avez pas eu de pourparlers avec aucun organisme gouvernemental au sujet de la vente d'une partie de vos biens?—R. Non. Notre acheteur éventuel est une compagnie privée. Elle nous demande de remplir certaines conditions et nous essayons de répondre à sa demande.

D. Je suppose que l'expiration de votre contrat avec la *Canadian National Telegraph* en 1959 doit avoir une certaine portée sur vos négociations actuelles.—R. Cette date d'expiration est certainement un facteur dans la discussion. Si vous achetez un réseau international de câbles sous-marins et que certaines "facilités" terrestres s'ajoutent à ce réseau, il est clair que vous vous intéresserez au renouvellement de la location de ces "facilités".

D. On peut supposer que l'acheteur comptera sur le renouvellement du bail comme partie intégrante du contrat, n'est-ce pas?—R. Il y a là une question de temps. Si l'achat se fait avant 1959, l'acheteur devra décider s'il renouvellera le bail à l'échéance ou s'il en demandera le renouvellement avant cette date.

D. Est-ce que cette question a eu pour effet d'accélérer vos pourparlers?—R. Non.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions à poser?

M. Leboe:

D. Le témoin pourrait-il nous dire si sa compagnie serait satisfaite des propositions qui ont été faites, au cas où elle voulait continuer l'exploitation

de son réseau? Je constate que vos objections ne sont pas des objections de principe, mais qu'elles sont basées exclusivement sur les intérêts de votre compagnie? Est-ce exact?—R. C'est exact. Nous demandons que l'on précise les termes de la loi. Nous voulons savoir exactement quelle est la signification de la loi avant d'évaluer notre situation juridique. Il me semble qu'il est tout à fait raisonnable de notre part de nous demander en quoi cette législation projetée nous menace. Si tout ce que l'on demande à la *Western Union* est de répondre à certaines questions comme celles auxquelles nous répondons sur les formules du Bureau fédéral de la statistique, il n'y a aucune difficulté.

D. Les observations que vous faites dans votre mémoire sont donc basées exclusivement sur les intérêts particuliers de votre compagnie et non sur des questions de principe?—R. Au fond, il y a une question de principe, et, si le président veut bien me le permettre, je voudrais vous l'indiquer. Je rattacherai cette observation à une réponse que je voudrais faire à une question qui a été soulevée il y a un moment par un des membres du Comité. Il ne faut pas simplifier les choses outre mesure.

La *Western Union* n'a rien sur quoi elle peut se baser pour conclure qu'elle réussira à vendre son réseau de communications internationales. Pendant longtemps nous n'avons pas pu trouver d'acheteurs. C'est là une vieille histoire. Toutefois, pour le moment, nous avons un acheteur en vue.

Il y a une loi qui nous permet de vendre la partie internationale de notre réseau et la *Western Union* se demande naturellement quelle est la portée du bill proposé. Quand nous le saurons, le vendeur et l'acheteur sauront qu'elle est la valeur réelle de nos propriétés.

Comme la loi nous oblige à nous dessaisir de notre service international des télécommunications, la *Western Union* examine le projet de loi en question et désire connaître les intentions des auteurs. Une fois que nous connaîtrons ces intentions, le vendeur et l'acheteur seront en mesure de déterminer si nos biens actuels ont ou non de la valeur.

Si le bill a pour but d'établir une espèce de régie qui nous forcera à modifier ou à restreindre notre activité actuelle et à établir des impôts, des règlements ou des conditions qui restreindraient notre activité dans le domaine international au point de la rendre peu rentable, nous nous demanderions alors s'il nous serait avantageux ou non de mettre fin, par exemple, à notre bail avec la compagnie *Anglo-American* ou de prendre une autre décision.

Si tel est le cas, il va sans dire que nous perdrions notre acheteur. Il est certain que, si le Parlement adoptait au cours de la présente session une loi qui empêcherait la *Western Union* d'exploiter un réseau de communications internationales, celle-ci perdrait peut-être son acheteur. Nous avions des licences d'atterrissage au Royaume-Uni, mais ces licences sont expirées. Quand vous faites atterrir un câble quelque part, vous avez l'impression d'avoir le droit d'exploiter là un service de communications. Bien que ces droits d'atterrissage soient expirés, nous avons continué pendant des années d'exploiter notre terminus au Royaume-Uni tout comme si nous possédions une licence. Mais, si un acheteur éventuel pose comme condition essentielle le transfert d'un droit d'atterrissement au Royaume-Uni, il faut de toute nécessité obtenir une nouvelle licence. C'est ce que nous sommes en train de demander et que nous espérons obtenir. La *Western Union* n'a aucune raison de conclure qu'elle n'a pas droit d'agir dans le domaine international et je puis vous assurer que tout ce que vous

ferez ne peut nous nuire. Nous sommes assurés du contraire. J'espère que ces observations d'ordre général suffiront pour répondre à la dernière question.

M. Green:

D. Si le droit d'accorder des licences comportait le droit de régir l'acheminement des communications en provenance du Canada, quelle serait l'effet de cette législation sur le fonctionnement de votre compagnie?—R. Avant de répondre à cette question, je voudrais savoir comment cela pourrait arriver. Il faudrait être bien habile pour obtenir ce résultat. Il n'est pas nécessaire d'être des experts en télégraphie pour savoir que l'acheminement des communications au jour le jour est un simple problème d'exploitation et qu'il en a toujours été ainsi.

Dans notre mémoire, qui vous a été lu par M. Macdonald, nous disions qu'un réseau de câbles sous-marins est un système de communications qui comporte le choix entre plusieurs lignes ou plusieurs routes. L'acheminement des dépêches au jour le jour dépend de plusieurs facteurs que je n'ai pas le temps d'exposer ici. Je me demande comment un organisme dont le personnel n'est pas directement chargé de la transmission des dépêches pourrait dire à une compagnie d'employer telle voie plutôt que telle autre. Je ne vois pas comment cela pourrait se faire.

Messieurs, nous possédons un câble sous-marin qui relie l'Europe aux États-Unis et nous employons aussi des "facilités" terrestres. Une partie des dépêches à destination ou en provenance du Canada passe par New-York. Ces dépêches sont acheminées selon la quantité des dépêches à transmettre à un moment donné et selon d'autres facteurs. Il y a tant d'aspects techniques dans ce problème qu'il est presque insensé d'essayer de les énumérer et, si quelqu'un tentait de nous dire qu'il faut employer la voie A plutôt qu'une autre à un moment donné, cela constituerait une intervention injustifiable dans l'exploitation de notre entreprise.

D. Je vous ai posé la question parce que le ministre, d'après ce qu'on peut lire dans les Débats de la Chambre, a déclaré qu'un système de licences permettrait peut-être d'excercer une certaine régie sur l'acheminement des dépêches en provenance du Canada.—R. Je crois que l'une des raisons pour lesquelles je suis ici, c'est de trouver le sens de cette déclaration. J'entends prononcer des mots qui me sont familiers, mais je ne suis pas certain de leur signification. Est-ce que la régie projetée consisterait à placer un fonctionnaire du gouvernement à côté du surintendant de notre compagnie pour lui dire à un moment donné de quelle façon il doit faire la transmission des messages qui lui sont confiés? Messieurs, cela n'a pas beaucoup de sens.

Toutefois, pour être juste, je dois dire que j'ai entendu assez d'explications pour être convaincu que, dans sa déclaration, le ministre n'a pas employé le mot "régie" dans le sens de "direction de l'exploitation". D'après ce que j'ai lu dans les Débats de la Chambre, je crois que ce que l'on se propose de faire, c'est de s'assurer que les autorités du Canada emploient les services canadiens, si la chose est possible.

Évidemment, c'est là un but raisonnable. Les représentants de la *Commercial Cable* ont déclaré qu'ils approuvent ce principe. Nous aussi nous l'approuvons; et à cela je veux simplement ajouter que c'est exactement ce que nous faisons en pratique, puisque nous n'employons pas d'autres facilités sur la

terre ferme que celles de la *Canadian National Telegraphs*. Que veut-on davantage en fait de régie?

Monsieur le président, je veux conclure mes remarques en disant que, si l'on a en vue un objectif spécifique, très bien. Si le ministre a en vue l'emploi d'un câble coaxial et l'établissement de nouveaux débouchés; si, en d'autres termes, il veut légiférer pour l'avenir, son attitude est compréhensible. Mais, s'il a en vue la situation actuelle, le réseau et la façon dont nous l'exploitons, nous avons droit d'être inquiets, car la seule chose qui pourrait justifier l'établissement d'une régie quelconque, ce serait l'existence d'inconvénients véritables dans le système actuel.

En style administratif, on pourrait dire: "Attendu que, au cours des dernières semaines, ou des derniers mois, ou des dernières années, certaines difficultés graves ont surgi en raison du fait que des messages qui auraient dû passer par des services canadiens ont passé par d'autres voies" etc. Et, après un certain nombre de ces considérants on en arriverait à la conclusion: "A ces fins, nous allons mettre fin à ces abus." Je n'ai pas entendu de considérants de ce genre. Je puis me tromper mais il me semble que s'il n'était pas question du câble coaxial, des 24 débouchés et de la demande de la *Commercial Cable*, nous n'aurions rien à discuter ici.

Monsieur le président, permettez-moi d'exposer la question d'une autre façon. En me servant d'une comparaison, je crois que je veux vous éviter des discussions inutiles. Supposez que vous abordez un agent de police et que vous lui dites: "Mon automobile a été frappée par une autre automobile et le chauffeur de cette dernière voiture est parti" et que l'agent vous dise: "Avez-vous un permis de conduire?" et que vous lui répondiez: "Oui, mais n'oubliez pas que ce chauffeur vient de frapper mon automobile". Supposez maintenant que l'agent réponde: "Ce n'est pas là la question, je veux savoir d'abord si vous avez un permis de conduire". Et pendant une demi-heure vous cherchez vainement votre permis dans le petit compartiment de votre voiture. A la fin l'agent monte dans votre voiture, vous vous rendez chez vous et vous trouvez votre permis dans un tiroir de votre bureau de toilette. Alors l'agent vous dit: "Je sais maintenant que vous avez un permis. De quoi vous plaignez-vous?" Voilà qui ressemble un peu à la situation actuelle.

Le réseau international de câbles sous-marins fonctionne très bien. Personne n'a jamais dit le contraire à la *Western Union*. Toutes les demandes que nous avons faites ont été bien et dûment prises en considération, examinées avec soin et approuvées conformément à la loi. Nous avons observé toutes les lois et nous avons fourni au Bureau fédéral de la statistique tous les renseignements demandés. Nous avons payé régulièrement notre impôt sur le revenu et aucun organisme du gouvernement n'a eu quoi que ce soit à nous reprocher.

Et maintenant, qu'est-ce qui arrive? Notre concurrente, la *Commercial Cable*, présente une demande. Pour quelles fins? Pour obtenir le droit d'installer un câble coaxial et 24 débouchés. Je n'ai pas l'intention de définir exactement l'objet de la demande, mais supposons que la demande porte sur ces deux points.

Au cours de la discussion sur ce point, la *Western Union* est appelée à comparaître devant votre Comité. Et pourquoi? Une menace provenant de la législation pèse sur son réseau. Mais il y a plus que cela. En quoi se justifie l'analogie de l'agent de police que j'ai employée? C'est qu'une compagnie qui n'a pas fait de demande est aussi impliquée dans l'affaire.

Si la demande n'est pas accordée et s'il y a des raisons pour la refuser, je comprends fort bien cela. Mais dans l'exploitation de ces services depuis 1950 ou à peu près, est-ce que quelqu'un a posé des actes propres à justifier la législation projetée, législation qui boulverserait toute l'activité, non seulement de la *Western Union* qui n'est pas intéressée dans la demande qui a été soumise, mais même une partie du réseau de la *Commercial Cable* qui n'y est pas visée davantage. Même si la *Western Union* n'était pas visée par la loi projetée, en vertu de cette loi, la *Commercial Cable Company* (je ne plaide pas pour elle, je ne fais que résumer les faits comme je les vois), pourra obtenir ou ne pas obtenir des droits d'atterrissage et la permission d'établir ses 24 débouchés. Et, en supposant qu'elle retire totalement sa demande, ce qui est possible, elle restera avec une loi contraire à celle qui la régissait auparavant. Pour revenir à ma comparaison, le chauffeur responsable a disparu, si je puis appeler ainsi le câble coaxial, et le résultat du recours à l'agent de police a été tout simplement un voyage à la maison pour trouver le permis qu'on possédait déjà.

Je me suis peut-être éloigné un peu du sujet, mais je voudrais bien savoir qu'est-ce qui à bien pu être fait au cours des cinq ou dix dernières années d'exploitation pour que quelqu'un pense que c'est le vieux réseau, et non pas le nouveau, qui a besoin de régie?

C'est là peut-être une question théorique, mais c'est une des raisons pour lesquelles nous sommes ici.

M. HERRIDGE: Monsieur le président, les témoins nous ont fait des exposés très intéressants, mais je commence à croire que les membres du Comité et tous les intéressés en sont rendus au point où ils voudraient se faire une opinion sur la question en écoutant le ministre exposer ses vues et ses intentions. Je crois que cela nous épargnerait un grand nombre de questions inutiles.

M. HOSKING: Monsieur le président, je voudrais poser une question.

M. CAMPBELL: Pour quelle raison vous a-t-on demandé de vendre votre propriété?

L'hon. M. MARLER: L'ordre venait du gouvernement des États-Unis, n'est-ce pas?

Le TÉMOIN: Oui. L'une des conditions du permis gouvernemental autorisant l'absorption de l'autre compagnie de télécommunications terrestres, la *Postal Telegraphs*, a été examinée par l'*International*. Il y avait plusieurs raisons pour cela. Je ne les connais pas.

M. Hosking:

D. Puis-je vous poser une question, monsieur Levett? Quelles sont les améliorations dans le domaine de la mécanique et de l'électricité qui vous ont permis d'augmenter les services fournis par vos câbles au cours des dix ou onze dernières années?—R. Vous voulez parler de la capacité de notre câble, n'est-ce pas?

D. Oui.—R. J'ai déjà mentionné une de ces améliorations. Les conducteurs ont été traités d'une façon qui les a rendus plus efficaces. Mais surtout,—notez bien que je ne suis pas un technicien,—nous avons installé des répéteurs, c'est-à-dire des appareils qui font exactement ce que leur nom signifie et qui permettent un emploi plus économique des conducteurs. Grâce à ces répéteurs, nous avons pu augmenter le nombre de nos canaux.

D. Dans quelle mesure l'emploi des répéteurs a-t-il augmenté la capacité de votre câble?—R. Je vous répète que je ne suis pas un technicien, mais je puis vous dire que nous avons un répéteur tandem qui peut faire d'un circuit de six canaux un circuit de douze.

D. Douze?—R. Oui.

D. Vous pouvez doubler le nombre de vos canaux?—R. Oui.

D. Pensez-vous alors que la législation à l'étude serait un moyen de régir les développements futurs qui pourraient doubler et même quadrupler de nouveau la capacité des câbles?—R. Eh bien, monsieur le président . . .

D. Quand vous voulez poser un nouveau câble, il vous faut demander une licence pour le faire et le gouvernement exerce un certain pouvoir de régie. Mais, quand vous installez ces mécanismes dont vous venez de parler, les appareils qui doublent automatiquement la capacité de vos câbles sans les changer, le gouvernement ne peut guère exercer de régie. En prévision des inventions que l'on pourra faire à l'avenir, ne pensez-vous pas qu'il est raisonnable que le gouvernement demande d'exercer une certaine régie sur ces choses? Est-il déraisonnable pour le gouvernement de demander cela? Si vous posiez un nouveau câble qui doublerait la capacité de vos services, le gouvernement aurait son mot à dire; mais, en installant un répéteur, vous doublez la capacité de votre câble sans aucune formalité et sans faire aucune demande. Est-il déraisonnable de la part du gouvernement de se tenir au courant de ce qui se passe?—R. Monsieur le président, je voudrais répondre à cette question, mais je ne serais pas capable d'y répondre en une phrase. Je sais que certains membres du Comité ont manifesté le désir de procéder aussi rapidement que possible. Par conséquent, si monsieur le président veut bien m'accorder deux ou trois minutes, je me ferai un plaisir de répondre à la question. Mais je ne veux pas trop prolonger la séance.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Avant de répondre à cette question, pourriez-vous comparer le cas à l'étude avec celui de la *General Motors*, par exemple, qui, au moyen d'une machine à souder spéciale, peut produire deux automobiles au lieu d'une pour le même prix? Est-ce que le gouvernement devrait aussi exercer une certaine régie en cette matière?

M. HOSKING: Le gouvernement provincial exige qu'on se procure une licence pour chacune des deux automobiles.

Le TÉMOIN: Monsieur le président, la raison pour laquelle je vous ai demandé la permission de répondre un peu longuement à la question qui m'a été posée, c'est que cette question nous oblige à nous éloigner du texte de notre mémoire. Nous avons dit que nous n'étions pas venus discuter des questions de principe ni de notre situation au point de vue juridique. Mais la question qui nous est posée a trait jusqu'à un certain point à notre situation juridique. Il ne faut pas oublier que nous sommes venus ici pour connaître la portée de la loi.

M. HERRIDGE: Nous aussi.

Le TÉMOIN: Monsieur le président, tant que nous n'avons pas les éclaircissements voulus sur ce point, il serait insensé de notre part de faire des commentaires. Si le membre du Comité qui m'a posé la question veut bien considérer ma réponse comme non officielle, je suis bien prêt à donner mon opinion. Mais, je le répète, je ne voudrais pas qu'on se serve de mes paroles, même indirectement, pour rédiger le texte de la législation.

Après ces remarques préliminaires, qui sont peut-être inutiles, voici comment je comprends la question. Si le Canada adoptait un amendement à la Loi sur les télégraphes qui modifierait les octrois statutaires, les autorisations et les contrats dont nous bénéficions à juste titre puis-je dire que, au cours des années, l'attitude de la *Western Union* serait nécessairement de s'opposer à une législation qui porte atteinte à ses droits et d'affirmer qu'il n'est pas permis de prendre sans compensation ce qui lui appartient.

Mais à quel moment une telle législation atteindrait-elle le point où nous devrions prendre cette attidude? Si la loi donnait à un organisme le droit de venir compter nos répéteurs ou de vérifier le nombre d'unités de ces répéteurs, si, en d'autres termes, notre personnel technique et notre personnel de laboratoire font des recherches et introduisent des améliorations qui seront assujetties à la régie gouvernementale, cela nous serait certainement désavantageux. En effet si, après avoir fabriqué un certain appareil, nous ne pouvons pas nous en servir, de deux choses l'une. Soit que nous ne fabriquions pas l'appareil ou soit que nous nous adressions aux tribunaux pour faire déclarer la loi inconstitutionnelle. Mais revenons un peu en arrière. Il est clair, et nos tribunaux l'ont déclaré, que nous avons l'autorisation de faire atterrir nos câbles et de les maintenir en bon état.

M. Hosking:

D. Et ces restrictions étaient très sévères, n'est-ce pas?—R. Certainement. Mais elles se rapportaient toutes aux conducteurs. Je désire vous faire remarquer que toute augmentation de la capacité des câbles au moyen de répéteurs était évidemment autorisée par les termes de la licence. Si vous lisez avec soin le texte de ces documents, vous verrez clairement que la législature de Terre-Neuve n'avait pas l'intention de nous accorder tout simplement la permission de poser simplement un câble sous la mer. Elle savait que ce câble pourrait se briser, qu'il aurait besoin de réparations et que la science ferait des progrès. Il y avait lieu d'interpréter les choses raisonnablement.

Il n'y a pas lieu de s'alarmer si un conducteur de six canaux devient un conducteur de douze canaux. Je ne vois pas pourquoi le gouvernement conclurait de là que nous obtenons de ce fait plus que nous avons droit d'obtenir. Ce progrès est compris dans les limites de notre entreprise, qui comporte aussi des risques.

Cependant, sans pouvoir vous dire où tirer la ligne de démarcation, si un répéteur modifiait radicalement la nature d'un conducteur pour le rendre porteur de 200 ou de 300 ou même de 800 canaux, n'importe quelle personne raisonnable admettrait que ce n'est plus là une opération ordinaire de télécommunication sous-marine, et je conviendrais dans ce cas que le gouvernement aurait droit d'examiner de nouveau l'entreprise.

D. Ne croyez-vous pas que le temps de faire ces changements serait avant la pose du câble et non après? En effet, quand on a accordé à votre compagnie le droit de faire atterrir son câble, on a imposé les restrictions que l'on jugeait nécessaires à cette époque pour la régie de la ligne. On constate maintenant que les choses ne veulent pas dire exactement ce qu'elles voulaient dire il y a 100 ans ou même 70 ans. Ne croyez-vous pas qu'il est raisonnable alors d'examiner la question de nouveau et de formuler les conditions en des termes conformes aux progrès de la science afin de pouvoir régir aujourd'hui les câbles

de la même façon qu'on les régissait il y a 75 ou 100 ans?—R. Monsieur le président, il y a là trois questions et même, peut-être, quatre. Permettez-moi d'y répondre comme il suit. Si votre supposition était conforme aux faits, je répondrais par l'affirmative. Je ne prétends pas que votre supposition est erronée, car je ne veux pas entreprendre une discussion avec vous sur ce sujet; mais je prétends qu'elle n'est pas tout à fait exacte, car le réseau international de la *Western Union* est encore aujourd'hui, dans ses grandes lignes, exactement ce que la législature du temps a reconnu qu'il était.

D. Cela est exact.

M. GREEN: Veuillez laisser au témoin le soin de répondre lui-même à la question.

M. HOSKING: Permettez-moi de demander . . .

M. NICHOLSON: Une seule question à la fois. Vous avez déjà posé trois questions. Veuillez donner au témoin le temps d'y répondre.

Le TÉMOIN: Je ne veux pas argumenter sur ce sujet. Si nous avions substitué au câble posé en 1873 un câble coaxial auquel nous aurions donné le même nom, j'admets que, par cette métamorphose due à la science et à l'habilité technique, nous aurions violé les conditions de notre licence.

Mais notez bien que tous les atterrissages effectués par la *Western Union* sont basés sur ces licences qui nous ont été délivrées et que l'entretien et la modification des ouvrages se sont faits en conformité des pouvoirs accordés par la licence originelle.

On nous a même permis d'importer en franchise tout l'outillage nécessaire pour ces travaux d'entretien. Il est donc évident que l'autorité qui nous accordait la licence était bien convaincue que les vagues et le vent et les engins de pêche causeraient des dommages à nos câbles.

Si quelqu'un peut me prouver, à moi profane (et je crois que c'est là la bonne manière d'envisager la chose), que notre câble sous-marin a changé d'une façon si radicale que ceux qui en ont autorisé la pose et qui sont morts depuis longtemps ne le reconnaîtraient pas ou voudraient du moins l'examiner de nouveau avant de nous renouveler nos pouvoirs, j'admettrai qu'il y a lieu de recourir aux mesures dont il est question dans le bill à l'étude. Je crois que la difficulté réside dans le fait que la ligne de démarcation n'est pas bien tranchée. On veut régir les câbles coaxiaux, mais on fait une loi qui s'applique aux atterrissages autorisés et non aux câbles coaxiaux.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Très bien.

M. Johnston (Bow-River):

D. Puis-je poser une question au témoin? Il a si bien simplifié la question que j'ai perdu le fil. C'est à ce point que le ministre me paraît s'apprêter à jeter son projet de loi au panier. Quant à moi, je ne puis comprendre ces explications. Le témoin a déclaré à plusieurs reprises que sa compagnie n'a pas l'intention d'augmenter sa capacité au point de vue technique. Je trouve cette déclaration déroutante. Je me demandais quelles améliorations vous pourriez apporter à votre câble actuel pour donner un aussi bon service que le câble coaxial qui sera posé. Vous avez rappelé à plusieurs reprises que toute la discussion tourne autour de la pose de ce câble coaxial.

Je suis donc porté à croire que, si on autorise la pose de ce câble coaxial, il vous faudra apporter à votre câble des améliorations techniques. Je ne puis donc comprendre que vous déclariez d'un côté que vous ne voulez pas augmenter la capacité technique de votre réseau et que vous déclariez un moment après que vous pouvez l'améliorer par l'installation de relais, de répéteurs ou autres appareils pour en doubler ou même tripler l'efficacité. Avez-vous l'intention, oui ou non, d'apporter à votre réseau des améliorations techniques?—R. Monsieur le président, encore une fois je constate qu'on vient de me poser quatre questions à la fois. Je ne garantis pas de pouvoir y répondre en moins de deux ou trois minutes. Je suis parfaitement consentant à répondre à ces questions, mais j'espère que les membres du Comité ne s'impatienteront pas si cela me prend un peu de temps.

Je répète, monsieur le président, que je veux traiter cette question d'une façon absolument sérieuse. Les paroles que l'on me prête ne sont pas un résumé exact de mon exposé.

D. J'ai compris que vous avez dit que vous n'avez pas l'intention d'augmenter vos facilités techniques. Je puis me tromper, mais c'est là ce que j'ai noté au cours de vos remarques.—R. Permettez-moi de répéter ce que j'ai dit. Je sais très bien ce que j'ai dit, car je possède à fond toute la question. Je passerai ensuite à votre question, qui est à mon avis une question fort à propos. J'ai dit que nous n'avions pas l'intention d'exploiter un câble coaxial à l'heure actuelle ou dans un avenir prévisible.

D. Je croyais que vous aviez dit que vous n'avez pas l'intention d'augmenter vos facilités techniques.—R. J'aborderai ce point dans un instant.

D. Peut-être que je me suis embrouillé dans les termes.—R. Étant donné que nous n'avons pas l'intention d'installer un câble coaxial à l'heure actuelle ou dans un avenir prévisible, nous ne sommes pas intéressés aux modifications qu'on peut apporter à la loi à l'égard des câbles coaxiaux.

D. Je comprends cela parfaitement.—R. Si nous avions l'intention d'exploiter un câble coaxial, j'admettrais volontiers que ce serait là une innovation dans notre exploitation et qu'il nous faudrait pour cela une certaine approbation. La *Commercial Cable* n'en disconvient pas. Voilà la situation. Même nous voulions poser un câble de type ancien, il nous faudrait en faire la demande en vertu de l'article 22 de la loi. Nous n'avons pas le droit, et la *Commercial Cable* n'a pas demandé le droit, de poser un nouveau câble, que ce nouveau puisse transmettre à lui seul ou à l'aide d'un despositif tous les messages transmis aujourd'hui par les autres conducteurs de type ancien.

Nous présentons au gouvernement une demande en vertu de l'article 22 et c'est le gouvernement qui impose les conditions que requiert l'intérêt public. Si le gouvernement croit que ce nouveau câble, que ce soit un câble coaxial ou un autre, est de nature à créer certains problèmes, je ne vois pas pourquoi il ne pourrait pas régler la question en posant des conditions formelles. Vous parlez de régie. Eh bien, tout ce à quoi on peut raisonnablement s'attendre pourrait être prévu dans la réponse à la demande.

Voilà pour les câbles coaxiaux. Pour ce qui nous concerne, je ne veux même pas employer le terme.

Pour ce qui est des améliorations techniques, la *Western Union* peut naturellement faire des progrès. J'ai eu à traiter plusieurs questions dans ce

domaine qui m'ont rendu quelque peu familier avec notre outillage. Je suis devenu un peu expert sans pour cela me prendre trop au sérieux. Nous avons inventé certains dispositifs qui assurent la régularité de la transmission. Il n'est pas nécessaire de les épousseter ni de les graisser et ils durent deux ans au lieu de six mois. Nous révisons continuellement notre outillage. Comme vous le comprenez facilement, il est exposé aux éléments. Nous employons de nouveaux métaux dans la fabrication de notre outillage. Nous avons à Chattanooga une usine où nous fabriquons notre outillage.

Le développement technique est une chose qui est constamment en marche. Nous avons des unités qui fonctionnent très bien, mais qui sont endommagées par l'humidité de l'atmosphère. Nous faisons donc des améliorations techniques continuelles en vue d'assurer la transmission exacte et rapide des messages qui nous sont confiés et pour cela nous visons à améliorer continuellement notre outillage. Ce programme d'amélioration ne cesse jamais. Tout ce que j'ai dit, en réponse à une question hypothétique qui m'a été posée et après avoir bien spécifié que je ne parlais pas d'une manière officielle, c'est que, si une loi venait à accorder à un organisme gouvernemental le pouvoir d'examiner notre outillage et de l'approuver avant qu'on le mette en usage, nous serions très embarrassés et même placés dans une situation où il serait insensé de faire des travaux de recherche pour l'amélioration de nos facilités. En tout cas cette intrusion serait une violation de l'un de nos droits. L'un des droits que nous possédons, c'est de remplacer notre outillage et d'importer en franchise tout ce qui est nécessaire à cette fin. Toutefois, j'ai admis bien volontiers que l'installation d'un appareil tout nouveau ou d'un câble d'une espèce absolument nouvelle constituerait un problème qui serait du ressort du gouvernement.

D. Ma question ne portait pas sur les difficultés que vous causerait la surveillance de votre programme d'améliorations techniques. Je comprends très bien qu'il doit vous être permis de maintenir votre outillage en bon état. Mais ce qui me préoccupe, c'est que vous puissiez installer sur vos câbles des dispositifs qui en doublent ou triplent la capacité et que vous veniez nous dire: "Nous avons un appareil tout aussi bon qu'un câble coaxial. Nous ne voulons pas qu'on apporte des modifications à la loi. Le gouvernement veut légiférer sur l'emploi des câbles coaxiaux. Or, en perfectionnant notre câble actuel, nous avons quelque chose qui est aussi bon et même meilleur qu'un câble coaxial, quelque chose qui peut doubler ou tripler la capacité de notre service". Avez-vous des intentions de ce genre?—R. Non, monsieur.

D. Y a-t-il des améliorations techniques qui vous permettent de doubler ou de tripler la capacité de votre service?—R. Monsieur le président, il n'y a rien qui ressemble de près ou de loin à de telles intentions. Je comprends ce que vous voulez dire, mais rappelez-vous que doubler la capacité de nos services est une chose dont le sens peut varier. Le double de deux est quatre, mais le double de deux millions est une quantité énorme. Je suis venu ici pour vous rappeler ces faits. Personne jusqu'ici n'a dit que le réseau actuel de la *Commercial Cable* ou de la *Western Union* a atteint des proportions qui dépassent tellement ses dimensions originelles qu'il doit être soumis maintenant à une règlementation. C'est là la question. Soyez certains que le réseau de la *Western Union Cable* et celui de la *Commercial* sont essentiellement les réseaux qui ont été autorisés par la loi.

Supposer qu'un certain câble peut être modifié au point d'atteindre la capacité d'un câble coaxial est une supposition fantastique. Rien ne justifie

une telle supposition. Il serait insensé, en effet, de poser un câble coaxial, s'il suffisait d'ajouter un répéteur à un câble pour obtenir le même résultat. Il nous incombe de réfuter de telles suppositions. Je prétends, monsieur le président, que la question théorique que j'ai posée au début de mes remarques est tout à fait légitime, à savoir que les effets de la loi projetée, au point de vue technique, économique et même politique, de même que ses effets au point de vue de la taxation et de la comptabilité, si on les compare à l'opération de la loi actuelle depuis dix ans et si on veut en arriver en hommes raisonnables à des conclusions raisonnables, c'est que des organismes autorisés, licenciés et qui faisaient rapport annuellement au Bureau fédéral de la statistique devront être munis d'une nouvelle licence, réexaminés, contrôlés et forcés de présenter un nouveau genre de rapport. Il existe peut-être des raisons qui justifient l'introduction de cette nouvelle législation; mais, pour ma part, je n'en connais pas, la *Western Union* n'en connaît pas non plus. Je ne connais pas toute l'activité de la *Commercial Cable*, mais je serais très surpris qu'il y ait dans son activité ou dans celle de la C.O.T.C. quelque chose d'assez important pour justifier une nouvelle législation.

S'il en est ainsi, quelle nécessité y a-t-il d'établir un système de régie, quand on ne sait pas ce qu'il y a à régir? Et je pourrais ajouter: "Comment pourrez-vous formuler vos règlements, si vous ne savez pas ce qu'il y a à réglementer? L'une des raisons pour lesquelles il n'est pas nécessaire d'inclure des règlements dans la législation qui s'applique aux câbles sous-marins, c'est que les règlements qui s'imposent en l'espèce sont des règlements évidents et de pure formalité pour fins administratives. Qu'on accorde à une compagnie l'autorisation nécessaire et elle formulera ces règlements selon les intentions du législateur. Nous pourrions, si vous le vouliez, examiner la loi à ce sujet.

Concluons. Si vous établissez un organisme de régie, quels critères, quelles restrictions, quelles directives avez vous formulés pour le guider dans ses décisions? Pourquoi voulez-vous imposer à la *Western Union* des règlements qu'elle devra observer? La réponse à cette question se trouve dans l'histoire de cette compagnie. Qu'est-ce donc que la *Western Union* a fait de si incompatible avec sa charte originelle pour qu'il soit nécessaire aujourd'hui de modifier ses pouvoirs?

D. Monsieur le président, il conviendrait maintenant d'entendre les explications du ministre.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Qu'on nous donne des explications au sujet de la C.O.T.C.

L'hon. M. MARLER: Je me propose de répondre pleinement à la question du député d'Oxford, mais ce ne sera peut-être pas dans le sens qu'il voudrait.

Monsieur le président, la première chose que je veux faire remarquer au Comité, c'est que le débat actuel a pris naissance dans le mémoire de la *Commercial Cable Company* et dans la demande que cette compagnie a présentée pour obtenir un permis d'atterrissage en vertu de l'article 22 de la Loi sur les télégraphes. Après avoir écouté tout ce qui a été dit ici depuis hier après-midi, j'avoue que je ne sais pas au juste par où il faudrait commencer pour convaincre les membres du Comité qu'ils doivent recommander à la Chambre des communes d'adopter le bill à l'étude.

Il est peut-être préférable de se reporter au moment où le gouvernement a reçu de la *Commercial Cable Company* une demande de licence pour la pose d'un nouveau câble. Il y a un point que je voudrais discuter dès maintenant.

J'ai lu le mémoire de la compagnie avec grand soin et il ne contient rien à ce sujet. Le point important, c'est la route que suivrait ce nouveau câble. Il partirait évidemment des États-Unis et atterrirait en Nouvelle-Écosse pour se rendre de là à Terre-Neuve. Le mémoire ne le dit pas, mais on a l'intention de le faire passer par le Groënland et par l'Islande pour le diriger ensuite vers le Royaume-Uni. Il est tout à fait inconcevable de ne considérer que le point de départ d'un câble sous-marin sur la côte de l'Atlantique sans se demander où il va. Dans ce siècle de progrès scientifique, particulièrement dans le domaine des télécommunications, il est très important de savoir où va un câble et quelle est l'attitude des autres gouvernements intéressés.

M. Henderson nous a dit hier que le gouvernement du Royaume-Uni n'a encore ni accordé ni refusé le permis d'atterrissage. Quant à l'atterrissage au Groënland, il nous a dit que l'attitude du gouvernement danois est favorable. Je mentionne le gouvernement danois, parce qu'il a la haute main sur les affaires du Groënland.

Tout ce que j'ai a dire à ce sujet, c'est que mes renseignements ne concordent pas avec ceux de M. Henderson. Si je me suis bien informé, le gouvernement danois veut imposer pour l'atterrissage au Groënland des conditions que la compagnie trouve inacceptables. Quant à l'Islande, je n'ai aucun renseignement au sujet de l'attitude de son gouvernement en cette matière.

Quant au gouvernement canadien il a fait savoir qu'il consentira à accorder un permis d'atterrissage si le câble est nécessaire pour fins de défense et s'il doit être employé à cette fin. Si les membres du Comité veulent bien relire la lettre que j'ai adressée à M. Maclaren et qui se trouve dans le mémoire de la *Commercial Cable Company*, ils y verront que le gouvernement canadien a donné son consentement quant aux circuits destinés aux fins de défense.

Je reviendrai plus tard sur cet aspect de la question, mais je voudrais d'abord attirer l'attention des membres du Comité sur le nombre de circuits que la compagnie se propose d'inclure dans le nouveau câble. D'après sa demande, il y aurait 120 circuits duplex d'une capacité de 60 mots à la minute chacun et dont 24, comme le Comité le sait, sont destinés au Canada. Il peut exister un certain doute au sujet de la signification du mot "débouché". Quant à moi, je crois que les membres du Comité comprennent comme moi qu'il s'agit de 24 nouveaux circuits destinés à transmettre à travers l'Atlantique les messages en provenance ou à destination du Canada.

À un certain point des négociations qui ont eu lieu entre la compagnie et le gouvernement, la compagnie a prétendu que le nouveau câble remplacerait tout simplement l'un des câbles posés par la compagnie en 1884. Je désire attirer votre attention sur ce point, car on a parlé longuement hier de la question du remplacement et de la modernisation des câbles. Je désire vous faire remarquer que l'on demandait de remplacer le câble de 1884, qui avait une capacité de moins de deux circuits duplex, par un câble coaxial qui aurait une capacité de 120 circuits duplex. Je suis certain qu'il n'y a pas un seul membre de ce Comité qui soit prêt à admettre qu'on peut employer le mot "remplacer" dans un sens aussi large, c'est-à-dire qu'on puisse remplacer un câble de deux circuits duplex par un autre d'une capacité de 120 circuits duplex.

Un autre point que je désire porter à l'attention du Comité, c'est que les 24 circuits du nouveau câble destinés au Canada dépasseraient la capacité totale de tous les câbles sous-marins qui relient l'Europe et l'Amérique du Nord. Cette capacité totale est actuellement de $18\frac{1}{2}$ canaux duplex.

On destine donc 24 circuits au Canada, alors qu'il n'y en a actuellement que 18½ pour toutes les communications, non seulement entre le Canada et le Royaume-Uni, mais entre les États-Unis et le Royaume-Uni. C'est donc dire que 1/5 du câble projeté aurait une capacité beaucoup plus grande que tous les câbles actuels.

Quand nous avons examiné la demande, mes collègues et moi, nous avons pensé qu'il fallait prendre en considération les services de câbles sous-marins qui existent actuellement et ceux qui sont en voie d'établissement.

Au cours du débat qui a précédé la deuxième lecture du bill, j'ai attiré l'attention sur le nouveau câble téléphonique transatlantique que l'on est en train de poser et qui fonctionnera probablement au mois d'octobre de cette année.

C'est là une entreprise dans laquelle le Canada participe par l'entremise de la C.O.T.C. avec le gouvernement britannique représenté par le ministre des Postes et avec l'*American Telegraph and Telephone Company* et sa filiale, la *Eastern Telegraph and Telephone Company*.

M. GREEN: C'est là une compagnie privée, n'est-ce pas?

L'hon. M. MARLER: Oui. Si je suis bien informé, c'est une filiale canadienne de l'*American Telegraph and Telephone Company*. Comme je l'ai dit, le câble projeté aura une capacité de 36 circuits téléphoniques.

J'ai éprouvé de la difficulté à trouver des experts pour me dire à quoi cette capacité équivaut en circuits télégraphiques. Un câble ira dans chaque direction et on me dit que la capacité de ce double câble sera, en chiffres ronds, égale à environ 800 circuits télégraphiques.

Cela n'est pas aussi alarmant qu'on l'a cru tout d'abord, car la grande majorité de ces circuits seront employés pour fins téléphoniques et que le nombre de circuits réservés pour fins télégraphiques est relativement petit.

La part du Canada, qui sera exploitée par la C.O.T.C., sera de 6½ circuits téléphoniques. Six de ces circuits seront employés pour fins téléphoniques à destination de l'Europe et ½ circuit pour fins télégraphiques.

Il ne semble pas parfaitement clair si le ½ circuit fournira 6, 9 ou 12 circuits téléphoniques ou davantage, mais il ne nous fournira probablement pas moins de 9 circuits télégraphiques.

D'après les experts de mon ministère, les circuits télégraphiques qui seront mis à notre disposition dans ce câble suffiront amplement et pour longtemps aux besoins du Canada.

C'est là un facteur dont il fallait tenir compte lorsqu'il s'est agi de statuer sur la demande d'atterrissage de la *Commercial Cable Company* présentée en vertu de la Loi sur les télégraphes. Je dois vous dire qu'il nous a semblé,—et je crois que nous n'avons pas changé d'avis à ce sujet,—que les 24 nouveaux circuits que la *Commercial Cable Company* se proposait d'ajouter à son câble constitueraient une addition inutile aux facilités qui sont déjà à la disposition du Canada ou qui sont en voie d'établissement.

Je voudrais que les membres du Comité soient bien convaincus que la décision aurait été la même si la demande avait été faite par la *Western Union* ou par une autre comapgnie qui aurait projetée de poser un câble coaxial sous l'Atlantique à l'heure actuelle.

Toutes les personnes chargées de prendre une décision au sujet de la demande de licence en question ne pouvaient se dissimuler que les facilités demandées par la *Commercial Cable Company*, soit 24 canaux duplex, auraient ajouté à notre réseau actuel un nombre de circuits tout à fait disproportionné à nos besoins.

Permettez-moi de vous dire que cette considération ne devrait pas être négligée par les gouvernements de l'avenir.

Les directeurs de la *Commercial Cable Company* ont interprété ce refus comme définitif et sans retour, mais à mon avis, ils ne devraient pas prendre une telle attitude. Je crois qu'avec le temps, nous constaterons que les câbles futurs recevront beaucoup plus d'attention que par le passé. Jusqu'ici nous avons discuté d'un petit nombre de circuits, mais désormais nous aurons des câbles renfermant un très grand nombre de circuits.

J'aimerais m'étendre un peu davantage sur ce sujet plus tard, mais je tiens à ajouter une autre observation au sujet de la demande formulée par la *Commercial Cable Company*, à savoir que nous avons cherché à lui faire comprendre que si elle désirait poser un câble à travers l'Atlantique pour le transport des dépêches comme c'est son droit de le faire, c'est-à-dire les dépêches venant des États-Unis en direction du Royaume-Uni, je n'y verrais absolument aucune objection. J'espère qu'on a expliqué clairement aux représentants de cette compagnie que si nous parlions simplement des droits d'atterrissage pour assurer le service de transit ou le trafic direct, le gouvernement n'aurait aucune objection à ce qu'elle se serve d'endroits au Canada pour l'atterrissage de ses câbles. Cependant, la correspondance ne semble pas indiquer clairement que le trafic partant des États-Unis et celui qui pourra être cueilli et exécuté par la compagnie au Royaume-Uni soient suffisants de l'avis de la compagnie pour justifier la pose de ce câble. En d'autres termes, la compagnie veut obtenir la clientèle canadienne afin de rendre plus rentable un service de communication qui est en premier lieu destiné aux télécommunications entre les États-Unis et le Royaume-Uni.

Comme je l'ai dit il y a quelques minutes, il était question des besoins de la défense. Je tiens à vous dire que bien que sans sa demande, la compagnie n'ait pas beaucoup insisté sur la question des aspects de défense, on s'est empressé de faire savoir au gouvernement du Canada et aux fonctionnaires supérieurs de mon ministère que c'était là une entreprise de la plus haute importance pour fins de défense. Comme je l'ai dit plus tôt, la réaction d'autres gouvernements à la question des besoins de la défense a semblé être semblable à la nôtre, à savoir que si ce câble s'imposait réellement pour les besoins de la défense, nous donnerions notre accord afin que le câble soit posé. Mais je suis certain que les membres du Comité ne seront pas surpris lorsque je leur dirai que nous ne désirerions pas que les besoins de la défense servent à justifier l'addition de nouveaux circuits pour des fins commerciales.

Dans le mémoire qu'ils ont soumis hier, MM. Corlett et Maclaren parlent de subventions à l'égard de la *Trans-Canada Pipe Line*. A mon avis, lorsqu'on examine la situation en ce qui concerne le câble, le mot "subvention" pourrait être appliqué dans son sens large au câble projeté beaucoup plus qu'à n'importe quel autre projet qui a été soumis au Parlement canadien au cours de la présente session. La raison pour laquelle je dis cela c'est qu'on pourrait l'employer dans son sens large, bien que je ne croie pas qu'on doive l'employer, strictement parlant, à l'égard des circuits qui devaient être installés pour des fins de défense et qui seraient loués par le gouvernement des États-Unis à un taux de $1,600,000

par année pour une période de dix ans. Afin que les membres du Comité comprennent que cette aide pourrait ne pas être une subvention au sens propre, elle n'en constituerait pas moins pour les propriétaires et exploitants de ce câble un avantage économique que ne possède aucune des autres compagnies de télégraphe, c'est-à-dire ni la C.O.T.C. ni la *Western Union*, et c'est là un facteur auquel le gouvernement ne pouvait manquer d'attacher beaucoup d'importance.

Je suis absolument certain que si les membres du Comité s'étaient trouvés à ma place et dans l'obligation de soumettre une recommandation au gouvernement en ce qui concerne la réponse à donner à une demande de permis d'atterrissage, ils auraient certes éprouvé beaucoup de surprise en constatant la somme élevée que ce loyer représenterait par comparaison aux recettes prévues provenant de l'exploitation de ce câble après sa pose et de l'effet que cela aurait sur les activités des autres compagnies qui sont engagées dans l'exploitation des câbles télégraphiques au Canada.

Maintenant j'aimerais revenir à un sujet qui, à mon avis, a donné lieu à un grave malentendu au sujet de la position de la *Commercial Cable Company* en ce qui concerne ce nouveau câble, à savoir l'interprétation que la compagnie donne à la loi de 1884.

J'aimerais signaler aux membres du Comité que la *Commercial Cable Company* est une société américaine, c'est-à-dire, une société constituée sous le régime des lois des États-Unis, et qu'en 1884 elle s'est présentée au Parlement du Canada et a reçu ce qu'on pourrait considérer comme le statut canadien et elle a reçu également des pouvoirs qui sont exposés en détail dans le texte de loi que les représentants de la compagnie ont obligeamment incorporé dans leur mémoire. Je crois qu'une grande partie du malentendu qui a surgi est attribuable à la différence dans l'interprétation de cette loi.

Si je comprends bien ce qui a été dit publiquement et privément sur la question, la *Commercial Cable Company* semble prétendre qu'elle a le droit de poser des câbles lorsqu'elle le désire et que le gouverneur en conseil ne peut refuser d'accorder de permis d'atterrissage lorsque demande en est faite, et non pas que le gouverneur en conseil ne peut pas imposer, pour l'octroi d'un permis d'atterrissage des conditions qui pourraient de quelque façon entraver l'exploitation du câble visé par la demande.

A mon avis, c'est là une interprétation fautive du statut, mais je crois également qu'elle se résume à dire qu'en vertu du statut adopté en 1884, la *Commercial Cable Company* a à perpétuité le droit de poser autant de câbles qu'elle le désire et quand elle le désire. C'est peut-être là une légère exagération de ce que la compagnie a dit, mais les membres du Comité savent ce que la compagnie a dit et ils peuvent dès maintenant déterminer si ce que j'ai dit moi-même est exact ou non. Mais je prétends, monsieur le président, que ce n'est pas là une attitude acceptable, et je ne crois pas que ce soit la bonne interprétation du statut.

A mon avis, le statut a accordé à la *Commercial Cable Company* les pouvoirs corporatifs ou la permission légale d'effectuer les opérations, disons d'une compagnie de télégraphe au Canada, et en lisant attentivement le statut, on découvre que ces pouvoirs sont subordonnés à l'exécution d'autres formalités qui changent le caractère de l'autorisation accordée à la compagnie en vertu du statut, à savoir qu'on transforme un droit en pouvoir.

Peut-être les membres du Comité qui ne sont pas avocats ne saisiront-ils pas la distinction entre les deux termes, "droit" et "pouvoir", mais si c'était un droit comme on l'a prétendu, alors, à mon avis, nous répudierions un contrat si jamais nous refusions à la compagnie la permission de poser un câble lorsqu'elle le désire.

Si cela apparaît comme un pouvoir—quelque chose qui doit être exécuté après que certaines formalités ont été remplies—alors, nous pouvons lui refuser la permission d'exercer ce pouvoir en vertu de la Loi sur les télégraphes à laquelle, à mon avis, leurs droits sont subordonnés.

Monsieur le président, lorsque la demande a été déposée en septembre 1954, le sous-ministre de la Justice a été prié d'exprimer son opinion à l'égard de la question suivante: "Si le gouverneur en conseil pourrait exercer son pouvoir discrétionnaire de refuser d'approuver le plan et le tracé du câble télégraphique projeté, ou si le gouverneur en conseil est obligé de donner son approbation, à la condition que l'emplacement indiqué sur le plan ne soit pas contestable?"

Ce n'est qu'après quelque temps que nous avons reçu une réponse à notre demande de renseignements; le sous-ministre de la Justice a répondu qu'à son avis, "l'effet des dispositions de l'acte de constituion de la compagnie, chapitre 87, des Statuts du Canada 1884, et de la Loi sur les télégraphes, est d'exiger l'approbation du gouverneur en conseil avant que la compagnie puisse exercer les pouvoirs conférés par la Partie III de la Loi sur les télégraphes, ou de commencer la pose d'un câble au Canada".

"La question de savoir si l'approbation exigée par ces statuts doit être donnée par le gouverneur en conseil ou réservée doit être déterminée par le gouverneur en conseil comme question de politique. Je ne vois dans la loi aucune disposition, exprimée ou sous-entendue, qui entraîne l'exercice de la discrétion du gouverneur en conseil, et celui-ci pourrait, à mon avis, refuser d'approuver l'emplacement mentionné sur le plan du câble projeté pour tout motif qui, à son avis, serait dans l'intérêt public."

J'espère, monsieur le président, qu'en citant la question posée au sous-ministre de la Justice ainsi que la réponse qu'il a faite, j'ai prouvé clairement que le gouverneur en conseil peut, s'il le juge dans l'intérêt public, rejeter toute demande d'un permis d'atterrissage. J'aimerais insister sur cette question, car on a laissé entendre que nous cherchions à favoriser la C.O.T.C., en lui permettant d'établir un monopole. N'est-il pas élémentaire que si nous cherchions à faire cela, étant donné l'opinion que nous avons reçue du sous-ministre de la Justice, nous aurions pu tout simplement dire "non", en refusant d'accorder tout permis, et personne n'aurait eu à se plaindre.

Je dirai plus, je dirai même que cela aurait au moins donné à la *Commercial Cable Company* l'occasion de demander aux tribunaux de décider si l'opinion du sous-ministre de la Justice représente ou non une interprétation exacte de la Loi. D'après moi, son interprétation est la bonne et, monsieur le président, je crois que le gouvernement a rendu une décision sensée à l'égard de cette demande.

M. Maclaren dans son mémoire et dans la correspondance qu'il a entretenue avec moi a plutôt laissé entendre que malgré que nous pourrions approuver la demande de permis d'atterrissage et l'accorder, nous ne pourrions imposer les moindres conditions à l'octroi de ce permis.

Chose curieuse, la demande elle-même est formulée, non pas sous le régime de l'article 22, alinéas *a)* et *b)*, mais en vertu de l'article 22 qui inclut *a)*, *b)* et *c)*; et si je me souviens bien, l'alinéa *c)* stipule que le gouverneur en conseil peut imposer, en accordant le permis d'atterrissage, les conditions touchant la pose du câble qu'il peut juger utiles.

M. GREEN: Qu'il juge utiles pour le bien public.

L'hon. M. MARLER: Il est bien entendu que dans un sens général les décisions du gouverneur en conseil sont toujours prises en fonction du bien public, mais je ne dis pas cela dans un sens partisan.

M. GREEN: Non, c'est indiqué dans la Loi.

L'hon. M. MARLER: Malheureusement, ma mémoire ne me permet pas de me souvenir des mots exacts. Cependant, je ne crois pas qu'il soit essentiel que j'insère les mots "bien public" et qu'il me soit permis de dire tout de suite qu'après avoir lu le mémoire de M. Maclaren sur le sujet, j'ai constaté son insistance sur la Loi de 1884 et les dispositions de l'article 22, et j'admets franchement qu'on a raison de prétendre que les conditions qui peuvent être imposées à l'égard de l'octroi d'un permis d'atterrissage sont bien fondées et qu'elles doivent être remplies avant la pose du câble en question. Je crois que c'est peut-être là la bonne interprétation et que la loi devrait être interprétée dans ce sens.

Je ne prétends pas que ce soit là l'opinion du gouvernement à l'égard de la situation, mais je dis qu'il est parfaitement explicable que quelqu'un qui lit la loi en vienne à la conclusion que les conditions imposées pour l'octroi du permis d'atterrissage semblent viser quelque chose qui doit être fait avant la pose proprement dite; en d'autres termes, il faut que quelque chose soit fait une fois pour toutes.

Mais la prétention de M. Maclaren que l'alinéa *c)* ne nous permet pas d'imposer des conditions permanentes est, à mon avis, l'un des plus forts arguments que j'aie entendus jusqu'ici en faveur de l'adoption d'un bill comme celui que nous étudions présentement. Et pourquoi? Parce que, monsieur le président, il donne au gouvernement l'occasion d'établir les conditions qui peuvent être remplies d'une année à l'autre ou au besoin, après que le câble a commencé de fonctionner.

Par conséquent, lorsque M. Maclaren prétend qu'en vertu de l'alinéa *c)* nous ne pouvons imposer de conditions de ce genre pour l'octroi d'un permis d'atterrissage, cet argument, à mon avis, favorise l'élargissement de la législation visant à permettre au gouvernement d'imposer, non seulement à la pose du câble mais à son exploitation, les conditions mêmes qui, à mon avis, devraient être imposées pour prévenir la pose inutile d'un deuxième câble télégraphique.

Je n'ai plus rien à dire au sujet de la demande formulée par la *Commercial Cable Company*, si ce n'est pour insister plus sur le fait que le présent bill n'a rien à voir à la question de déterminer si la *Commercial Cable Company* reçoit un permis ou non. Bien que je ne sois pas membre du Comité et sans vouloir invoquer la prérogative d'un tel membre, je crois que cette question n'a directement rien à voir à l'étude du bill lui-même; mais tout ce qu'on pourrait dire c'est que peut-être la ligne de conduite anticipée du gouvernement dans l'application du bill le jour où il deviendrait loi, soit jugée par la conduite du gouvernement en vertu de l'article 22 de la Loi sur les télégraphes. Mais je ne crois pas que cette question soit directement pertinente et j'aimerais signaler que le Comité n'en est pas réellement saisi à l'heure actuelle.

La plus grande partie de la preuve soumise par la *Commercial Cable Company* était fondée sur l'abandon d'autres services. M. Martin ce matin a écarté tous les câbles existants d'une seule phrase en prétendant que d'une façon ou de l'autre ils allaient tous disparaître. M. Levett a déclaré qu'apparemment sa compagnie ne semble pas avoir l'intention d'enlever les câbles qu'elle possède et je suppose que quel que soit le résultat des efforts de la *Commercial Cable Company* pour obtenir un permis d'atterrissage sous l'empire de la Loi sur les télégraphes, elle n'enlèvera pas les câbles existants.

En fait, M. Levett a déclaré que la *Western Union* possède huit câbles qui, sauf erreur, contiennent 45 circuits simplex. La *Commercial Cable Company* possède six câbles dont un est hors d'usage et cinq autres qui contiennent $9\frac{1}{2}$ circuits duplex, ce qui équivaut à 19 circuits simplex. De plus, il y a deux autres câbles qui appartiennent à la *Cables and Wireless* et qui ont une capacité de quatre circuits simplex. En conséquence, lorsque j'endends quelqu'un parler d'un monopole à l'égard de la C.O.T.C., je ne puis réprimer l'impression qu'on dénature les faits, car comment pourrait-on prétendre qu'il est possible de constituer un monopole avec seulement quatre circuits sur un total d'environ 68?

J'aimerais ajouter, comme je l'ai dit plus tôt, que si nous avions eu l'intention d'établir un monopole à même la C.O.T.C., il nous aurait été absolument possible de rejeter cette demande dont j'ai parlé plus tôt. Le gouvernement aurait pu exproprier les biens de toutes les compagnies de télégraphe au Canada et je crois qu'il nous aurait probablement été possible de prendre des mesures pour mettre fin par une loi ou par l'expropriation ou par d'autres moyens aux ententes visant l'exploitation des câbles télégraphiques qui existaient entre les *Canadian Pacific Telegraphs*, les *Canadian National Telegraphs* et les compagnies de câbles. Mais je ne crois pas que ce qui s'est produit justifie la prétention que nous cherchions à créer un monopole à même le C.O.T.C. ou que nous essayons de faire davantage à l'heure actuelle que de servir le Canada au moyen des installations de la C.O.T.C. en plus des installations existantes et de fournir le genre de service auquel nous croyons que le Canada a droit.

Je désirerais signaler qu'à l'heure actuelle la situation dans l'exploitation des câbles télégraphiques donne lieu à une vive concurrence. Ce matin, M. Martin a décrit la situation de façon très juste à mon avis lorsqu'il a dit que personne ne peut tenir le coup, et l'effet de cet état de choses, c'est que même si personne ne peut tenir le coup, d'après les renseignements que je possède, les compagnies de télégraphe américaines détiennent 60 p. 100 du trafic canadien et la C.O.T.C. en détient à peu près 40 p. 100. Franchement, parlant à titre de ministre responsable au Parlement pour le compte de la C.O.T.C., j'aimerais beaucoup voir augmenter sa part des affaires, mais je ne propose pas que cette amélioration soit le résultat d'une mesure législative. A mon avis, c'est à la C.O.T.C. de s'organiser pour obtenir la clientèle.

Qu'il me soit permis de dire que comme Canadien, je ne cherche pas à préconiser une politique de nationalisme étroit lorsque je dis que je voudrais voir les compagnies obtenir une plus large tranche des affaires que celle qu'elles détiennent présentement dans le secteur transatlantique; mais je ne cherche pas à demander aux membres du Comité de juger ces choses en fonction du nationalisme. Je leur recommande simplement de chasser de leur esprit la pensée que la C.O.T.C. est un monopole et que le gouvernement a l'intention d'en faire un monopole; et je demande aux hommes pratiques qui forment le présent

Comité de comprendre que si le gouvernement avait eu une telle intention, il aurait pu la mettre à exécution depuis longtemps sans attendre de 1949 à 1956; et je suis d'avis qu'absolument rien, en dehors du refus d'accorder le permis d'atterrissage que la *Commercial Cable Company* avait sollicité, ne justifie l'impression que le gouvernement favorise un monopole à l'égard de la C.O.T.C.

Je désire assurer les membres du Comité que le présent bill ne vise pas à réglementer les taux. Je désire signaler au Comité tout d'abord que, ainsi que nous l'avons constaté en examinant le mémoire hier, les dispositions de la loi de 1884 ne prévoient effectivement aucune réglementation des taux que la *Commercial Cable Company* peut exiger. Il est de notoriété publique que les taux établis en 1884 sont désuets et personne ne songerait un seul instant à revenir à ces taux. Deuxièmement, le plafond est si élevé que pour toutes fins pratiques ce n'est pas une limitation des taux que la compagnie peut exiger.

Cette situation présente cependant un aspect consolant, à savoir qu'en dépit de la question de l'éventualité possible ou impossible d'un monopole, c'est la concurrence qui maintient les taux à leur niveau actuel.

Je désire signaler au Comité deux faits que je crois importants dans cette proposition. M. Martin nous a dit ce matin, en comparant les taux canadiens et américains des communications par câble télégraphiques à destination de Londres, que le taux de New-York était de 4c. plus élevé que le taux canadien. Y a-t-il quelqu'un qui croit que c'est là un pur accident? Je dirai au Comité que la raison pour laquelle les taux sont plus bas au Canada qu'aux États-Unis, c'est que la C.O.T.C. a refusé de se rendre à la demande d'augmenter ses taux.

Je désirerais faire part aux membres du Comité du fait que le mémoire tente de faire croire aux membres du Comité que la C.O.T.C. passe par une crise financière. Or, je vais avoir le privilège de déposer le sixième rapport annuel de cet organisme demain ou au début de la semaine prochaine, rapport qui démontre que pour la sixième année consécutive la C.O.T.C. a enregistré un bénéfice, après avoir payé l'impôt sur le revenu et l'intérêt sur la mise de fonds de l'État.

Je désire insister auprès des membres du Comité sur l'importance de la présence de la C.O.T.C. dans le domaine des communications télégraphiques. Sa présence nous permet de contrôler les taux des services télégraphiques, parce que nous pouvons fournir un service rentable aux taux actuels, que les autres compagnies concurrentes le fassent ou non et je sais que nous cherchons à maintenir les taux aussi bas que possible sans égrad aux pressions qui peuvent nous être faites pour les augmenter.

Monsieur le président, un autre point qui a été soulevé et sur lequel on insiste beaucoup dans le mémoire est la mention de ces ententes qui ont été conclues par le Canada de temps à autre, à la conférence des Bermudes, l'entente de 1948, et autres du même genre. Je tiens à signaler aux membres du Comité en premier lieu que c'est grâce à l'entente qui a été conclue à Paris en 1949 que les taux des dépêches en général ont été réduits à leurs niveaux actuels. Je tiens à déclarer qu'il n'était pas nécessaire que ces ententes soient ratifiées par le Parlement ou qu'elles soient soumises aux formalités que certains membres du Comité semblent vouloir imposer à cette occasion. Je ne puis m'empêcher de penser qu'on a presque laissé entendre qu'il y avait un élément morbide ou sinistre dans ces ententes, sous prétexte qu'elles n'avaient pas été approuvées à la Chambre des communes. Tout en admettant qu'une entente conclue par le

gouvernement du Canada avec le gouvernement d'un autre pays ne provoque pas en soi de changement dans les lois du Canada, il n'est personne d'assez stupide pour penser qu'un citoyen serait lié par une entente négociée de cette façon, si cette entente n'a pas été sanctionnée par une loi adoptée par le Parlement et qui apporterait un changement à la loi. Mais que personne ne croie que le gouvernement, en négociant ou concluant ces ententes, a fait quoi que ce soit qu'il n'aurait pas dû faire, parce que la Loi sur la radio, article 3, alinéa *c)*, décrète ce qui suit:

> "Le gouverneur en conseil peut adhérer à quelque convention internationale sur la télécommunication, établir les règlements qui peuvent être nécessaires pour mettre à exécution et rendre effectifs les termes de cette convention, et prescrire les amendes à recouvrer après déclaration sommaire de culpabilité pour infraction à ces règlements; cependant, ces amendes ne doivent pas dépasser cinq cents dollars et les frais."

J'espère, monsieur le président, que cette situation règle la question des ententes. Personne ne compte sur les ententes.

J'ai été surpris de lire dans le mémoire que M. Maclaren était venu me voir et que j'avais admis devant lui que jamais je n'avais lu les ententes. Tout ce que je demanderai aux membres du Comité de conclure de cet aveu de ma part, c'est que je ne les ai pas lues. Mais elles n'ont eu aucun effet sur la décision rendue à l'égard de la demande de la *Commercial Cable Company*.

J'aimerais maintenant aborder l'étude de la loi elle-même. Qu'est-il arrivé depuis 1876 pour justifier un changement. Je crois avoir expliqué clairement la situation en Chambre l'autre jour, à savoir que la mise au point d'un câble coaxial et l'emploi de ce câble pour fins de communications transocéaniques ont complètement changé la structure des télécommunications sous-marines. Je ne crois pas qu'il existe une personne de bonne foi qui contesterait cette déclaration.

Comme nous le savons tous et comme nous l'ont appris les témoignages donnés devant notre Comité, à l'origine, les câbles avaient une capacité de transmission très limitée. Je crois que le câble qui contenait le plus grand nombre de circuits simplex a été posé par la *Western Union* en 1926. Ce câble renfermait huit circuits simplex équivalant à quatre circuits duplex.

Ainsi que je l'ai dit à la Chambre l'autre jour, puisque la construction des câbles n'a pas progressé au delà d'un point qui permettrait d'y enfermer quatre circuits duplex, personne n'a lieu de s'étonner à la vue d'une demande d'atterrissage d'un nouveau câble. Le fait qu'on ait jugé que l'approbation était une chose entendue lorsque quelqu'un a demandé "Puis-je poser un autre câble", pouvait signifier un nombre additionnel de quatre, six ou huit circuits, mais non pas 800 circuits. Naturellement, je ne prétends pas que le câble dont nous avons parlé dans le cas de la *Commercial Cable Company* renferme 800 circuits. Loin de là. Comme je l'ai dit plus tôt, il renferme 120 circuits duplex. Mais je prétends que la fabrication d'un câble renfermant un aussi grand nombre de circuits que le câble coaxial, donne lieu à des questions—qui ne se sont pas posées de la même façon disons avant 1926—et la demande que nous avons discutée le prouve abondamment. Nous sommes en présence d'un câble qui contient 120 circuits duplex, dont 24 sont attribués au Canada. Vingt-quatre, c'est plus que celui qui existait déjà et cela ne s'est jamais produit sous la loi précédente, car personne ne pouvait enfermer dans un seul câble plus de six ou

huit circuits. Vu la mise au point du câble coaxial et la possibilité d'y ajouter un si grand nombre de circuits, il est nécessaire, je pense, d'améliorer la loi pour prévoir, à l'égard du permis d'atterrissage, des conditions d'un caractère permanent.

La situation aurait pu être différente si la *Commercial Cable Company* nous avait demandé: "Nous permettez-vous d'ouvrir deux nouveaux circuits au Canada". Notre réaction à une telle demande aurait pu fort bien être différente de celle qui a résulté de sa demande d'ajouter vingt-quatre circuits. Mais M. Maclaren déclare effectivement: "Mais vous ne pouvez imposer ces conditions pour accorder le permis d'atterrissage; vous ne pouvez dire qu'il n'y aura que deux circuits maintenant et un plus grand nombre à une date future indéterminée", parce qu'il prétend que je ne puis fixer les conditions de délivrance du permis d'atterrissage. En fait, à mon avis, il croit que dans ce cas, je ne puis fixer aucune condition. Mais, pour passer à un aspect plus général de la question, on a raison de dire que je dois me limiter moi-même aux conditions qui peuvent être réunies jusqu'au moment où le câble est posé.

Je crois que notre pouvoir devrait être plus étendu et c'est la raison pour laquelle, après une longue discussion dans mon ministère et dans celui de la Justice, nous avons finalement arrêté la formule de permis qui est prévu par le présent bill.

Je m'empresse d'ajouter—et j'espère que mon aveu rassurera un peu M. Levett au sujet de la législation—que personne au ministère des Transports ou au gouvernement ne conteste la validité des permis d'atterrissage qui ont été délivrés dans le passé, qu'il s'agisse de sa compagnie ou de l'*Anglo Company* ou de la *Commercial Cable Company*. Personne ne conteste la validité de ces permis d'atterrissage.

Les anciens permis stipulaient qu'on pouvait poser les câbles à tel ou tel endroit comme, au Royaume-Uni en vertu de la Loi sur les télégraphes, le ministre des Postes pouvait accorder à une compagnie de télégraphe le pouvoir, ou un permis, d'atterrissage. Mais cette autorisation n'était pas à perpétuité. En fait, en Angleterre, tous les permis sont expirés et la situation de M. Levett en Angleterre ne diffère pas de celle où il se trouve au Canada. Le ministre des Postes, théoriquement, pourrait lui dire: "Enlevez votre câble, votre permis a expiré." Mais personne ne prétend que le ministre des Postes dira à M. Levett ou à sa compagnie et personne ici à Ottawa ne recommande de dire à la *Western Union* ou à la *Commercial Cable Company* que les permis d'atterrissage qui leur ont été accordés il y a longtemps seront maintenant révoqués, personne ne prétend cela.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Devant un tel nombre de circuits, si l'une de ces compagnies décidait d'utiliser un plus grand nombre de circuits pour son service canadien, la déclaration du ministre demeurerait-elle vraie?

L'hon. M. MARLER: Quelle déclaration?

M. HAMILTON (*York-Ouest*): La déclaration portant qu'on n'a pas l'intention d'intervenir d'aucune façon à l'égard des permis d'atterrissage accordés dans le passé à ces compagnies.

L'hon. M. MARLER: Eh bien, monsieur le président, j'essayais d'expliquer que personne ne conteste la validité de ces permis; il n'en saurait être question.

Je comprends que cela ne répond pas à toute la question, mais je vais tâcher de donner une réponse satisfaisante dans quelques minutes.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): J'ai pensé à cela parce que j'estimais que la question avait été soulevée par M. Levett.

L'hon. M. MARLER: M. Levett a soulevé un certain nombre de questions et je vais essayer de répondre à autant d'entre elles que je le pourrai. J'aimerais signaler que les licences d'atterrissage qui ont été accordées étaient en fait une permission d'atterrir des câbles au Canada. Ce que nous envisageons est un permis qui permettra l'exploitation de ces câbles à l'avenir. Je ne crois pas qu'il soit plus étrange de dire que nous aimerions avoir un permis pour un câble lorsque nous désirons établir un système de délivrance de permis pour ces câbles, que ce ne l'était dans le cas de la délivrance de permis pour les avions au Canada ou pour les automobiles; et je ne doute pas que les membres du Comité puissent donner d'autres exemples d'exploitation sans permis au début, laquelle exploitation a cependant été assujétie à la délivrance d'un permis par la suite.

La première chose que je désire signaler—et j'espère que cela va dissiper les doutes des deux compagnies de télégraphe—c'est que nous ne désirons pas réglementer la façon dont elles assureront le service des télécommunications partant du Canada à destination de l'étranger.

D'aucuns pourraient me dire: "Eh bien, pourquoi ne pas inclure cette disposition dans le bill"? Je suis prêt à examiner un amendement qui établira clairement que nous n'avons pas l'intention d'exercer au moyen d'un système de permis le moindre contrôle sur le trafic en partance de l'étranger et à destination d'entroits situés en dehors du Canada.

Mais, d'autre part, je tiens à dire que, tout en comprenant le désir de M. Levett de voir cette garantie bien exposée dans le présent bill, il nous est impossible de le faire. Nous pénétrons présentement dans un domaine nouveau et je crois qu'il est absolument impossible à l'heure actuelle de prévoir toutes les situations qui surgiront. Il ne faut pas oublier non plus le fait—qui s'est clairement manifesté au cours des discussions au sein du présent Comité—que nous ne pouvons présentement prévoir toutes les situations anormales. Nous ne pouvons pas par une loi mettre les compagnies de télégraphe dans la fâcheuse situation où elles ne pourraient faire face à des conditions anormales de la même façon qu'elles le font normalement. Je veux dire par là que la dernière chose que nous désirons faire c'est de dire que dans toutes les circonstances, en dehors de toute convenance et sans égard à toutes les autres causes, le trafic canadien devra être acheminé exclusivement par une voie canadienne. Je sais parfaitement bien, comme vous tous d'ailleurs, qu'il y a des cas où il est impossible de transmettre un message, de Montréal par exemple jusqu'au terminus du câble. Devrions-nous dire que lorsque tous les circuits sont occupés, nous allons paralyser le trafic? Naturellement non; nous devons être prêts à faire face à des conditions anormales. C'est là l'une des raisons pour lesquelles nous devons avoir la liberté d'action prévue par l'article du bill qui permet, non pas au ministre des Transports mais au gouverneur en conseil d'édicter des règlements visant la délivrance des permis.

A présent, il y a un membre du Comité qui semblait croire ce matin qu'il serait possible que nous établissions des règlements qui prêtent au favoritisme. A cela je puis répondre que ne ne crois pas que dans toute l'histoire du Canada, il y ait eu un seul gouvernement qui ait ainsi abusé du pouvoir d'édicter des

règlements et se soit montré injuste envers une société pour en favoriser une autre. Il est parfaitement clair à mon sens que, si jamais un gouvernement commettait une telle injustice, il ne tarderait pas à perdre le respect et l'appui de la majorité des députés. Je n'hésite pas à dire qu'il en serait ainsi, quel que soit le parti au pouvoir. Je comprends fort bien qu'en théorie on peut inclure dans les règlements certaines dispositions qui peuvent sembler injustes, mais je ne puis croire que le gouvernement actuel ou que n'importe quel autre gouvernement à venir adoptera cette ligne de conduite en vertu de la présente mesure législative.

J'en viens maintenant à la question des modalités du permis c'est-à-dire de la durée des permis que nous allons accorder. Tout ce que je puis vous dire c'est qu'il nous a été impossible d'en arriver à une conclusion à ce sujet. Mais nous comprenons que les compagnies de télégraphe doivent connaître les conditions dans lesquelles elles travaillent, et nous ne désirons pas voir l'épée de Damoclès suspendue au-dessus de nos têtes, bien que ce semble être la situation qui existe à l'heure actuelle au Royaume-Uni.

On a laissé entendre que les droits qui pourraient être prélevés pour les permis seront peut-être abusifs, et qu'il se peut que nous prélevions un droit excessif, ce qui, dans le cas de la C.O.T.C., ne signifierait rien pour nous, mais dans le cas d'autres sociétés aurait une grande importance. Je m'empresse de repousser un tel avancé. Je puis donner l'assurance au Comité que quels que soient les droirs qu'on exigera, ils ne seront pas employés à mauvais escient ou dans le but d'accorder à une compagnie un avantage quelconque sur une rivale ou de placer une société dans une situation désavantageuse par rapport à ses concurrentes.

Je crois que je n'ai rien d'autre à ajouter à ce que j'ai dit. Je conçois qu'il soit dans le domaine des possibilités que nous imposions à l'égard de la délivrance des permis une condition interdisant toute augmentation de la capacité du câble, ou de la capacité de l'outillage qui concourt à son emploi. A mon avis, il est évident que lorsqu'il s'agit de poser un câble coaxial qui à l'heure actuelle renferme disons 100 circuits, nous disions: "C'est seulement pour aujourd'hui; demain ce pourra être 200, 300 ou 400 circuits". Je crois que nous devrions avoir un droit de regard, si la chose est jugée nécessaire, sur les changements apportés dans la capacité du câble; de même, je crois que nous devrions avoir le droit de réglementer l'ouverture de circuits nouveaux ou supplémentaires.

Des membres du Comité me diront peut-être: "Mais que faites-vous de la possibilité des applications futures?" Je crois que si l'un quelconque d'entre vous était à ma place, vous feriez ce que j'ai fait et recommanderiez de ne pas octroyer le permis sollicité par la *Commercial Cable Company*. Mais peut-être me répondriez-vous: "Oui, mais nous sommes en 1956; qu'arrivera-t-il l'année prochaine et dans deux ans?" A cela je réponds que, d'après moi, nous devons attendre l'expérience que nous ferons lorsque nous ouvrions ces circuits supplémentaires en octobre de cette année, alors qu'il nous sera permis de déterminer jusqu'à quel point des circuits additionnels s'imposent.

Et puis, je crois devoir ajouter ceci: Si nous décidons que des circuits supplémentaires s'imposent, je crois que nous dirons: "Où doit-on les poser"? A mon avis, il faudrait éviter de nous trouver dans la position, du point de vue international, d'être obligés de dire: "Nous avons dit oui et c'est à vous, messieurs," que les intéressés soient en France, en Belgique, en Hollande, au Royaume-Uni

ou ailleurs, "de régler maintenant votre problème." Je ne crois pas qu'une ligne de conduite en matière de télécommunications puisse être basée sur une action purement unilatérale par un seul gouvernement quelconque. Je crois que le temps et l'expérience nous enseigneront que l'établissement de nouveaux circuits, surtout lorsqu'il sera question de ces additions importantes aux capacités existantes, devra nécessairement faire l'objet de discussion par le gouvernement lorsque d'autres demandes nous seront adressées.

Monsieur le président, je m'excuse du temps que j'ai consacré à tenter d'expliquer les objets du présent bill, mais j'espère que les membres du Comité comprendront que je n'avais aucun but inavouable. Contrairement à ce qu'on prétend, nous ne cherchons pas à ériger la C.O.T.C. en monopole, mais ce que nous proposons est un système raisonnable de réglementation, qui permette de régler convenablement la situation.

M. GREEN: Je m'excuse de mon empressement à me lever, mais il y en a parmi nous qui doivent se rendre à Chalk-River ce soir et qui par conséquent ne pourront être ici. Je suis inquiet au sujet de la situation en ce qui concerne le service direct de Vancouver. Si vous vous souvenez, monsieur Marler, M. Martin a mentionné ce matin que son plan prévoyait l'installation du service direct de Vancouver, ce qui mettrait ma ville sur la même base que votre ville de Montréal.

L'hon. M. MARLER: Ce serait difficile, monsieur Green, mais on peut toujours essayer.

M. GREEN: Franchement je ne puis comprendre pourquoi nous ne pourrions obtenir ce service. Il me semble que le seul moyen de l'obtenir présentement, à moins qu'il n'y ait un changement dans le plan du ministère, c'est d'obliger les citoyens et les compagnies de Vancouver à signer un contrat avec la C.O.T.C. lorsque celle-ci installera ce nouveau service de câble téléphonique qui doit contenir 800 circuits.

L'hon. M. MARLER: C'est là le total des circuits télégraphiques, monsieur Green, soit 800, mais en ce qui concerne le Canada, il a à sa disposition six canaux et demi sonores sur un total de 36.

M. GREEN: Dans ces circonstances, les commerçants de Vancouver devront-ils conclure une entente avec la C.O.T.C. s'ils veulent avoir ce service?

L'hon. M. MARLER: Je ne le crois pas.

M. GREEN: Comment pourraient-ils l'obtenir autrement?

L'hon. M. MARLER: Chaque fois que j'envoie un câblogramme, je ne suis pas obligé de passer un contrat.

M. GREEN: Non, mais y aura-t-il une compagnie de télégraphe concurrente en plus de la C.O.T.C. si votre plan est approuvé?

L'hon. M. MARLER: Je crois que j'ai beaucoup entendu parler aujourd'hui de la *Western Union* et de la *Commercial Cable Company*.

M. GREEN: Ces deux compagnies n'ont pas ce genre de contrat et ne l'auront pas?

L'hon. M. MARLER: Je ne dirais pas cela.

M. GREEN: Elles prétendent qu'elles n'ont pas de réseau coaxial.

L'hon. M. MARLER: Évidemment qu'elles n'en ont pas. La *Commercial Cable Company* n'en a pas non plus.

M. GREEN: Mais celle-ci tient à établir un réseau coaxial. Pourquoi les hommes d'affaires de Vancouver n'auraient-ils pas le privilège de faire usage d'un tel système plutôt que d'être réduits à un système dirigé par la C.O.T.C.?

L'hon. M. MARLER: Je ne sache pas qu'on vous impose des restrictions. Il me semble que vous pouvez conclure un tel arrangement avec n'importe laquelle des trois compagnies de télégraphe. Il est possible qu'elles ne veuillent pas établir un circuit simple jusqu'à Vancouver, mais c'est là une question qui dépend de leur emploi des installations existantes. Comme je l'ai dit, il est très difficile de prouver que la situation est aussi grave que cela si l'on songe que la *Western Union* a quarante-cinq circuits, la *Commercial Cable Company* dix-neuf et la C.O.T.C. seulement quatre.

M. GREEN: Mais si je comprends bien, la seule façon d'établir ce service direct serait au moyen du système coxial.

L'hon. M. MARLER: Je ne crois pas qu'il en soit ainsi. A mon avis, nous cherchons à établir de quelle façon vous pouvez expédier votre message de Vancouver jusqu'au terminus télégraphique. Vous savez que cela doit se faire soit par le C.N.T., la C.P.T. ou le système téléphonique Trans-Canada.

M. GREEN: Je crois que ce système a été décrit—je ne me souviens pas de la description exacte—mais c'est un service spécial que cette société donnerait.

L'hon. M. MARLER: Il est fort possible qu'on établisse un service direct jusqu'à Vancouver. Je ne nie pas cette possibilité.

M. GREEN: Puis on nous a dit que la *Commercial Cable Company* a perdu la clientèle de cette société parce que cette dernière a constaté qu'il lui en coûtait moins et qu'elle obtenait meilleure satisfaction en utilisant un fil terrestre jusqu'à Seattle puis de là employait le service du R.C.A., parce qu'il n'y avait pas de service direct exploité par la *Commercial Cable Company*. A-t-on quelque chose à dire contre cette situation?

L'hon. M. MARLER: Non, je n'ai rien à dire là-dessus. Je dis simplement qu'il est possible qu'à la fin de 1956 cette société préfère se servir du téléphone.

M. GREEN: Pourquoi une société qui est prête à donner ce service serait-elle empêchée de le faire?

L'hon. M. MARLER: Parce qu'il me semble que l'on exploite plusieurs services additionnels qui font double emploi avec ceux qui existent ou qu'on projette d'établir.

M. GREEN: Vous dites qu'il n'y aura pas de monopole mais, si je comprends bien, ce service semblable doit être établi par la C.O.T.C. en plus du service postal britannique et également en plus d'une très grosse compagnie privée américaine l'*American Telehhone and Telegraph Corporation*. Pourquoi y aurait-il un monopole d'un service de ce genre à partir de Vancouver?

L'hon. M. MARLER: Je ne puis voir ce que Vancouver aurait à faire avec ce câble de la C.O.T.C.

M. GREEN: Winnipeg en est un autre exemple. Les hommes d'affaires de cette ville désirent ce service direct et la *Commercial Cable Company* le leur offre; mais en fait, votre ministère leur dit qu'ils ne peuvent l'avoir et que la seule façon de l'obtenir est par l'entremise de la C.O.T.C.

L'hon. M. MARLER: Ce n'est pas ce que nous disons.

M. GREEN: Pourquoi cette situation existe-t-elle?

L'hon. M. MARLER: Je ne crois pas que cette situation existe, monsieur Green.

M. GREEN: De plus, vous avez dit que vous aviez écrit une lettre à M. Maclaren le 9 février 1955?

L'hon. M. MARLER: Je ne le nie aucunement. Voici la lettre en question.

M. GREEN: J'aimerais vous la lire et vous demander des explications à ce sujet. En voici le texte:

> "Je me reporte à votre lettre du 28 janvier 1955 ainsi qu'à la correspondance antérieure relative à la demande de la *Commercial Cable Company* d'atterrir un nouveau câble coaxial transatlantique sur le littoral du Canada.
>
> Le gouvernement est prêt, si la compagnie répond à toutes les exigences statutaires, à autoriser la pose du câble projeté sous réserve de certaines stipulations techniques et connexes dont on est présentement à déterminer les détails; et à la condition qu'aucun circuit ne se termine au Canada sauf
>
> (i) pour des fins de communications de défense à partir du Canada à destination d'endroits à l'étranger, si les autres circuits disponibles sont insuffisants, et
>
> (ii) pour des fins commerciales à l'égard des circuits loués à la Société canadienne des télécommunications transmarines"

Pourquoi a-t-on accordé un traitement de faveur à la C.O.T.C.?

L'hon. M. MARLER: Monsieur le président, je croyais avoir définitivement réglé cette question lorsque j'ai parlé des mesures que nous avions prises au sujet de la demande formulée par la *Commercial Cable Company*. Je crois que nous nous trouvions en face d'une situation assez pénible lorsque cette question nous a été soumise au titre des besoins de la défense, dont on s'est servi comme prétexte d'augmenter considérablement les proportions commerciales du projet.

M. GREEN: C'est exact, je comprends cela.

L'hon. M. MARLER: Libre à vous de régler cette question aussi facilement, mais je ne puis le faire aussi simplement.

M. GREEN: Vous ne vous êtes pas contenté d'établir une prescription au sujet des communications de défense mises à disposition. De plus, vous dites qu'on peut ouvrir un circuit mais qu'aucun circuit ne se terminera au Canada sauf pour fins commerciales à l'égard des circuits loués à la C.O.T.C. Pourquoi cette réserve?

L'hon. M. MARLER: Parce que cela lui donnait l'occasion d'obtenir des revenus qu'elle n'aurait pas obtenus si nous avions simplement refusé.

M. GREEN: Vous avez dit que la C.O.T.C. était censée concourir et n'était pas censée bénéficier de l'aide de l'État par des moyens artificiels. Croyez-vous que c'était là une concurrence loyale lorsque vous avez dit à cette compagnie que les seuls circuits qu'elle pouvait ouvrir sauf ceux pour fins de défense devraient être remis à sa concurrente la C.O.T.C.

L'hon. M. MARLER: Nous l'avons fait parce que, comme je l'ai dit ce matin, étant donné l'importance des besoins de défense, je ne voyais aucune raison spéciale d'ouvrir vingt-quatre nouveaux circuits au Canada.

M. GREEN: Êtes-vous encore aujourd'hui dans la même situation qui ne permettra pas à ces gens d'ouvrir ces circuits sur leur câble coaxial sauf ceux qui seraient nécessaires aux besoins de la défense et un certain nombre qui seraient employés par leur concurrente, la C.O.T.C. ?

L'hon. M. MARLER: En ce qui concerne la C.O.T.C., nous serions disposés à supprimer cette condition, mais la compagnie ne désire apparemment pas poser le câble pour les seules fins de défense. Je dois dire que mon attitude à l'heure actuelle est exactement la même que celle qu'on a adoptée au Royaume-Uni.

M. GREEN: Naturellement, au Royaume-Uni tous les services de communication sont étatisés. M. Chevrier nous a déclaré ici même lorsque la C.O.T.C. a été organisée que ce ne serait pas un monopole.

L'hon. M. MARLER: Ce n'en est pas un.

M. GREEN: Et qu'il y aurait concurrence. Où est la concurrence lorsqu'une disposition de ce genre est mentionnée sur le permis? Comment la concurrence est-elle possible dans de telles circonstances?

L'hon. M. MARLER: Eh bien, comme je crois l'avoir expliqué, nous avons des compagnies américaines qui ont accaparé 60 p. 100 du trafic commercial et qui, comme c'est le cas de la *Western Union*, possèdent 45 circuits simplex, et la *Commercial Cable Company* 19, tandis que la C.O.T.C. en a quatre. Je ne crois pas que la situation puisse être assimilée à un monopole et je ne crois pas non plus que le fait d'imposer la condition dont je viens de parler vous justifierait de prétendre que nous faisons un monopole de la C.O.T.C.

M. GREEN: Je n'ai pas dit que vous en faisiez un monopole, mais je me demande si vous jugiez cela comme une concurrence loyale? Nous devrions savoir si la politique du gouvernement favorise la juste concurrence ou si cette politique consiste à aider les sociétés de la Couronne. Vous ne pouvez pas faire les deux.

L'hon. M. MARLER: Je crois que vos sentiments au sujet de la concurrence différeront légèrement si vous vous rappelez que cette compagnie de télégraphe doit recevoir $1,600,000 du gouvernement des États-Unis pour des circuits qu'elle projetait de louer. Je crois que si l'on oublie le détail, il est très facile d'avoir l'air de préconiser un grand principe; mais je dois admettre que c'est là un élément que je ne puis mettre de côté.

M. GREEN: Supposez-vous que l'*American Telephone and Telegraph Company* ne reçoit aucun subside du ministère de la Défense des États-Unis et que c'est là une chose extraordinaire dans le cas de ce nouveau câble?

L'hon. M. MARLER: Oui, elle possède un demi-circuit et il y a vingt-neuf autres circuits à être utilisés pour fins téléphoniques, mais qui ne concurrencent pas les nôtres et pour lesquels nous ne sommes pas payés.

M. GREEN: Vos conditions sont-elles toujours les mêmes que celles qui ont été établies en février 1955? Êtes-vous maintenant prêts à effectuer un changement? Êtes-vous prêts à permettre à cette compagnie d'ouvrir certains de ces circuits coaxiaux au Canada?

L'hon M. MARLER: Aussi longtemps que la Loi sur les télégraphes demeurera inchangée, je ne crois pas avoir de motif de modifier ma réponse. Si nous adoptons le bill qui est présentement devant le Comité, j'adopterai peut-être une attitude différente.

M. GREEN: A mon avis, le Comité devrait savoir ce que vous entendez faire, car cela peut avoir une grande importance pour l'étude du bill. Projetez-vous de faire quelque changement dans votre ligne de conduite et pourriez-vous me dire qu'elle est la situation aujourd'hui même?

L'hon. M. MARLER: Je crois que j'ai indiqué clairement que lorsqu'il s'agit d'agréer toute demande de permis d'atterrissage de câble, nous devrions attendre d'avoir consulté les autres gouvernements des provinces où le câble doit passer, et que notre décision serait prise en fonction de la situation après que le nouveau câble entrerait en service.

M. GREEN: Cela signifie-t-il qu'en fait vous maintenez les termes et conditions énoncés dans un ou plusieurs de ces traités, à savoir que les compagnies privées devraient être restreintes?

L'hon. M. MARLER: J'ai peur de ne pas voir le rapport, monsieur Green.

M. GREEN: Comment ces gens pourront-ils moderniser leur système de câble? Ici ils sont prêts à dépenser des millions de dollars pour installer un nouveau câble et à dépenser également un assez gros montant d'argent dans nos provinces de l'Est par suite de l'établissement de ce service. Pourquoi ne seraient-ils pas capables de moderniser leurs services? On devrait leur reconnaître ce droit plutôt que de les faire restreindre par la C.O.T.C. et son associé.

L'hon. M. MARLER: Il existe une grande différence entre la modernisation et l'installation d'un câble dont la capacité est plus grande que celle de tous les câbles existants.

M. GREEN: Vous dites qu'en ce qui concerne le gouvernement canadien, elle ne peut avoir un câble ou système coaxial, de quelque nom ou description que ce soit. Est-ce là l'attitude de votre ministère?

L'hon. M. MARLER: Du point de vue de mon ministère, la *Commercial Cable Company* a sollicité un permis d'atterrir un câble coaxial de 120 circuits duplex, et nous lui avons dit qu'elle pouvait l'utiliser pour fins de défense et établir une jonction au Canada pour les mêmes fins, là où les installations existantes ne sont pas suffisantes, mais que si elle ouvrait des circuits pour fins commerciales, elle devait les louer à la C.O.T.C.

M. GREEN: Alors, monsieur Marler, vous avez bien veillé à ne pas permettre de faire double emploi des circuits au Canada. Quel mal y aurait-il à avoir ce double emploi? Cela ne serait-il pas à l'avantage des usagers?

L'hon. M. MARLER: Je crois que tout dépend des conditions dans lesquelles le double emploi a lieu. Si ce double emploi s'opère au moyen de la somme de $1,600,000 versée par le gouvernement sous forme de loyer, je crois qu'il en découlera une situation différente de celle où une compagnie exploiterait un système télégraphique sans aide d'aucune sorte et recevrait le même traitement que ses concurrentes.

M. GREEN: Croyez-vous alors que votre ministère devrait être en mesure de déterminer le moment où il y a double emploi de ce genre et dans quelle mesure ce double emploi doit être toléré?

L'hon. M. MARLER: Je crois que c'est là la situation actuelle, et qu'il en a été ainsi depuis 1876.

M. GREEN: Vous croyez que votre ministère devrait avoir le pouvoir de statuer dans un cas semblable?

L'hon. M. MARLER: Je crois que ce pouvoir lui est conféré par la Loi sur les télégraphes et que nous pouvons rejeter des demandes si nous le voulons. Peut-être devrais-je préciser ma pensée. Je ne parle pas de mon ministère mais du gouverneur en conseil.

M. GREEN: Ce pouvoir a-t-il été exercé au Canada avant aujourd'hui?

L'hon. M. MARLER: Non, nous n'avons pas eu l'occasion de l'exercer au Canada avant aujourd'hui, car nous n'avons jamais eu à résoudre le problème créé par l'effet d'un câble coaxial sur la situation à cause du petit nombre de circuits en service.

M. GREEN: Et vous avez déclaré également que vous désiriez avoir le pouvoir de déterminer l'endroit où ces circuits doivent être installés. Cela signifie-t-il que . . .?

L'hon. M. MARLER: Non, je n'ai pas dit cela, monsieur Green.

M. GREEN: Ce que vous avez dit signifiait cela.

L'hon. M. MARLER: Je regrette, je n'ai certainement pas voulu laisser entendre cela.

M. GREEN: Quel pouvoir au juste désirez-vous à l'égard de ces circuits?

L'hon. M. MARLER: Je veux avoir le pouvoir de décider de l'endroit où des circuits supplémentaires seront ouverts. Je crois que lorsque j'accorde ou que le gouvernement accorde un permis d'atterrissage, nous devrions avoir le droit de prévoir l'ouverture de circuits supplémentaires, en cas de besoin. Mais, je ne crois pas que nous devrions nous trouver dans l'impossibilité de dire quoi que ce soit qui ne voudrait dire ni oui ni non. Voilà la raison pour laquelle, à mon avis nous devrions avoir un système quelconque de délivrance de permis.

M. GREEN: Supposons que l'année prochaine vous décidiez qu'il devrait y avoir quatre circuits supplémentaires; alors, désirez-vous le pouvoir de déterminer l'endroit où ces circuits seront employés ou la partie du Canada où ils seront utilisés?

L'hon. M. MARLER: Non.

M. GREEN: Qui prendra cette décision?

L'hon. M. MARLER: Étant donné que la loi vise les communications extérieures, je ne crois pas qu'il soit utile de chercher à réglementer les circuits au Canada.

M. GREEN: Mais quel pouvoir désireriez-vous à l'égard de l'emploi de ces circuits?

L'hon. M. MARLER: Nous ne projetons pas d'exercer ce pouvoir à l'égard de l'emploi des circuits, pourvu que ceux-ci soient utilisés d'une façon tout à fait normale.

M. MARLER: Que signifie la déclaration que vous avez faite à la Chambre le 3 juillet, alors que vous avez dit que le système de délivrance de permis projeté

nous permettrait d'exercer une certaine réglementation sur le trafic émanant du Canada?

L'hon. M. MARLER: Monsieur le président, je crois que si des dépêches émanaient par exemple de Winnipeg et étaient transmises à Montréal par des lignes canadiennes, elles devraient être acheminées de Montréal au terminus du câble à Sydney ou à quelque autre endroit que ce soit, par des lignes canadiennes. Je ne crois pas qu'elles devraient être acheminées vers New-York puis de là par câble, et je ne crois pas davantage qu'un message émanant de Vancouver devrait être acheminé par des lignes terrestres jusqu'à Seattle, traverser les États-Unis par voie des lignes américaines et transmises par câble de New-York, s'il est possible de les transmettre à travers le Canada aussi facilement pour aboutir au terminus du câble canadien, quelle que soit la compagnie expéditrice.

M. GREEN: On nous a dit au cours des témoignages qu'un message expédié de Vancouver au Japon à l'heure actuelle devrait d'abord passer par Londres pour faire ensuite le tour du monde plutôt que de traverser le Pacifique. Est-ce là ce que vous voulez imposer?

L'hon. M. MARLER: Je parlais de l'acheminement à travers l'Atlantique-Nord et non pas particulièrement du Japon.

M. GREEN: Il y a l'océan Pacifique également; que pensez-vous de cet exemple?

L'hon. M. MARLER: Parlons-nous en ce moment de la possibilité d'installer un nouveau câble dans le Pacifique?

M. GREEN: Non. Je m'enquiers de la situation à l'heure actuelle. On nous a dit au cours des témoignages que si une personne désirait envoyer une dépêche de Vancouver au Japon par votre ligne, il faudrait l'acheminer directement à travers le Canada, puis sur Londres et enfin autour du monde pour atteindre le Japon, tandis que par la route commerciale cette dépêche irait directement de Seattle au Japon.

L'hon. M. MARLER: Monsieur Green, je tiens à vous dire tout de suite que nous ne voulons pas imposer d'itinéraire insensé.

M. GREEN: Je vous demande pardon?

L'hon. M. MARLER: Je ne voudrais pas imposer d'itinéraire insensé.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Je veux bien vous croire, monsieur, mais que fera votre successeur?

L'hon. M. MARLER: Je suis absolument certain, monsieur Hamilton, que certains de mes successeurs seront plus compétents que moi et je crois que vous pourrez leur faire confiance.

M. GREEN: Monsieur Marler, de toute façon, ce ne serait pas vous qui décideriez de l'itinéraire, mais bien vos fonctionnaires supérieurs?

L'hon. M. MARLER: En fait, je crois que la question de l'itinéraire est une question purement technique. Je suis fermement convaincu qu'il est impossible de légiférer, comme je l'ai dit plus tôt, en dictant l'itinéraire que les dépêches emprunteront. Mais, en même temps, j'aimerais voir les dépêches canadiennes acheminées par les lignes canadiennes. Je ne veux pas céder sur ce point. Je

ne veux pas dire que si cela signifie une attente de deux heures, de deux jours ou de deux semaines pour expédier une dépêche par des lignes canadiennes, nous devrons attendre tout ce temps. Voilà pourquoi je crois qu'il faut tenir compte des conditions anormales.

M. NIXON: Comme nous avons eu un après-midi très chargé je crois que nous devrions ajourner.

Le PRÉSIDENT: Nous suspendrons nos travaux jusqu'à 8 heures.

REPRISE DE LA SÉANCE

JEUDI 12 juillet 1956

Le PRÉSIDENT: Silence, messieurs. Y a-t-il des questions à poser?

M. JOHNSTON (*Bow-River*): J'aimerais poser une question au ministre. Je me demande s'il aurait l'obligeance de déposer la demande qui a été formulée par la *Commercial Cable Company* en vue d'obtenir la permission de poser un câble coaxial? Il a mentionné la chose une ou deux fois et je me demande s'il aurait l'obligeance de déposer cette demande afin que les membres du Comité puissent en prendre connaissance?

L'hon. George C. MARLER (*ministre des Transports*): Je ne crois pas être en mesure de déposer la demande proprement dite parce qu'il s'agit de l'original.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Alors le Comité pourrait-il avoir une copie?

L'hon. M. MARLER: Ce n'est pas que je m'oppose à la déposer au Comité, je n'ai aucune objection à faire cela, mais c'est le seul document que je possède et c'est l'original.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Peut-être pourrez-vous demain nous en montrer une copie afin de la verser au dossier?

L'hon. M. MARLER: Le Comité ne se réunira pas demain. En ce qui concerne la demande, je crois que je pourrais facilement m'arranger pour en déposer une copie, si cela vous convient. Je n'ai aucune objection à faire cela.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): C'est tout à fait satisfaisant.

L'hon. M. MARLER: Je veux parler de la formule de demande formelle, mais non pas des plans.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Lorsque vous parlez de la seule demande formelle, que voulez-vous dire?

L'hon. M. MARLER: Je veux dire la demande formelle, qui contient environ sept pages.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): J'aimerais demander au ministre ce qu'il pense d'une situation comme celle-ci: si nous refusions d'agréer cette demande de poser ce câble coaxial, cela aurait-il un effet défavorable quelconque sur la rapidité des communications?

L'hon. M. MARLER: Monsieur Johnston, j'ai cherché à établir clairement que ce n'est pas le Comité qui statue sur la demande. En vertu de la Loi sur les télégraphes, la demande est adressée au gouverneur en conseil et le mémoire

que la *Commerciale Cable Company* a déposé renferme les réponses formelles que j'ai données à l'égard de cette demande, et il n'y a eu aucun changement dans la situation depuis lors.

Certaines discussions ont eu lieu; au début, à la suite de cette lettre qui traitait des aspects techniques de la question, il y a eu des discussions, mais je ne crois pas me tromper en disant qu'il n'y a eu absolument aucune discussion quant à la substance de cette lettre depuis qu'elle a été écrite.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Voici ma question suivante: si nous n'approuvons pas la pose du câble coaxial, y aura-t-il un fléchissement dans la rapidité des télécommunications? On me dit que le câble coaxial accélérerait l'expédition des messages. Quelle serait notre situation si notre pays n'en avait pas et que d'autres pays en eussent?

L'hon. M. MARLER: Je ne crois pas qu'il soit facile de répondre à une question posée dans cette forme. Comme je l'ai dit cet après-midi, le nouveau câble téléphonique transatlantique est un câble coaxial et renferme au moins six circuits télégraphiques qui doivent être réservés pour la C.O.T.C.; et je crois, sur la foi de renseignements qui m'ont été fournis, que ces six circuits supplémentaires feront plus que répondre aux besoins télégraphiques supplémentaires. De plus, vous devez comprendre naturellement que l'existence de six circuits téléphoniques en même temps dans le nouveau câble coaxial va probablement diminuer le volume des messages qui seraient ordinairement transmis par ce câble, car la plupart d'entre nous admettent je crois que lorsque nous voulons téléphoner et qu'il s'agit d'une affaire urgente, nous employons probablement le téléphone de préférence au télégraphe. C'est d'ailleurs ce que nous faisons lorsque nous faisons des appels téléphoniques interurbains au lieu de nous servir du télégraphe.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): A votre avis, avec le temps, le téléphone remplacera-t-il le câble télégraphique?

L'hon. M. MARLER: Je crois que c'est ce qui s'est produit au cours de l'histoire des télécommunications. Je ne prétends pas que le téléphone remplacera le télégraphe, mais je crois que vous constaterez qu'il y aura augmentation dans les communications téléphoniques et probablement diminution dans les communications télégraphiques. Mais, d'autre part, il se peut que le service de télétype compense la diminution du trafic télégraphique au bénéfice du téléphone.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): J'ai une autre question à poser. Si cette compagnie était autorisée à poser le câble coaxial en question, les taux baisseraient-ils? J'ai noté que vous aviez dit que la compagnie avait déposé une demande d'augmentation des taux.

L'hon. M. MARLER: Je n'ai pas dit cela. J'ai dit que la C.O.T.C. a subi une pression de la part des autres compagnies télégraphiques en vue d'augmenter les taux, mais elle n'a pas cédé.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): La pose de ce câble provoquerait-elle une baisse du prix?

L'hon. M. MARLER: Je crois qu'il me serait très difficile de répondre à cette question. Ce qui rend ma réponse difficile, c'est la somme très importante qui serait versée par le gouvernement des États-Unis pour les circuits du câble projeté que ce gouvernement s'attendrait de louer. Le chiffre que j'ai mentionné

est de $1,600,000 et il m'est très difficile d'en apprécier l'effet sur le tarif général. Mais nous avons songé à la possibilité qu'il surgisse une situation comme celle dont M. Hosking a parlé plus tôt aujourd'hui, où les services donnés au Canada pourraient être considérés à peu près comme un service secondaire du câble principal. C'est une question d'opinion, qui n'est probablement pas partagée par la *Commercial Cable Company*. Mais il m'est très difficile de prédire le résultat lorsqu'une somme aussi importante de vos revenus provient de services loués du gouvernement.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Ce que je voulais dire c'est que si nous permettions à la *Commercial Cable Company* de poser ce câble et que nous supposions qu'elle a un tel nombre supplémentaire de canaux par comparaison aux autres compagnies combinées, et que de plus le gouvernement des États-Unis lui accorderait une énorme subvention, alors cette compagnie pourrait être en mesure—je ne dis pas qu'elle le ferait—mais elle serait en mesure de chercher à grossir son chiffre d'affaires en abaissant les taux, ce qui serait nuisible aux autres compagnies.

L'hon. M. MARLER: Je crois que chacun de vous doit tirer ses propres conclusions des faits, mais je puis comprendre ce raisonnement.

M. CARTER: Pourriez-vous nous dire quel rapport il y aura entre ce montant de $1,600,000 que vous avez mentionné et les immobilisations?

L'hon. M. MARLER: Il m'est assez difficile de vous dire quel sera le montant du capital d'immobilisations parce qu'au début dans mon dossier de la correspondance, la somme de 25 millions a été mentionnée, mais plus tard le montant semble avoir été porté à 35 millions, de sorte que je ne sais pas lequel des deux chiffres est le bon.

M. NESBITT: J'ai une ou deux questions à poser à ce sujet. Tout d'abord, je crois que ma première question est très pertinente. En ce moment, le ministère des Transports ou le gouverneur en conseil ou une autre autorité compétente ont-ils un pouvoir quelconque de réglementer les taux qui seront perçus par les diverses compagnies?

L'hon. M. MARLER: Il y a certaines des dispositions à ce sujet dans la Loi sur les télégraphes, mais on me dit que leur portée est douteuse, étant donné que ses dispositions ne semblent pas s'appliquer au delà des limites territoriales du Canada. La Loi sur les chemins de fer contient en outre une disposition qui permettrait à la Commission des transports de statuer sur les taux télégraphiques. Sauf erreur, cet article de la loi n'a pas été proclamé.

M. NESBITT: Étant donné que vous ne savez pas si les règlements actuels autoriseraient la Commission des transports ou une autre autorité à réglementer les taux, il y a, à mon sens, une possibilité, que voici: l'un des problèmes qui inquiètent le gouvernement serait qu'à cause de la forme de l'aide accordée à la *Commercial Cable Company*, cette dernière pourrait être en mesure de déclencher une guerre des tarifs ou quelque chose du genre.

L'hon. M. MARLER: Peut-être pourrais-je vous répondre comme ceci: bien que les taux puissent être uniformes, le montant dépensé pour obtenir la clientèle pourrait être plus élevé dans un cas que dans l'autre.

M. NESBITT: Je vois, vous voulez parler de publicité?

L'hon. M. MARLER: Oui, ou le montant payé en vertu des ententes relatives au trafic pourrait être plus élevé dans un cas que dans l'autre. Je ne veux pas

dire que la compagnie pourrait faire cela, mais c'est une possibilité qui devrait être envisagée au moment où l'on parle des taux.

M. NESBITT: Il y a un moment vous avez mentionné un article de la loi qui accorde la juridiction à la Commission des transports.

L'hon. M. MARLER: Il s'agit de la Loi sur les chemins de fer.

M. NESBITT: Oui. Pourquoi n'a-t-on pas proclamé cet article?

L'hon. M. MARLER: Je crois que la réponse à cette question c'est que l'existence de la concurrence entre les trois compagnies de télégraphe à l'heure actuelle a donné lieu à ce qui m'apparaît comme une situation idéale, à savoir que la concurrence réussit mieux à maintenir les taux à un bas niveau que certaines ordonnances du gouvernement.

M. NESBITT: Voilà le fondement principal de l'objection du gouvernement à l'argument formulé par la *Commercial Cable Company*, à savoir qu'en raison du nombre accru des circuits grâce à la pose du câble coaxial, je suppose que la forme indirecte de subvention accordée à cette même compagnie par le gouvernement des États-Unis donnera peut-être à cette dernière un avantage, non seulement en ce qui concerne les taux, mais indirectement en lui permettant d'attirer la clientèle ou de faire autre chose de semblable, étant donné qu'elle disposerait d'un aussi grand nombre de nouveaux circuits pour transmettre les dépêches.

L'hon. M. MARLER: Un plus grand nombre de circuits, oui.

M. NESBITT: C'est exact, par comparaison aux autres compagnies existantes.

L'hon. M. MARLER: Comme je l'ai dit cet après-midi, la demande a été formulée pour 24 circuits devant aboutir au Canada, et ce nombre dépasse celui de tous les câbles existants qui desservent présentement l'Atlantique-Nord. Je crois que quiconque se trouverait dans une telle situation, du fait que le Canada à lui seul possède deux fois plus de circuits que ceux qui desservent présentement le continent Nord américain, ne manquera pas de trouver qu'une telle situation est inquiétante.

M. NESBITT: Je puis suivre ce raisonnement en ce qui concerne la forme de subvention indirecte, en soi, mais je ne comprends pas très bien comment une augmentation du nombre de circuits en raison de ce câble coaxial pourrait donner un tel avantage additionnel à la *Commercial Cable Company*. J'admets qu'il peut y avoir lieu de s'inquiéter en raison de la subvention et je puis comprendre ce raisonnement, mais il m'est impossible de comprendre comment un nombre accru de circuits nuirait nécessairement aux autres compagnies.

L'hon. M. MARLER: Il est certes un peu difficile d'analyser un projet et d'en examiner un facteur isolément. Si vous enlevez la somme de $1,600,000 payable par le seul locataire, la situation change considérablement tout de suite, mais ce que je trouve difficile à admettre c'est que nous devions nous trouver en face d'une situation où, si j'ai bien compris, la *Commercial Cable Company* peut expédier les dépêches canadiennes avec deux circuits duplex et c'est exactement ce nombre dont elle dispose présentement; ce renseignement n'est peut-être pas exact, mais c'est celui qu'on m'a donné; tandis qu'ici nous avons 24 circuits duplex qu'on se propose d'ouvrir au Canada. Je trouve ce chiffre très inquiétant.

M. NESBITT: C'est le cœur même du problème. Je puis comprendre, comme je l'ai déjà dit, pourquoi nous pouvons avoir raison de nous inquiéter en raison de cette subvention, étant donné qu'elle permettra à la compagnie

d'attirer la clientèle et de porter ainsi atteinte à ses concurrentes. Mais, monsieur le ministre, qu'elle est la situation à l'heure actuelle lorsque vous dites que la *Commercial Cable Company* peut expédier ses dépêches sur . . .

L'hon. M. MARLER: Je parle des dépêches canadiennes seulement.

M. NESBITT: Sur deux circuits?

L'hon. M. MARLER: Sauf erreur, deux circuits duplex. Je ne serais pas en mesure de prouver la chose et je ne demande pas au Comité de l'accepter.

M. NESBITT: Pour les fins de la discussion, supposons qu'il en soit ainsi. Quelle différence y aurait-il si on installait un grand nombre de moyens de communication; car, si on n'en fait pas usage, qu'elle différence y aurait-il qu'il y eut vingt-quatre, douze ou six nouveaux circuits?

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Il veut dire, à qui cela nuirait-il?

L'hon. M. MARLER: Je crois que cela serait au désavantage et de la C.O.T.C. et de la *Western Union*. Il est évident que cela ne dérangerait pas la *Commercial Cable Company* parce qu'elle est le troisième facteur.

M. NESBITT: Cela dérange la C.O.T.C. et peut-être aussi la *Western Union*.

L'hon. M. MARLER: Oui. Je crois avoir expliqué clairement cet après-midi—au moins je l'ai essayé—que la difficulté fondamentale vient de l'existence de services qui font double emploi et qui ne sont pas nécessaires à notre avis.

M. NESBITT: Sauf erreur, on s'oppose à des services faisant double emploi, mais si le gouvernement ne fournit pas l'argent et si une compagnie privée veut dépenser de gros montants en fournissant des services à double emploi, quelle est l'objection?

L'hon. M. MARLER: Si on ne s'inquiète pas des conséquences, cela n'a aucune importance.

M. NESBITT: C'est là un problème très compliqué et j'essaie d'en comprendre les données.

L'hon. M. MARLER: Je ne crois pas pouvoir rien ajouter à ce que j'ai déjà dit. J'ai dit ce que j'avais à dire de six façons différentes environ. Je crois que nous parlons présentement du double emploi inutile et, en définitive, ceux qui seraient appelés à en payer le coût sont les usagers de ces services.

M. NESBITT: S'il y a concurrence à l'heure actuelle, comme vous l'avez prétendu, peut-être qu'à cause de ce type de subvention indirecte accordée par le gouvernement des États-Unis à la *Commercial Cable Company*, celle-ci sera mieux en mesure d'attirer la clientèle. Je comprends cela. Mais je ne puis voir les conséquences désagréables qui résulteraient en théorie du double emploi des canaux de communication si les canaux actuels sont suffisants et même plus que suffisants.

M. HOSKING: Ne pourrait-il pas également surgir une situation analogue comme celle-ci: si vous achetiez tout le blé et décidiez de construire un chemin de fer à travers le Canada en promettant à la compagnie qui construirait ce chemin de fer de lui confier tout le transport de ce blé, ne serait-ce pas là une situation semblable à celle qui existe au sujet des communications?

M. NESBITT: Je vois où vous voulez en venir, mais je ne crois pas qu'il en soit ainsi parce que c'est la coutume depuis toujours dans notre pays de faire

absorber par le Réseau du National-Canadien tout chemin de fer qui se trouverait dans une telle situation.

Ici, nous avons affaire à des câbles qui se trouvent en dehors du pays et dont le pays n'est pas responsable sauf lorsqu'ils touchent à nos côtes. Je ne puis comprendre l'inquiétude du ministre lorsqu'une certaine compagnie privée pose des câbles dans l'océan en dehors du territoire du Canada. Je ne puis comprendre pourquoi cela inquiéterait le gouvernement. Malgré ma bonne volonté, je ne puis le comprendre.

M. LEBOE: Monsieur le président, il me semble que la situation que nous examinons présentement est presque paradoxale. Tantôt le ministre déclare que la C.O.T.C. proteste contre une élévation des taux et il s'empresse ensuite de dire que nous constatons qu'on craint la concurrence injuste. N'en est-il pas ainsi?

L'hon. M. MARLER: Monsieur Leboe, cela serait vrai si nous oublions tout à fait la question du nouveau câble. Je parle présentement d'une situation qui existe à l'heure actuelle et qui est attribuable à la concurrence, et j'exprime la crainte au sujet de l'effet qu'aura sur cette situation la pose d'un autre câble qui doit contenir vingt-quatre circuits au Canada et pour lesquels la compagnie recevra $1,600,000 en loyer du gouvernement américain.

M. LEBOE: Voulez-vous dire, alors, monsieur le ministre, qu'en présence de la concurrence de la C.O.T.C. et des autres compagnies, la compagnie qui fait cette demande mettra son projet à exécution en sachant fort bien qu'elle se créera des difficultés à la longue?

L'hon. M. MARLER: Je ne dis pas simplement qu'elle va à la longue se créer des difficultés. Je crois, si elle obtient $1,600,000 du gouvernement américain pour dix ans pour commencer . . .

M. LEBOE: Sous forme de loyer?

L'hon. M. MARLER: Oui.

M. LEBOE: Si vous deviez louer des services de la compagnie qui voulait poser ce câble coaxial, vous feriez la même chose que le gouvernement américain fait de l'autre côté.

L'hon. M. MARLER: Je puis vous assurer que nous ne paierons pas $1,600,000.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Il n'y a rien d'extraordinaire, monsieur le président, dans cette méthode de financer la construction, n'est-ce pas?

L'hon. M. MARLER: Je ne prétends pas qu'il y ait quelque chose d'extraordinaire. Je dis que lorsqu'une compagnie de télégraphe débute en louant certains de ses circuits au gouvernement pour la somme de $1,600,000, elle obtient de ce fait un avantage considérable sur ses concurrentes. En ce qui concerne la C.O.T.C., je ne cache pas mon inquiétude au sujet de l'effet sur les télécommunications canadiennes si la *Commercial Cable Company* vient s'installer au Canada avec vingt-quatre circuits et reçoit du gouvernement américain $1,600,000 en loyer. Tout ce que je puis dire, c'est que je redoute l'effet que cette transaction pourrait avoir sur la C.O.T.C. Je ne veux pas voir la C.O.T.C. fonctionner à perte, et je ne veux pas plus la voir fermer ses portes à cause de la concurrence étrangère.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Rien n'a été mentionné ici au sujet du plaidoyer que la compagnie a fait à l'égard des périodes de pointe et des zones horaires du

service dans un pays étranger, par exemple en Europe et au Canada. Une limite de temps peut réduire à deux heures leur période de service et on a prétendu qu'il y avait des périodes où l'on avait besoin de beaucoup plus de circuits.

L'hon. M. MARLER: Je suppose que cela s'applique jusqu'à un certain point à tout le domaine des affaires, c'est-à-dire qu'il se produit des périodes de pointe d'un genre ou de l'autre.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Une période de pointe ne met-elle pas le service même en cause? Ce n'est pas ce que nous exigeons pour le service, mais plutôt la somme de service qui est donnée pour le prix exigé.

L'hon. M. MARLER: Je ne vois pas très bien qu'est-ce que je puis répondre à cette observation.

M. BARNETT: Monsieur le président, bien qu'il y ait beaucoup d'aspects à considérer relativement à la question de ce câble que la *Commercial Cable Company* a demandé la permission de poser, après tout, lorsqu'on s'arrête à penser que cette question, sauf erreur, est visée par l'article 22 de la Loi actuelle, en vertu duquel le ministre, à tort ou à raison, a déjà pris certaines mesures. Il me semble que nous devrions poser autant que possible des questions qui ont trait au bill que nous étudions présentement.

A mon avis, certaines des questions qui ont été soulevées jusqu'ici aujourd'hui par les représentants de la *Western Union* ont trait plus directement à l'amendement projeté à la Loi sur les télégraphes plutôt qu'à cette question d'installer ce câble coaxial. Il me semble surtout que les questions qui ont été posées ont trait directement à la disposition qui figure dans cette partie de la Loi sur les télégraphes que l'on veut faire adopter au sujet des règlements qui doivent entrer en vigueur.

En examinant les propositions formulées en vertu des différents paragraphes de l'article 42, il me semble que les alinéas *a)* et *b)* sont assez réguliers, mais que la partie exécutoire des règlements projetés serait visée par les alinéas *c)*, *d)* et *e)*. A mon avis, le ministre pourrait nous donner d'autres explications au sujet des questions soulevées quant à l'opportunité de rendre la partie projetée de la Loi applicable aux installations de câbles.

Ce serait, à mon avis, très utile au Comité, si le ministre pouvait indiquer d'une façon plus précise qu'il ne l'a fait plut tôt, ce qu'il entend faire au sujet des règlements.

Je me rappelle un cas qui s'est produit il y a un an, lorsque nous étions à étudier un autre bill visant la délivrance des permis—le bill des cours d'eau internationaux—et, à un moment donné de la discussion, le ministre qui dirigeait les débats sur ce projet de loi a consenti à soumettre au Comité un exposé de ce que le gouverneur en conseil projetait en fait de règlements. J'ignore en ce moment si je devrais demander au ministre des Transports de faire la même chose aujourd'hui, mais je crois qu'il serait utile qu'il nous donne un peu plus de précisions sur ses intentions. Il me semble que le véritable but de ce bill n'est pas seulement ce qui doit se faire en vertu des règlements, mais si nous devons comprendre son but réel, nous devrions avoir plus d'explications. Je suppose également, étant donné que le bill a trait surtout aux dispositions que contiendront les règlements, qu'avant que le bill soit rédigé, on a dû sans doute songer à la nature même des règlements en question et par conséquent, on devrait nous communiquer ces renseignements.

Le premier point aurait trait peut-être à cette question de l'application de la mesure projetée aux câbles télégraphiques existants qui fonctionnent à l'heure actuelle.

L'hon. M. MARLER: Monsieur le président, je crois que lorsque nous en arriverons à l'étude de ce bill article par article, je pourrai essayer de répondre à cette demande.

M. HOSKING: Si ce bill 212 est adopté, va-t-on agréer la demande formulée par la compagnie de poser un câble coaxial?

L'hon. M. MARLER: Monsieur Hosking, j'ai dit cet après-midi que, pour le moment, tant que la Loi sur les télégraphes demeurera inchangée, je crois que nous devons maintenir l'attitude que nous avons prise et qui est exposée dans une lettre que j'ai écrite à M. Maclaren. Si la Loi est modifiée dans le sens du présent bill, je crois que la compagnie qui fait cette demande se trouvera dans une position un peu différente. Mais je crois devoir répéter ce que j'ai dit cet après-midi, à savoir que je ne tiens pas à commencer d'augmenter le nombre des circuits en ce qui concerne le trafic canadien avant d'avoir constaté l'effet sur les communications téléphoniques et télégraphiques de l'ouverture du nouveau câble transatlantique en octobre.

M. HOSKING: Si je comprends bien votre réponse, cela signifie en fait que si nous voulions aller de l'avant et poser un câble coaxial sans espérer augmenter nos revenus au Canada . . .

L'hon. M. MARLER: Nous n'y verrions aucune objection.

M. HOSKING: Vous laisseriez les entéressés exécuter leur projet et si nous avions besoin de plus de service, et qu'il fût possible de l'obtenir, il serait à notre disposition.

L'hon. M. MARLER: Je crois qu'il nous est permis de prendre des mesures dans ce sens en vertu du nouveau bill, tandis que la loi actuelle ne nous le permet pas.

M. LEBOE: J'ai l'impression qu'avec le service télétypique que nous possédons entre le Canada et les États-Unis, si je comprends bien, il n'y a aucune réglementation de ce service de télétype entre les deux pays à l'heure actuelle.

L'hon. M. MARLER: Le présent bill ne prévoit aucun changement sous ce rapport.

M. LEBOE: Supposons que le câble passe sur les côtes des États-Unis, il n'y a rien qui empêche le service de télétype de relayer ce message provenant du terminus américain et empruntant les lignes américaines?

L'hon. M. MARLER: Non, je crois qu'en fait il n'y a rien. Naturellement, si la situation devenait confuse, il serait possible d'établir une loi pour régler le cas.

M. LEBOE: Autrement dit, pour empêcher les transmissions par télétype?

L'hon. M. MARLER: Oui, si cela était jugé opportun. Je ne veux pas vous faire croire que je le juge opportun. Lorsque nous parlons d'une situation hypothétique, je n'aime pas prédire des mesures hypothétiques.

M. LEBOE: Cela se produit sous la poussée des affaires?

L'hon. M. MARLER: Naturellement.

M. LEBOE: Si c'était là le cas et si j'étais en affaires et qu'il fût commode pour moi d'utiliser le télétype pour envoyer des messages ou d'emprunter les moyens que propose la compagnie, je n'hésiterais certainement pas à recourir à cette méthode pour expédier mes messages et acheminer mes dépêches par la voie des États-Unis.

L'hon. M. MARLER: Voila pourquoi j'ai dit que je croyais qu'il fallait tenir compte des conditions anormales. Lorsque vos circuits sont surchargés, je crois que nous devons adopter une attitude raisonnable au sujet de la voie à emprunter. D'autre part, je suis bien certain, monsieur Leboe, que vous admettrez qu'il serait opportun, raisonnable et commode, tout en épargnant du temps, de transmettre les dépêches par la voie du réseau canadien au Canada, en empruntant les circuits des États-Unis.

M. LEBOE: Ce que je ne comprends pas, c'est que si nous empruntons le télétype ici et passons par les circuits des États-Unis aux heures de pointe, pourquoi n'aurions-nous pas des raccordements directement au Canada afin que nos dépêches passent au moins par les fils canadiens, du moins à partir de Vancouver ou de Montréal ou d'un autre circuit canadien?

L'hon. M. MARLER: Je suis d'accord avec vous.

M. LEBOE: Et il me semble que le fait que ces compagnies établissent des circuits ici sans qu'il en coûte un dollar aux contribuables du Canada est à l'avantage plutôt qu'au détriment de notre commerce?

L'hon. M. MARLER: Monsieur Leboe, vous avez parfaitement droit à votre opinion, mais je ne la partage pas.

M. NESBITT: Monsieur le ministre, au sujet de l'article 22, les autorités du ministère des Transports éprouvent-elles des doutes quant au résultat de la consultation avec le ministère de la Justice sur la légalité de la mesure en ce qui concerne le gouverneur en conseil?

L'hon. M. MARLER: Non. Cet après-midi, monsieur Nesbitt, j'ai lu un extrait de l'exposé du sous-ministre de la Justice, où celui-ci expliquait clairement que le gouverneur en conseil peut refuser d'accorder un permis d'atterrissage s'il croit avoir de bons motifs de le faire.

M. NESBITT: Alors le ministère n'avait aucun doute à ce sujet. Êtes-vous d'avis, monsieur le ministre, après consultation avec le ministère de la Justice, que l'article 4 du bill 212 à l'étude constituera une amélioration sur l'article 22 de la Loi?

L'hon. M. MARLER: Franchement, je n'ai pas posé spécifiquement la question au ministère de la Justice. Mais le bill a été rédigé afin de nous permettre de remédier à certaines choses au sujet desquelles on éprouvait des doutes relativement à l'article 22 de la Loi.

M. NESBITT: Cela aurait pour effet d'augmenter les pouvoirs?

L'hon. M. MARLER: Je crois avoir dit à la Chambre, du moins j'avais l'intention de le dire, qu'il me semblait que cette mesure permettrait au gouverneur en conseil d'avoir plus de flexibilité dans l'application de la Loi. Elle lui permettrait de distinguer ou de trouver quelque chose d'intermédiaire entre un oui et un non.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Cette mesure lui permettrait de régler le cas des compagnies qui ont déjà posé des lignes par opposition à celles qui doivent

en poser en vertu de l'article 22. Vous pourriez imposer des conditions à la pose d'une nouvelle ligne, mais il se peut que vous ne puissiez le faire à l'égard de l'usage des lignes actuelles?

L'hon. M. MARLER: En toute franchise, je ne crois pas que nous puissions le faire.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Non, et par conséquent cet article, cette loi vise principalement les compagnies qui sont déjà en affaires?

L'hon. M. MARLER: Je n'aime pas beaucoup le terme "principalement", mais il a pour effet de trancher la question des deux demandes de nouveaux permis d'atterrissage exactement de la façon que j'ai déjà mentionnée. En second lieu, en exerçant un certain contrôle sur l'activité des compagnies de télégraphe à l'égard des câbles qui se trouvent à cet endroit à un moment donné. Cela comprend, je crois, l'ouverture de circuits supplémentaires, l'introduction d'un matériel qui peut considérablement augmenter le nombre de circuits au Canada. De plus, je crois que cela nous permettra, comme je l'ai dit à la Chambre, de discuter de l'itinéraire du trafic.

M. NESBITT: Monsieur le ministre, j'ai eu peu de temps pour réfléchir aux observations que vous avez formulées il y a quelques instants, mais ai-je raison de conclure de ces observations que l'inquiétude que le nombre accru de circuits que ce câble coaxial projeté que la *Commercial Cable Company* installerait, aurait pour effet, advenant qu'elle soit capable d'augmenter son volume d'affaires grâce à cette subvention, de lui permettre d'enlever le trafic des câbles existants qui appartiennent aux compagnies concurrentes en l'acheminant par ses propres circuits supplémentaires, ce qui priverait les autres de clientèle?

L'hon. M. MARLER: Peut-être que cette supposition est le fruit de votre imagination, mais à mon avis on peut légitimement supposer au sujet de l'état des affaires qu'il en serait ainsi si nous avions agréé la demande dans la forme qui nous a été présentée.

M. NESBITT: Voilà, à mon avis, la source du malaise?

L'hon. M. MARLER: Oui.

M. NESBITT: Il n'existe aucune subvention directe ou indirecte quelconque qui soit versée à la C.O.T.C.?

L'hon. M. MARLER: Non, il n'en existe aucune.

M. LEBOE: Cela n'est pas une subvention; c'est un loyer?

L'hon. M. MARLER: Je n'appelle pas cela une subvention, monsieur Leboe, sauf si j'emploie le terme dans son sens le plus large.

M. LEBOE: A mon avis, c'est un bail ou un loyer.

L'hon. M. MARLER: Oui. Comme nous le savons tous, lorsqu'il s'agira de louer quelque chose au gouvernement, nous aurons à déterminer si le loyer est suffisant, insuffisant ou très généreux.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): A mon avis, c'est là une façon très générale de financer le projet. Cela se fait même dans le secteur de la construction?

L'hon. M. MARLER: Oui, naturellement.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Lorsque le bail est signé à l'avance et qu'on obtient alors le financement de la construction de l'immeuble.

L'hon. M. MARLER: Parfaitement. A mon avis, c'est un arrangement parfaitement compréhensible, mais lorsqu'il s'agit d'en apprécier les effets et qu'il faut sortir du pays pour examiner les opérations, alors je crois que la situation devient, comme je l'ai dit, inquiétante.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Monsieur le président, ce qui m'effraie dans la déclaration du ministre, c'est qu'elle dépasse la question des débouchés; il est évident, je crois que son projet est de réglementer au pays la méthode d'expédition des câblogrammes. Je crois que ce sont les termes dont il s'est servi, et comme ma citation est fidèle, à savoir l'acheminement à l'intérieur du pays, afin de s'assurer que . . .

L'hon. M. MARLER: Je n'ai pas dit "à l'intérieur du pays"; c'est vous qui le dites.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Acheminer les dépêches afin de s'assurer que, dans certaines circonstances, les lignes canadiennes serviraient à des fins qui, d'après moi, dissimulent complètement le contrôle des activités actuelles.

Maintenant, pour reprendre le cours des questions posées par M. Nesbitt à M. Leboe, je ne puis voir, je dirai plus, j'aimerais savoir quels effets défavorables possibles découleraient de la disponibilité de nouveaux circuits si l'on songe que d'après les témoignages donnés aujourd'hui, à l'exception peut-être d'un ou d'eux, le trafic est assuré et réparti par les deux principales compagnies de télégraphe, le Pacifique-Canadien et le National-Canadien.

Mais cela ne pourra marcher s'il y a 23 ou 50 débouchés qui ne sont pas à la disposition du public à moins qu'il n'y ait une bonne organisation de vente dans ces compagnies pour en tirer parti. Celui qui expédie une dépêche ne pense pas: "J'ai à ma disposition les 23 circuits de la *Commercial Cable Company* tandis que la C.O.T.C. n'a que deux circuits simplex, si je passe par le National-Canadien au lieu du Pacifique-Canadien". Il m'est impossible d'apercevoir la concurrence directe qui résulterait de la disponibilité de ces débouchés. Il me semble que cette possibilité n'est qu'imaginaire en ce qui concerne la compagnie de l'État.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Avez-vous l'intention de créer un monopole avec la compagnie américaine?

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Aucun monopole ne sera créé.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Monsieur le président, on a fait grand état aujourd'hui du besoin de circuits supplémentaires pour expédier les dépêches canadiennes. Étant donné que cette question du rejet de la demande formulée par la *Commercial Cable Company* a été mise en discussion, je désire déclarer que cette demande n'a pas été rejetée à cause de ce qui a été dit ici aujourd'hui, mais plutôt en raison de la teneur de la formule de demande elle-même. Je désire vous donner un extrait du texte de cette demande, puisque, sauf erreur, on a décidé de l'inscrire au compte rendu:

"Le requérant . . . " la capacité actuelle du gouvernement est limitée à $8\frac{1}{2}$ canaux duplex—

> "Le requérant n'a pas fait de relevé au Canada en ce qui concerne le besoin de circuits additionnels, mais est porté à croire que la demande croissante qui se manifeste aux États-Unis s'applique également au Canada."

C'est sur cette base que la demande a été jugée et examinée, et non pas en raison de ce qui a été dit ici aujourd'hui sur la nécessité de circuits additionnels pour acheminer le trafic des dépêches canadiennes.

J'ai pensé que le Comité désirerait que mention soit faite de ce renseignement dans le compte rendu.

M. BELL: Monsieur Langlois, qu'est-ce que cela prouve? Je ne puis admettre votre raisonnement.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Cela prouve que ce qui a été fait aujourd'hui au sujet de la nécessité de circuits supplémentaires, n'a pas même été pris en considération lorsque la demande a été déposée, parce que la chose n'a pas été mentionnée dans ladite demande. Les requérants sont allés encore plus loin que cela. Ils ont déclaré qu'ils n'avaient fait aucun relevé au Canada. Je vous ai cité un passage de ladite demande formulée par la *Commercial Cable* et vous pouvez vous en rendre compte vous-même, car ce texte est versé au compte rendu.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): A ce propos, comment prétendez-vous que cela crée un monopole?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Je n'invoque pas cela comme un argument pour ou contre un monopole. J'appelle simplement votre attention afin de démontrer que lorsque la demande a été examinée, on l'a étudiée, puis rejetée à cause de ce qu'elle contenait et non pas de ce qui a été dit devant le Comité aujourd'hui.

M. NESBITT: Monsieur le président, M. Langlois vient de demander à un membre du Comité si nous désirons établir un monopole pour une société américaine. J'aimerais qu'il s'explique un peu davantage. Comment déduit-il cela des questions que nous avons posées?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Eh bien, vous êtes apparemment disposé à permettre à cette compagnie d'établir 24 circuits nouveaux, c'est-à-dire un nombre plus grand que celui que toutes ces autres compagnies ensemble possèdent présentement pour expédier toutes leurs dépêches et en outre vous semblez être opposé à une certaine mesure de réglementation sur le routage du trafic même dans les limites du Canada. Ainsi, si nous disons à la compagnie: "Vous êtes en possession d'un câblogramme en provenance de Vancouver; si vous le voulez vous pouvez l'expédier par l'entremise de notre C.O.T.C. ou de la C.P.T., et vous pouvez également, si vous le voulez, l'expédier par la ligne terrestre jusqu'à Seattle et employer les lignes américaines seulement", mais en disant cela, vous créeriez, à mon avis, un monopole en faveur de la compagnie américaine au détriment de ceux qui ont placé des fonds dans le réseau télégraphique du Canada.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Comment cela créerait-il un monopole si vous avez le taux convenable ici et s'il est possible d'expédier la dépêche à Seattle par la ligne qu'on choisira?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Cela créerait un monopole au détriment des compagnies de télégraphe canadiennes.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Nul d'entre vous ne semble avoir mentionné le fait que cela serait au détriment du peuple canadien. Vous avez parlé de cette compagnie tout le temps, mais personne n'a prouvé que cela va porter atteinte à ses affaires.

M. HOLOWACH: J'aimerais poser une simple question, monsieur le président. Diriez-vous qu'il y a suffisamment de trafic au pays à l'heure actuelle, à votre

avis, et en vous basant sur ce que vous savez des circonstances qui surgiront dans un proche avenir, pour justifier la pose d'un nouveau câble?

L'hon. M. MARLER: Monsieur Holowach, lorsque nous parlons d'un autre câble, je suppose que nous devons penser qu'il s'agit de la *Commercial Cable*, qui est la seule en cause. En réalité, je ne crois pas qu'étant donné le volume de dépêches au Canada qui se transmettent à l'heure actuelle, même en tenant compte des dépêches américaines, pour lesquelles on dispose $18\frac{1}{2}$ circuits duplex présentement, on aurait besoin de 24 circuits duplex exclusivement pour les dépêches canadiennes.

M. HOLOWACH: Y a-t-il des chiffres ou statistiques au sujet du revenu que retirerait le gouvernement en permettant à la compagnie d'obtenir un permis pour exécuter ce projet?

L'hon. M. MARLER: En toute franchise, nous n'avons pas considéré du tout cet aspect de la question.

M. HOLOWACH: Une autre question. On a beaucoup parlé de la défense et on a également mentionné un monopole américain. Je crois que c'est là un bon argument pour la cas de la défense. A mon avis, nous devons tous comprendre qu'il y a une interdépendance entre notre pays et les États-Unis en ce qui concerne la défense de notre continent. La question que je désire poser est la suivante: supposons qu'à un moment donné les câbles existants cessent de bien fonctionner. Nous savons tous qu'en temps de crise, nous serons rassurés à la pensée que nous pouvons compter sur plusieurs circuits. N'admettez-vous pas que plus il y aura de câbles mieux nous pourrons assurer notre défense?

L'hon. M. MARLER: Monsieur Holowach, c'est parce que nous avons tenu compte de ces besoins de la défense que nous avons dit à la *Commercial Cable Company* que nous étions prêts à lui accorder le permis d'atterrissage nécessaire et la permission d'ouvrir des cricuits au Canada pour les fins de la défense, étant donné que les circuits existants étaient insuffisants. C'est parce que nous songions aux besoins de la défense et aux avantages qui en découleraient dans ce sens que nous avons dit que nous étions prêts à aller jusque là. Mais, si je comprends bien la situation, la compagnie croit que les seuls besoins de la défense ne pourraient accaparer tout le service d'un câble. En fait, comme je l'ai dit cet après-midi, la situation telle qu'elle nous a été exposée signifie en effet que 96 des 120 circuits seraient destinés aux États-Unis, ce qui, en chiffres ronds, représente 16 fois plus de circuits qu'au Canada. Le trafic américain plus celui qui découle des besoins de la défense n'accapareront pas 96 circuits, et la compagnie prétend qu'elle devra compter sur les dépêches canadiennes pour rendre ce câble rentable. Je suis tout à fait en faveur de l'établissement de lignes télégraphiques pour les communications ayant trait à la défense et c'est pour cette raison qu'aucune objection n'a été formulée contre l'établissement de circuits pour fins de défense au Canada, mais je ne voudrais pas qu'au nom de la défense on augmete le nombre de débouchés commerciaux dans la mesure qui a été mentionnée dans la demande.

M. NESBITT: Monsieur le ministre, comme il n'y avait dans l'esprit du gouvernement aucun doute ni aucune crainte que ces circuits additionnels pourraient, à cause du mode indirect de subvention que la *Commercial Cable Company* doit recevoir du gouvernement des États-Unis, en arriver à faire de cette question des câbles télégraphiques un monopole virtuel de la *Commercial*

Cable Company, croyez-vous, monsieur le ministre, que si, directement ou indirectement—directement par l'abaissement des prix ou indirectement par l'accaparement du trafic—cela se produisait, les autres compagnies de télégraphe, parmi lesquelles il y a la C.O.T.C., qui est une compagnie de la Couronne, ne s'adresseraient pas au gouvernement canadien pour obtenir de l'aide? Croyez-vous que n'importe quelle compagnie privée, quelque importante qu'elle soit, s'embarquerait dans une si folle aventure, sachant parfaitement bien que la C.O.T.C. est appuyée par le gouvernement canadien et toutes les ressources du pays? Une telle décision aboutirait inévitablement à de grandes difficultés financières auxquelles aucune compagnie privée ne pourrait survivre.

L'hon. M. MARLER: Vous ne croyez certainement pas que c'est le gouvernement canadien qui fournit les clients à la C.O.T.C.; et si cette compagnie s'engageait dans une lutte inégale pour obtenir des clients, tout le prestige du gouvernement canadien et tout cet appui financier seraient impuissants à lui procurer cette clientèle.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Pourquoi la lutte serait-elle inégale?

L'hon. M. MARLER: Allons-nous être obligés de revenir là-dessus? Nous l'avons certainement mentionné une demi-douzaine de fois.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): J'aimerais qu'on me le répète.

L'hon. M. MARLER: Eh bien, franchement ce n'est pas moi qui vais vous le répéter.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Qu'y a-t-il d'inégal dans cette lutte pour obtenir la clientèle?

L'hon. M. MARLER: Est-ce que la C.O.T.C. a trouvé un bailleur de fonds pour lui verser $1,600,000 pour ces circuits?

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Non, mais nous prêtons cette année $6,000,000 à cette compagnie.

L'hon. M. MARLER: Et ce capital nous donne un itnérêt, tout comme dans le cas de tout autre prêt.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Il n'y a rien de problématique au sujet de la question de savoir si nous recevons de l'intérêt ou non pour ce prêt.

L'hon. M. MARLER: Vous avez raison. Cette compagnie a toujours honoré ses obligations.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Elle les a toujours honorées jusqu'ici, mais si nous poursuivons ce programme d'expansion, qui sait ce qui arrivera?

L'hon. M. MARLER: Nous ignorons ce qui arrivera si nous ajoutons six ou neuf circuits supplémentaires, de sorte que nous devrions en ajouter vingt-quatre, n'est-ce pas?

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Voici ce que je veux dire: lorsque vous parlez d'inégalité, pourriez-vous ramener cette inégalité au niveau du consommateur. Le seul fait qu'il existera 24 débouchés provoquera-t-il de l'inégalité, ou le montant de $1,600,000 le ferait-il?

L'hon. M. MARLER: A mon avis, ce qui provoquera l'inagilité c'est une combinaison des deux.

M. NESBITT: Je vois où le ministre veut en venir avec son argument portant que le gouvernement canadien pourrait difficilement trouver de la clientèle pour la C.O.T.C. et je suis d'accord avec le ministre là-dessus, mais s'il est venu à la connaissance du gouvernement que la *Commercial Cable Corporation*, par des moyens directs ou d'autres méthodes, faisait des offres alléchantes aux clients des autres compagnies, soit en prélevant un taux moindre soit au moyen de réclame sous une forme ou sous une autre, je suis d'avis que le gouvernement hésiterait à garantir à la C.O.T.C. son appui et son aide sans réserve en réduisant les taux, sur une base temporaire, afin d'équliibrer la situation. Si le gouvernement canadien estimait que cette compagnie se servait de cette forme de subvention à mauvais escient, rien ne l'empêcherait de faire cela.

M. HOSKING: Mais recommanderiez-vous que le gouvernement dépense l'argent des contribuables de cette façon? Cela revient-il à l'exemple dont je me suis servi lorsque j'ai parlé des deux compagnies de chemin de fer qui exploitaient un réseau ferroviaire à travers le Canada auxquelles une nouvelle compagnie viendrait dire: "Nous allons construire une troisième ligne et transporter tout le blé de l'Ouest sur cette troisième ligne de chemin de fer". Dans certaines circonstances, il peut être bon de réduire les taux—cette compagnie pourrait réduire les taux sur sa ligne,—mais qu'arriverait-il du Canada? Les deux compagnies de chemin de fer actuelles feraient faillite ou bien le contribuable serait appelé à les subventionner plus qu'il ne le fait maintenant. C'est une situation analogue.

M. NESBITT: La question que je crois avoir posée au ministre, monsieur le président, et je la lui ai posée également à la Chambre, est celle-ci: de l'avis du ministre, y a-t-il une seule compagnie privée qui, sachant que la C.O.T.C. est appuyée par le gouvernement canadien, se lancerait dans une guerre de prix ou de clientèle directement ou indirectement? Je crois qu'aucune n'y songerait un seul instant.

L'hon. M. MARLER: Mais, monsieur Nesbitt, le parti auquel vous appartenez serait le premier à me critiquer si, à la suite d'une certaine mesure prise par le gouvernement ou même si le gouvernement s'abstenait de prendre une mesure nécessaire, la C.O.T.C. cessait d'être une pièce dans les rouages des entreprises de communication.

M. NESBITT: En fait, notre parti aurait probablement dit que vous n'auriez jamais dû vous mettre dans une pareille situation.

L'hon. M. MARLER: Cela, naturellement, revient à dire que le Canada ne devrait aucunement se mêler de communications extérieures.

M. NESBITT: Mais je ne crois pas qu'il en soit ainsi.

L'hon. M. MARLER: C'est pourtant ce que vous dites.

M. NESBITT: Il existait une compagnie . . . J'ignore si vous avez acheté ou non une compagnie moribonde . . .

L'hon. M. MARLER: Non, nous n'avons pas acheté de compagnie moribonde.

M. NESBITT: Il existait une compagnie qui assurait ce service, et on l'a absorbée.

L'hon. M. MARLER: En fait, elle était sur le bord de la banqueroute.

M. NESBITT: Parfaitement, elle devait environ 2 millions de dollars à une banque.

M. HOLOWACH: J'ai une autre question à poser: le ministre sait-il que le gouvernement des États-Unis a intercédé ou fait des démarches pour le compte de la compagnie qui cherche à établir ce service?

L'hon. M. MARLER: J'aimerais mieux ne pas répondre à cette question, monsieur le président.

M. LEBOE: On a parlé du paiement de l'impôt sur le revenu et je me demande si l'on a tenu compte de l'exemption pour frais de dépréciation dans la comptabilité lorsqu'on a établi le chiffre des profits.

L'hon. M. MARLER: Sauf erreur, la C.O.T.C. a toujours calculé un taux normal de dépréciation.

M. LEBOE: Il y a un autre point qui me préoccupe au sujet de cette question: on a mentionné une entente et je crois que la réponse à la question que je viens de poser a été puisée dans la Loi sur la radio, mais si j'en juge par ce qui a été dit ici aujourd'hui, la Loi sur la radio ne s'applique pas aux communications télégraphiques.

L'hon. M. MARLER: Si je comprends bien—en fait, on me l'a appris après la réunion du Comité de ce matin—la Loi sur la radio a été modifiée pour changer la phraséologie antérieure. Il s'agissait au début de la radio, mais par la suite, le texte a été changé pour englober tout le domaine des télécommunications, c'est-à-dire que ces ententes ne constituent aucune obligation dans quelque domaine que ce soit au Canada parce qu'elles n'ont pas été sanctionnées par des lois. La seule suite que l'on ait donnée à l'entente, autant que je sache, est la constitution en société de la C.O.T.C. en 1949.

M. BELL: Que faites-vous du gouverneur en conseil; est-il saisi de ces conventions internationales?

L'hon. M. MARLER: Je crois que dans certains cas un décret du conseil a été rendu.

M. BELL: Mais ces ententes n'ont aucun effet législatif dans le pays?

L'hon. M. MARLER: Non.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, vous agréerait-il d'étudier maintenant ce bill article par article?

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Je ne crois pas que nous ayons tout à fait fini. La seule observation que j'ai à faire c'est qu'après que nous en aurons fini avec le ministre, nous pourrions rappeler . . . J'aimerais poser quelques questions à certains autres témoins, puisque le ministre a déclaré, je crois, que nous ne siégerons pas demain.

Le PRÉSIDENT: Si, nous siégerons demain matin.

L'hon. M. MARLER: Je croyais que nous terminerions cet après-midi et devant cette perspective, nous nous attendions à ne pas siéger demain, mais si nous ne devons pas terminer notre travail ce soir, nous devrions, à mon sens, siéger demain comme nous l'avions tout d'abord projeté. Tout ce que je puis dire, c'est que je suis pour l'adoption de ce bill dès maintenant.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Cela paraît bien évident.

L'hon. M. MARLER: Votre remarque s'applique aussi bien à vous-même, je crois.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Oui, je crois que notre opinion est maintenant bien arrêtée. Je demande au ministre, monsieur le président, s'il y a eu d'autres consultations avec les exploitants actuels du câble avant que ne fût accordée la permission d'établir un nouveau circuit téléphonique en 1936 en vertu de la nouvelle entente de participation; y a-t-il eu des consultations avec les exploitants en vue de déterminer leurs besoins futurs, et leur a-t-on demandé s'ils estimaient qu'ils auraient besoin de service additionnels avant de leur permettre de se mettre à l'œuvre?

L'hon. M. MARLER: Avez-vous terminé votre question?

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Oui.

L'hon. M. MARLER: En réponse, je dirai que le câble de la T.A.T. a été posé après consultation avec le gouvernement. Mais les compagnies de télégraphe n'ont pas été consultées parce qu'en ce qui concerne la partie américaine du câble, celle-ci doit servir seulement à des fins téléphoniques et non pas télégraphiques, et en ce qui concerne le Canada, nous ajoutons de six à neuf circuits télégraphiques au nombre global existant.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Voilà bien un type d'arrangement ou de permis qui doit présenter une vive concurrence pour les exploitants canadiens actuels.

L'hon. M. MARLER: J'ai peur de ne pas vous comprendre.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): La délivrance de permis pour ce genre d'exploitation ne cause-t-elle pas une certaine inquiétude à la C.O.T.C. ou y est-elle intéressée?

L'hon. M. MARLER: Intéressée dans quoi?

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Dans les circuits téléphoniques et dans la participation?

L'hon. M. MARLER: Elle a six circuits téléphoniques sur un total de trente-six.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Et la C.O.T.C. y prend part comme associé?

L'hon. M. MARLER: Oui, c'est à peu près cela.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Malgré le fait qu'il n'y avait eu aucune consultation avec les autres compagnies de câble télégraphique?

L'hon. M. MARLER: C'est exact.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): N'a-t-on pas jugé en toute justice qu'on aurait pu les consulter avant de permettre à ces nouvelles compagnies de leur faire la concurrence?

L'hon. M. MARLER: Je comprends mal pourquoi il devrait y avoir consultation. Il n'y a eu aucune consultation lors de la pose des câbles précédents. Ainsi, en 1928, la *Western Union* a posé un câble renfermant six ou huit circuits, mais il n'y a pas eu de consultation, que je sache, à ce moment-là entre cette compagnie et les autres; du reste, je ne vois pas pourquoi il devrait y avoir eu consultation.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): J'estimais simplement, monsieur le président, qu'il y a eu consultation raisonnable au sujet de la demande de la compagnie de câble télégraphique dont il est question présentement.

L'hon. M. MARLER: J'avoue que je ne comprends pas.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Je ne vois aucune différence dans les circonstances qui ont surgi d'une part lorsque la nouvelle concurrence peut être de nature différente de celle qui a surgi pour les deux compagnies télégraphiques existantes et dans la création de cette nouvelle compagnie et dans la délivrance du permis. C'est là une situation où une nouvelle compagnie a surgi et nous avons eu une longue consultation en vue de déterminer si on devrait lui permettre de faire la concurrence sur une base différence.

L'hon. M. MARLER: Oui, mais l'addition de vingt-quatre circuits plutôt que six constitue une grande différence, à mon avis. Quoi qu'il en soit, je ne puis comprendre pourquoi il devrait y avoir consultation. A mon avis, c'est là une fonction que le gouvernement lui-même doit assumer.

M. BARNETT: Si j'ai bonne mémoire, le point important en ce qui concerne le gros câble coaxial est celui des communications téléphoniques. Si ma mémoire est fidèle, l'entente portait que les compagnies de téléphone canadiennes participeraient à l'exploitation de ce câble?

L'hon. M. MARLER: Oui, c'est ce qu'on prévoyait.

Le PRÉSIDENT: Êtes-vous prêts à aborder l'étude du bill article par article?

M. HAMILTON (*York-Ouest*): On a parlé de consultation avec d'autres gouvernements. Notre gouvernement a-t-il communiqué directement avec les autres gouvernements en cause, c'est-à-dire ceux du Royaume-Uni et du Danemark, à ce sujet?

L'hon. M. MARLER: Oui.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Quel était l'objet de ces communications?

L'hon. M. MARLER: Il m'est impossible d'ajouter quoi que ce soit à ce que j'ai déjà dit sur cette question.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Les communications entre ces pays dont nous avons parlé sont-elles assurées par les compagnies de télécommunication appartenant au gouvernement?

L'hon. M. MARLER: Je ne pourrais expliquer la situation au Royaume-Uni, mais je crois comprendre que ces questions relèvent du ministre des Postes; mais en ce qui concerne le Groënland, je ne crois pas qu'il y ait la moindre analogie entre le Groënland et le Royaume-Uni ou le Canada.

M. NESBITT: Cet après-midi, le ministre nous a donné un grand nombre de raisons, ou plusieurs moyens de le faire si le gouvernement désirait établir un monopole pour la C.O.T.C., et il nous a dit qu'il existait un moyen beaucoup plus direct si on voulait s'en servir, d'arriver à ce résultat. A ce sujet, le ministre aurait-il l'obligeance de préciser que le gouvernement n'a pas l'intention d'établir de monopole pour la C.O.T.C., sous quelque forme, ou de quelque manière que ce soit, à la faveur du présent bill ou de quoi que ce soit qui s'y rapporte?

L'hon. M. MARLER: Sans aucune hésitation!

M. HERRIDGE: Vous l'avez dit trois fois.

L'hon. M. MARLER: Oui, et je le dis pour la quatrième fois en espérant que ce sera suffisant!

M. NICHOLSON: Je relève dans les archives les paroles prononcées par un grand Canadien lorsqu'une proposition semblable a été formulée à l'égard de la radiodiffusion. Je veux parler du très honorable R. B. Bennett qui a déclaré

ce qui suit le 18 mai 1932 à la page 3020 des Débats de la Chambre des communes:

> "Deuxièmement, seule l'étatisation du système assurera au peuple de ce pays, sans qu'il soit question de classe ou de localité, des avantages égaux de la radiodiffusion. La radiodiffusion par des compagnies privées doit nécessairement établir une distinction entre les diverses sections du pays, d'après leur chiffre de population. Il ne saurait en être autrement; c'est un défaut inévitable du système. Il ne semble pas juste qu'au Canada, la préférence soit accordée aux villes plutôt qu'à la campagne, ou aux localités prospères plutôt qu'à celles qui sont moins fortunées."

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Qu'est-ce que cela a à voir avec le bill que nous étudions?

L'hon. M. MARLER: C'est une déclaration extrêmement intéressante!

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Je crois que l'auteur se retournerait dans sa tombe s'il savait ce que le présent gouvernement a fait à Radio-Canada.

L'hon. M. MARLER: Il se serait probablement retourné dans sa tombe plusieurs fois s'il avait entendu le député de York-Ouest.

M. NICHOLSON:

> "De fait, si un choix s'imposait, on devrait favoriser ces dernières. Heureusement, avec ce système, il n'y a pas lieu de faire de distinction; nous pouvons accommoder tout le monde. Avec une chaîne de poste très puissants établis dans tout le Canada, nous pourrons assurer un service égal à toute la population."

Puis, je note ce qui suit à la page 3021:

> "On ne saurait trouver un seul gouvernement, qui ne regrette pas aujourd'hui d'avoir cédé une partie de cette ressource à des conditions insuffisantes et qui ne reflètent pas le principe en conformité duquel la couronne détient les ressources naturelles en dépôt pour tout le peuple."

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Bravo! cette dernière phrase résume le tout.

M. LEBOE: Puisque cette idée est maintenant lancée, j'imagine que nous pourrons obtenir la télévision dans les régions septentrionales et un meilleur service de Radio-Canada parce que cette citation a été incluse dans le compte rendu de nos délibérations.

L'hon. M. MARLER: Nous serons obligés d'insérer un nouvel article dans le bill à votre intention.

M. LEBOE: J'ai une autre question à poser.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): J'aimerais que nous rappelions quelques-uns de ces messieurs pour la séance de demain matin.

LE PRÉSIDENT: Très bien.

M. LEBOE: J'ai une autre question à poser. Elle n'est peut-être pas importante pour vous, mais il arrive parfois que certaines choses qui importent peu pour d'autres personnes ont une grande importance pour nous. Vous avez mentionné que vous ne pourriez très bien passer un contrat unilatéral et votre déclaration a été relevée par le député de York-Ouest. Je me demande jusqu'où ce raisonnement peut nous entraîner. Si nous conversons par téléphone tous

les jours entre les États-Unis et le Canada, les États-Unis étant un pays étranger, tout le monde admet qu'il n'y a pas de frontière pour les eaux, mais il s'agit là d'un service terrestre.

L'hon. M. MARLER: S'il n'y a pas d'eau, alors le présent bill ne s'applique pas.

M. LEBOE: Mais en principe, nous disons que dans une situation particulière le cas peut se produire.

L'hon. M. MARLER: Même dans ce cas, cela ne s'applique qu'aux câbles sous-marins avec l'extérieur, et vous constatez que nous n'y incluons pas les services donnés par les câbles sous-marins installés seulement dans l'eau douce, et cela s'applique à la terre également.

M. LEBOE: Nous pourrions nous en tenir à l'eau douce, mais lorsque vous parlez d'une entente unilatérale, une fois que le câble atteint l'autre pays, il est également au service de ce pays.

L'hon. M. MARLER: Cela ne fait pas de doute.

M. LEBOE: Je crois qu'en cherchant à protéger cette société de la Couronne, le gouvernement s'attirait beaucoup de difficultés.

Le PRÉSIDENT: C'est là votre opinion!

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Je me demande si ces messieurs ont quelque chose à répondre à cela? Sinon, je pourrais leur poser quelques questions moi-même.

M. CORLETT: Monsieur le président, afin de hâter la discussion, on pourrait donner certaines réponses spécifiques dans l'intérêt public; ces réponses devraient être données par certains membres du groupe afin d'élucider certaines déclarations faites cet après-midi par le ministre. Je demanderais à M. Henderson de nous donner des explications au sujet de cette compagnie en ce qui concerne la route suivie et la question de la présumée subvention payée par le gouvernement des États-Unis.

M. HENDERSON: Monsieur le président, le ministre a semblé dans le doute cet après-midi au sujet de la route empruntée pour poser ce câble. En d'autres termes, la route choisie pourrait être coûteuse et peu sûre.

L'hon. M. MARLER: Je crois que vous avez tout à fait tort.

M. HENDERSON: C'est l'impression que j'ai eue.

L'hon. M. MARLER: Je vous demande pardon, car je n'avais pas l'intention de vous donner cette impression. J'ai simplement décrit la route en question, sans faire de commentaires.

M. HENDERSON: Après examen, nous avons trouvé cette route tout à fait satisfaisante et même préférable à la route actuelle que nous employons maintenant.

Au sujet du Danemark, le ministre a déclaré que la réponse que nous avons reçue du gouvernement danois au sujet de l'entente visant l'atterrissage du câble, n'était pas favorable. La compagnie n'est pas du même avis. Le gouvernement du Danemark et celui du Groënland nous ont avisés que si nous posions un câble à cet endroit ils s'attendaient que la partie posée au Groënland leur appartiendrait; cela ne serait pas un obstacle aux opérations de notre compagnie.

On a beaucoup parlé du bail que nous avons signé avec le gouvernement, si ce câble est posé, prévoyant le paiement d'un loyer annuel de $1,600,000. Je dois ajouter que ce bail n'est pas à perpétuité. Tous les baux du gouvernement peuvent être résiliés. Les frais d'exploitation annuels de ce câble s'élèveront à environ 2½ millions de dollars, c'est-à-dire un montant beaucoup plus élevé que la somme de $1,600,000 payée par le gouvernement.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Quelle serait la durée du bail?

M. HENDERSON: Une période de dix ans.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Est-il renouvelable à la fin de cette période au moyen de négociations?

M. HENDERSON: Il pourrait l'être en effet.

Quant au coût d'établissement de ce câble, sans parler du financement, nous avons négocié une entente en vue d'un emprunt de 23 millions. Une fois le projet financé, le coût réel sera d'environ 65 millions de dollars. Nous avons obtenu un emprunt d'une des plus grosses compagnies de finance des États-Unis. Avant de pouvoir obtenir cet emprunt, nous avons dû convaincre les prêteurs que nous pouvions leur montrer des statistiques prouvant que la demande de services commerciaux était suffisante pour justifier la pose du câble avant qu'ils consentissent à le financer. En d'autres termes, ils ne financeraient pas le projet pour le seul loyer que nous pourrions obtenir du gouvernement, lequel loyer nous ne considérons pas comme une subvention.

La *Commercial Cable Company* loue présentement beaucoup d'installations au gouvernement des États-Unis et la *Western Union* et la R.C.A. en font autant, de sorte que c'est là une pratique en vogue.

On a également beaucoup parlé du nombre de canaux et l'on a déclaré que tous les canaux existants du câble transatlantique représentaient 18½ canaux duplex et que nous en demandions 24, c'est-à-dire plus que la capacité totale à l'heure actuelle. Dans la déclaration incluse dans le mémoire de la *Western Union* déposé cet après-midi, il est dit que cette société a au total 22½ canaux duplex et au moment où nous déposions notre demande, nous avions 8½ canaux duplex; en plus, nous avons également accru la capacité de nos câbles actuels et, aujourd'hui, nous avons 9½ câbles duplex. En termes d'arithmétique, vous verrez, je crois, que la capacité de la *Western Union* et de la *Commercial Cable Company* excède de beaucoup les 18½ canaux duplex qui, d'après le ministre, existent à l'heure actuelle.

Notre compagnie croit que le Canada est appelé à un grand avenir. Il découle des études faites aux États-Unis qu'il y a une demande extraordinaire de réseaux télégraphiques. Dans nos demandes adressées au gouvernement du Canada, nous avons déclaré que nous avions immédiatement besoin de 60 canaux.

Le moment est venu, je crois, d'ajouter un peu aux renseignements déjà fournis à l'égard de notre demande, qui permettront d'expliquer ce montant de $1,600,000 et de donner des éclaircissements sur les sujets qui s'y rattachent. Je me contenterai de lire un court passage de ce document. Au paragraphe intitulé "Installations actuelles insuffisantes", nous disons ceci:

> "Au cours des sept ou huit dernières années, il y a eu une augmentation extraordinaire dans les services télégraphiques loués et les TWX

dans les territoires continentaux des États-Unis, et l'on prévoit que cette tendance se maintiendra."

Nous avons étudié un grand nombre de statistiques de l'*American Telephone and Telegraph* et de la *Western Union Telegraph*, ainsi que des statistiques en Europe, en ne perdant pas de vue que des services téléphoniques et télégraphiques étaient exploités côte à côte. Le ministre a déclaré ici même cet après-midi qu'une fois que ce nouveau câble téléphonique serait en service, la quantité de dépêches expédiées par télégraphe diminuerait probablement. Or, la statistique démontre que le nombre de dépêches télégraphiques a été en augmentant à mesure qu'augmentait le service télégraphique, et nous croyons que cette tendance se maintiendra.

> "Je suppose qu'on a constaté la même augmentation dans ces services à l'intérieur du Canada. Les lignes télégraphiques internationales dans ce pays ont été l'objet d'une demande croissante de location de canaux télégraphiques et de service telex. Pour confirmer cet avancé, nous n'avons qu'à examiner le nombre de demandes que le requérant a reçues pour l'installation de services de ce genre, ainsi que le relevé effectué chez certains clients aux États-Unis, pendant que la question de ce nouveau câble était à l'étude. Presque sans aucune exception, tous les clients interrogés étaient intéressés dans le service telex et environ 50 p. 100 de ces clients s'intéressaient également au service de câbles internationaux en location. En plus du besoin établi de tels services commerciaux, que le requérant ne peut présentement satisfaire avec ses installations existantes, il a également surgi une forte demande de canaux télégraphiques par câble en location par des services de l'État. Le relevé le plus récent effectué aux États-Unis indique un besoin et un emploi possible à l'heure actuelle d'environ 60 canaux télégraphiques duplex loués dans le nouveau câble. La capacité télégraphique actuelle du requérant est limitée à $8\frac{1}{2}$ canaux duplex. Le requérant n'a fait aucun relevé au Canada sur le besoin d'installations supplémentaires, mais il est porté à croire que la demande accrue constatée aux États-Unis s'applique également au Canada."

M. BELL: Je vous demande pardon d'interrompre la discussion, mais cela mérite quelques explications de votre part, étant donné que c'est M. Langlois qui l'a mentionné. Vous dites que vous n'avez pas fait de relevé au Canada, mais je voudrais savoir si c'est bien ce que vous voulez dire; auriez-vous l'obligeance de préciser votre pensée?

M. HENDERSON: Avec plaisir.

> "Outre ce qui précède, le requérant a besoin de canaux supplémentaires et de câbles plus modernes afin d'améliorer son service au public et au gouvernement dans l'expédition régulière des dépêches."

En ce qui concerne le Canada, nous n'avons pas jugé nécessaire d'effectuer un relevé ici. Le ministre a déclaré qu'il aurait six canaux télégraphiques lorsque ce câble transatlantique fonctionnera et il n'a à sa disposition qu'un demi-canal téléphonique. La *Commercial Cable Company* a maintenant reçu une demande de cinq canaux en location à travers l'Atlantique et cela même sans avoir cherché à vendre des canaux. Nous croyons que la population canadienne devrait avoir l'occasion de louer des canaux directement à un client de Londres, Paris, ou d'ailleurs. Si vous êtes capables de communiquer avec Londres par

votre appareil téléphonique, vous devriez pouvoir communiquer également par télégraphe. Nous croyons qu'un jour viendra où le télétype sera démodé.

Le ministre a déclaré que si nous avions demandé un câble de deux circuits, sa réponse aurait peut-être été différente. Si j'avais soumis une telle demande, je crois que mon conseil d'administration m'aurait démis de mes fonctions.

L'hon. M. MARLER: Ce n'est pas ce que je voulais dire.

M. HENDERSON: Je crois que je n'ai plus rien à ajouter à ce que j'ai dit, mais je serai heureux de répondre à des questions.

M. HOSKING: Si vous êtes disposés à accorder au Danemark la propriété du câble que vous avez mentionné au Groënland, ainsi que toutes les installations et tout ce que vous y possédez, pourquoi vous opposez-vous au présent bill? Il n'est pas beaucoup plus avantageux que l'entente que vous êtes prêts à conclure avec un pays qui ne se montre pas aussi bien disposé envers les États-Unis que le Canada?

M. HENDERSON: Je désirerais déclarer à mon honorable collègue que je ne m'opposerais pas à conclure avec le Canada la même entente que celle que nous sommes disposés à conclure avec le Groënland.

M. HOSKING: Alors, vous seriez très heureux de venir au Canada sans aucun circuit?

M. HENDERSON: Non, monsieur, ce n'est pas ce que nous avons dit.

M. HOSKING: Mais n'est-ce pas la situation dans laquelle vous vous trouvez au Groënland?

M. HENDERSON: La proposition, en ce qui concerne le Groënland, portait que le gouvernement désirerait se porter acquéreur des installations dans les eaux territoriales du Groënland et signer un contrat d'association.

M. HOSKING: Si les installations nous appartenaient au Canada, alors nous serions en mesure de dire s'il y aurait des débouchés ou non.

M. HENDERSON: Nous ne conclurions pas d'entente avec vous en vue de nous abandonner ces installations à moins que vous ne nous permettiez d'installer d'autres canaux au Canada. Autrement, nous ne pourrions faire de progrès.

M. HOSKING: En lisant le bill, je suis porté à croire que je préférerais de beaucoup conclure une entente en vertu du présent bill avec un pays aussi bien disposé que le Canada envers les États-Unis, plutôt qu'avec un pays qui désirerait tout accaparer; et une fois qu'il serait propriétaire de toute l'installation, je crois qu'il déciderait du nombre de canaux entrant et sortant.

M. HENDERSON: Abstraction faite du bill, nous estimons qu'il nous faut 24 canaux et on nous les a refusés.

M. HOSKING: Je crois qu'en vertu du bill, vous pouvez vous mettre au travail et installer votre ligne?

M. HENDERSON: On nous a dit que nous ne pourrions le faire sans le bill.

M. HOSKING: Si le bill 212 est adopté, je crois que si vous formulez une nouvelle demande, elle sera agréée.

M. HENDERSON: Nous ne le croyons pas.

M. BELL: Demandez à M. Hosking de vous faire cette promesse par écrit.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Combien de canaux avez-vous l'intention d'utiliser pour fins commerciales? Vous en avez demandé 24 pour le Canada.

M. HENDERSON: Je dois dire que la plus grande partie des installations servent à des fins de défense. Quelques-uns des canaux serviront à des fins commerciales.

L'hon. M. MARLER: Monsieur le président, je désire m'excuser auprès du Comité de l'avoir induit en erreur au sujet du nombre de canaux duplex. M. Henderson a raison lorsqu'il dit que le nombre n'est pas de 18½. Mais je dois dire en guise d'excuse qu'au moment où ce chiffre a été inscrit dans les archives, c'est le renseignement qu'on nous avait donné. Mais nous avons obtenu des renseignements plus exacts en ces derniers temps de la *Western Union* confirmant ce que M. Henderson avait dit, à savoir que le nombre est total de 68 circuits simplex ou 34 canaux.

M. HENDERSON: Monsieur le président, j'aimerais donner encore quelques renseignements au sujet de certaines déclarations qui ont été faites aujourd'hui sur la question de l'entretien de nos installations actuelles. J'ai déclaré hier que les câbles qui étaient âgés de 70 ans et plus étaient considérés comme coûteux à exploiter. Et voici maintenant que la *Commercial Cable Company* et la *Western Union* ont des câbles qui ne sont déjà plus d'exploitation économique. Le seul moyen à notre disposition d'expédier le volume des dépêches qui nous est confié, étant donné l'insuffisance de nos moyens, c'est que nous avons dû faire des prodiges d'imagination, surtaxer nos ressources et doubler nos recherches afin d'accroître les vitesses de nos câbles actuels munis de répéteurs sous-marins. Nous avons présentement 9½ canaux duplex. Nous prévoyons que nous en aurons 12 à la fin de l'année 1957. Ce nombre ne sera pas encore suffisant. Mais le point que je veux mettre en lumière devant les membres du Comité est celui-ci: que ferons-nous lorsque ces vieux câbles seront hors d'usage? Nous ne pouvons continuer indéfiniment à nous en servir. La compagnie a l'habitude de planifier à l'avance et de poser de nouveaux câbles. La seule raison qui nous a permis de continuer notre service depuis la pose de notre dernier câble en 1923, avec la capacité que nous avions, c'est parce que notre service de recherches et de perfectionnement nous a fourni des répéteurs sous-marins pour augmenter notre capacité. Nous avons pu, tout juste avant la guerre, augmenter de 25 p. 100 la vitesse de notre câble avec le secours de répéteurs sous-marins, et nous nous serions trouvés dans un grand embarras sans cette amélioration. Mais il est question ici d'un câble coaxial, dont le coût initial est d'environ 23 à 25 millions de dollars, qui nous donnera 120 canaux de télétype. Je ne connais personne qui, en possession de toutes ses facultés mentales, s'aviserait de dépenser 25 millions pour un vieux câble ne renfermant que deux, quatre ou six canaux; le coût serait beaucoup plus élevé. Si nous devons poser ce câble et si effectivement nous le posons, je tiens à vous dire dès maintenant que nous projetons d'installer un second câble transatlantique ayant la même capacité, qui ne desservira pas nécessairement le Canada. La raison de cette décision, c'est que le jour où ce nouveau câble commencera de fonctionner, si jamais ce jour arrive, selon nos derniers calculs, nous aurons 86 canaux en service. Vous ne pouvez entreprendre de fournir du service à des clients et paralyser 86 canaux, en interrompant le service de ce câble du jour au lendemain sans donner à la clientèle un autre genre de service.

Je crois que c'est tout ce que j'avais à dire sur ce sujet.

M. HOLOWACH: Ai-je raison de croire que votre compagnie est disposée à céder au gouvernement canadien la propriété de votre outillage et de vos installations au Canada et dans les eaux canadiennes, à la condition que vous signiez une entente avec le Canada en vue du maintien des services que vous considérez comme essentiels?

M. HENDERSON: Nous ne nous opposerions pas à un régime de propriété partielle avec le gouvernement canadien.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Un régime de propriété partielle.

M. HOLOWACH: Je vous demande pardon?

M. HENDERSON: Un régime de propriété partielle. Ce régime de propriété partielle fonctionne plus ou moins d'après le même taux—pas nécessairement le même que le taux actuel, mais le câble téléphonique possède une propriété partielle des installations où la C.O.T.C. a un intérêt.

M. HOLOWACH: En d'autres termes, vous paieriez les frais, à la condition d'avoir un permis?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Vous paieriez une partie des frais.

M. HOLOWACH: Pour en avoir la propriété partielle?

L'hon. M. MARLER: Monsieur Holowach, je ne crois pas que M. Henderson veuille dire qu'il va nous céder ces circuits absolument gratuitement. Je crois que s'il disait cela, il aurait raison de craindre les sanctions de son Conseil d'administration.

M. HOLOWACH: D'après moi, cette déclaration est très importante. Qu'entendez-vous par "propriété partielle"? Je veux simplement que nous nous entendions sur le sens de cette expression.

M. HENDERSON: J'entends tout simplement une part du droit de propriété dans l'entente que la C.O.T.C. a maintenant signée avec l'*American Telephone and Telegraph* et le ministère des Postes britanniques. Sauf erreur, la C.O.T.C. est plus ou moins propriétaire de la partie qui se trouve dans les eaux canadiennes et qui y fonctionne.

M. HOLOWACH: Une autre question. Je suppose que vous avez tenu votre gouvernement au courant de votre demande, et que votre société va de l'avant avec ce projet. Quelle est l'attitude de votre gouvernement en ce qui concerne tout ce projet?

M. HENDERSON: Notre gouvernement est en faveur de ce câble. Nous croyons que si jamais on le pose, il y aura une forte demande de ses services de la part du public canadien.

M. CARTER: Prévoyez-vous que ces 24 circuits serviront tout de suite, c'est-à-dire dès qu'ils deviendront disponibles au Canada?

M. HENDERSON: Je crois qu'ils seraient en service dans deux semaines. Vous avez tant d'autres installations. Nous ne songeons à ce nouveau service que pour fins de telex. Il faut plusieurs canaux pour alimenter le service telex. Le service telex international est le même que le service de télétype international; vous signalez et demandez la communication et vous l'obtenez. C'est la même chose que pour les lignes téléphoniques terrestres, en ce sens que moins vous avez de lignes plus vous êtes obligés d'attendre. Nous avons récemment inauguré un service telex par radio avec l'Autriche. Nous avons constaté

qu'il nous fallait exploiter ce service telex avec trois canaux afin de ne pas faire attendre les clients. Il y a bien des gens au Canada et il s'y fait de grosses affaires et sa croissance est illimitée. J'ai beau faire, je ne puis voir pourquoi ces gens n'auront pas besoin également de ces services telex. Nous les avons entre les États-Unis et l'Europe et ils fonctionnent toujours à plein rendement; en fait, les clients doivent attendre trois heures par jour de 10 heures du matin à 1 heure de l'après-midi.

M. BELL: Monsieur Henderson aurait-il l'obligeance de donner des précisions sur les déclarations qui ont été faites, selon lesquelles vous auriez vous-mêmes un monopole au pays si nous vous accordions la permission de vous organiser comme vous le désirez?

M. HENDERSON: Naturellement, je crois dans la concurrence. Si j'étais à la place du ministre, je désirerais plus de lignes télégraphiques que n'en fournit ce câble. A mon avis, la *Western Union* désirerait en avoir davantage. Mais, en ce qui concerne les services telex et en location, je crois que les autres compagnies désireraient donner le même service au public que celui que nous voulons donner.

M. HERRIDGE: Monsieur Henderson, j'ai entendu l'un de vos témoins déclarer que vous n'étiez pas en mesure au Canada de rendre cette ligne rentable, et cependant vous dites maintenant que dès que le câble sera installé, il sera occupé au maximum?

M. HENDERSON: Non, j'ai dit que dès que le câble serait installé, il y aurait 86 canaux en service. Ce câble renfermera 120 canaux.

L'hon. M. MARLER: N'est-ce pas plutôt quatre-vingt-seize?

M. HERRIDGE: Quatre-vingt-seize. Étant donné les grandes possibilités d'expansion des affaires, vous estimez-vous justifiés d'installer votre câble sans insister sur la nécessité de manutentionner les dépêches canadiennes?

M. HENDERSON: Comme je l'ai dit déjà, nous considérons que le Canada grandit et qu'il sera possible de faire de bonnes affaires. Nous croyons que ce pays a un bel avenir. Nous considérons que le volume actuel de trafic qui passe par nos mains au Canada, et qui représente 20 p. 100 du total, est une proportion considérable de notre revenu. Je crois qu'un jour viendra où le trafic entre le Canada et l'étranger atteindra le niveau de celui qui passe entre les États-Unis et l'étranger. Comment pourrait-il en être autrement?

M. CAMPBELL: Si la croissance du pays continue, ne serait-il pas possible qu'un organisme du gouvernement ait besoin de canaux supplémentaires?

M. HENDERSON: Je crois que ce besoin se fait déjà sentir.

M. CAMPBELL: Mais rien ne pourrait vous empêcher d'installer ce câble n'importe où si vous le désirez, du moment qu'il n'y aura pas de sorties au Canada?

M. HENDERSON: Je vous demande pardon?

M. CAMPBELL: Vous pouvez installer ce câble ici même au Canada du moment que vous n'installerez pas de sorties ou seulement celles qui seront accordées.

M. HENDERSON: Nous ne voudrions pas ce câble sans sorties au Canada, car ce sont ces débouchés qui nous procurent maintenant 20 p. 100 de nos affaires.

M. CAMPBELL: Ce ne serait pas payant pour vous d'installer ce câble où vous l'entendez, de le poser au Canada sans sorties? Est-cela que vous voulez dire?

M. HENDERSON: Vous pouvez envisager cette question du point de vue de votre intention de construire un câble ayant une capacité plus faible si vous ne tenez pas compte des besoins du pays. Mais nous sommes d'avis que le Canada fait de grands progrès et si personne n'en tient compte, nous du moins allons en tenir compte.

M. CAMPBELL: Vous croyez que nous ne pouvons régler ce cas nous-mêmes?

M. HENDERSON: Je dis que la capacité n'est pas suffisante à l'heure actuelle.

M. BELL: Où en êtes-vous avec vos plans, monsieur Henderson? Vous avez parlé d'un emprunt consenti par la banque. Si vous me permettez de poser une telle question, je désirerais savoir si cela va paralyser tout votre programme d'expansion future et si vous devrez attendre, année après année jusqu'à ce que votre projet soit enfin approuvé?

M. HENDERSON: Tout ce que je puis dire, c'est que nous avons signé cette entente en vue du financement de notre projet. Il y a déjà eu un certain retard, et jusqu'ici nous avons pu prolonger notre entente financière.

M. BELL: En d'autres termes, vous devrez continuer à solliciter l'approbation de l'aspect canadien de votre plan?

M. HENDERSON: Ainsi que l'aspect britannique de notre plan. Mais, je crois que nous avons réussi à prolonger notre entente d'emprunt sans trop de difficulté.

M. NICHOLSON: Il y a à peu près deux ans que vous avez soumis votre demande?

M. HENDERSON: Oui.

M. NICHOLSON: Quel progrès avez-vous fait au Royaume-Uni au cours de cette période?

M. HENDERSON: Eh bien, nous n'avons pas reçu la même réponse définitive que celle que nous a donnée le ministre ici.

M. NICHOLSON: Il y a eu changement de gouvernement au Royaume-Uni depuis 1945. Y a-t-il eu changement de politique au sujet de la propriété publique dans le domaine des câbles au Royaume-Uni depuis ce changement de gouvernement?

M. HENDERSON: Je dirais qu'il n'y en a pas eu.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Vous devez partir de quelque part au sujet de ces approbations. Si tout le monde attend de voir ce que tout le monde fera, vous ne ferez jamais rien.

M. HENDERSON: Vous avez parfaitement raison, et nous ne pouvons commencer avant que toutes les ententes nécessaires aient été conclues.

M. BELL: Je suppose que cette situation aura un certain effet sur vos autres négociations, c'est-à-dire le fait que vous avez échoué ici?

M. HENDERSON: Nous avons cherché à conduire nos négociations simultanément au Canada et au Royaume-Uni dans l'espoir d'obtenir une réponse

probable plus ou moins simultanément. Comme je l'ai dit, nous n'estimons pas qu'il y aura la moindre difficulté en Irlande ou au Groënland.

M. BELL: Autrement dit, le Canada montre la voie avec un rare bonheur dans les affaires internationales?

M. HENDERSON: Je n'ai pas qualité pour parler de cette question.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): C'est ce qui est arrivé dans le passé.

M. BELL: Reste à voir s'il montre la bonne ou la mauvaise voie . . .

M. HOSKING: Pourriez-vous nous dire quelle importance ces affaires canadiennes ont pour vous? Vous avez 84 canaux qui sont toujours indispensables aux États-Unis, si je comprends bien.

M. HENDERSON: Je dis que nous avons besoin de 86 canaux.

M. HOSKING: Et si 24 de ces canaux sont réservés pour le Canada, il ne vous resterait que 10 canaux pour faire face à la croissance qui pourrait se produire aux États-Unis.

M. HENDERSON: Précisément.

M. HOSKING: Et vous nous dites qu'étant donné la situation, ce ne serait pas payant de commencer à construire ce câble si vous n'avez pas de débouchés supplémentaires au Canada?

M. HENDERSON: Nous ne voudrions pas exploiter le câble à moins d'avoir plus de raccordements au Canada.

M. HERRIDGE: Votre emprunt a-t-il été consenti à la condition que vous obteniez des affaires canadiennes?

M. HENDERSON: Non.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Mais vous prétendez que ce ne serait pas une bonne chose de construire ce câble à travers le Canada si vous n'aviez le privilège d'utiliser ces sorties?

M. HENDERSON: Exactement. Nous sommes en affaires au Canada depuis plus de 75 ans. Nous avons une grosse mise de fonds ici dans cette entreprise de câble et, comme je l'ai dit, nous prévoyons une croissance considérable dans ce pays.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Et cependant vous avez déclaré que vous n'aviez pas fait de relevé des besoins canadiens. Apparemment, vous aviez décidé d'aller de l'avant avec ce projet et vous avez obtenu un emprunt sans trop penser aux affaires canadiennes comme revenu possible?

M. HOSKING: Dois-je comprendre que vous voulez obtenir l'approbation du gouvernement canadien à l'égard de ce projet afin de vous en servir comme moyen de conclure une entente avec le Royaume-Uni?

M. HENDERSON: Non, monsieur.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Ce serait certainement ce qui s'appelle mettre la charrue avant les bœufs.

M. HOSKING: Mais il faut que vous commenciez quelque part, comme M. Hamilton l'a signalé; n'auriez-vous pas là un bon argument si vous pouviez dire que le Canada autorise ces installations.

M. NICHOLSON: Je suis d'avis que si vous avez déjà pris des engagements à l'égard de 86 des 96 canaux, vous ne courriez pas grand risque en vous mettant au travail sans les 24 canaux au Canada si vous ne réussissiez pas à convaincre le ministre et à l'amener à changer d'avis. Il me semble qu'avec 86 canaux sur 96 avant d'avoir un surplus de canaux à votre disposition, vous ne courriez pas grand risque en commençant avec les 120 canaux.

M. HENDERSON: Comme je l'ai dit, je crois que nous avons besoin de 86 canaux. Nous projetons d'utiliser l'équivalent d'un canal téléphonique sur ce câble pour un service télautographe. Ce service prendrait 24 canaux de télétype. Nos ingénieurs pourraient obtenir ces 24 canaux de télétype de chaque canal téléphonique; nous projetons de fournir un service télautographe au moyen de la largeur de bande nécessaire à un canal téléphonique. Pour revenir à la question que vous avez soulevée au sujet du besoin au Canada et des 24 canaux que nous demandons, comme je l'ai dit, nous avons dès maintenant besoin de cinq canaux sous location et nous n'avons pas encore essayé de vendre des baux au Canada. Pour donner le service telex voulu au Canada, nous aurions besoin d'au moins 10 canaux de télétype et je crois que pour une période de deux ans, il s'agirait de 15 canaux et nous ne pourrions offrir en vente le reste de ces circuits sous location, et alors il y a quelque chose qui ne va pas.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Je ne mets pas votre déclaration en doute, mais j'appelle simplement l'attention des membres du Comité sur le fait que l'importance qu'on accorde aujourd'hui aux besoins canadiens n'a pas même été mentionnée dans la formule de demande. Cette demande disait qu'aucun relevé n'avait été fait des besoins du Canada.

M. HENDERSON: Nous avons commencé sans effectuer de relevé et le fait que nous avons demandé 24 terminus semble indiquer qu'à notre avis nous pouvons les employer.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Mais vous voyez mon point?

M. HENDERSON: Oui.

M. BELL: Diriez-vous en général que les gens à qui vous auriez pu louer ou songer à louer ces services s'adresseraient quand même à la C.O.T.C. s'il ne vous était pas permis d'exploiter ce service au Canada de la façon dont vous l'entendez? Peut-être pourrais-je poser ma question sous une autre forme: seriez-vous en mesure d'offrir à ces clients éventuels des services que la C.O.T.C. pourrait être en mesure de leur offrir dans un proche avenir?

M. HENDERSON: Eh bien, si la C.O.T.C. projette d'offrir les mêmes serviees, elle pourrait le faire et je dois dire qu'elle obtiendrait plusieurs clients et que nous en obtiendrons nous aussi. Je crois que la demande est suffisante pour les deux compagnies.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): En ce moment, cette compagnie n'a pas non plus suffisamment de canaux pour assurer ce service?

M. HENDERSON: Non, et elle n'en aura pas non plus suffisamment avec ces canaux de télétype.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): J'ai une ou deux autres questions à poser. J'ignore si M. Henderson peut y répondre lui-même, mais je vais les lui poser. Ce matin, M. Levett a indiqué que sa compagnie ne désirait pas s'engager dans le service coaxial. Je lui ai fait remarquer qu'il pourrait y avoir d'autres raisons pour lesquelles cette compagnie ne désirerait pas s'y intéresser et il a répondu,

je crois, que ce n'était pas à cause de cela. Y a-t-il quelque différence entre les besoins de vos deux compagnies qui le ferait répondre d'une façon ou de l'autre?

M. HENDERSON: Cette compagnie a une plus forte capacité que la nôtre parce qu'elle a plus de câbles. Nous avons six câbles dont l'un est inactif—il s'agit d'un très vieux câble—et pour vous montrer ce que cela signifie quand vous êtes aux prises avec un tel problème, je dirai qu'il en coûterait environ $800,000 pour mettre ce service en marche. J'ai peur que ces câbles ne deviennent hors d'usage, et à mons avis, il ne s'écoulera pas beaucoup de temps avant qu'ils le deviennent.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Puis-je maintenant poser ma deuxième question? Je crois comprendre qu'il s'agit d'une compagnie américaine qui a certains intérêts ici. Elle s'est établie au Canada, sauf erreur, en 1884 et vous en êtes le vice-président exécutif. Qui sont les actionnaires?

M. HENDERSON: Eh bien, la *Commercial Cable Company* est une filiale appartenant intégralement à l'*American Cable Radio Corporation.*

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Êtes-vous un directeur de cette compagnie? Savez-vous quelque chose de la compagnie mère?

M. HENDERSON: Je suis vice-président exécutif et administrateur de la *Commercial Cable Company* et de la société mère.

L'hon. M. MARLER: Pourrais-je savoir qui est la mère de la société mère?

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Non, je n'irai pas jusque là . . .

L'hon. M. MARLER: Puis-je poser cette question?

M. HENDERSON: Oui, l'*American Cable and Radio Corporation* est une corporation appartenant au public. Cinquante-huit pour cent de notre capital-actions appartient à l'*International Telephones and Telegraphs* et 42 p. 100 appartient au public. C'est à M. Smith et à M. Jones que nous devons répondre de notre administration. Il en va de même pour l'I.T.T. et même, dans ce dernier cas, c'est encore plus vrai.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Me voilà exactement où je voulais en venir et je crois que je le dois au ministre. Les actions de cette compagnie sont-elles cotées à la bourse?

M. HENDERSON: A la bourse de New-York.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Est-ce la seule?

M. HENDERSON: A ma connaissance, oui.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Votre compagnie s'opposerait-elle à ce que ces actions soient cotées au Canada?

M. HENDERSON: Je crois que nous serions très heureux d'étudier la possibilité d'inscrire nos actions à la bourse canadienne.

L'hon. M. MARLER: Songez-vous à acheter un intérêt prépondérant, monsieur Hamilton?

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Non et je doute que même le gouvernement désirerait le faire . . . c'est une trop grosse entreprise. Songeriez-vous à inscrire les actions de la société mère à la bourse canadienne, monsieur Henderson?

M. HENDERSON: Oui, nous songerions à cette possibilité; je ne puis parler au nom des autres administrateurs, mais je leur en parlerai.

M. CORLETT: M. Hamilton a posé une question il y a quelques instants au sujet du statut futur de la *Western Union*, étant donné certaines questions dont la *Federal Communications Commission* de Washington est présentement saisie et au sujet desquelles M. Kennedy pourrait nous entretenir. Je crois que M. Kennedy serait mieux en mesure de nous parler de ces questions.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): M. Kennedy pourrait-il nous éclairer à ce sujet?

M. KENNEDY: Je le ferai avec plaisir. Je ne suis pas surpris que certains membres du Comité se soient demandé pourquoi la *Commercial Cable Company* est si vivement intéressée aux câbles coaxiaux lorsque la *Western Union* n'a manifesté absolument aucun intérêt à leur sujet. Il est tout naturel que vous vous posiez cette question. Je crois avoir dit ce matin—et je crois que M. Levett en a parlé ici même—qu'avant 1943, il y avait deux compagnies domestiques de télégraphes aux États-Unis: la *Western Union* et les *Postal Telegraphs*. Ces deux compagnies cherchaient à se fusionner depuis plusieurs années et à créer un monopole avec leur service domestique de télégraphe et, finalement, le Congrès a adopté une loi abolissant les lois antitrust et les deux compagnies ont pu dès lors se fusionner et créer le monopole en question, avec l'entente que la *Western Union* abandonnerait l'exploitation de ses câbles assurant divers services internationaux dans un laps de temps raisonnable, laquelle entente prescrivait que la *Federal Communications Commission* devait s'assurer qu'on avait donné suite à cette disposition visant l'abandon des câbles. Des années passèrent et, en 1943, après que la *Western Union* eut sans cesse fidèlement expédiée ses rapports à la *Federal Communications Commission* au sujet de la possibilité de négociations en vue de vendre ces services et en raison des difficultés de trouver un acheteur, étant donné qu'en vertu des lois antitrust elle ne pouvait nous vendre ses câbles—nous avons voulu les acheter, mais elle ne pouvait les vendre à une autre compagnie de télégraphe internationale à cause des lois antitrust. Alors elle a été obligée soit de les vendre à une compagnie étrangère soit de s'en dessaisir d'une autre façon. Quoi qu'il en soit, il y a environ un an, la *Federal Communications Commission*, qui est chargée de voir à l'exécution de la disposition d'abandon, s'est fatiguée d'attendre des acheteurs éventuels et elle a invité la *Western Union* et d'autres, dont nous étions, à soumettre un plan permettant à la *Western Union* de se désister en conformité des exigences de la loi adoptée par le Congrès.

Cette mesure a été adoptée après de longues discussions entre tous les intéressés; la discussion a été laborieuse et diverses méthodes ont été proposées. La *Western Union* a soumis un rapport des efforts qu'elle avait tentés jusque là et finalement l'examinateur—la cause a été entendue par un examinateur officiel—a présenté son rapport. Je n'entrerai pas dans les détails de ce rapport, mais l'examinateur signalait qu'il y avait d'autres méthodes de désistement que la vente, et je suis sûr que les avocats qui siègent à ce Comité comprendront ce que je veux dire lorsque je déclare qu'en vertu des lois antitrust et de certaines autres lois, des désistements ont été prescrits, ce que nous appelons méthodes de "dépouillement" et "partage" en vertu desquelles une nouvelle société, en l'occurrence la *Western Union Cables*, serait organisée et son capital-actions serait séparé de celui de la ligne terrestre, et ces valeurs seraient offertes au public et graduellement écoulées.

L'examinateur a soutenu que ce serait une bonne méthode possible de désistement. Quoi qu'il en soit, le rapport de l'examinateur recommandait que

la Commission enjoignit à la *Western Union* de proposer un plan de désistement—je crois que c'était dans les six mois—j'ignore si c'était six mois ou un an—mais vous pouvez quand même voir par cette situation que c'était une véritable épée de Damoclès, si je puis m'exprimer ainsi, suspendue au-dessus de la tête de la *Western Union*—obligeant cette dernière à renoncer à ses intérêts dans un câble coaxial ou dans tout autre prolongement de câbles à travers les États-Unis en vertu de la disposition de désistement. De plus, il lui est interdit de prolonger ses câbles, et je crois que la question que certains de vous, messieurs, vous posiez est très compréhensible, à savoir pourquoi chercherions-nous à étendre le système, alors que la *Western Union* ne s'y intéresse pas? Si M. Levett n'est pas de mon avis, je serais heureux qu'il me rectifie.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): J'aimerais poser une question à M. Levett.

Le PRÉSIDENT: Très bien.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Monsieur Levett, vous avez manifesté beaucoup d'inquiétude aujourd'hui parce que les pouvoirs contenus dans le présent bill sont plus que des pouvoirs mécaniques, si je puis m'exprimer ainsi. Mais comment régleriez-vous le problème et quelle sorte de demande soumettriez-vous, et que proposez-vous? A présent que vous avez entendu le ministre, pourriez-vous nous dire ce que vous pensez de cette question posée par le bill à l'étude, lequel semble accorder au gouvernement le pouvoir d'édicter des règlements au sujet du nombre de "sorties"—expression que vous n'aimez pas—à même vos câbles existants?

M. LEVETT: Vous me posez là, monsieur, plusieurs questions difficiles, mais je m'empresse de dire que je n'aime pas l'expression "sortie" mais je vais tâcher de corriger un malentendu causé par ma déclaration, malentendu que j'ai entendu exposer au moins une fois. J'ai simplement signalé au sujet de cette question des sorties qui a fait l'objet d'une discussion inscrite au compte rendu d'hier,—et sans exprimer ma propre opinion sur l'à-propos de cette discussion—que le ministre a déclaré qu'elle n'était pas pertinente. J'ai simplement dit que n'ayant pas le texte de la demande, je ne pouvais dire ce qu'on entendait par 24 sorties et par conséquent, étant donné que vous désirez des précisions, il importe que nous sachions exactement ce que cela signifie afin que nous comprenions tous ce qui a été refusé.

Vous ne diriez pas ce qu'on entend par 24 sorties et par conséquent si vous voulez bien comprendre ce que j'ai cherché à expliquer, il importe que vous sachiez—et je suppose que les membres du Comité le sauraient—exactement ce qu'on entend afin que nous connaissions tous la nature de la demande qui a été formulée. Nous saurions que le terme sortie est défini et alors nous saurions ce que la *Commercial Cable Company* a demandé et que le ministre a refusé. Nous voulons que tous les membres soient en mesure de bien comprendre la portée du présent bill ainsi que la question des sorties. J'ai signalé que la sortie, dans son sens général, pouvait signifier le terminus du câble ou les bureaux. Depuis que j'ai fait cette observation, à en juger par ce qui a été dit ici par le ministre et d'autres membres du Comité, apparemment le mot "sortie" accolé au nombre 24 ne signifie pas le terminus du câble, car le ministre a déclaré que le bill n'a pas pour but de modifier la situation actuelle en ce qui concerne l'autorisation visant le terminus des câbles, et que ledit bill n'est pas censé s'appliquer aux terminus des câbles.

Eh bien, nous connaissons la réponse au moins sous ce rapport. Mais je ne comprends toujours pas la signification de l'expression "24 sorties" si ce n'est qu'elle signifie quelque chose en plus du terminus du câble. Où ces sorties seront-elles situées? Y aura-t-il des bureaux, quelle sorte d'installations fournira-t-on?

Dans ces circonstances, je ne tiens pas à formuler de commentaires au sujet de toute question qui contient une donnée que je ne comprends pas et que, m'apprend-on, la pétition ne définit pas, puisque apparemment l'emplacement des sorties n'est pas connu à l'heure actuelle. A cause de cela, une grande partie de votre question, qui a trait à cette pétition et à ces sorties, n'est pas de ma conpétence.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Peut-être ai-je mal formulé ma question ou qu'elle était trop longue; quoi qu'il en soit, supposons que vous ayez neuf câbles dont vous pouvez obtenir un nombre donné de canaux. A l'heure actuelle vous pouvez employer—en nombre hypothétique—100 canaux, et vous pouvez abandonner si vous le voulez 10 canaux au Canada à l'intention des Canadiens.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Monsieur le président, j'en appelle au règlement. Je crois que la question que M. Hamilton a posée appelle une réponse qui va prendre une bonne partie de notre temps parce qu'elle est très compliquée. Il est près de 10 h. 10 et je propose que nous ajournions.

Le PRÉSIDENT: Seriez-vous disposés à siéger pendant une demi-heure encore afin de permettre à certains des membres de prendre leur train ce soir?

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Je crois comprendre qu'ils ne s'en vont pas. D'ailleurs nous ne pourrions terminer notre travail en une demi-heure.

Le PRÉSIDENT: Dans ce cas, nous nous réunirons de nouveau demain matin à 11 heures et demie.

TÉMOIGNAGES

VENDREDI 13 juillet 1956

Le PRÉSIDENT: Silence messieurs, nous sommes en nombre.

Êtes-vous maintenant disposés à étudier le bill n° 212 article par article?

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Monsieur le président, j'ai posé une question hier soir à M. Levett et peut-être me permettriez-vous de la reprendre sous une autre forme parce que je crois qu'elle ne lui convenait pas beaucoup.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): J'espère que vous vous en tirerez mieux cette fois-ci.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Il est heureux que nous ayons gardé le sens de l'humour.

Tous d'abord, monsieur Levett, je ne veux pas prolonger indûment la discussion au sujet du sens du mot "sortie". Peut-être pourrais-je reprendre ma question sous la forme que voici. Le ministre a déclaré à la Chambre que le présent bill 212 s'appliquera à toutes les compagnies, qu'il s'agisse de compagnies existantes ou de celles qui solliciteront la permission de poser des câbles à l'avenir. Le ministre est ici et il peut écouter le prochain préambule. Il a aussi déclaré, je crois, que le présent bill visera l'ensemble des opérations d'une compagnie télégraphique en ce qui concerne ses canaux de distribution au Canada. Or, votre compagnie exploite présentement un câble dans notre pays. Ce câble peut avoir cinquante circuits. De ces circuits, il se peut que vous en réserviez seulement dix à l'usage du Canada. Êtes-vous satisfaits de ce bill, sachant quele ministre pourrait réduire le nombre de circuits que votre compagnie pourrait employer au Canada à un ou deux, ou même les supprimer tous?

M. Robert LEVETT (*avocat de la Western Union Telegraph Company*): Monsieur le président, je ne puis vraiment pas répondre à cette question à moins que le président ne me permette de faire une déclaration qui comprendra certaines précisions au sujet d'un certain nombre de détails.

L'hon. G. C. MARLER (*ministre des Transports*): Je crois pouvoir régler la question en disant que le gouvernement n'a aucunement l'intention de limiter ou de réduire le nombre des circuits qui sont présentement exploités par l'une ou l'autre des compagnies de télégraphe.

M. HOSKING: Monsieur le président, certains membres du Comité m'ont demandé si nous pourrions donner des explications au sujet du terme "circuit", circuits duplex et diverses autres expressions techniques. Il semble que ce qui intrigue certains membres se résume à la définition d'un circuit simplex et d'un circuit duplex. Y a-t-il ici un spécialiste qui pourrait expliquer le sens de ces expressions au Comité?

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Je dois dire, monsieur Levett, que je ne suis pas satisfait de la réponse du minsitre, mais peut-être l'êtes-vous.

L'hon. M. MARLER: Monsieur le président, je désespère de jamais pouvoir satisfaire M. Hamilton, mais j'espère être en mesure de satisfaire les autres membres du Comité.

Au sujet de la question de M. Hosking, peut-être M. Nixon, qui dirige le service des télécommunications dans mon ministère, pourrait expliquer la différence entre un circuit simplex et un circuit duplex.

M. F. G. NIXON (*directeur du service des télécommunications, ministère des Transports*): Monsieur le président, je vais lire certaines définitions que nous venons de transcrire à la hâte.

Un circuit simplex est un circuit qui transmet des messages dans l'une ou l'autre direction mais non pas simultanément dans les deux directions. Un circuit duplex est un circuit qui assure la transmission de deux messages simultanément, l'un dans chaque direction.

M. HOSKING: Est-ce que deux circuits simplex formeraient un circuit duplex?

M. NIXON: En fait, oui.

Le PRÉSIDENT: Allons-nous maintenant aborder l'étude des différents articles du bill?

Article 1 approuvé.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Monsieur le président, on m'a demandé si les représentants de la *Commercial Cable Company* auront le loisir de faire une déclaration avant que nous poursuivions l'étude du bill.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Cette déclaration a été faite hier soir.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): A mon avis, s'ils ont quelque chose à y ajouter, nous pourrions les entendre.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): On me dit qu'il n'y a que quelques points à régler et que le Comité serait intéressé à les écouter.

Le PRÉSIDENT: Les déclarations faites hier soir étaient assez claires.

M. MURRAY CORLETT (*avocat de la Commercial Cable Company*): Monsieur le président, vous vous rappelez avoir proposé hier soir que le Comité siège encore une demi-heure et, si j'ai bien compris . . .

Le PRÉSIDENT: Monsieur Johnston, avez-vous des questions à poser?

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Non. Je me demandais simplement si les représentants de la *Commercial Cable Company* désiraient faire d'autres déclarations.

Le PRÉSIDENT: Nous sommes disposés à les écouter.

M. Gordon MACLAREN (*Commercial Cable Company*): Le ministre a fait certaines déclarations hier soir, qu'il a rectifiées, au sujet du nombre de circuits entrant au Canada et de la nature des nouveaux circuits de la *Commercial Cable Company*. Il a rectifié cette déclaration, mais il faut croire qu'il a une assez bonne presse, car je relève les mêmes erreurs de chiffres dans la *Gazette* de ce matin.

M. Langlois a déclaré que nous n'avions pas dit au Comité quels circuits nous étaient nécessaires au moment où nous avons soumis notre demande.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Je vous demande pardon, mais je n'ai jamais dit cela. J'ai simplement cité un passage de votre demande, dans laquelle vous dites que vous n'avez pas fait de relevé au Canada.

M. MACLAREN: Je dois dire, monsieur le président, que depuis septembre 1954 à ce jour, nous avons soumis un grand nombre de demandes au ministère des Transports en vue de la tenue d'une conférence au cours de laquelle nous pourrions soumettre tous les chiffres qui ont été mentionnés devant le présent Comité; mais on ne nous en a jamais donné l'occasion. J'ai moi-même eu plusieurs conversations avec le ministre, mais nous n'avons jamais invité les experts à comparaître afin de pouvoir donner des précisions sur ce que nous voulons savoir. J'ai eu un jour l'occasion d'écrire une lettre à M. Marler, en date du 10 mars 1955 dans laquelle je disais ce qui suit:

> "La *Commercial Cable Company* s'inquiète beaucoup à cause de l'impossibilité où elle se trouve de répondre aux demandes croissantes qui lui viennent du public canadien. Les communications sont essentielles au commerce international canadien. Le nouveau câble que projette d'établir la compagnie fournirait des facilités supplémentaires pour lesquelles il est établi qu'il existe un besoin impérieux. Grâce à ce nouveau câble, la compagnie fournirait, conjointement avec les *Canadian Pacific Telegraphs:*
>
> 1. un canal direct entre Montréal et Paris;
> 2. un canal direct entre Toronto et Londres;
> 3. un canal direct entre Winnipeg et Londres; et
> 4. un canal direct entre Vancouver et Londres.
>
> De plus, la compagnie serait disposée à fournir à même le nouveau câble plusieurs circuits loués à l'Europe à l'intention de clients privés qui en ont fait la demande. A noter également que l'on disposerait de circuits loués privés entre le Canada et Paris.
>
> Ces installations, sans l'annonce du nouveau câble projeté offert au public par mon client, représentent les circuits connus qui sont présentement nécessaires pour améliorer le service donné au public canadien."

Je désirais simplement faire cette mise au point. Dans de nombreux autres cas, nous avons fourni des renseignements, mais jamais devant un comité comme celui-ci.

Il y a quelques autres déclarations au sujet desquelles M. Corlett désire faire des observations.

M. CORLETT: Je désire examiner deux points seulement. Je ne veux pas prolonger la discussion. Le premier point a trait à la question dont le ministre a parlé, je crois, à la Chambre des communes et sur laquelle il est revenu ici hier, à savoir que la C.O.T.C. n'a aucunement l'intention d'établir un monopole. Nous avons des concurrents et, en ce qui concerne le secteur transatlantique, ces concurrents ont été identifiés comme étant la C.O.T.C. et la *Western Union.* Cette déclaration a été faite par M. Chevrier en 1949 et elle est confirmée. A mon avis, il ressort clairement des dépositions entendues hier que l'avenir de la *Western Union* dans l'industrie des câbles télégraphiques transatlantiques est loin d'être brillant; comme cette société se retirera un jour de ce secteur, il me semble qu'en réalité nous n'avons que deux concurrents, la C.O.T.C. et la *Commercial Cable Company.*

Cela est très bien, mais c'est un fait que la *Commercial Cable*, ou plutôt la C.O.T.C., participera, en raison des intérêts qu'elle y détient, dans un nouveau câble téléphonique qui, m'assure-t-on, est en fait un câble coaxial. Voilà pourquoi nous de la *Commercial Cable*, à cause des tendances modernes, désirons un câble coaxial. En conséquence, en toute justice, pourquoi ne nous serait-il pas permis de participer à l'exploitation d'un câble coaxial? Il me semble que toute la question se résume à cela; voilà le premier point que je voulais établir.

J'en arrive maintenant à mon second point, dont j'ai parlé mercredi, et sur lequel je désire insister encore une fois, parce qu'il me semble que c'est maintenant l'occasion de le faire, alors que le Parlement se remet à l'étude de cette loi. Lorsque la Loi sur les télégraphes a été adoptée et que le statut de la *Commercial Cables* a été déterminé, le gouvernement ne s'intéressait pas aux télécommunications. J'ai compris pourquoi à ce moment-là, si l'on devait établir un règlement, ce règlement pourrait être édicté par le gouvernemeur en conseil et appliqué par le ministère des Transports. Mais, la situation a bien changé depuis 1949, alors qu'une société de la Couronne a pénétré dans ce domaine pour concurrencer les sociétés privées. Dans ces circonstances, ne serait-il pas certainement dans l'intérêt du Canada, et non seulement dans celui des concurrents de la C.O.T.C. mais encore du gouvernement lui-même, d'accorder le pouvoir de réglementation à un tribunal quasi administratif? Nous en avons déjà un sous la forme de la Commission des transports. Cela s'est fait dans le passé. La Commission exerce un droit de regard sur les chemins de fer, les messageries et les lignes téléphoniques, et en 1929 elle a décidé d'exercer sa juridiction sur les ponts payants et internationaux. Il est certain que depuis le Statut de Westminster et l'adoption de la Loi sur l'extra-territorialité, par la suite, il ne saurait être question que la Commission des Transports reprenne la juridiction de réglementation de la Commission des Transports.

Je crois avoir proposé un amendement qui donnerait ce résultat. Je ne puis comprendre pourquoi le gouvernement s'y opposerait, et je crois que ce serait dans l'intérêt public. Voilà le deuxième point que je désirais soulever.

M. MACDONALD: Monsieur le président, à propos de la *Western Union*, M. Kennedy a déclaré hier que cette société se retirera des affaires. Or, cette déclaration ne cadre pas du tout avec les faits. Si on me le permet, je désirerais y répondre, et M. Levett voudrait faire une brève déclaration. Pourrais-je appeler M. Levett?

Le PRÉSIDENT: Oui.

M. LEVETT: Monsieur le président, je désire apporter une rectification au compte rendu—c'est d'ailleurs ce que je voulais faire lorsque mon interlocuteur m'a posé une question et que j'ai répondu que je ne pouvais pas lui donner de réponse—je crois que le texte du compte rendu constituera une mise au point. Mais le temps est venu de faire connaître les faits au Comité.

La *Western Union* dirige un réseau de câbles internationaux bien organisé et efficace. Nous en sommes fiers, fiers de son personnel et de son outillage. Je ne crois pas que les représentants de la *Commercial Cable* entendaient donner à ce qui a été dit un sens littéral exact. Par exemple, M. Kennedy a déclaré hier que la *Western Union* ne désirait pas s'améliorer. Je suis certain que cette déclaration de M. Kennedy ne devrait pas être prise à la lettre. Mais, à en croire le texte du compte rendu, il semblerait que nous nous retirions des affaires.

Je vous demande de me donner le temps nécessaire pour exposer les faits. Veuillez noter que dans notre préface et dans le mémoire que nous avons soumis, nous avons cherché à établir les faits sans détours. Je suis disposé à répondre aux demandes de renseignements en ce qui concerne les canaux, les circuits ou tout autre aspect de notre entreprise. Je suis prêt à faire cela.

En fait, j'ai déclaré que nous n'avons pas de tel projet en vue et nous pouvons affirmer sous serment, ou d'homme à homme, que nous n'entendons pas dans un proche avenir poser un câble coaxial. Cela est vrai aujourd'hui, mais il pourrait en être autrement demain. Il est faux de dire qu'il n'est pas question d'un câble coxial. Nous y avons pensé dans le passé. Nous avons même présenté une soumission pour le câble coaxial en question et si notre soumission avait été acceptée, nous appuierions maintenant cette pétition.

Je dis simplement que le réseau international de câbles télégraphiques de la *Western Union* est prêt à fonctionner et qu'il est présentement en service, et que, comme toute autre organisation commerciale, il peut exécuter plus de commandes et nous voulons augmenter nos facilités. Nous pouvons les employer. Mais nous n'avons pas l'intention de cesser de faire des affaires.

Technologiquement—et j'ai vérifié la chose avec nos ingénieurs il y a une heure à peine et c'est un fait—nos câbles, ainsi que nous en avons indiqué l'organisation et l'emplacement géographique dans notre mémoire, dont vous avez pris connaissance et qui est à votre disposition—sont physiquement identifiés et localisés et nous les entretenons. Nous possédons deux navires câbliers qui fonctionnent parfaitement bien, en dehors des plaintes ordinaires que tout homme d'affaires reçoit de ses clients dans des cas d'urgence. Nos installations fonctionnent bien et il se peut qu'il en soit ainsi non pas pour un certain temps mais indéfiniment.

A présent, que personne n'aille déduire des paroles prononcées par M. Macdonald et moi-même que nous allons cesser de faire des affaires ou que nous ne poserons jamais de câble coaxial; ce serait une grave erreur. Qu'on ne conclue pas de notre mémoire que nous ne sommes pas intéressés à la clientèle domestique canadienne, car nous le sommes. C'est une simple question de degré.

Un mot maintenant au sujet de notre plan, dont il a été question plusieurs fois. Je veux parler de nos conducteurs originels, qui sont des fils par opposition au système de T.S.F. Nous estimons que tout le monde devrait comprendre qu'avant d'abandonner ces conducteurs utiles, éprouvés et efficaces, ou de les remplacer par du matériel nouveau, nous devons nous assurer que ce matériel nouveau fonctionnera bien et remplacera les vieux câbles avantageusement. Dans les conditions actuelles, il nous est impossible d'abandonner le type de câble dont nous nous servons. Ne sous-estimons pas l'utilité de ces conducteurs. Peut-être les remplacerons-nous un jour par autre chose, peut-être même par un câble coaxial. Mais si vous voulez avoir un bon système de communications télégraphiques internationales, à notre avis, ce sont ces conducteurs qui reposent au fond de l'océan qui en constituent l'élément essentiel.

Le ministre a dissipé une grande partie de nos appréhensions. Lorsqu'il a déclaré que le présent bill ne visait pas à établir un contrôle sur le trafic international direct, cela a fait disparaître l'un des motifs qui nous avaient poussés à venir ici. Mais nous espérons sincèrement que cette déclaraiton se traduira par des actes. Je comprends que le ministre a déclaré qu'il n'était pas opposé à cette phraséologie. Voilà pourquoi nous demandons que le Comité ne se contente

pas d'en faire mention dans le compte rendu, ce qui n'est peut-être même pas admissible ailleurs. Le ministre a également déclaré que la *Western Union*—et je parle en son nom en ce moment—mais je suppose que je n'ai aucune raison de douter qu'il ne traite toutes les compagnies de télégraphe sur un pied d'égalité et de lui attribuer d'autres intentions—et d'ailleurs les autres compagnies n'ont rien à craindre au sujet de leurs installations télégraphiques actuelles. Ce sont des privilèges que nous avons obtenus de Terre-Neuve, à savoir le droit d'y poser des câbles pour le trafic direct. Nous l'avons mentionné dans notre mémoire. Il nous a assuré que la Partie IV n'a rien à y voir. Cette assurance a dissipé une partie des craintes qui nous ont déterminés à nous présenter ici. J'espère sincèrement que la phraséologie employée nous donne raison. Mais, comme nous le disons dans notre mémoire, le texte du bill n'en fait aucune mention, et c'est tant mieux.

Le ministre a aussi parlé de l'avenir du trafic domestique. Nous ne pouvons dire que nous avons raison de craindre ou de ne pas craindre, étant donné que nous ne savons pas ce que l'avenir nous réserve. Voilà la raison de toutes nos questions étrangères. Je suis heureux de dire que l'un des membres y fait allusion. En toute honnêteté, je crois que ces questions que nous avons posées visaient l'essence même du bill.

Cette question nous intéresse grandement, car si le ministre établit, édicte, autorise ou au moyen du présent bill impose des règlements quelconques—même un règlement visant la signature d'un papier blanc ou d'un papier rose ou des documents comme ceux du Bureau fédéral de la statistique—voilà un document qui n'existe pas aujourd'hui. Par conséquent, du point de vue humain, aucune maison d'affaires n'aime la paperasserie inutile.

Mais le point que je veux établir, monsieur le président—et c'est ce que nous recherchons par notre mémoire—c'est que la *Western Union* estime que nous ne devrions pas nous adresser à vous pour nous plaindre ou vous faire part de nos craintes ou de nos espoirs, car cela est inutile. Que la *Western Union* l'aime ou non, est-ce la base sur laquelle cet organisme appréciera ces mesures législatives? Allez-vous adopter une mesure législative sur cette base? Dans le cas de l'affirmative, je demanderai à tous mes collaborateurs de se joindre à moi pour vous dire à l'unisson: "Nous ne voulons aucune restrictions". Mais il est clair que nous perdrions le temps que vous nous avez si obligeamment accordé si nous faisons cela. C'est pourquoi nous ne nous plaignons pas, nous contentant simplement de vous adresser une demande. Et pour vous permettre de nous donner une réponse intelligente, ou pour permettre au ministre par exemple de me dire un mot, je dois m'expliquer clairement avec lui. Cela je le reconnais. Lorsque j'ai dit au ministre au sujet de nos atterrissages de câbles: "Notre système est un système de câble international direct; avez-vous l'intention d'entraver notre trafic direct"? il a répondu "Non".

Que reste-t-il donc de tout cela? Je cherche à résumer notre position. Eh bien, le nœud de la question en ce qui concerne le trafic domestique, c'est-à-dire les messages en provenance ou à destination du Canada—, que peut avoir à dire la *Western Union* aux membres du Comité ou au ministre lui-même à ce sujet? Il est clair que cela relève de votre autorité législative.

Que pouvons-nous donc vous dire pour vous convaincre? Nous pouvons vous exposer la nature de nos intérêts dans ce trafic. Nous vous disons: "Reportez-vous aux archives. Vous connaissez notre organisation". Nous

avons expliqué que nous avions certains câbles d'alimentation qui sont reliés avec votre réseau du C.N.T. et cela signifie qu'un pourcentage de notre trafic total est domestique.

Maintenant, quelle est notre attitude au sujet du bill que vous étudiez? Elle est très simple. Si le ministre est autorisé, ou si . . . je dis "le ministre", et j'entends par là n'importe quel pouvoir que vous possédez pour réglementer le trafic domestique. Quelle est donc la nature de cette réglementation? Nous posons la question. Avant d'y répondre, vous dites: "Quelle est la nature de vos installations"? Nous vous disons: "Aucune, en ce qui concerne le trafic domestique". Nous espérons obtenir plus de trafic et le vendre à la *Western Union* à l'avenir. Nous ne voulons décevoir aucun membre du Comité à ce sujet. Nous sommes naturellement en lutte avec la *Commercial Cable Company* ainsi qu'avec la C.O.T.C. ou n'importe quel autre concurrent. Nous désirons obtenir une part de ces affaires.

Mais en réalité, tout ce que vous devez connaître est ceci: à un certain endroit, nos câbles transatlantiques internationaux directs peuvent au moyen de nos contrôles être reliés avec vos lignes du C.N.T. et expédier des dépêches. Maintenant, ce que vous déciderez de faire à ce sujet vous concerne.

Je terminerai mon exposé par une explication qui s'y rattache. Il ne faut pas oublier que lorsque le ministre ou une autre autorité compétente parle de réglementer ce trafic, les mots "circuit" et "canal" ont été employés sans discernement. Ils ne veulent pas dire la même chose. Je ne suis pas un expert, mais on a leurré les membres du Comité. Je ne veux pas tenir de propos désobligeants, parce qu'aucun d'entre nous n'est un expert. Cela est évident dans une étude comme celle que nous faisons, et j'ai déjà pris part à une discussion semblable dans mon pays—c'est la même chose, vous ne siégez pas avec des experts et cela dure des mois. Vous examinez la question avec un certain détachement.

Mais s'il m'est permis de résumer notre situation, je dirai que quoi que vous fassiez à l'avenir pour atteindre la *Western Union* par des règlements ou autrement en adoptant des lois, vous vous rappellerez ces simples faits, et cela vous permettra de déterminer vous-mêmes si vous désirez mettre fin à cet état de choses ou laisser la roue tourner. Voici ces faits: un canal, et ces canaux que nous avons comptés. Lorsqu'ils parlent des 45 canaux de la *Western Union*, ils parlent d'une réalité patente, c'est-à-dire un passage entre l'unité expéditrice et l'unité réceptive. Par conséquent, lorsque vous comptez les canaux et dites: "J'ai 45 canaux" cela veut dire que vous avez 45 passages.

Il est clair qu'un circuit est un canal. Mais si on consulte le dictionnaire, on découvre que c'est le tout. Un canal est une subdivision d'un conducteur—c'est un passage; un circuit pourrait être le tout et il pourrait être également un passage. Il est vrai que le terme est employé dans un sens large, mais à mon avis, si vous avez l'intention d'employer un langage précis, vous devez vous rappeler cette distinction, surtout si jamais vous rédigez des règlements, parce que si vous employez les mots canaux et circuits sans discernement, vous aurez de la difficulté. La *Western Union* a 45 passages reliant ensemble des unités expéditrices et réceptrices. Nous pourrions employer un passage pour un certain nombre d'abonnés ou à peu près la totalité des passages par définition ne peuvent que servir en même temps. C'est comme cette allée qui traverse

la salle et qui est tout juste assez large pour permettre à une personne d'y passer; cinquante personnes pourraient emprunter l'allée, mais il s'agit de savoir si toutes ces personnes pourraient y passer en même temps.

Nous avons donc 45 passages. J'ai fait une déclaration en réponse à une question portant sur un répéteur. C'est une vieille histoire. Le répéteur est un dispositif qui permet de tirer un meilleur parti du passage initial et nous avons toujours employé des répéteurs sous une forme ou sous une autre, mais il s'agit de savoir comment limiter le nombre de répéteurs et il n'y a qu'un moyen d'y arriver dans les communications internationales, et ce moyen consiste à les immerger. Le répéteur est un dispositif électronique qui n'a rien de nouveau. Il s'agissait de savoir comment le protéger contre les conditions atmosphériques et autres. Vers 1951, nous avons réussi à fabriquer un répéteur sous-marin absolument parfait, et nous avons pu le déposer au fond de l'eau. Il en est résulté une amélioration du rendement du passage. J'ai parlé de doubler le nombre de canaux et de répéteurs jumeaux. Cela signifie simplement que nous utilisons les répéteurs que nous avons de façon si efficace que vous pouvez à peu près doubler le rendement du passage comme je l'ai dit. Pour résumer, je dis qu'en général le conducteur initial occupera à peu près trois passages ou canaux. Le répéteur a été employé pour doubler ce nombre et le répéteur jumeau emportera, croit-on, le nombre 12. Ce répéteur jumeau n'est pas encore en usage; nous projetons d'installer un câble à l'automne; n'ayant pas de répéteurs jumeaux, le chiffre de 46 demeure exact. Vous devez savoir, je crois, qu'il y a une limite à l'emploi d'un répéteur—il y a un plafond qu'il ne peut dépasser—en ce qui concerne le voltage. Lorsque vous installez un répéteur dans une ligne télégraphique, si votre voltage s'élève à 100 volts, vous devez augmenter le voltage au point terminus pour atteindre le répéteur. En ce qui nous concerne, en employant le répéteur jumeau, nous avons atteint le voltage maximum d'environ 600 volts. J'insiste sur le fait—et si quelqu'un désire des détails techniques, nous les lui fournirons—que si jamais nous mettons des répéteurs jumeaux en service, ce sera dans le réseau de la *Western Union*. Il n'y a aucun rapport, et vous pouvez vous en rendre compte aisément, entre cela et le système coaxial, du point de vue de la capacité, et nous estimons que l'emploi de répéteurs jumeaux dans le passé aurait fort bien pu permettre un emploi plus économique et plus efficace de nos installations actuelles.

Nous désirons savoir si vous avez l'intention de taxer ou de restreindre l'emploi des installations que nous avons présentement à leur rendement actuel en ce qui concerne le trafic domestique, et si c'est là votre intention, et que vous la fassiez connaître au moyen d'une loi, nous serons fixés. Nous sommes grandement soulagés du fait que cela n'atteindra pas le trafic direct, mais nous vous demandons de nous le dire. Sauf erreur—et c'est peut-être là un service qu'il se rend à lui-même—le ministre n'entend rien changer au sujet du câble que je viens de décrire. J'insiste sur le fait qu'à l'heure actuelle et même pour un certain temps à venir, c'est là notre meilleur système de transmission. A notre avis, en parlant des câbles coaxiaux, le ministre a fait un pas de géant qui sort la question de ses limites actuelles et la pose dans une nouvelle perspective. Voilà pourquoi nous désirons savoir si nous avons raison de supposer qu'advenant l'adoption d'une loi revêtant quelque autorité de pouvoirs de réglementation, nous désirons savoir, dis-je, si cette loi visera l'établissement actuel que je viens de décrire? Dans l'affirmative—et je crois que la réponse devrait être oui—pourquoi ne pas le dire en exemptant simplement les installations actuelles? Je prétends qu'il devrait en être ainsi et, à moins qu'on ne démontre qu'il y a

quelque chose de défectueux dans notre système actuel—et j'ai très souvent entendu dire que ce système de concurrence est bon—il ne faudrait pas le modifier, car si l'on commence à en déranger les rouages, il ne tardera pas à surgir des questions litigieuses. Si la réponse est oui—et je crois que c'est là la réponse actuelle—votre intervention ne ferait que déranger le mécanisme ou lui donner une avance telle qu'il ne répondrait plus au but que l'on en attend. Mais nous prétendons que les membres du Comité peuvent, naturellement, faire cela s'ils le désirent, mais ils devraient le dire. Il se pourrait sûrement un jour que la *Western Union* désire poser un câble coaxial, et le jour où cela se produira, nous serons assujétis à la loi et nous nous y conformerons. J'espère avoir expliqué la situation et je m'excuse d'avoir pris autant de votre temps.

M. NICHOLSON: Je crois comprendre que le témoin a voulu donner l'impression que la *Western Union* n'est pas une société moribonde comme on a pu le laisser entendre hier soir. Bien que la *Western Union* existe en vertu d'une ordonnance d'exception, je suppose que M. Levett considère qu'elle représente un actif qu'elle fera valoir un de ces jours. Il mentionne qu'elle fait des affaires au Canada depuis plusieurs années. Est-il d'avis que si un concurrent avait un contrat de $1,600,000 par année pendant 10 ans, pour 24 sorties additionnelles au Canada, cela constituerait une concurrence injuste pour la *Western Union* en ce qui concerne la transmission des dépêches en provenance du Canada?

M. LEVETT: Monsieur le président, étant donné qu'on a employé le mot "injsute", ma réponse est non.

M. NICHOLSON: Si un concurrent avait signé un contrat avec notre gouvernement pour $1,600,000 par année pendant 10 ans, contrat que vous n'aviez pas ou que vous ne pourriez avoir, et s'il nous était possible d'ouvrir 24 nouveaux circuits au Canada, il me semble que ce concurrent aurait un avantage sur vous et qu'il vous serait difficile de continuer à garder votre part des affaires au Canada, c'est-à-dire la même part que dans le passé.

M. LEVETT: Il ne s'agit pas de la même question. Cela ne serait pas injuste, mais ce serait certainement un dur coup. Je n'en dirai pas plus, ce serait de la concurrence et ce concurrent obtiendrait un grand avantage sur nous, mais il n'y a rien de repréhensible dans le fait d'obtenir un contrat; si on l'obtient légalement d'après le système des soumissions sur le marché libre. Ce ne serait injuste, mais ce serait certainement une forte concurrence.

Une VOIX: Une concurrence difficile.

M. LEVETT: Excessivement difficile, mais je ne comprends pas pourquoi on pourrait dire que c'est injuste. Légalement, ce ne serait pas injuste, moralement non plus. Ce serait certainement une concurrence vive et effective.

M. HOSKING: Est-ce une concurrence plus efficace en raison de la commande de $1,600,000 donnée par le gouvernement?

M. LEVETT: Il faudrait que je connaisse le rapport entre ce chiffre et les frais d'exploitation.

M. HOSKING: Mais si votre compagnie avait signé un contrat de $1,600,000 avec le gouvernement, cela vous serait-il très utile?

M. LEVETT: Oui, mais la difficulté, c'est qu'on ignore ce que représente le coût de ce montant de $1,600,000, et il faudrait que je le sache. En d'autres termes, je ne pourrais prédire la répercussion de ce montant de $1,600,000 à moins d'avoir plus de détails.

M. HOSKING: Vous ne voulez pas dire que la *Commercial Cable Company* serait en mesure d'accepter une telle subvention?

M. LEVETT: Je l'ignore. Il faudrait aller aux renseignements.

M. NICHOLSON: Cela ne se produit pas très souvent au Canada.

M. LEVETT: Vous savez qu'il existe des articles qu'on vend à perte, et cela se fait souvent dans le commerce. Je ne veux pas dire que ce soit le cas ici.

M. NICHOLSON: Peut-être votre compagnie aurait-elle jugé sage de vendre un article à perte elle aussi.

M. LEVETT: Non, pas pour un prix de $1,600,000.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Monsieur le président, pourrions-nous maintenant revenir à l'étude du bill?

Le PRÉSIDENT: Je le crois.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Hier soir il a été question de consigner le texte de la demande de la *Commercial Cable Company* dans notre compe rendu. J'en ai présentement un exemplaire, et je proposerais qu'il soit inclus comme appendice à nos délibérations.

Le PRÉSIDENT: Oui.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Vous voulez dire qu'on devrait le faire imprimer?

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Oui.

Le PRÉSIDENT: Acceptez-vous d'inclure ce document dans notre compte rendu?

Adopté. (Voir appendice I).

Le PRÉSIDENT: Nous en sommes à l'étude de l'article 40.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Allons-nous étudier chacune des dispositions du bill au lieu d'étudier globalement l'article 1 de la Loi qui les renferme tous?

L'hon. M. MARLER: Je crois que nous devrions faire cela.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Examinons chaque en-tête individuellement.

Article 1.

Les nouveaux articles 40 et 41 projetés sont adoptés.

Nouvel article 42 proposé.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Au sujet de ce nouvel article 42, j'aimerais proposer, avec l'appui de M. BELL, qu'il soit modifié par le remplacement des mots "Commission des transports" par les mots "gouverneur en conseil" et par l'addition du mot "ordonnances", ce qui donnerait l'article 42 ainsi conçu:

"42. Le gouverneur en conseil peut édicter des ordonnances et des règlements

a) prévoyant la délivrance de licences aux fins de la présente Partie;

b) concernant les demandes de licences et prescrivant les renseignements que leurs auteurs doivent fournir;

c) prescrivant la durée et les modalités des licences, de même que les droits visant leur délivrance;

d) prévoyant l'annulation ou la suspension de licences pour inobservation de leurs termes et conditions; et

e) visant, en général, la réalisation des objets et l'application des dispositions de la présente Partie."

L'hon. M. MARLER: Eh bien, monsieur le président, je ne prétends pas que jamais la question des télécommunications ne devrait être sous la juridiction de la Commission des transports, mais à l'heure actuelle, cette Commission n'est pas organisée pour exercer la juridiction prévue par cet amendement et je crois que nous ne devons pas oublier que le ministère des Transports a un service des télécommunications qui est dirigé par des gens compétents et suffisamment experts pour rédiger et appliquer les règlements opportuns et, dans les circonstances, je ne puis accepter l'amendement qu'a proposé M. Hamilton.

Mis aux voix, l'amendement est rejeté par 4 pour et 19 contre.

Article 43 intitulé: Peines.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Le ministre a dit quelque chose hier au sujet des règlements et je crois qu'il a déclaré qu'il nous donnerait peut-être des précisions à ce sujet. Comme il ne l'a pas encore fait, je me demande s'il serait disposé à nous fournir ces précisions maintenant?

L'hon. M. MARLER: Monsieur le président, je croyais avoir donné toutes les explications nécessaires hier après-midi. Je suis sûr qu'en lisant le compte rendu des délibérations du Comité dans sa version imprimée, on constatera que j'ai donné toutes les explications voulues. Je regrette, mais j'ai prêté mes notes à quelqu'un hier soir et je ne me souviens plus de la page où il est question de cette affaire; mais je tiens à déclarer que j'ai dit que j'étais disposé à accueillir un amendement au sujet de l'effet des règlements sur le trafic direct.

Je sais que les professionnels qui siègent à ce Comité comprendront la situation lorsque je dis que nous nous sommes réunis pour examiner le projet de loi, après la levée de la séance du Comité, nous avons constaté que la rédaction d'un amendement était très difficile et je n'ai pu—même si nous nous étions mis à ce travail hier soir ou ce matin—déclarer que je proposerais un amendement au présent bill dans une certaine forme dans le but d'en retrancher l'effet des règlements sur le trafic direct.

La raison de cela c'est que cette question présente plusieurs aspects. L'article 41 traite du service des communications avec l'extérieur, et ce que nous entendons par trafic ne fait pas partie d'un tel service. Pour conclure, tout ce que je puis dire, c'est que M. A. E. Driedger du ministère de la Justice, qui est l'auteur du bill, doit avoir des consultations avec les techniciens de mon ministère, afin de déterminer quel genre d'amendement pourrait être rédigé, et j'espère que lorsque le bill sera étudié à la Chambre des communes, il me sera possible de soumettre un amendement dans le sens déjà indiqué.

M. BELL: Quels pouvoirs croyez-vous avoir à l'heure actuelle relativement à la fixation des taux?

L'hon. M. MARLER: J'ai déclaré hier et je tiens à la répéter ce matin, que nous n'entendons pas employer le système de délivrance de permis prévu dans le présent bill comme moyen de réglementer les taux.

M. BELL: Mais ce pouvoir y est mentionné?

L'hon. M. MARLER: J'ignore dans quel article il en est question; je suppose que cela pourrait être visé par la section des conditions de délivrance de permis; tout ce que je puis dire au Comité c'est que nous n'avons aucunement l'intention de recourir au système de permis dans le but de réglementer les taux.

Si c'était là notre intention, nous l'aurions indiquée en toutes lettres afin que les membres du Comité puissent comprendre toute la signification de cet aspect de la question. Mais je puis assurer le Comité que nous n'avons aucunement l'intention de chercher à réglementer les taux au moyen d'un système de permis.

M. BELL: Vous avez déjà parlé de cette question et je ne désire pas y revenir en détail, mais pourriez-vous nous donner quelques explications au sujet du nouveau pouvoir que vous croyez posséder? Vous avez dit hier que la nouvelle loi vous accorde certaines choses que vous ne croyiez pas avoir légalement auparavant.

L'hon. M. MARLER: En un mot, je crois que cette nouvelle loi permettrait au gouvernement de prescrire dans un permis les conditions d'une nature permanente auxquelles on devra se conformer après que le câble sera posé, tandis que je crois que maintenant, en vertu de l'article 22, les conditions qui semblent prévues sont telles qu'on devra s'y conformer avant que la pose du câble ne soit terminée.

M. BARNETT: Puis-je poser une question au sujet de la réglementation des taux? Hier, si j'ai bonne mémoire, le ministre a fait une observation au sujet d'un article de la Loi sur les chemins de fer qui, a-t-il dit, n'avait pas été proclamé et qui avait trait à la réglementation des taux. La Commission des transports à l'heure actuelle exerce-t-elle, en vertu de la Loi sur les chemins de fer, une réglementation sur les taux des communications télégraphiques internes, c'est-à-dire sur celles des *Canadian National Telegraphs* ou des *Canadian Pacific Telegraphs*?

L'hon. M. MARLER: Mes chefs de service me disent qu'en ce qui concerne les opérations domestiques—je pense naturellement aux opérations terrestres—en vertu de l'article 380 de la Loi sur les chemins de fer, la Commission des transports a le pouvoir de réglementer, mais en ce qui concerne les taux des câbles, on m'assure qu'ils sont visés par l'article 381 de la Loi qui, si je suis bien informé, n'a pas encore été proclamé et par conséquent n'est pas en vigueur.

M. BARNETT: Si l'article 381 était proclamé, le pouvoir serait donc accordé à la Commission des transports?

L'hon. M. MARLER: Oui, aux termes de l'article 381. Je n'ai pas lu cet article dernièrement et je ne me souviens pas exactement du texte.

Le PRÉSIDENT: L'article 42 est-il adopté?

"42. Le gouverneur en conseil peut édicter des règlements

a) prévoyant la délivrance de licences aux fins de la présente Partie;

b) concernant les demandes de licences et prescrivant les renseignements que leurs auteurs doivent fournir;

c) prescrivant la durée et les modalités des licences, de même que les droits visant leur délivrance;

d) prévoyant l'annulation ou la suspension de licences pour inobservation de leurs termes et conditions; et

e) visant, en général, la réalisation des objets et l'application des dispositions de la présente Partie."

M. BARNETT: J'ai une ou deux questions à poser au sujet des divers alinéas de l'article 42, c'est-à-dire des alinéas *a)*, *b)*, *c)* qui mentionnent les droits visant la délivrance des licences. Je crois qu'il serait utile que le Comité obtienne certains renseignements sur la question et le but du barème des droits que le gouvernement entend prélever à ce sujet. Ces droits sont-ils purement symboliques en vue de solder ce qu'on peut considérer comme les frais fixes d'administration?

L'hon. M. MARLER: C'est justement ce que mes chefs de service entendent faire en ce moment, à savoir, prélever des droits symboliques qui seraient compensatoires pour la période d'étude de la demande.

Le PRÉSIDENT: Le nouvel article 42 proposé est-il adopté?

Adopté.

Le nouvel article 43 est-il adopté?

Adopté.

Le nouvel article 44 est-il adopté?

Adopté.

Le nouvel article 45 est-il adopté?

Adopté.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Avant l'adoption de l'article 1 intégral, je désirerais proposer—et je n'oublie pas ce que le ministre a dit au sujet de ce qui pourrait arriver entre aujourd'hui et la troisième lecture du présent bill, à l'égard de la question d'un amendement visant le trafic direct; mais en même temps je voudrais proposer qu'un nouvel article 47 de la Loi sur les télégraphes soit ajouté.

L'hon. M. MARLER: Vous voulez dire, n'est-ce pas, l'article 46?

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Oui; qu'un nouvel article 46 de la Loi sur les télégraphes soit ajouté à l'article 1 actuel du bill 212 à savoir:

"46. Toutes les dispositions de la Partie III et de la présente Partie qui ont trait aux câbles sous-marins avec l'extérieur relèveront de la Commission des transports et seront appliquées par ladite Commission."

L'hon. M. MARLER: J'aimerais prendre connaissance de l'amendement, si la chose est possible. Eh bien, monsieur le président, je crois que les membres du Comité comprendront que la question des câbles sous-marins avec l'extérieur n'est pas purement une question domestique et n'est pas non plus une simple question de réglementation du barème des taux, étant donné que cette question a des aspects internationaux; je ne pourrais jamais accepter un amendement de portée aussi générale qui change l'article proposé du tout au tout parce que cela signifierait effectivement que nous confiions à un organisme subordonné quelque chose dont le gouvernement a la responsabilité.

M. LEBOE: A propos, je désirerais savoir quel rapport il y aurait entre cet amendement et les communications internationales par terre; pourriez-vous nous faire une comparaison qui nous permettrait de déterminer la différence entre une communication sous-marine et une communication terrestre? Je ne comprends pas très bien la question.

L'hon. M. MARLER: Nous ne cherchons pas à réglementer les communications internationales par terre, car il y a des milliers de circuits en existence entre le Canada et les États-Unis. Nous ne cherchons pas au moyen de ce bill à statuer sur autre chose que les câbles sous-marins avec l'extérieur.

Mes chefs de service me font remarquer que nous avons une communication par radio, mais le ministre exerce une juridiction spéciale et je ne crois pas que ce serait sensé de prescrire que pour un service de communication avec l'extérieur de caractère surtout international comme celui que nous avons—je ne parle pas particulièrement des câbles sous-marins—nous devrions déléguer cette responsabilité à un organisme quasi judiciaire. Ce n'est pas un organisme administratif, c'est un organisme quasi judiciaire et si nous faisons cela, je ne crois pas que nous nous conformerions aux buts pour lesquels la Commission a été établie.

M. BELL: Mais vous l'avez fait dans le cas de vos chemins de fer?

L'hon. M. MARLER: Oui, mais vous savez fort bien que les pouvoirs que la Commission exerce à l'égard des chemins de fer sont des pouvoirs de réglementation; ce ne sont pas des pouvoirs de négociation. Elle ne négocie pas d'accords sur les salaires pour les chemins de fer et ne participe pas à l'administration des affaires ferroviaires. Elle exerce simplement un contrôle sur les activités ferroviaires—aussi bien du National-Canadien que du Pacifique-Canadien et de toutes les compagnies de chemin de fer du Canada—dans leurs relations avec le public.

Si nous parlions des rapports avec le public, ce serait peut-être une autre affaire, mais nous parlons ici de ce que M. Hamilton a proposé par son amendement, à savoir que les dispositions de la Partie III de la Loi sur les télégraphes et la Partie IV devraient relever de la Commission des transports. A mon avis, c'est tout à fait inacceptable.

M. BELL: A mon avis, il y a conflit d'intérêts dans cette affaire parce que le gouvernement est engagé dans cette entreprise tout comme il l'est dans celle des chemins de fer, et je crois que ce problème s'aggravera de plus en plus à l'avenir à cause des nouvelles inventions et du fait que le câble coaxial peut devenir désuet dès demain, même si les membres du Comité n'en croient rien; tout ce que je puis dire c'est ceci: quel avenir est réservé à toute cette entreprise? A mon avis, elle exposera le gouvernement à beaucoup plus de critiques que dans le passé. Voilà ce que je pense.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): La Commission des transports a la juridiction sur les chemins de fer qui fonctionnent à l'intérieur du Canada, tandis qu'ici, il s'agit d'un réseau de communications internationales avec l'extérieur. Je crois qu'on ne devrait pas l'oublier.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Je crois qu'en l'appliquant à ces aspects des opérations au Canada, même si le ministre déclare qu'il n'a pas l'intention d'aborder la question des taux, manifestement—on aura tout le temps voulu pour poser des questions avant le lunch—manifestement, dis-je, cet article lui confère le droit de statuer sur les taux et je ne crois pas que ces pouvoirs devraient exister.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Pourrait-on nous lire encore une fois cet amendement?

M. HAMILTON (*York-Ouest*):

"46. Toutes les dispositions de la Partie III et de la présente Partie qui visent les câbles sous-marins avec l'extérieur devraient relever de la Commission des transports et être appliquées par ladite Commission."

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Vous avez bien dit: "Les câbles sous-marins avec l'extérieur"

Le PRÉSIDENT: L'amendement est-il adopté? Je demande à ceux qui sont en faveur de lever la main droite? Il sera ainsi plus facile de les compter.

(Le secrétaire, comptant

Pour? trois. Contre? dix-sept.)

Je déclare l'amendement défait.

L'article 2 est-il adopté?

"2. La présente loi entrera en vigueur à une date que le gouverneur en conseil fixera par proclamation."

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Avant d'adopter ce bill, je désirerais proposer, avec l'appui de M. Bell, qu'un autre article 3 soit ajouté au bill. Ce nouvel article 3 serait ainsi conçu:

"Cette partie ne s'applique pas dans le cas d'une compagnie qui exploite déjà des câbles sous-marins avec l'extérieur en vertu d'une loi du Parlement du Canada."

Le PRÉSIDENT: Cela serait un nouvel article.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Oui, cela serait le nouvel article 3 du présent bill.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Monsieur le président, puis-je demander au ministre s'il a l'intention,—d'ailleurs il l'a dit il y a un moment—lorsque le bill sera étudié à la Chambre, de présenter un amendement au sujet de cette question.

L'hon. M. MARLER: Monsieur le président, cet amendement, en fait, signifie que la loi actuelle ne s'applique pas à quiconque exploite une entreprise de câble. C'est un amendement très simple. Il vaudrait mieux ne pas adopter le bill que d'adopter cet amendement, sauf, naturellement, si quelqu'un désire plus tard poser un câble auquel cas ledit amendement s'appliquerait. Dans ces circonstances, je ne puis accepter un tel amendement, monsieur le président, et je doute que le Comité désire l'accepter.

Quant à la question posée par M. Johnston, l'amendement auquel j'ai fait allusion visait le trafic direct, mais ce n'est pas le genre de proposition que M. Hamilton vient de formuler.

Le PRÉSIDENT: L'amendement visant à inclure un nouvel article 3 est-il adopté?

L'amendement est mis aux voix et défait.

Dois-je faire rapport du bill?

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Non, je crois que le bill lui-même, si je comprends bien, doit être mis au voix pour être adopté. J'aimerais dire quelques mots à cette phase de la discussion. Je n'ai pas l'intention de rivaliser en éloquence avec ceux qui ont parlé ce matin au sujet de cette situation.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): A ce que je vois, vous allez essayer.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): J'aimerais dire au Comité que ce qui m'a le plus impressionné au cours des trois jours que nous avons consacrés à l'étude de cette question, c'est le fait que nous avons dû nous contenter des questions posées au ministre et des réponses qu'il a faites, au sujet de ses intentions.

A titre d'avocat, je dirais que c'est là la meilleure preuve que nous allons céder des pouvoirs administratifs par le truchement de cette loi, et que nous ignorons absolument quels en seront les résultats.

Je demanderais à chacun d'entre vous de me dire, après avoir siégé ici pendant toute cette période, ce que vous pensez des répercussions de cette loi et quels sont les pouvoirs qu'on accordera au ministre. Ces compagnies font des affaires, je crois, depuis soixante-quinze ans. Elles existent en vertu d'une loi qui a été adoptée, dans un cas, en 1884. A en juger par ce que nous avons entendu, leurs relations avec le ministère ont été des plus cordiales et elles ont soumis à son approbation chaque changement projeté dans leur ligne de conduite. Il n'a pas été établi du tout jusqu'ici qu'on ait besoin d'y apporter le moindre changement.

Qu'est-il arrivé? Le gouvernement est maintenant engagé dans une entreprise de télécommunications, voilà ce qui est arrivé. Cette décision il l'a prise uniquement dans le but de continuer à s'occuper de cette entreprise de plus en plus.

Cependant, il se peut que nous ne nous entendions pas sur les simples principes politiques, et que ma phylosophie m'interdise d'admettre que le gouvernement doit rester dans une entreprise si nous pouvons l'en empêcher. Mais en même temps, je crois que vous comprendrez que le résultat net de cette mesure législative est une entrave à l'amélioration du rendement.

Que cherchons-nous ici? Voici une compagnie qui détient des avantages et déclare qu'elle veut faire bénéficier le peuple canadien de ces avantages.

Que répondons-nous à cela? Nous répondons dans la négative. En fait, si vous voulez un exemple, nous réagissons de la même façon qu'à l'égard de l'entreprise de Radio-Canada en disant: "Non, nous commencerons à bénéficier des améliorations techniques dans 20 ans, après que tous les autres en auront bénéficié". Voilà ce qui arrive également ici.

M. Bell a déclaré que ces problèmes s'aggraveront continuellement. Messieurs, ils s'aggravent déjà. Peut-être est-ce là notre dernière chance de nous en occuper.

Monsieur le président, je désire aborder un autre point, car je sais que ce point va surgir lorsque la Chambre sera saisie du présent bill. Quelqu'un dira: "Vous allez vous assurer qu'une grosse compagnie américaine est favorisée sur le plan de la concurrence avec une entreprise canadienne". Je crois, monsieur que s'il s'agissait d'une entreprise privée canadienne, dont je reconnais la compétence, il n'y aurait pas de problème comme celui qui se pose devant nous aujourd'hui. Nous n'aurions pas été obligés de nous réunir ici aujourd'hui. Tout ce que je puis dire relativement au maintien de ce que je considère comme opportun et convenable dans des circonstances comme celles-là, c'est de demander au vice-président exécutif de la compagnie s'il est prêt à donner aux Canadiens l'occasion de participer à ses activités. Il s'est dit prêt à considérer la chose et à soumettre ses projets à son conseil d'administration. Mais si nous insistons

pour que le gouvernement fasse de la concurrence, nous ne pouvons pas faire davantage. En toute honnêteté, j'ignore comment un seul d'entre nous peut accepter un bill lorsque nous n'avons pas la moindre idée des résultats qui en découleront.

L'hon. M. MARLER: Monsieur le président, je crois qu'il y a un très grave malentendu dans l'esprit de M. Hamilton au sujet du but du présent bill. Quiconque prendra la peine de le lire comprendra qu'il n'a rien à voir avec un refus passé, présent ou futur, en vertu de l'article 22. En fait, en examinant ce que M. Hamilton vient de dire, je crois que nous constaterions qu'il discutait l'action du gouvernement à l'égard de la demande formulée par la *Commercial Cable Company.*

Voilà un sujet très intéressant à l'étude duquel nous avons consacré beaucoup de temps. Mais, je crois l'avoir établi très clairement dès le commencement et que les membres du Comité comprennent que cela n'a rien à voir avec le présent bill. M. Hamilton a déclaré: "Que cherchons-nous à faire"? La réponse est: "Nous établissons un système de licences à l'égard de l'exploitation des câbles sous-marins avec l'extérieur. Nous établissons un système de licences, comme je l'ai dit, afin de pouvoir exercer un contrôle raisonnable conformément aux règlements, et dans le sens prévu par la loi, à l'égard des câbles partant du Canada. J'ai beaucoup de difficulté à admettre les arguments qu'il vient d'invoquer. Je reconnais parfaitement bien son droit de penser que le gouvernement aurait dû accorder une attention favorable à la *Commercial Cable Company;* mais, me basant sur l'expérience que l'ai acquise en politique, j'ai toujours constaté que ceux qui n'ont pas la responsabilité de prendre des décisions sont toujours disposés à penser que les décisions qui ont été prises auraient dû l'être dans un sens contraire. Ayant vécu assez longtemps dans l'opposition, je sais combien il est facile de prétendre que ce que le gouvernement a fait est mal, et que si mon honorable interlocuteur avait été là il aurait agi autrement. Je ne crois pas réellement que s'il avait été à ma place, il aurait décidé autrement. Je lui reconnais le droit de parler aussi librement qu'il le fait sans avoir à assumer la moindre responsabilité à l'égard des conséquences de ses opinions.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Monsieur le président, je tiens à dire que je n'ai pas à m'excuser de ne pas penser comme le gouvernement et je désire ajouter ceci, que je distingue nettement entre la demande qui a été formulée par la *Commercial Cable Company* et les ramifications du présent bill. La même chose s'est produite bien des fois dans le passé. On a eu besoin d'un cas patent, une excuse était nécessaire, et les pouvoirs les plus étendus ont été accordés au gouverneur en conseil.

M. BELL: Je désire consigner une déclaration au compte rendu, au sujet de la ramification de nos conventions internationales. J'ai dit plus tôt que j'avais l'intention de parler de cette question de façon plus spéciale, mais je n'ai pas eu une occasion favorable de le faire et peut-être que les discussions sur la Loi sur la marine marchande m'en fourniront une meilleure. A mon avis, nous devrions être fort inquiets de cette question des gens qui signent des conventions internationales au nom du Canada. Un traité ou une convention ainsi signé est renvoyé au pays et il y a quatre façons de régler son sort: tout d'abord, rien ne se fait à son sujet; deuxièmement, le gouverneur en conseil peut y donner suite et troisièmement on peut passer une mesure législative en incluant le traité ou la convention en question dans un projet de loi. Quatrièmement, il y a la

question de l'incorporation séparée de ce traité ou de cette convention dans une loi du Canada. A mon avis, la quatrième façon est probablement la façon idéale de faire les choses. Mais nous avons eu un exemple de cela ici où nous connaissons les causes et les effets de ces vieilles conventions signées au nom du Canada et je crois que nous devrions nous arrêter pour examiner ce point. Je ne suis pas un expert constitutionnel—je ne connais rien dans ce domaine—mais je crois que nous devrions être inquiets à ce sujet parce qu'autrement nous pourrions faire face à divers problèmes légaux et internationaux avant que cette question soit réglée, et ce problème s'aggrave sans cesse.

M. NICHOLSON: Avant d'ajourner . . .

L'hon. M. MARLER: Je crois qu'on a proposé que le bill fasse l'objet d'un rapport.

M. NICHOLSON: Juste un mot, monsieur le président. M. Hamilton a soulevé un point intéressant. Il s'inquiète de ce qu'on accorde des pouvoirs étendus au ministre. Mais je crois que nous devons faire face au dilemne suivant: ou accorder des pouvoirs étendus au ministre ou à une compagnie américaine qui a obtenu un permis de faire des affaires au Canada en 1884.

Le long mémoire que nous avons discuté l'autre jour prétendait que le ministre n'a aucun pouvoir—que parce que cette loi avait été adoptée en 1884, la compagnie devrait toujours avoir la permission de faire ce qu'elle voudra et quand elle voudra. Je crois que nous avons le droit de destituer le ministre s'il prend une décision que n'admet pas l'opinion publique, et si je dois choisir entre accorder au ministre le droit de décider ce qui doit être fait ou accorder à la *Commercial Cable Company* le même droit, je préfère accorder ce droit au ministre et me réserver le privilège de formuler une plainte chaque année, lorsque le budget du ministre est soumis à la discussion et, en temps et lieu, me débarrasser du ministre et le remplacer par quelqu'un qui soit capable de mieux faire son travail.

L'hon. M. MARLER: Voilà une excellente suggestion.

M. BELL: M. Nicholson s'oppose-t-il à cette demande parce qu'il est un socialiste ou parce qu'il est opposé à une compagnie américaine?

M. NICHOLSON: Non, je ne suis pas opposé à une compagnie américaine. Je crois que la loi canadienne prescrit que quiconque a eu en 1884 ou 1885 ou à n'importe quel autre moment la permission de faire certaines choses devrait être tenu de comparaître devant le Parlement canadien de temps à autre afin que le Parlement puisse décider s'il désire faire un changement ou non. Il me semble que puisqu'il existe un différend entre le ministre et cette société particulière, le ministre est parfaitement dans son droit lorsqu'il dit que la loi devrait être explicite et qu'il devrait avoir le droit de décider ce qui doit être fait au sujet de problèmes qui surgissent de temps à autre.

M. LEBOE: Je désirerais poser une question au ministre si on me le permet. Si je l'ai bien compris, c'est à la suite de cette demande que le besoin du présent bill s'est fait sentir.

L'hon. M. MARLER: Je n'ai pas dit cela.

M. LEBOE: C'est ainsi que j'ai interprété vos paroles hier, à savoir que c'est à cause de cette demande que le bill a été présenté, parce qu'elle donnait lieu à certaines difficultés.

L'hon. M. MARLER: Il est vrai que la demande soulevait certaines difficultés, mais je n'ai pas prononcé les paroles que vous me prêtez.

Le PRÉSIDENT: Ferai-je rapport du bill sans amendement? Adopté.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Sur division.

Le PRÉSIDENT: Avant d'ajourner, je désire remercier le ministre et les témoins de la *Commercial Cable Company* et de la *Western Union Company*.

Lundi nous nous réunirons à 11 heures et demie de la matinée pour étudier le bill 349, intitulé Loi sur la marine marchande du Canada.

APPENDICE I

A L'HONORABLE GOUVERNEUR EN CONSEIL
OTTAWA, CANADA

Demande de

LA *COMMERCIAL CÂBLE COMPANY*

La requérante demande l'approbation d'un plan proposé des approches côtières, des stations, etc. au Canada en vue de la pose d'un câble télégraphique coaxial entre les États-Unis, le Canada, le Groënland, l'Islande et le Royaume-Uni.

La présente demande est formulée en conformité des dispositions de l'article 22, chapitre 262 de la Loi sur les télégraphes, S.R., c. 194, art. 1, ainsi conçu:

> "22. La compagnie ne peut exercer aucun des pouvoirs conférés par la présente Partie, avant
>
> *a)* d'avoir soumis au gouverneur en conseil un plan et un relevé du lieu et de l'emplacement projetés de ce télégraphe et de son atterrissage, ainsi que de ses postes, bureaux et aménagements à terre, et de toutes les entreprises projetées s'y rattachant,
>
> *b)* que ce plan, ce lieu et cet emplacement aient été approuvés par le gouverneur en conseil, et
>
> *c)* qu'elle se soit conformée aux conditions qu'il croit à propos d'imposer dans l'intérêt public, au sujet de ce télégraphe et de ces entreprises."

La requérante, la *Commercial Cable Company*, possède et exploite depuis des années un réseau de câbles sous-marins nord-atlantique formé de six câbles, reliant les États-Unis à l'Europe. Ces câbles ont été posés et sont exploités sur les côtes du Canada en vertu d'une loi du Parlement du Canada intitulée Loi visant à accorder des pouvoirs commerciaux à la *Commercial Cable Company*. 74, Victoria, chapitre 87, sanctionnée le 19 avril 1884, dont le texte est ci-joint comme pièce n° 1. (Quatre des câbles de ce réseau atterrissent ou touchent les côtes de Terre-Neuve et l'autorisation a été accordée au début par le gouvernement de Terre-Neuve). Deux des six câbles ont été posés en 1884, un en 1894, un en 1900, un autre en 1905 et le dernier en 1923. La capacité actuelle de ce réseau se limite à 8½ canaux duplex. Une carte indiquant le réseau des câbles transatlantiques actuels de la *Commercial*, y compris les itinéraires et les endroits d'atterrissage desdits câbles au Canada est ci-jointe comme carte n° 10.

INSTALLATIONS ACTUELLES INSUFFISANTES

Au cours des sept ou huit dernières années, il y a eu croissance extraordinaire dans le service de télégraphe loué et le TWX aux États-Unis, et l'on prévoit que cette croissance continuera. Il est probable qu'une croissance semblable

dans ces services a été notée au Canada. Dans le domaine du télégraphe international, il y a eu demande croissante de service de canaux loués et de service telex. Cela a été confirmé par le nombre de demandes que la requérante a reçues pour de tels services et par un relevé fait auprès d'un certain nombre de clients aux États-Unis pendant que les plans de ce nouveau câble étaient à l'étude. A peu près sans exception, tous les clients interrogés s'intéressaient au service telex et environ 50 p. 100 d'entre eux s'intéressaient également au service de canaux télégraphiques internationaux loués. En plus du besoin établi de ces services commerciaux, que la requérante ne peut satisfaire avec ses installations actuelles, il y a eu également une forte demande de location de canaux de câble télégraphique de la part des services de l'État. Le dernier relevé fait aux États-Unis indique un besoin et un emploi projeté à l'heure actuelle d'environ 60 canaux télégraphiques duplex loués dans le nouveau câble. La capacité actuelle du câble de la requérante est limitée à 8½ canaux duplex. La requérante n'a pas fait de relevé au Canada à l'égard du besoin d'installations supplémentaires, mais elle a raison de croire que la demande croissante notée aux États-Unis existe également au Canada.

Outre ce qui précède, la requérante a besoin de canaux télégraphiques plus nombreux et plus modernes afin d'améliorer son service au public et aux gouvernements qui font usage de son trafic régulier de messages.

NOUVEAU CÂBLE COAXIAL PROJETÉ

La requérante projette de poser un nouveau câble coaxial le long de la route indiquée sur la carte n° 11 ci-jointe, qui partira de Rockport, Massachusetts (É.-U.), passera par le Canada, le Groënland et l'Islande pour se terminer au Royaume-Uni. Le détail des différents chaînons, surtout en ce qui concerne le Canada et ses eaux territotiales, est indiqué sur les cartes suivantes ci-jointes. Le câble projeté aura une longueur approximative de 3,500 milles; il sera construit d'après les méthodes les plus modernes et sera du type coaxial de 0·62" de diamètre, protégé par une gaine d'acier, enduit d'une couche protectrice de polyéthylène, et muni de répéteurs sous-marins placés à peu près à tous les 55 milles. Les répéteurs seront du type ridigé à torpille pouvant relayer les messages dans les deux sens à la fois sans qu'il soit nécessaire de poser deux câbles. Le câble sera fabriqué par la *Standard Telephones and Cables, Limited* de Londres (une filiale de l'*International Telehpone and Telegraph Corporation*). Le coût global du projet est évalué à près de 25 millions de dollars. D'après les calculs courants, on prévoit que la pose des trois tronçons entre le Massachusetts et le Groënland sera terminée à la fin de 1956 et les prolongements entre le Groënland, l'Islande et l'Écosse, à la fin de 1957. Le câble contiendra 120 canaux de télétype, fonctionnant chacun sur une base duplex à une vitesse de 60 mots par minute dans chaque direction. On projette tout d'abord de terminer 24 canaux de télétype duplex de 60 mots par minute à Canso (N.-É.). Puis, progressivement, les services téléphoniques, téléphotographiques ou telautographique pourront être fournis en employant la largeur de bandes nécessaire des fréquences requises pour de tels services.

Le câble projeté assurera un service de communication télégraphique pour la première fois entre le Canada et le Groënland et un service de communication directe par câble entre le Canada et l'Islande ainsi qu'un service direct de communication par câble entre le Groënland et l'Islande. La route choisie présentera

des avantages techniques, en ce que le nouveau câble repose loin des régions fréquentées par les bateaux de pêche au chalut qui présentent un certain danger pour les câbles actuels.

La requérante ne projette pas de fournir un service de téléphone public au moyen du câble en question. Cependant, il y a au moins un service du gouvernement des États-Unis qui désire un canal téléphonique reliant les États-Unis, le Canada, le Groënland, l'Islande et le Royaume-Uni. La requérante est prête et consent à fournir un tel canal au gouvernement américain, soit directement soit par l'intermédiaire des compagnies téléphoniques ou d'agences dans plusieurs des pays intéressés.

ROUTE PROJETÉE POUR LE CÂBLE

On se propose de faire partir le câble de Rockport, Massachusetts (É.-U.), de le faire passer par la station actuelle de la requérante à Canso (N.-É.), pour franchir le goulet de Canso, et remonter le Saint-Laurent vers l'est jusqu'à la hauteur de Fortune Bay à Terre-Neuve; de là il traverserait Terre-Neuve par un couloir souterrain jusque dans le voisinage de Clarenville pour atteindre Smith Sound ou Bonavista et se diriger vers Julianehaab, au Groënland, et de là jusqu'à un point situé sur la côte nord-ouest de l'Islande et finalement jusqu'à un point situé près de Gairloch, sur la côte nord-ouest de l'Écosse. La route projetée, particulièrement en ce qui concerne le territoire canadien, est indiquée en détail sur les cartes ci-jointes.

NOUVELLES ACTIVITÉS PROJETÉES AU CANADA

Lorsque le nouveau câble sera mis en service, la requérante se propose de poster l'un de ses navires câbliers à Halifax, afin d'assurer un meilleur entretien des câbles. On estime que cette opération entraînera une dépense annuelle d'environ $800,000 pour la requérante au Canada. De plus, la requérante sera obligée d'acquérir des terrains en vue d'y établir des relais à la hauteur de Fortune Bay et de la baie de Bonavista ou à Smith Sound si ce dernier endroit était choisi à la place du premier. Elle devra également acquérir un emplacement et y construire un bureau dans le voisinage du point d'atterrissage du câble à Bonavista ou à Smith Sound, lequel bureau sera dans la mesure du possible dirigé par des employés canadiens. On estime que les frais de cette station se chiffreront à environ $100,000 par année.

COÛT ET FINANCEMENT

Le coût du câble sera d'environ 25 millions de dollars. On a conclu des arrangements en vue de le financer et les fonds nécessaires seront fournis par la *Metropolitan Life Insurance Company* de New-York, l'*International Telephone and Telegraph Corporation* dont la requérante est une filiale, et aussi au moyen du capital d'exploitation de la requérante. Il est entendu que toutes les installations télégraphiques et les accessoires appartiendront exlusivement à la requérante, la *Commercial Cable Company*, et seront exploités par celle-ci à tous les terminus et stations.

En conséquence, vu ce qui précède et les renseignements contenus dans les cartes et autres pièces ci-jointes, elle demande respectueusement au gouverneur en conseil d'approuver les demandes énoncées ci-après:

1. De poser le nouveau câble projeté dans les eaux canadiennes le long des routes choisies ou d'autres routes indiquées sur les cartes contenues dans cette chemise.

2. Acquérir les droits de grève et les terrains nécessaires pour y aménager des cabines ou regards et d'approuver la construction desdits aménagements aux points suivants:

a) Portage-Cove, Nouvelle-Écosse. (Voir carte 13).

b) A la hauteur de la baie Fortune. (Voir cartes 21, 23 et 23A).

c) Sur la rive sud-ouest de Goose-Bay ainsi qu'il est indiqué sur la carte 28B.

3. Aménager un point de jonction souterrain pour le nouveau câble depuis la cabine de Portage-Cove jusqu'à un point de rencontre du nouveau câble avec les aménagements souterrains actuels de la compagnie indiqués sur la carte 13 et de là, en suivant la canalisation souterraine actuelle de la compagnie, en passant par Hazel Hill jusqu'à la cabine de Fox Bay indiquée sur la carte 13A.

4. Relier un aussi grand nombre de canaux à la station télégraphique de la compagnie à Hazel Hill, Nouvelle-Écosse, qu'il est nécessaire. Les plans actuels prévoient l'aménagement d'au moins 24 canaux de télétype duplex.

5. Poser le câble à travers, sous, par-dessus ou autour de la jetée actuellement en construction entre Cape Porcupine et Balache Point, de façon qui soit utilement acceptable à la compagnie et aux autorités intéressées du gouvernement fédéral, provincial et municipal. (Notre projet actuel prévoit la pose d'un câble près du côté sud de la jetée, qu'il traversera par une canalisation pour emprunter le nouveau détroit de Canso du côté nord de la jetée). (Voir carte 18).

6. Emprunter la même route souterraine que celle qui sert au câble de téléphone ATT/ETT/COTC/BPO depuis la hauteur de Fortune Bay jusqu'à un point situé au sud de la rive nord-ouest de Random Sound, pourvu que tous les intéressés soient d'accord. (Si les intéressés sont d'accord, notre plan prévoit une séparation d'environ sept pieds entre les canalisations souterraines qui servent au passage du nouveau câble projeté de la compagnie et le câble téléphonique. Nous songeons à emprunter la même voie que celle qui sert au nouveau câble téléphonique, mais nous ne passerons pas dans la même tranchée et nous songeons à conclure une entente en vue d'assumer conjointement les frais d'entretien et de construction de la route souterraine du câble). (Voir carte 23A).

7. Acquérir des droits de grève et établir une station d'exploitation du câble comme il est indiqué sur la carte 28B dans le voisinage immédiat de Clarenville, Terre-Neuve (Canada). Cela signifierait également la permission d'acquérir des terrains pour y construire la station d'exploitation du câble. Ou encore, la compagnie désirerait obtenir la permission d'acquérir les droits de grève nécessaires et les terrains pour construire une station d'exploitation du câble dans le voisinage de Muddy Hole à la hauteur de Smith Sound, si ce dernier endroit semble préférable, mais, à notre avis, le voisinage de Clarenville serait préférable. L'emplacement de Muddy Hole est indiqué sur la carte 28B.

8. Construire une route souterraine depuis l'emplacement de la station du câble projeté indiquée sur la carte 28B dans le voisinage de Clarenville, le long de la route indiquée, jusqu'à la cabine sur la rive sud-ouest de Goose-Bay.

9. Faire les raccordements nécessaires dans le système de communications à Terre-Neuve afin d'assurer un service de communications à partir de la station du câble projeté de la compagnie dans le voisinage de Clarenville en direction et en provenance des bases aériennes de Terre-Neuve, Canada et en provenance du bureau de la compagnie à Saint-Jean, Terre-Neuve, (Canada).

10. Emprunter soit la route de Smith Sound soit la route de Bonavista pour la section du câble reliant Julianahaab à Terre-Neuve. (Voir cartes 24, 26, 28, 28A et 28B).

Respectueusement soumis,

G. F. Maclaren
Avocat
Ottawa 4, Canada

James A. Kennedy
67 Broad Street, New York (N.Y.)

La *Commercial Cable Company*
par Forest L. Henderson
Vice-président exécutif.

CHAMBRE DES COMMUNES

Troisième session de la vingt-deuxième Législature

1956

COMITÉ PERMANENT

DES

CHEMINS DE FER, CANAUX ET LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES

Président: M. H. B. McCULLOCH

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule 5

Bill 349 (H7 du Sénat), intitulé: Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada

---

SÉANCES DES LUNDI 16 JUILLET ET MARDI 17 JUILLET 1956

Déclarations explicatives de l'adjoint parlementaire au ministre des Transports

---

TÉMOINS:

M. J. R. Baldwin, sous-ministre; M. Alan Cumyn, chef du Service d'inspection des navires à vapeur et président du Bureau d'inspection des navires à vapeur; ministère des Transports.

EDMOND CLOUTIER, C.M.G., O.A., D.S.P.
IMPRIMEUR DE LA REINE ET CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE
OTTAWA, 1957

77116—1

COMITÉ PERMANENT

DES

CHEMINS DE FER, CANAUX ET LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES

Président: M. H. B. McCulloch,

et Messieurs

Barnett
Batten
Bell
Bennett, Mlle (*Halton*)
Bonnier
Boucher (*Châteauguay-Huntingdon-Laprairie*)
Buchanan
Byrne
Campbell
Carrick
Carter
Cauchon
Cavers (*vice-président*)
Clark
Decore
Deschatelets
Dufresne
Dupuis
Ellis
Follwell
Gagnon
Garland
Goode
Gourd (*Chapleau*)
Green
Habel
Hahn
Hamilton (*York-Ouest*)
Harrison
Healy
Herridge
Hodgson
Holowach
Hosking
Howe (*Wellington-Huron*)
James
Johnston (*Bow-River*)
Kickham
Lafontaine
Langlois (*Gaspé*)
Lavigne
Leboe
Maltais
McBain
McIvor
Meunier
Murphy (*Lambton-Ouest*)
Murphy (*Westmorland*)
Nesbitt
Nicholson
Nixon
Nowlan
Purdy
Ross
Small
Viau
Villeneuve
Vincent
Weselak

Secrétaire du Comité:
ANTONIO PLOUFFE.

RAPPORT À LA CHAMBRE

VENDREDI 20 juillet 1956.

Le Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques a l'honneur de présenter son

DIXIÈME RAPPORT

Votre comité a étudié le Bill n° 349 (H-7 du Sénat), Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada, et a convenu de faire rapport de ce bill avec les modifications suivantes:

Article 9, page 4

Retrancher l'article 119 et y substituer l'article suivant:

"119. (1) Tout sujet britannique

Certificats de service.

a) qui a servi comme capitaine de *navire à vapeur* de cabotage, d'eaux intérieures ou d'eaux secondaires dont la jauge brute dépassait dix tonneaux, durant une entière période de douze mois dans les dix années qui ont précédé immédiatement la date de sa demande de certificat de service,

b) qui établit d'une façon satisfaisante sa sobriété, son expérience, son habilité et sa bonne conduite habituelle à bord, et

c) qui réussit à l'examen prescrit,

est admis à recevoir, sur paiement du droit prescrit, un certificat de service comme capitaine d'un navire à vapeur d'une jauge brute ne dépassant pas trois cent cinquante tonneaux, ne transportant pas de passagers et n'étant pas un remorqueur, dans les limites prescrites par le Ministre et spécifiées dans le certificat.

Certificats antérieurs.

(2) Le titulaire d'un certificat de service comme capitaine d'un navire à vapeur d'au plus cent cinquante tonneaux de jauge brute, en vigueur à la date d'entrée en application du présent paragraphe, conserve tous les droits et privilèges qu'il possédait aux termes dudit certificat immédiatement avant cette date."

Article 25, page 9

Retrancher l'article 495A de la Partie VIIA et y substituer l'article suivant:

Convention approuvée.

"495A. (1) La Convention Internationale pour la Prévention de la Pollution des Eaux de la Mer par les Hydrocarbures, 1954, reproduite dans le quatorzième appendice (ci-après appelée la Convention) est approuvée.

Règlements.

(2) Le gouverneur en conseil peut édicter des règlements

a) en vue de l'application et de la mise en vigueur des dispositions de la Convention;

b) en vue de la réglementation et de la prévention de la pollution par les hydrocarbures, provenant de navires, de toutes eaux intérieures, secondaires ou autres du Canada; et

c) prescrivant une amende d'au plus cinq cents dollars ou un emprisonnement d'au plus six mois, ou à la fois l'amende et l'emprisonnement, à infliger, sur déclaration sommaire de culpabilité, comme peine pour violation d'un règlement établi sous le régime du présent article."

Un exemplaire des procès-verbaux et témoignages se rapportant audit Bill est annexé au présent rapport.

Aussi annexé, se trouve un exemplaire des procès-verbaux et témoignages se rapportant au Bill n° 212, intitulé: Loi modifiant la Loi sur les télégraphes, dont il a été fait rapport le jeudi 19 juillet.

Le tout respectueusement soumis,

Le président,

H. B. McCULLOCH.

LE SÉNAT DU CANADA

BILL H[7].

Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada.

(N° 349. Chambre des communes)

(telle que soumise à l'étude du Comité)

Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada.

S.R., c. 29; 1952-1953, c. 20.

SA Majesté, sur l'avis et du consentement du Sénat et de la Chambre des Communes du Canada, décrète:

«Agent consulaire»

1. L'alinéa (17) de l'article 2 de la *Loi sur la marine marchande du Canada* est abrogé et remplacé par ce qui suit:

«(17) «agent consulaire» désigne un agent consulaire du Canada ou toute personne exerçant à l'époque considérée les fonctions d'un agent consulaire du Canada et, en l'absence d'un agent consulaire du Canada ou d'une telle autre personne, désigne un consul général, un consul ou un vice-consul du Royaume-Uni, ou toute personne exerçant à l'époque considérée les fonctions de consul général, de consul ou de vice-consul du Royaume-Uni; l'expression «agent consulaire», appliquée à un pays autre que le Canada, désigne l'agent reconnu, par Sa Majesté, agent consulaire dudit pays;»

Exemption de l'immatriculation.

2. L'article 8 de ladite loi est abrogé et remplacé par ce qui suit:

«**8.** Les navires dont la jauge au registre est d'au plus quinze tonneaux et qui sont employés exclusivement à la navigation sur les lacs, fleuves ou rivières ou sur le littoral du Canada, ainsi que les yachts de plaisance dont la jauge au registre ne dépasse pas quinze tonneaux, où qu'ils soient employés ou exploités, sont exemptés de l'immatriculation prévue par la présente loi.»

3. Ladite loi est en outre modifiée par l'insertion, immédiatement après l'article 95, de l'article suivant:

Déductions dans des cas spéciaux.

«**95.**A (1) Nonobstant l'article 95, lorsque, dans le cas d'un navire auquel s'applique le présent article, l'espace occupé uniquement par les chaudières et les machines et nécessaire à leur bon fonctionnement représente treize pour

NOTES EXPLICATIVES.

1. L'alinéa (17) se lit présentement comme il suit:

«(17) «agent consulaire» signifie un agent consulaire canadien, *ou une autre personne que peut désigner le gouverneur en conseil pour exercer les fonctions d'agent consulaire canadien prévues à la présente loi* et, en l'absence d'un agent consulaire canadien ou d'une telle autre personne, comprend un consul général, un consul ou un vice-consul britannique, ainsi que toute personne exerçant pour lors les fonctions de consul général, de consul ou de vice-consul britannique; appliquée à un pays étranger, elle signifie l'agent reconnu, par Sa Majesté, agent consulaire de ce pays;»

Cet amendement a pour objet d'inclure dans la définition toute personne qui exerce les fonctions d'agent consulaire, sans exiger de désignation particulière.

2. Voici le texte actuel de l'article 8:

«**8.** Les navires dont la jauge au registre est d'au plus *dix* tonneaux et qui sont employés exclusivement à la navigation sur les lacs, fleuves ou rivières ou sur le littoral du Canada, ainsi que les yachts de plaisance dont la jauge au registre ne dépasse pas *dix* tonneaux, où qu'ils soient employés ou exploités, sont exemptés de l'immatriculation prévue par la présente loi.»

Le changement proposé portera le tonnage prévu de 10 à 15 tonnes.

3. Cette nouvelle disposition prévoit une déduction admissible à l'égard de l'espace occupé par la salle des machines, semblable à celle qu'autorise le *United Kingdom Merchant Shipping Act.*

cent ou moins du tonnage brut du navire, alors, en déterminant le tonnage au registre du navire, la déduction admissible pour cet espace aux termes de l'article 95

a) doit être calculée conformément au paragraphe (2) du présent article, mais

b) ne doit pas être effectuée à moins que le visiteur de navires ne soit convaincu que l'espace prévu pour le fonctionnement des chaudières et des machines, de même que la ventilation et l'éclairage de cet espace sont suffisants.

Montants de la déduction.

(2) Sous réserve de la limite imposée par l'alinéa *c)* du paragraphe (1) de l'article 95, le montant de la déduction doit être ainsi qu'il suit:

a) si le tonnage de l'espace occupé uniquement par les chaudières et les machines et nécessaire à leur bon fonctionnement représente treize pour cent du tonnage brut du navire, le montant doit être de trente-deux pour cent de ce tonnage brut, et

b) si le tonnage de cet espace est inférieur à treize pour cent du tonnage brut du navire, le montant doit être de trente-deux pour cent de ce tonnage brut proportionnellement réduit.

Navires à aubes.

(3) Relativement aux navires à aubes, le paragraphe (1) s'applique comme si les mentions de vingt et de trente-sept pour cent étaient substituées respectivement aux mentions de treize et de trente-deux pour cent.

Application de l'article.

(4) Le présent article s'applique

a) à tout navire dont la quille est posée après l'entrée en vigueur du présent article, et,

b) si le propriétaire a adressé au ministre des Transports une demande écrite dans ce sens, à tout navire à l'égard duquel le visiteur de navires est, à l'époque considérée, dans la conviction que mentionne l'alinéa *b)* du paragraphe (1).

Lorsque la déduction est subordonnée à la conviction dans laquelle se trouve le visiteur de navires quant à la suffisance de l'espace.

(5) Lorsque le fait d'effectuer la déduction mentionnée au paragraphe (1) ou le calcul de cette déduction conformément au paragraphe (2) est subordonné à la conviction dans laquelle se trouve le visiteur de navires, dont fait mention l'alinéa *b)* du paragraphe (1), et que la déduction

a) a été effectuée et ainsi calculée, mais qu'un visiteur de navires, après inspection du navire, n'est pas convaincu comme le prévoit l'alinéa *b)* du paragraphe (1), ou

b) qu'elle n'a pas été effectuée ou, selon le cas, n'a pas été ainsi calculée, mais qu'un visiteur de navires, après inspection du navire, est convaincu comme le prévoit l'alinéa *b)* du paragraphe (1),

le visiteur de navires doit informer le Ministre et le tonnage du navire au registre doit être modifié en conséquence.»

Abrogation.

4. Est abrogé l'article 112 de ladite loi.

4. L'article 112 porte présentement ce qui suit:

«**112.** Lorsque la propriété d'un navire ou d'un bâtiment ainsi tenu d'obtenir un permis passe complètement entre de nouvelles mains, le capitaine ou le nouveau propriétaire ou propriétaire-gérant, ou l'un des nouveaux propriétaires-gérants, s'il y en a plusieurs, doit, dans un délai d'un mois à compter de la date de ce changement de propriété, comme il est dit ci-dessus, se procurer un nouveau permis à quelque port ou lieu du Canada, et remettre l'ancien, s'il en l'a sa possession, en recevant le nouveau permis, au préposé en chef des douanes de ce port ou lieu.»

En raison des règlements établis sous le régime de l'article 109, cet article n'est plus nécessaire.

5. L'article 113 de ladite loi est abrogé et remplacé par ce qui suit:

Rapport relatif aux navires munis de permis.

«**113.** Tout préposé des douanes, autorisé par la présente Partie à délivrer des permis à des navires et bâtiments, doit dresser et expédier au Ministre des rapports revêtant la forme et contenant les renseignements que prescrit ce dernier relativement aux navires et bâtiments auxquels il a délivré des permis.»

6. Le paragraphe (2) de l'article 115 de ladite loi est abrogé et remplacé par ce qui suit:

Mécaniciens en nombre suffisant pour assurer la relève.

«(2) Nonobstant le paragraphe (1), tout navire à vapeur auquel s'applique le présent article est tenu d'avoir un nombre de mécaniciens dûment brevetés qui suffise à assurer la relève raisonnable du quart, eu égard à la longueur du voyage et autres circonstances connexes, et tous ces mécaniciens supplémentaires pourront être des mécaniciens de 4e classe, dûment brevetés, sauf que

a) si le navire à vapeur est principalement affecté à la pêche et ne transporte pas de passagers et que l'appareil propulseur consiste en des moteurs à combustion interne d'une puissance nominale n'excédant pas trente chevaux mais de plus de quinze chevaux, tout semblable mécanicien supplémentaire peut être un mécanicien détenant un certificat de mécanicien de quart sur bateau de pêche à moteur; et

b) si le navire à vapeur est principalement affecté à la pêche et ne transporte pas de passagers et que l'appareil propulseur consiste en des moteurs à combustion interne d'une puissance nominale d'au plus quinze chevaux, il n'est pas nécessaire qu'un semblable mécanicien supplémentaire détienne un certificat.»

7. (1) L'alinéa *b)* du paragraphe (4) de l'article 116 de ladite loi est abrogé et remplacé par ce qui suit:

«*b)* navire à vapeur de moins de trois cent cinquante tonneaux de jauge brute;»

(2) L'article 116 de ladite loi est de plus modifié par l'adjonction du paragraphe suivant:

Certificats antérieurs.

«(7) Un certificat pour un navire à vapeur de moins de cent cinquante tonneaux de jauge brute en vigueur à la date d'entrée en application du présent paragraphe est réputé l'équivalent d'un certificat décrit à l'alinéa *b)* du paragraphe (4), et le titulaire a droit, sur remise dudit certificat, à l'octroi d'un certificat que décrit cet alinéa.»

8. L'article 118 de ladite loi est modifié par le retranchement du mot «et» à la fin de l'alinéa *d)*, par l'insertion du mot «et» à la fin de l'alinéa *e)* et par l'adjonction de l'alinéa suivant:

«*f)* mécanicien de quart sur bateau de pêche à moteur.»

5. L'article 113 est ainsi conçu, à l'heure actuelle:

«**113.** Tout préposé des douanes, autorisé par la présente Partie à délivrer des permis à des navires et bâtiments, doit, *le ou avant le 1er février de chaque année*, dresser et expédier au Ministre un rapport revêtant la forme et contenant les renseignements que prescrit ce dernier *à l'occasion*, relativement à tous les navires et bâtiments auxquels il a délivré des permis durant *l'année terminée le 31 décembre précédent.*»

Il n'est plus nécessaire d'adresser des rapports annuels au Ministre, qui en reçoit à des intervalles autres qu'une année.

6. Voici le texte actuel du paragraphe (2):

«(2) Nonobstant toute disposition qui précède, tout navire à vapeur auquel s'applique le présent article est tenu d'avoir un nombre de mécaniciens dûment brevetés qui suffise à assurer la relève raisonnable du quart, eu égard à la longueur du voyage et autres circonstances connexes, et tous ces mécaniciens supplémentaires pourront être des mécaniciens de 4e classe, dûment brevetés.»

La modification a pour objet d'atténuer les exigences actuelles à l'égard de certains bateaux de pêche.

7. (1) L'alinéa *b)* déclare présentement.

«*b)* navire à vapeur de moins de *cent cinquante tonneaux* de jauge brute;»

(2) Cette nouvelle disposition s'explique de soi-même.

8. Cette modification est une conséquence des changements apportés dans l'article 7 du bill.

Capitaines de cabotage, d'eaux intérieures ou d'eaux secondaires.

9. L'article 119 de ladite loi est abrogé et remplacé par ce qui suit:

«**119.** (1) Tout sujet britannique

a) qui a servi comme capitaine de navire de cabotage, d'eaux intérieures ou d'eaux secondaires dont la jauge brute dépassait dix tonneaux, durant une entière période de douze mois dans les dix années qui ont précédé immédiatement la date de sa demande de certificat de service,

b) qui établit d'une façon satisfaisante sa sobriété, son expérience, son habileté et sa bonne conduite habituelle à bord, et

c) qui réussit à l'examen prescrit,

est admis à recevoir, sur paiement du droit prescrit et suivant les eaux dans lesquelles il navigue, un certificat de service de cabotage, d'eaux intérieures ou d'eaux secondaires pour capitaine d'un navire à vapeur d'une jauge brute ne dépassant pas trois cent cinquante tonneaux et ne transportant pas de passagers; ledit certificat n'est pas valable sur les remorqueurs.

Certificats antérieurs.

(2) Un certificat de service comme capitaine d'un navire à vapeur d'au plus cent cinquante tonneaux de jauge brute en vigueur à la date d'entrée en application du présent paragraphe est réputé, pour les eaux y mentionnées, l'équivalent d'un certificat décrit au paragraphe (1) pour ces eaux, et le titulaire a droit, sur remise dudit certificat, à l'octroi d'un certificat prévu au paragraphe (1) pour ces eaux.»

10. L'alinéa *a)* du paragraphe (1) de l'article 125 du texte anglais de ladite loi est abrogé et remplacé par ce qui suit:

«*a)* a vessel that is

(i) a passenger steamship certified to carry not more than forty passengers, or

(ii) a steamship other than a passenger steamship of not more than forty tons gross tonnage and employed in home-trade, inland or minor waters voyages, within the limits specified by the Minister, or".

11. L'article 128 de ladite loi est modifié et remplacé par ce qui suit:

Mécaniciens temporaires.

«**128.** Sur rapport d'un inspecteur de navires à vapeur, le Ministre peut accorder un certificat temporaire à toute personne que cet inspecteur juge suffisamment qualifiée pour faire fonction de mécanicien d'un navire à vapeur affecté au transport des passagers et mû par un moteur à combustion interne d'une puissance nominale d'au plus quatre chevaux, ou d'un navire à vapeur effectuant des

9. Voici ce que décrète l'article 119 actuel:

«**119.** Tout sujet britannique

a) qui a servi comme capitaine de *voilier* de cabotage, d'eaux intérieures ou d'eaux secondaires dont la jauge brute dépassait dix tonneaux et qui était pourvu de moyens, de propulsion mécanique autres que des machines à vapeur, avant le 1er janvier 1948, durant une entière période de douze mois dans les dix années qui ont précédé immédiatement la date de sa demande de certificat de service,

b) qui établit d'une façon satisfaisante sa sobriété, son expérience, son habileté et sa bonne conduite habituelle à bord, et

c) qui réussit à l'examen prescrit,

est admis à recevoir, sur paiement du droit prescrit et suivant les eaux dans lesquelles il a navigué, un certificat de service de cabotage, d'eaux intérieures ou d'eaux secondaires pour capitaine d'un navire à vapeur d'une jauge brute dépassant dix tonneaux mais ne dépassant pas *cent cinquante* tonneaux et ne transportant pas de passagers; ledit certificat n'est pas valable sur les remorqueurs.»

L'amendement a pour but de rendre l'article applicable à tous les bâtiments d'une jauge brute d'au plus 350 tonnes.

10. Cet article du bill ne vise que le texte anglais de la loi. Dans la dernière édition des Statuts revisés, on a incorporé du texte, par erreur, au sous-alinéa (ii).

11. Voici le texte actuel de l'article 128:

«**128.** Sur rapport d'un inspecteur de navires à vapeur, le Ministre peut accorder un certificat temporaire à toute personne qui, de l'avis de cet inspecteur, est suffisamment qualifiée pour faire fonction de mécanicien d'un navire à vapeur transportant des passagers et muni d'une machine d'une puissance nominale d'au plus quatre chevaux *ou, si la machine est du type compound, d'une puissance nominale d'au plus quatorze chevaux;* ce certificat n'est valable qu'à l'égard du navire à vapeur qui y est mentionné, pendant que ce navire est employé dans les limites spécifiées dans le certificat, et pour une période d'au plus une année à compter de la date de sa délivrance.»

L'expérience a démontré que la limite de quatre chevaux-vapeur nominaux est trop faible dans le cas de navires effectuant des voyages de cabotage, classe IV, ou des voyages en eaux secondaires, classe II.

voyages de cabotage classe IV ou des voyages en eaux secondaires classe II et mû par un moteur à combustion interne, d'une puissance nominale d'au plus six chevaux et un tel certificat ne s'applique qu'au navire à vapeur qui y est désigné, alors que celui-ci est employé dans les limites y spécifiées, et n'est valable que pour une durée d'au plus une année à compter de la date de la délivrance.»

12. Les alinéas *n)* et *o)* de l'article 329 de ladite loi sont abrogés et remplacés par ce qui suit:

Période de validité du brevet.

«*n)* limiter la période de validité de tout brevet accordé à un pilote;

Renouvellement.

o) renouveler pour une autre période limitée tout brevet délivré pour une période limitée conformément à l'alinéa *n)* susdit; et»

13. La rubrique qui précède immédiatement l'article 353 de ladite loi est abrogée et remplacée par ce qui suit:

«*Droits et responsabilités des pilotes.*»

14. (1) L'alinéa *a)* du paragraphe (1) de l'article 354 de ladite loi est abrogé et remplacé par ce qui suit:

«*a)* quand l'autorité de pilotage du district a indiqué au capitaine du navire qu'aucun pilote breveté n'est disponible; et»

Interdictions.

(2) Le paragraphe (3) de l'article 354 de ladite loi est abrogé et remplacé par ce qui suit:

«(3) Sauf ce que prévoit le paragraphe (1),

a) une personne autre qu'un pilote breveté ne doit pas agir comme pilote d'un navire; et

b) un capitaine de navire ne doit pas employer comme pilote une personne qui n'est pas un pilote breveté.»

15. L'article 356 de ladite loi est abrogé et remplacé par ce qui suit:

Peine.

«**356.** Quiconque enfreint le paragraphe (3) de l'article 353 encourt une amende d'au plus cent dollars ou un emprisonnement d'au plus un mois.»

16. L'article 357 de ladite loi est abrogé et remplacé par ce qui suit:

Paiement des droits pour le déplacement d'un navire sans pilote.

«**357.** (1) Lorsque, dans une circonscription de pilotage où le paiement des droits de pilotage est obligatoire, le capitaine d'un navire, qui n'est pas un navire exempté, déplace ou fait déplacer le navire d'un lieu à un autre dans les limites d'une circonscription de pilotage, sans l'aide d'un

12. Les alinéas *n)* et *o)* sont présentement rédigés ainsi qu'il suit:

«*n)* fixer à *deux ans au moins, à compter de la date de la délivrance*, la période de validité de tout brevet accordé à un pilote;

o) renouveler pour une autre période limitée, *d'au moins deux années*, tout brevet délivré pour une période limitée conformément à l'alinéa *n)* susdit; et»

La modification proposée retranche la limite de deux ans.

14. (1) Le paragraphe (1) est présentement conçu dans ces termes:

«**354.** (1) Toute personne peut dans une circonscription de pilotage pour laquelle elle n'est pas pilote breveté, sans s'exposer ni exposer son employeur à une peine, piloter un navire

a) quand aucun pilote breveté pour cette circonscription n'a offert de piloter ce navire, ni fait un signal à cette fin, bien que le capitaine du navire ait fait et continué de faire le signal d'appel de pilote prévu dans la présente Partie, pendant qu'il était dans les limites prescrites à cette fin, et

b) quand un navire est en détresse ou dans une situation obligeant le capitaine à profiter des meilleurs moyens de secours qu'il peut alors se procurer.»

Le changement proposé vise à rendre la disposition plus conforme à la pratique courante.

(2) Ce nouveau paragraphe inflige une peine à quiconque emploie un pilote breveté autrement que dans des circonstances prévues au paragraphe (1) de l'article 354, précité.

15. L'article 356 se lit actuellement comme il suit:

«**356.** Tout pilote non breveté qui, dans une circonscription, continue de piloter un navire après qu'un pilote breveté a offert, en faisant son signal réglementaire et en présentant son brevet, d'en prendre la direction, est passible d'une amende de cent dollars au maximum et, à défaut de paiement, d'un emprisonnement d'un mois.»

Le changement projeté découle de l'adjonction du nouveau paragraphe (3) à l'article 354.

16. Voici, tel qu'il est présentement conçu, l'article 357:

«**357.** (1) Lorsque le capitaine d'un navire, qui n'est pas un navire exempté, déplace ou fait déplacer le navire d'un lieu à un autre dans les limites d'une circonscription de pilotage, sans l'aide d'un pilote breveté pour cette circonscription, il doit payer à l'autorité de pilotage les mêmes droits qu'il aurait été tenu de payer s'il avait obtenu l'aide de l'un de ces pilotes brevetés.

(2) La présente disposition ne s'applique pas au capitaine d'un navire qui se rend réellement à Montréal ou ailleurs, ou qui vient de Montréal ou d'ailleurs, en amont du port de Québec, sous la direction d'un pilote breveté pour la circonscription de pilotage de Montréal.»

pilote breveté pour cette circonscription, il doit payer à l'autorité de pilotage les mêmes droits de pilotage qu'il aurait été tenu de payer s'il avait obtenu l'aide de l'un de ces pilotes brevetés.

Exception.

(2) Le paragraphe (1) ne s'applique pas au capitaine d'un navire qui est déplacé d'un poste à un autre uniquement à l'aide de ses amarres, sauf si l'autorité de pilotage prescrit, par règlement, des dispositions différentes.»

Abrogation.

17. Est abrogée la rubrique qui précède immédiatement l'article 358 de ladite loi.

18. L'article 477 de ladite loi est modifié par l'adjonction des paragraphes suivants:

Chaland, etc., utilisé pour le transport d'un équipage, qui accomplit des voyages de plus de 15 milles de la terre.

«(3) Les chalands, gabares, péniches ou autres bâtiments du même genre qui transportent un équipage mais non des passagers, qui sont remorqués par un navire à vapeur et qui ne se déplacent pas sous l'action de voiles ou de rames sont, s'ils accomplissent des voyages qui les conduisent à plus de quinze milles de la terre, soumis à l'inspection ainsi qu'aux règlements établis en vertu de la présente Partie quant aux coques et à l'équipement, à l'équipement de sauvetage, au matériel d'extinction d'incendie, aux chaudières et aux réservoirs d'air comprimé, de la manière et dans les conditions prescrites pour un navire à vapeur; ces bâtiments doivent avoir un certificat d'inspection dressé en une forme approuvée par le Ministre et sont assujétis à toutes les dispositions de la présente Partie en ce qui concerne le paiement des droits, la détention et les peines.

Voyages ne dépassant pas 15 milles de la terre.

(4) Les chalands, gabares, péniches ou autres bâtiments du même genre qui transportent un équipage mais non des passagers, qui sont remorqués par un navire à vapeur ou dirigés à l'aide d'un câble et qui ne se déplacent pas sous l'action de voiles ou de rames sont, s'ils accomplissent des voyages qui ne les conduisent pas à plus de quinze milles de la terre, soumis à l'inspection des chaudières et des réservoirs d'air comprimé ainsi qu'aux règlements établis en vertu de la présente Partie quant à l'équipement de sauvetage, au matériel d'extinction d'incendie, aux chaudières et aux réservoirs d'air comprimé, de la manière et dans les conditions prescrites pour un navire à vapeur; lorsque l'inspection des chaudières ou des réservoirs d'air comprimé est exigée, ces bâtiments doivent avoir un certificat d'inspection dressé en une forme approuvée par le Ministre et sont assujétis à toutes les dispositions de la présente Partie en ce qui concerne le paiement des droits, la détention et les peines.»

19. L'article 478 de ladite loi est abrogé et remplacé par ce qui suit:

Le paragraphe (1) ne s'applique qu'aux circonscriptions de pilotage, où le paiement des droits de pilotage est obligatoire.

Le paragraphe (2) actuel ne s'applique plus.

Le nouveau paragraphe (2) a pour but d'assurer que les droits de pilotage ne seront pas ordinairement exigibles lorsqu'un navire ne sera déplacé que d'un poste à un autre, uniquement au moyen des amarres, sans l'aide d'un pilote.

18. Ces dispositions sont nouvelles. Leur objet est de rendre applicables aux chalands qui transportent un équipage, mais aucun passager, des règlements de sécurité supplémentaires.

19. L'article 478 porte présentement ce qui suit:

«**478.** Lorsqu'une drague, un bateau perforateur, un élévateur flottant, une sonnette flottante ou un navire ou bâtiment du même genre, qui n'est pas automoteur, est muni d'une chaudière pour la production d'énergie, cette chaudière est soumise à l'inspection de la manière et dans les conditions prescrites pour une chaudière de navire à vapeur, et cette drague ou autre bâtiment doit avoir à bord un équipement de sauvetage conforme aux dispositions des règlements *que le gouverneur en conseil peut établir à cet égard; ces bâtiments sont tenus* d'avoir des certificats d'inspection, en une forme approuvée par le Ministre, et sont assujétis à toutes les dispositions de la présente Partie en ce qui concerne le paiement des droits, la détention et les peines.»

L'amendement projeté prévoit l'inspection des réservoirs d'air comprimé, lorsqu'on emploie des moteurs diesel, et la présence d'un matériel d'extinction d'incendie.

Chaudières de dragues, etc., soumises à l'inspection.

«**478.** (1) Lorsque des dragues, bateaux perforateurs, élévateurs flottants, sonnettes flottantes ou autres navires ou bâtiments du même genre, qui ne sont pas automoteurs, sont munis d'une chaudière ou d'un réservoir d'air comprimé pour l'énergie, cette chaudière ou ce réservoir d'air comprimé sont soumis à l'inspection de la manière et dans les conditions prescrites pour une chaudière ou un réservoir d'air comprimé de navire à vapeur, et ces dragues, bateaux perforateurs, sonnettes flottantes ou autres navires ou bâtiments du même genre doivent avoir à bord un équipement de sauvetage et un matériel d'extinction d'incendie conformes aux dispositions des règlements établis en vertu de la présente Partie; tout semblable bâtiment est tenu d'avoir un certificat d'inspection dressé en une forme approuvée par le Ministre et est assujéti à toutes les dispositions de la présente Partie en ce qui concerne le paiement des droits, la détention et les peines.

Bâtiment qui transporte un équipage et est remorqué.

(2) Une drague, un bateau perforateur, un élévateur flottant, une sonnette flottante ou un autre navire ou bâtiment du même genre, qui transporte un équipage et est remorqué par un navire à vapeur, est assujéti, s'il ou si elle accompli un voyage de plus de quinze milles de la terre, aux dispositions du paragraphe (3) de l'article 477.»

Abrogation.

20. Est abrogé l'article 479 de ladite loi.

1952-1953, c. 20, art. 10.

21. L'article 481 de ladite loi est abrogé et remplacé par ce qui suit:

Navires à vapeur d'une jauge d'au plus cinq tonneaux et bateaux de plaisance.

«**481.** Les navires à vapeur d'une jauge brute d'au plus cinq tonneaux et les yachts de plaisance à propulsion mécanique non munis de chaudières pour la propulsion sont exemptés de l'inspection annuelle, ainsi que des règlements établis en vertu de la présente Partie, sauf en ce qui concerne l'équipement de sauvetage, le matériel d'extinction d'incendie et les précautions contre l'incendie.»

22. Les paragraphes (1) et (2) de l'article 482 de ladite loi sont abrogés et remplacés par ce qui suit:

Exemption.

«**482.** (1) Sous réserve des dispositions du paragraphe (2), les navires à vapeur d'une jauge brute de plus de cinq tonneaux mais d'au plus cent cinquante tonneaux, qui ne sont pas des navires à vapeur à passagers, sont exemptés des dispositions de la présente Partie relatives à l'inspection annuelle et doivent, en remplacement, être inspectés tous les quatre ans, et ces navires, s'ils sont mus à la vapeur, sont, en sus de cette inspection quadriennale, soumis à l'inspection annuelle de leurs chaudières, de leur équipe-

20. L'article 479 actuel se lit ainsi qu'il suit:

«**479.** Lorsqu'un bâtiment est muni d'une chaudière servant à autre chose qu'à la propulsion, cette chaudière est soumise à l'inspection conformément aux règlements établis par le gouverneur en conseil, et le bâtiment est tenu de posséder à cet égard un certificat d'inspection dressé en une forme approuvée par le Ministre.»

L'inspection des chaudières, autres que celles qui sont aménagées aux fins de propulsion, est prévue d'après les amendements qu'on projette d'apporter aux articles 477 et 478.

21. Voici le texte actuel de l'article 481

«**481.** Les navires à vapeur d'au plus cinq tonneaux de jauge brute et les yachts de plaisance à propulsion mécanique mais non munis de chaudières utilisées pour la propulsion et les chalands remorqueurs transportant un équipage mais non des passagers, sont exemptés de l'inspection annuelle, ainsi que des règlements *que le gouverneur en conseil peut établir sous l'autorité des dispositions de l'article 410, excepté en ce qui concerne* leurs appareils de sauvetage et d'extinction d'incendie et les précautions à prendre contre l'incendie, de même que de l'inspection des chaudières exigée par l'article 479.»

L'amendement fait disparaître la mention des chalands remorqués, puisque les nouveaux articles 477 et 478 traitent de ce sujet.

22. Les paragraphes (1) et (2) de l'article 482 se lisent présentement comme il suit:

«**482.** (1) Sous réserve des dispositions du paragraphe (2), les navires à vapeur dont la jauge brute dépasse cinq tonneaux mais ne dépasse pas cent cinquante tonneaux et qui ne sont pas des navires à vapeur à passagers, sont exemptés des dispositions de la présente Partie relatives à l'inspection annuelle et doivent, en remplacement, être inspectés tous les quatre ans; et ces navires, s'ils sont mus à la vapeur, sont, en sus de cette inspection à opérer tous les quatre ans, soumis à l'inspection annuelle de leurs chaudières et de leur équipement de sauvetage, tout comme s'ils étaient des navires à vapeur d'une jauge brute dépassant cent cinquante tonneaux.

(2) Les navires à vapeur dont la jauge brute ne dépasse pas quinze tonneaux et qui ne sont pas des navires à vapeur à passagers sont exemptés de l'inspection, sauf que, s'ils sont mus à la vapeur, ils sont soumis à l'inspection de leurs chaudières et de leur équipement de sauvetage, ainsi que le prescrit le paragraphe (1).»

Il s'agit par cet amendement, d'assurer l'inspection du matériel d'extinction d'incendie.

ment de sauvetage et de leur matériel d'extinction d'incendie, tout comme s'ils étaient des navires à vapeur d'une jauge brute de plus de cent cinquante tonneaux.

Idem. (2) Les navires à vapeur d'une jauge brute d'au plus quinze tonneaux, qui ne sont pas des navires à vapeur à passagers, sont exemptés de l'inspection, sauf s'ils sont mus à la vapeur alors qu'ils sont soumis à l'inspection de leurs chaudières, de leur équipement de sauvetage et de leur matériel d'extinction d'incendie, ainsi que le prescrit le paragraphe (1).»

23. L'article 493 de ladite loi est abrogé et remplacé par ce qui suit:

Peine. «**493.** Sauf disposition spéciale différente de la présente Partie, le propriétaire ou le capitaine d'un navire canadien est passible d'une amende d'au plus cent dollars pour toute violation d'une disposition de la présente Partie ou d'un règlement établi en exécution de la présente Partie.»

Certains produits non considérés comme cargaison. **24.** Le paragraphe (3) de l'article 494 de ladite loi est abrogé et remplacé par ce qui suit:

«(3) Le poisson et les produits des expéditions de chasse à la baleine et de chasse au phoque ne sont pas, pour les objets de la présente Partie, censés être une cargaison de navire à vapeur employé à la pêche du poisson ou à la chasse à la baleine ou au phoque.»

25. Ladite loi est en outre modifiée par l'adjonction, immédiatement après la Partie VII, de la Partie suivante:

«PARTIE VIIA.

POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES.

Règlements. «**495A.** La Convention Internationale pour la Prévention de la Pollution des Eaux de la Mer par les Hydrocarbures, 1954, reproduite dans le quatorzième appendice, est approuvée, et le gouverneur en conseil peut édicter des règlements

a) en vue de l'application et de la mise en vigueur des dispositions de la Convention pendant qu'elle est exécutoire en ce qui concerne le Canada, lesquels règlements doivent se conformer, à tous égards, auxdites dispositions;

b) en vue de la réglementation et de la prévention de la pollution par les hydrocarbures, provenant de navires, de toutes eaux intérieures, secondaires ou autres du Canada; et

23. Voici le texte de l'article 493 actuel:

«**493.** Sauf disposition spéciale contraire de la présente Partie, le propriétaire ou le capitaine d'un navire canadien est passible d'une amende de cent dollars au maximum *et de cinquante dollars au minimum*, pour toute violation d'une disposition de la présente Partie ou d'un règlement établi en exécution de la présente Partie. »

L'amendement proposé retranche la peine minimum.

24. Voici le texte actuel du paragraphe en question:

«(3) Le poisson et les produits des expéditions de pêche à la baleine ne sont pas, pour les objets de la présente Partie, censés être une cargaison de navire à vapeur employé à la pêche de la baleine ou du poisson. »

La modification a pour objet d'exclure de la cargaison les produits des expéditions de chasse au phoque.

25. Cette nouvelle Partie prévoit la mise en application de la Convention Internationale pour la Prévention de la Pollution des Eaux de la Mer par les Hydrocarbures, 1954, et permet également au gouverneur en conseil d'édicter des règlements pour empêcher une semblable pollution des eaux canadiennes.

c) prescrivant une amende d'au plus cinq cents dollars ou un emprisonnement d'au plus six mois, ou à la fois l'amende et l'emprisonnement, à infliger, sur déclaration sommaire de culpabilité, comme peine pour violation d'un règlement établi sous le régime du présent article.»

26. Le paragraphe (4) de l'article 558 de ladite loi est abrogé et remplacé par ce qui suit:

Exemption.

«(4) Le paragraphe (3) ne s'applique pas dans le cas d'un sinistre maritime qui survient sur ou près le littoral du Canada, ou à l'égard d'un navire affecté exclusivement au cabotage au Canada.»

27. Les paragraphes (4) et (5) de l'article 645 de ladite loi sont abrogés et remplacés par ce qui suit:

Règlements.

«(4) Le gouverneur en conseil peut, par arrêté ou règlement, statuer sur

a) l'administration et la réglementation de toute partie ou toutes parties des eaux intérieures, secondaires ou autres du Canada,

b) la délivrance de permis d'exploitants de navires sur ces eaux, et

c) la mise à exécution de tout semblable arrêté ou règlement.

(5) Toute règle, tout règlement ou arrêté établi en vertu du présent article peut prescrire l'imposition d'une amende d'au plus cinq cents dollars à quiconque contrevient ou ne se conforme pas à quelque disposition de cette règle, de ce règlement ou de cet arrêté.»

28. L'article 719 de ladite loi est modifié par l'adjonction du paragraphe suivant:

«(3) La mention au présent article de toute partie des dominions de Sa Majesté autres que le Canada doit s'interpréter comme incluant la mention du Royaume-Uni.»

29. Ladite loi est de plus modifiée par l'adjonction de l'appendice suivant:

«QUATORZIÈME APPENDICE.

CONVENTION INTERNATIONALE POUR LA PRÉVENTION DE LA POLLUTION DES EAUX DE LA MER PAR LES HYDROCARBURES, 1954

26. Le paragraphe (4) actuel est rédigé dans les termes suivants:

«(4) Le *présent article* ne s'applique pas dans le cas d'un sinistre maritime qui survient sur ou près le littoral du Canada, ou à l'égard d'un navire affecté exclusivement au cabotage au Canada.»

Le paragraphe (4) ne devrait viser que le paragraphe (3), et non l'article entier.

27. Voici les paragraphes (4) et (5) actuels:

«(4) Le gouverneur en conseil peut, par décret ou règlement, assurer l'administration et la réglementation de toute partie ou parties des eaux secondaires du Canada qui y sont définies ou décrites, et peut assurer la mise à exécution de ce décret ou de ce règlement.

(5) Toute règle, tout règlement ou tout décret ainsi établi peut prescrire l'imposition d'une amende d'au plus cinq cents dollars à quiconque contrevient ou ne se conforme pas à quelque disposition de cette règle, de ce règlement ou de ce décret, et lorsqu'une telle disposition est établie, elle a le même effet que si elle était édictée dans et par la présente loi.»

L'amendement proposé étend les dispositions de ce paragraphe à d'autres eaux du Canada et prévoit la délivrance de permis pour l'exploitant de bâtiments sur ces eaux.

28. L'article 719 prévoit la réciprocité de services concernant les navires britanniques, mais la mention de «dominions de Sa Majesté autres que le Canada» n'inclut pas, apparemment, le Royaume-Uni proprement dit. L'amendement projeté rectifie cette situation.

29. Cette disposition incorpore dans la loi, comme appendice, la Convention dont l'article 26 fait mention.

CONVENTION INTERNATIONALE POUR LA PRÉVENTION DE LA POLLUTION DES EAUX DE LA MER PAR LES HYDROCARBURES, 1954

Londres, le 12 mai 1954

Les Gouvernements représentés à la Conférence Internationale pour la Prévention de la Pollution des Eaux de la Mer par les Hydrocarbures réunie à Londres du 26 avril au 12 mai 1954,

Désireux d'entreprendre une action commune pour prévenir la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures rejetés des navires, et considérant que le meilleur moyen d'atteindre ce but est la conclusion d'une Convention,

Ont désigné les Plénipotentiaires soussignés qui, ayant communiqué leurs pleins pouvoirs, trouvés en bonne et due forme, ont agréé les dispositions suivantes:

ARTICLE I.

(1) Aux fins de la présente Convention, les expressions suivantes (sous réserve de tout autre sens commandé par le contexte) ont respectivement la signification ci-après, à savoir:

"Le Bureau" est pris au sens qui lui est attribué par l'Article XXI;

"Rejet", lorsqu'il s'agit d'hydrocarbures ou d'un mélange d'hydrocarbures, signifie tout déversement ou fuite, quelle qu'en soit la cause;

"Huile diesel lourde" signifie l'huile diesel employée par les navires, dont la distillation à une température n'excédant pas 340° C, lorsque soumise à l'épreuve de la méthode standard A.S.T.M., D/58/53, réduit le volume de 50 pour cent au plus;

"Mille" signifie mille marin de 6·080 pieds, soit de 1·852 mètres;

"Hydrocarbure" signifie pétrole brut, fuel-oil, huile diesel lourde ou huile de graissage.

(2) Aux fins de la présente Convention, les territoires relevant d'un Gouvernement contractant comprennent le territoire du pays de ce Gouvernement, ainsi que tout autre territoire dont les relations internationales relèvent de la responsabilité de ce Gouvernement et auquel la Convention aura été étendue en application de l'Article XVIII.

ARTICLE II.

La présente Convention s'appliquera aux navires de mer immatriculés dans l'un quelconque des territoires relevant d'un Gouvernement contractant, à l'exception:

(i) des navires employés comme navires auxiliaires de la Marine pendant la durée de ce service;

(ii) des navires dont la jauge brute est inférieure à 500 tonneaux;

(iii) des navires utilisés par l'industrie de la pêche à la baleine pendant la durée de ce service;

(iv) de tout navire naviguant sur les Grands Lacs d'Amérique du Nord et les eaux qui les relient entre eux ou en sont tributaires et qui s'étendent à l'Est jusqu'au débouché aval du Canal Lachine à Montréal, dans la Province de Québec, Canada, pendant la durée de cette navigation.

ARTICLE III.

(1) Sous réserve des dispositions des Articles IV et V ci-après, il sera interdit à tout navire-citerne auquel la présente Convention s'applique, de rejeter à la mer, dans les limites de l'une quelconque des zones d'interdiction prévues à l'Annexe A de la Convention pour les navires-citerne, les produits suivants:

a) hydrocarbures;

b) tout mélange contenant des hydrocarbures, de nature à souiller la surface de la mer.

Pour l'application de ce paragraphe un mélange dont la teneur en hydrocarbure est inférieure à 100 parties d'hydrocarbure pour 1.000.000 de parties de mélange ne sera pas considéré comme de nature à souiller la surface de la mer.

(2) Sous réserve des dispositions des Articles IV et V ci-après, tout navire auquel la Convention s'applique et autre qu'un navire-citerne, rejettera aussi loin de terre que faire se peut toutes eaux de nettoyage de soutes et toutes eaux de lest polluées par les hydrocarbures. A l'expiration d'un délai de trois ans suivant la date d'entrée en vigueur de la Convention, le paragraphe (1) du présent Article relatif aux navires-citerne, s'appliquera également aux autres, étant entendu que:

a) les zones d'interdiction applicables aux navires autres que les navires-citerne seront celles prévues à cet effet à l'Annexe A de la Convention;

b) le rejet d'hydrocarbures ou de tout mélange contenant des hydrocarbures ne sera pas interdit lorsque le navire aura pour destination un port qui ne sera pas pourvu des installations de réception prévues à l'Article VIII ci-après.

(3) Toute contravention aux paragraphes (1) et (2) du présent Article constituera une infraction punissable par la législation du territoire dans lequel le navire est immatriculé.

ARTICLE IV.

(1) L'Article III de la présente Convention ne s'appliquera pas:

a) au rejet d'hydrocarbures ou de tout mélange d'hydrocarbures effectué par un navire pour assurer sa sécurité, éviter une avarie au navire ou à la cargaison, ou sauver des vies humaines en mer; ou

b) au déversement d'hydrocarbures ou de mélanges d'hydrocarbures provenant d'une avarie ou d'une fuite impossible à éviter, si toutes les précautions raisonnables ont été prises après l'avarie ou la découverte de la fuite pour empêcher ou réduire ce déversement;

c) au rejet de dépôts:

(i) impossibles à pomper hors des citernes de cargaison des navires-citerne en raison de leur densité, ou

(ii) Provenant de la purification ou de la clarification de combustible liquide ou d'huile de graissage,

pourvu que ce rejet soit effectué aussi loin de terre que faire se peut.

(2) Mention des circonstances et des causes de ces rejets ou fuites sera faite au registre des hydrocarbures tenu conformément à l'Article IX.

ARTICLE V.

L'Article III ne s'appliquera pas au rejet provenant des fonds de cale d'un navire:

a) de tout mélange contenant des hydrocarbures, effectués pendant la période d'un an suivant la date à laquelle la Convention entrera en vigueur pour le territoire où le navire est immatriculé;

b) après l'expiration de cette période, d'un mélange ne contenant pas d'autre hydrocarbure que de l'huile de graissage.

ARTICLE VI.

Les pénalités que la législation d'un des territoires relevant d'un Gouvernement contractant imposera, en application de l'Article III, pour les rejets interdits d'hydrocarbures ou de mélanges d'hydrocarbures en dehors de ses eaux territoriales ne devront pas être inférieures à celles que cette législation prévoira pour les mêmes infractions commises dans ses eaux territoriales.

ARTICLE VII.

A l'expiration d'un délai d'un an après la date d'entrée en vigueur de la Convention pour le territoire où il est immatriculé, tout navire auquel la Convention s'applique devra être muni de dispositifs permettant d'éviter que les fuites de fuel-oil ou d'huile diesel lourde ne parviennent dans les fonds de cale dont le contenu est déchargé à la mer sans être traité par un séparateur.

ARTICLE VIII.

A l'expiration d'un délai de trois ans après la date d'entrée en vigueur de la présente Convention dans un territoire relevant d'un Gouvernement contractant, celui-ci s'assurera que tous ses ports principaux ont prévu des installations capables de recevoir, sans imposer à la navigation des délais anormaux, les résidus que les navires autres

que les navires-citerne, qui fréquentent ces ports, pourraient avoir à décharger après avoir épuré les eaux de nettoyage de leurs soutes ou leurs eaux de lest polluées, au moyen d'un séparateur, d'un réservoir de décantation ou par tout autre procédé. Chaque Gouvernement contractant décidera, au fur et à mesure des circonstances, quels ports de son territoire devront être considérés comme ports principaux au sens du présent article. Il en fera notification par écrit au Bureau en indiquant si les installations de réception nécessaires y sont disponibles.

ARTICLE IX.

(1) Tout navire auquel la Convention s'applique tiendra, dans la forme définie à l'Annexe B de la présente Convention, un registre des hydrocarbures qui pourra ou non être intégré dans le livre de bord réglementaire. Les mentions prévues y seront portées. Chaque page, y compris toute déclaration faite en application du paragraphe (2) de l'Article IV, en sera signée par l'officier ou les officiers responsables des opérations en question et par le Capitaine du navire. Les mentions seront écrites soit dans une langue officielle du territoire dans lequel le navire est immatriculé, soit en français, soit en anglais.

(2) Les autorités compétentes de tout territoire relevant d'un Gouvernement contractant pourront examiner à bord des navires auxquels la Convention s'applique, pendant qu'ils se trouvent dans un port de ce territoire, le registre des hydrocarbures dont ils doivent être munis conformément aux dispositions de la présente Convention. Elles pourront en extraire des copies conformes et pourront en exiger la certification par le Capitaine du navire. Toute copie ainsi certifiée conforme par le Capitaine du navire sera, en cas de poursuite, admissible en justice comme preuve des faits relatés dans le registre des hydrocarbures. Toute intervention des autorités compétentes, en vertu des dispositions du présent paragraphe, sera effectuée de la façon la plus expéditive possible et sans que le navire puisse être retardé de ce fait.

ARTICLE X.

(1) Tout Gouvernement contractant pourra exposer par écrit, au Gouvernement contractant dont relève le territoire dans lequel un navire est immatriculé, les points de fait établissant qu'il a été contrevenu à l'une des dispositions de la Convention par ce navire, et ce quel que soit le lieu où la contravention qu'il allègue ait pu être commise. Dans toute la mesure du possible, celle-ci sera portée à la connaissance du Capitaine du navire par l'autorité compétente relevant du premier des Gouvernements mentionnés ci-dessus.

(2) Dès réception de l'exposé de faits, le second Gouvernement examinera l'affaire et pourra demander au premier de lui fournir sur la contravention alléguée des éléments de fait plus complets ou plus valables. Si le Gouvernement du territoire dans lequel le navire est immatriculé estime que la preuve est suffisante pour permettre, conformément à sa législation, des poursuites du chef de la contravention alléguée contre l'armateur ou le Capitaine du navire, il fera engager celles-ci aussitôt que possible et informera l'autre Gouvernement et le Bureau de leurs résultats.

ARTICLE XI.

Dans les matières relevant de la présente Convention aucune de ses dispositions ne sera interprétée comme dérogeant aux pouvoirs que tout Gouvernement contractant exerce dans les limites de sa juridiction, ni comme étendant les limites de la juridiction d'un quelconque des Gouvernements contractants.

ARTICLE XII.

Tout Gouvernement contractant adressera au Bureau et à l'organisme approprié des Nations Unies:

a) le texte des lois, décrets, règlements et instructions, en vigueur dans ses territoires et destinés à assurer l'application de la présente Convention;

b) tous rapports ou résumés de rapports officiels ayant trait aux résultats obtenus dans l'application des dispositions de la présente Convention, sous réserve toutefois que ces documents n'aient pas, aux yeux de ce Gouvernement, un caractère confidentiel.

ARTICLE XIII.

Tout différend entre les Gouvernements contractants relatif à l'interprétation ou à l'application de la présente Convention qui ne peut être réglé par voie de négociation sera, à la requête de l'une quelconque des parties, déféré à la Cour Internationale de Justice, à moins que les parties en cause ne s'entendent pour le soumettre à l'arbitrage.

ARTICLE XIV.

(1) La présente Convention demeurera ouverte à la signature pendant trois mois à dater de ce jour et ensuite à l'acceptation.

(2) Les Gouvernements pourront devenir partie à la Convention par:

(i) signature sans réserve quant à l'acceptation,

(ii) signature sous réserve d'acceptation, suivie d'acceptation, ou

(iii) acceptation.

(3) L'acceptation résultera du dépôt des instruments par chaque Gouvernement auprès du Bureau qui informera de toute signature ou acceptation, et de leur date, tous les Gouvernements ayant déjà signé ou accepté la Convention.

ARTICLE XV.

(1) La présente Convention entrera en vigueur à l'expiration du délai d'un an suivant la date à laquelle au moins dix Gouvernements seront devenus parties à la Convention, dont cinq représentant des pays ayant chacun au moins 500.000 tonneaux de jauge brute en navires-citerne.

(2) *a)* La date d'entrée en vigueur prévue au paragraphe (1) du présent Article s'appliquera à tous les Gouvernements ayant signé la Convention sans réserve d'acceptation ou l'ayant acceptée avant cette date. Pour les Oouvernements ayant accepté la Convention à cette date ou postérieurement, l'entrée en vigueur aura lieu trois mois après la date du dépôt de leurs instruments d'acceptation.

b) Le Bureau informera aussitôt que possible de la date d'entrée en vigueur tous les Gouvernements ayant signé ou accepté la Convention.

ARTICLE XVI.

(1) A la requête de l'un d'eux, le Bureau communiquera pour examen à tous les Gouvernements contractants chaque proposition d'amendement à la présente Convention.

(2) Un amendement ainsi communiqué sera considéré comme ayant été accepté par tous les Gouvernements contractants à l'expiration d'une période de six mois suivant la date de la communication, sauf si l'un de ceux-ci a notifié, deux mois au moins avant l'expiration de cette période, qu'il n'accepte pas ledit amendement.

(3)- *a)* A la demande d'un tiers d'entre eux, une Conférence des Gouvernements contractants sera convoquée par le Bureau en vue d'examiner une proposition d'amendement;

b) tout amendement adopté à la majorité des deux tiers des Gouvernements contractants présents à la Conférence sera communiqué par le Bureau à tous les Gouvernements contractants en vue d'obtenir leur acceptation.

(4) A l'expiration du délai d'un an suivant la date de son acceptation par les deux tiers des Gouvernements contractants, un amendement communiqué pour acceptation aux autres Gouvernements contractants conformément au paragraphe précédent liera tous les Gouvernements qui, avant son entrée en vigueur, n'auront pas fait une déclaration aux termes de laquelle ils n'acceptent pas cet amendement.

(5) Toutes les déclarations prévues au présent Article seront notifiées par écrit au Bureau qui en informera tous les Gouvernements contractants.

(6) Le Bureau fera connaître à tous les Gouvernements signataires ou contractants les amendements qui entrent en vigueur en application du présent Article, ainsi que la date à laquelle ils prennent effet.

ARTICLE XVII.

(1) La présente Convention pourra être dénoncée par l'un quelconque des Gouvernements contractants à tout moment après l'expiration de la période de cinq ans suivant la date à laquelle la Convention sera entrée en vigueur pour ce Gouvernement.

(2) La dénonciation s'effectuera par notification écrite adressée au Bureau. Celui-ci fera connaître à tous les autres Gouvernements contractants les dénonciations qui lui seront parvenues avec la date de leur réception.

(3) Une dénonciation prendra effet à l'expiration du délai d'un an suivant la date à laquelle la notification en aura été reçue par le Bureau, ou à l'expiration de telle autre période plus longue qu'elle pourrait spécifier.

Article XVIII.

(1)– *a)* Tout Gouvernement contractant pourra, lors de sa signature ou de son acceptation, ou à tout moment ultérieur, déclarer, par une notification écrite adressée au Bureau, que la présente Convention s'étend à un ou plusieurs des territoires dont les relations internationales relèvent de sa responsabilité;

b) l'application de la présente Convention sera étendue aux territoires désignés dans cette notification à la date de réception de celle-ci ou à telle autre date qui y serait fixée.

(2)– *a)* Tout Gouvernement contractant qui aura, par déclaration prévue au paragraphe (1) du présent Article, étendu la Convention à un ou plusieurs territoires, pourra à tout moment après l'expiration d'une période de cinq ans suivant la date à laquelle cette extension sera entrée en vigueur, déclarer par notification écrite au Bureau qu'elle cesse de s'appliquer à ce ou ces territoires, ou à l'un ou l'autre d'entre eux qu'il choisirait de désigner dans sa notification.

b) La Convention cessera de s'appliquer aux territoires en question à l'expiration d'un délai d'un an suivant la date de réception de la notification par le Bureau ou de toute autre période plus longue qui y serait fixée.

(3) Le Bureau informera tous les Gouvernements contractants qu'extension de la présente Convention a été faite à un territoire en vertu du paragraphe (1) du présent Article. Il agira de même au cas où il serait mis fin à cette extension en vertu du paragraphe (2) du présent Article. Il spécifiera dans les deux cas la date à partir de laquelle la Convention est devenue ou a cessé d'être applicable.

Article XIX.

(1) En cas de guerre ou d'hostilité, le Gouvernement contractant qui s'estime affecté, soit comme belligérant, soit comme neutre, pourra suspendre l'application de la totalité ou d'une partie seulement de la Convention ou de son extension à un territoire relevant de lui. Il en fera notification immédiate au Bureau.

(2) Il pourra à tout moment mettre fin à cette suspension. Il le fera, en tout cas, aussitôt que celle-ci cessera d'être justifiée aux termes du paragraphe (1) du présent Article. Notification immédiate en sera faite au Bureau.

(3) Le Bureau portera à la connaissance de tous les Gouvernements contractants les diverses notifications reçues en application du présent Article.

ARTICLE XX.

Dès l'entrée en vigueur de la présente Convention, le Bureau en fera dépôt auprès du Secrétaire Général des Nations Unies pour enregistrement.

ARTICLE XXI.

Les fonctions assignées au Bureau seront exercées par le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord jusqu'à et en attendant la formation de l'Organisation Consultative Maritime Intergouvernementale et la prise en charge par elle des fonctions qui lui sont attribuées par la Convention signée à Genève le 6 mars 1948; par la suite, les fonctions du Bureau seront assumées par cette Organisation.

En foi de quoi les Plénipotentiaires ont signé la présente Convention.

Fait à Londres, ce douzième jour de mai 1954, en anglais et en français, les deux textes faisant également foi, en un seul exemplaire qui sera déposé au Bureau et dont celui-ci donnera copies conformes à tous les Gouvernements Contractants.

Pour le Gouvernement de l'Australie:

Pour le Gouvernement de la Belgique:
M. A. VAN BOECKEL.
(Sous réserve d'acceptation.)

Pour le Gouvernement du Brésil:

Pour le Gouvernement du Canada:
ALAN CUMYN.
(Sous réserve de ratification.)

Pour le Gouvernement de Ceylan:

Pour le Gouvernement du Chili:

Pour le Gouvernement du Danemark:

* Conformément à l'Article XIV, la Couvention demeure ouverte à la signature pendant trois mois à compter du 12 mai 1954. Apparaissent les signatures qui ont été apposées au 1er juillet 1954.

MOGENS BLACH.
(Sous réserve d'acceptation.)

Pour le Gouvernement de Finlande:
S. SUNDMAN.
(Sous réserve d'acceptation.)

Pour le Gouvernement de la République Française:

Pour le Gouvernement de la République Fédérale d'Allemagne:
KARL SCHUBERT.
(Sous réserve d'acceptation.)

Pour le Gouvernement de la Grèce:
M. SAKARIS.
KOSTAS LYRAS.
(Sous réserve d'acceptation.)

Pour le Gouvernement de l'Inde:

Pour le Gouvernement de l'Irlande:

Pour le Gouvernement d'Israël:

Pour le Gouvernement de l'Italie:
GIULIO INGIANNI.
(Sous réserve d'acceptation.)

Pour le Gouvernement du Japon:

Pour le Gouvernement du Libéria:
GEORGE B. STEVENSON.
S. EDWARD PEAL.
(Sous réserve d'acceptation ou de ratification par le Président sur l'avis et du consentement du Sénat du Libéria.)

Pour le Gouvernement du Mexique:

Pour le Gouvernement des Pays-Bas:

Pour le Gouvernement de la Nouvelle-Zélande:

Pour le Gouvernement du Nicaragua:

Pour le Gouvernement de la Norvège:
SIGURD STORHAUG.
(Sous réserve d'acceptation.)

Pour le Gouvernement du Panama:

Pour le Gouvernement de la Pologne:

Pour le Gouvernement du Portugal:

Pour le Gouvernement de l'Espagne:

Pour le Gouvernement de la Suède:

G. BÖÖS.

(Sous réserve d'acceptation.)

Pour le Gouvernement de l'Union des Républiques Socialistes Soviétiques:

Pour le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord:

GILMOUR JENKINS.

PERCY FAULKNER.

(Sous réserve d'acceptation.)

Pour le Gouvernement des États-Unis d'Amérique:

Pour le Gouvernement du Venezuela:

Pour le Gouvernement de la Yougoslavie:

PREDRAG NIKOLIC.

(Sous réserve d'acceptation.)

ANNEXE A.

Zones d'Interdiction.

(1) Sous réserve du paragraphe (3) de la présente Annexe, les zones d'interdiction, pour les navites-citerne, seront les étendues de mer situées à moins de cinquante milles de terre, sauf exceptions ci-après:

a) Les Zones de l'Adriatique.

Dans la Mer Adriatique, les zones d'interdiction situées respectivement au large des côtes d'Italie et de Yougoslavie s'étendront chacune sur une largeur de 30 milles à partir de la terre, à la seule exception de l'île de Vis. A l'expiration d'une période de trois ans, suivant la date de mise en vigueur de la présente Convention, la largeur de cette zone sera augmentée de 20 milles à moins que les deux Gouvernements ne s'entendent pour remettre cette opération à une date ultérieure. Au cas où ils se mettraient ainsi d'accord, les deux Gouvernements en donneront notification au Bureau trois mois au moins avant l'expiration de la période de trois ans. Le Bureau donnera connaissance de cet accord à tous les Gouvernements contractants.

b) La Zone de la Mer du Nord.

La zone d'interdiction de la Mer du Nord s'étendra sur une largeur de 100 milles à partir des côtes des pays suivants:

Belgique,
Danemark,
Pays-Bas,
République Fédérale d'Allemagne,
Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord.

Cette zone ne s'étendra pas au-delà du point où se rejoignent la limite d'une zone de 100 milles au large de la côte Ouest du Jutland et celle de la zone de 50 milles au large de la côte norvégienne.

c) La Zone Atlantique.

La limite de cette zone commencera en un point situé sur le méridien de Greenwich à 100 milles au Nord-Nord-Est des îles Shetland; elle se dirigera vers le Nord en suivant le méridien de Greenwich jusqu'au 64e degré de latitude Nord; de là vers l'Ouest en suivant le 64e parallèle jusqu'au 10e degré de longitude Ouest de là jusqu'à un point situé par 60° de latitude Nord et 14° de longitude Ouest; de là jusqu'à un point situé par 54° 30′ de latitude Nord et 30° de longitude Ouest; de là jusqu'à un point situé par 44° 20′ de latitude Nord et 30° de longitude Ouest; de là jusqu'au point situé par 48° de latitude Nord et 14° de longitude Ouest; et de là vers l'Est en suivant le 48e parallèle jusqu'au point d'intersection de la limite de la zone de 50 milles au large de la côte française. Pour les trajets effectués à l'intérieur de cette zone

atlantique, telle qu'elle est définie ci-dessus, et lorsque les navires ont pour destination un port qui ne dispose pas d'installations adéquates pour la réception des déchets d'hydrocarbures, la limite de la zone d'interdiction atlantique sera toutefois reportée à 100 milles de terre.

d) La Zone Australienne.

La zone australienne s'étendra sur une largeur de 150 milles à partir des côtes d'Australie à l'exception de la partie des côtes Nord et Ouest du Continent australien comprise entre le point situé en face de l'île de Jeudi et le point de la côte Ouest situé à 20° de latitute Sud.

(2) Sous réserve des dispositions du paragraphe (3) de la présente Annexe, les zones d'interdiction, pour les navires autres que les navires-citerne, seront constituées par toutes les étendues de la mer situées à moins de 50 milles de terre, sauf exceptions ci-après:

a) Les Zones de l'Adriatique.

Dans la Mer Adriatique, les zones d'interdiction situées respectivement au large des côtes d'Italie et de Yougoslavie s'étendront chacune sur une largeur de 20 milles à partir de la terre à la seule exception de l'île de Vis. A l'expiration d'une période de trois ans suivant la date de mise en vigueur de la présente Convention, la largeur de cette zone sera augmentée de 30 milles à moins que les deux Gouvernements ne s'entendent pour remettre cette opération à une date ultérieure. Au cas où ils se mettraient ainsi d'accord, les deux Gouvernements en donneront la notification au Bureau trois mois au moins avant l'expiration de la période de trois ans. Le Bureau donnera connaissance de cet accord à tous les Gouvernements contractants.

b) Les Zones de la Mer du Nord et de l'Atlantique.

Les zones de la Mer du Nord et de l'Atlantique s'étendront sur une distance de 100 milles à partir des côtes des pays suivants:

Belgique,
Danemark,
Irlande,
Pays-Bas,
République Fédérale d'Allemagne,
Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord.

mais elles ne s'étendront pas au-delà du point d'intersection de la limite de la zone de 100 milles au large de la côte occidentale du Jutland et de la limite de la zone de 50 milles au large de la côte de la Norvège.

(3)– *a)* Tout Gouvernement contractant pourra proposer:

(i) la réduction de toute zone au large de la côte d'un quelconque de ces territoires;
(ii) l'extension de toute zone jusqu'à une largeur maximum de 100 milles à partir d'une desdites côtes,

en faisant une déclaration à cet effet. La réduction ou l'extension entrera en vigueur à l'expiration d'une période de six mois après la déclaration, à moins que l'un quelconque des Gouvernements contractants ne fasse, deux mois au moins avant l'expiration de ladite période, une déclaration stipulant que ses intérêts sont affectés, soit en raison de la proximité de ses côtes, soit en raison de l'activité de ses navires marchands dans les parages en question, et qu'il n'accepte pas la réduction ou l'extension, suivant le cas.

b) Toute déclaration prévue par ce paragraphe sera notifiée par écrit au Bureau qui avisera tous les Gouvernements contractants de la réception de celle-ci.

ANNEXE B

REGISTRE DES HYDROCARBURES

I.—NAVIRES-CITERNE

DATE D'INSCRIPTION					
(a) Lestage et rejet des eaux de lest des citernes de cargaison					
1. Numéro d'ordre de la (des) citerne(s)					
2. Nature de l'hydrocarbure précédemment contenu dans la (les) citerne(s)					
3. Date et lieu des opérations de lestage					
4. Date et heure du rejet de l'eau de lest					
5. Emplacement ou position du navire					
6. Quantité approximative d'eau polluée transférée dans la (les) citerne(s) de décantation					
7. Numéro d'ordre de la (des) citerne(s) de décantation					
(b) Nettoyage des citernes de cargaison					
8. Numéro d'ordre de la (des) citerne(s) nettoyée(s)					
9. Type d'hydrocarbure précédemment contenu dans la (les) citerne(s)					
10. Numéro d'ordre de la (des) caisse(s) de décantation dans laquelle (lesquelles) les eaux de nettoyage ont été transférées					
11. Dates et heures du nettoyage					
(c) Dépôt dans la (les) citerne(s) et rejet de l'eau					
12. Numéro d'ordre de la (des) citerne(s) de décantation					
13. Durée du dépôt (en heures)					
14. Date et heure du rejet de l'eau					
15. Emplacement ou position du navire					
16. Quantité approximative de résidus					

ANNEXE B—*suite*

REGISTRE DES HYDROCARBURES—*suite*

I.—NAVIRES-CITERNE—*fin*

DATE D'INSCRIPTION					
(*d*) *Rejet par le navire des résidus d'hydrocarbure des citernes de décantation et d'autres origines*					
17. Date et procédé du rejet					
18. Emplacement ou position du navire					
19. Origines et quantités approximatives					

Signature de l'Officier ou des Officiers responsables des opérations en question .....

Signature du Capitaine du navire .....

II.—AUTRES NAVIRES

DATE D'INSCRIPTION					
(*a*) *Lestage ou nettoyage en cours de traversée des soutes a combustible*					
1. Numéro d'ordre de la (les) soute(s)					
2. Nature de l'hydrocarbure précédemment contenu dans la soute (les soutes)					
3. Date et lieu du lestage					
4. Date et heure du rejet des eaux de lest ou de nettoyage					
5. Emplacement ou position du navire					
6. Le cas échéant, durée d'utilisation du séparateur					
7. Déchargement des résidus d'hydrocarbure conservés à bord					

ANNEXE B—*fin*

REGISTRE DES HYDROCARBURES—*fin*

II.—AUTRES NAVIRES—*fin*

DATE D'INSCRIPTION					
(*b*) *Rejet par le navire des résidus d'hydrocarbure des soutes à combustible et d'autres origines*					
8. Date du rejet et moyen utilisé					
9. Emplacement ou position du navire					
10. Origines et quantités approximatives					

Signature de l'Officier ou des Officiers
.....responsables des opérations en question
..... Signature du Capitaine du navire

III.—S'APPLIQUE À TOUS LES NAVIRES

DATE D'INSCRIPTION					
Rejet ou déversement accidentels ou exceptionnels d'hydrocarbures					
1. Date et heure du rejet ou du déversement					
2. Emplacement ou position du navire					
3. Quantité approximative et nature de l'hydrocarbure					
4. Circonstances du rejet ou du déversement et remarques générales					

Signature de l'Officier ou des Officiers
.....responsables des opérations en question
..... Signature du Capitaine du navire.»

PROCÈS-VERBAUX

LUNDI 16 juillet 1956
(1)

Le Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques se réunit aujourd'hui à 11 heures et demie du matin, sous la présidence de M. H. B. McCulloch.

Présents: MM. Barnett, Batten, Byrne, Campbell, Carter, Cavers, Deschatelets, Gourd (*Chapleau*), Green, Habel, Hahn, Harrison, Herridge, Holowach, Hosking, Howe (*Wellington-Huron*), Johnston (*Bow-River*), Lafontaine, Langlois (*Gaspé*), Lavigne, Leboe, Meunier, Nesbitt, Nicholson, Nixon, Purdy et Ross. (28).

Aussi présents: M. J. R. Baldwin, sous-ministre; M. Alan Cumyn, chef du service d'inspection des navires à vapeur et président du Bureau d'inspection des navires à vapeur; le capitaine F. S. Slocombe, chef des services nautiques et du pilotage, services de la marine; M. G. M. Guthrie, registrateur en chef des navires, ministère des Transports.

Le Comité commence l'étude, article par article, du bill n° 349 (H-7 du Sénat) intitulé: Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada.

Le secrétaire du Comité lit une lettre adressée au président par le directeur du Conseil des pêches du Canada, datée du 9 juillet 1956, annonçant que le Conseil approuve la modification qu'on se propose d'apporter à la Loi sur la marine marchande du Canada.

Sur la proposition de M. Lafontaine, appuyée par M. Purdy,

Il est résolu—Que le Comité fasse imprimer 650 exemplaires en anglais et 200 en français de ses délibérations sur le bill n° 349.

M. Langlois, adjoint parlementaire du ministre des Transports, donne des précisions sur chaque article du bill et est interrogé.

Les articles 2 et 3 sont réservés.

A 1 h. 5 de l'après-midi, la séance est suspendue jusqu'à 3 heures de l'après-midi.

REPRISE DE LA SÉANCE
(2)

La séance est reprise à 3 heures de l'après-midi sous la présidence de M. H. B. McCulloch.

Présents: MM. Barnett, Batten, Byrne, Campbell, Carter, Cavers, Deschatelets, Gourd (*Chapleau*), Green, Habel, Hahn, Healy, Herridge, Hodgson, Holowach, Hosking, Howe (*Wellington-Huron*), Johnston (*Bow-River*), Lafontaine, Langlois (*Gaspé*), Lavigne, Leboe, Meunier, Nesbitt, Nicholson, Nixon, Purdy et Ross. (29).

Aussi présents: Les mêmes personnes qu'à la séance du matin.

Le Comité poursuit l'étude, article par article, du bill n° 349, loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada.

M. Langlois dépose des exemplaires d'une série complète des formules de demande d'immatriculation, etc.

Les articles 3 à 22 inclusivement sont adoptés.

A 6 heures, le Comité s'ajourne pour se réunir de nouveau mardi à 11 heures et demie du matin.

MARDI 17 juillet 1956
(3)

Le Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques se réunit aujourd'hui à 11 heures et demie du matin, sous la présidence de M. H. B. McCulloch.

Présents: MM. Barnett, Batten, Carter, Cavers, Follwell, Gourd (*Chapleau*), Green, Habel, Hahn, Hamilton (*York-Ouest*), Healy, Herridge, Hosking, Howe (*Wellington-Huron*), James, Johnston (*Bow-River*), Lafontaine, Langlois (*Gaspé*), Lavigne, McIvor, Meunier, Nesbitt, Nixon, Ross et Small. (26).

Aussi présents: Les mêmes hauts fonctionnaires qu'à la séance du lundi 16 juillet, ainsi que le capitaine W. E. Harrison, inspecteur des navires (services nautiques), ministère des Transports.

Le Comité poursuit son étude du bill n° 349 (H-7 du Sénat), intitulé: Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada.

M. Langlois, assisté de M. Cumyn, donne des explications sur chaque article du bill; les deux sont interrogés.

Les articles 23 et 24 sont adoptés.

A 1 heure de l'après-midi, le Comité, qui en est encore à l'étude de l'article 25, suspend ses travaux jusqu'à 3 heures.

REPRISE DE LA SÉANCE
(4)

A 3 heures de l'après-midi, le Comité reprend l'étude du bill n° 349 (H-7 du Sénat), loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada, sous la présidence de M. McCulloch.

Présents: MM. Barnett, Batten, Carter, Cavers, Deschatelets, Gourd (*Chapleau*), Green, Habel, Hahn, Hamilton (*York-Ouest*), Healy, Herridge, Hodgson, Hosking, Howe (*Wellington-Huron*), Johnston (*Bow-River*), Lafontaine, Langlois (*Gaspé*), Lavigne, McIvor, Meunier, Nesbitt, Nixon, Small et Villeneuve. (26).

Aussi présents: du ministère des Transports—Les mêmes personnes qu'à la séance du matin ainsi que M. W. E. Harrison. *Du ministère de la Justice*—M. E. A. Driedger, sous-ministre adjoint.

Article 25 page 8,

Après discussion, M. Cavers propose, appuyé par M. Hosking, que l'article 495A de la Partie VIIA soit abrogé et remplacé par ce qui suit:

Convention approuvée.

"495A. (1) La Convention Internationale pour la Prévention de la Pollution des Eaux de la Mer par les Hydrocarbures, 1954, reproduite dans le quatorzième appendice, (ci-après appelée la Convention), est approuvée.

(2) Le gouverneur en conseil peut édicter des règlements

a) en vue de l'application et de la mise en vigueur des dispositions de la Convention;

b) en vue de la réglementation et de la prévention de la pollution par les hydrocarbures, provenant de navires, de toutes eaux intérieures, secondaires ou autres du Canada; et

c) prescrivant une amende d'au plus cinq cents dollars ou un emprisonnement d'au plus six mois, ou à la fois l'amende et l'emprisonnement, à infliger, sur déclaration sommaire de culpabilité, comme peine pour violation d'un règlement établi sous le régime du présent article."

La proposition, mise aux voix, est adoptée.

L'article 25 modifié est adopté.

L'article 26 est adopté.

Article 27,

Après discussion de l'article et plusieurs suggestions au sujet des règlements visant les petites embarcations, le matériel de sauvetage, etc., l'article 27 est adopté.

Au cours des délibérations relatives à cet article, M. Langlois dépose des exemplaires d'une brochure publiée par le ministère des Transports en anglais et en français, intitulée "La Sécurité sur l'eau (à l'intention des propriétaires de petites embarcations)" qui sont distribués immédiatement. Ou examine un spécimen de ceinture de sauvetage accompagnée de certificats d'approbation.

Les *articles 28 et 29 et l'annexe B* sont adoptés.

Le Comité revient à l'article 2 et, après plus ample discussion, cet article est adopté sur division.

Le Comité revient également à l'article 9.

Après un autre débat, M. Langlois propose, appuyé par M. Cavers, que l'article 119 soit abrogé et remplacé par ce qui suit:

Certificats de service.

"119. (1) Tout sujet britannique

a) qui a servi comme capitaine de *navire à vapeur* de cabotage, d'eaux intérieures ou d'eaux secondaires dont la jauge brute dépassait dix tonneaux, durant une entière période de douze mois dans les dix années qui ont précédé immédiatement la date de sa demande de certificat de service,

b) qui établit d'une façon satisfaisante sa sobriété, son expérience, son habileté et sa bonne conduite habituelle à bord, et

c) qui réussit à l'examen prescrit,

est admis à recevoir, sur paiement du droit prescrit, un certificat de service comme capitaine d'un navire à vapeur d'une jauge brute ne dépassant pas trois cent cinquante tonneaux, ne transportant pas de passagers et n'étant pas un remorqueur, dans les limites prescrites par le ministre et spécifiées dans le certificat.

Certificats antérieurs.

(2) Le titulaire d'un certificat de service comme capitaine d'un navire à vapeur d'au plus cent cinquante tonneaux de jauge brute, en vigueur à la date d'entrée en application du présent paragraphe, conserve tous les droits et privilèges qu'il possédait aux termes dudit certificat immédiatement avant cette date."

La proposition, mise aux voix, est adoptée.

L'article 9 modifié est adopté.

Le titre est adopté.

Pendant toute la durée des délibérations, M. Langlois est assisté de MM. Baldwin, Cumyn et Slocombe.

Il est ordonné—Que le président fasse rapport du bill modifié.

Le président transmet les remerciements du Comité à M. Langlois et aux fonctionnaires supérieurs du ministère des Transports.

A 5 h. 40 de l'après-midi, le Comité, ayant terminé l'étude du bill 349, s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le Sous-chef de la Division des comités,
ANTONIO PLOUFFE.

TÉMOIGNAGES

LUNDI 16 juillet 1956,
11 heures et demie du matin.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous sommes en nombre. Le bill H7 du Sénat, loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada, a été renvoyé au Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques. Le numéro d'ordre du bill à la Chambre des communes est 349.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Monsieur le président, avant d'entreprendre l'étude du bill article par article, me serait-il permis de proposer que le secrétaire lise une lettre reçue par le président du Conseil des pêches du Canada, signée par M. Gordon O'Brien. Je crois que cette lettre éclairera le Comité sur l'attitude prise par le Conseil des pêches du Canada à l'égard du présent bill, en ce qui concerne l'industrie de la pêche.

LE SECRÉTAIRE DU COMITÉ:

Conseil des pêches du Canada

9 juillet 1956.

M. H. B. McCulloch,
Président du Comité permanent
des chemins de fer, canaux et
lignes télégraphiques,
Chambre des communes,
Hôtel du Parlement,
Ottawa (Ontario).

Monsieur:

Nous apprenons que le bill modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada a été renvoyé au Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques.

Lorsque ce bill a été étudié par le Comité du Sénat, le Conseil des pêches du Canada a comparu au nom de toute l'industrie des pêches commerciales du Canada.

A titre de renseignements, je dois dire que l'industrie de la pêche commerciale approuve les amendements apportés à la loi, en ce qui concerne l'industrie de la pêche. Sauf erreur, le bill doit être déposé à votre Comité cette semaine et j'ai cru bon de vous communiquer ce renseignement, puisque je dois m'absenter de la ville. Cependant, s'il surgit des questions urgentes au sujet desquelles vous estimez que l'industrie de la pêche devrait être appelée à se prononcer, veuillez simplement communiquer avec mon bureau à CEntral 3-4089, et je pourrai comparaître devant le Comité à la condition que j'en sois averti une journée à l'avance. Inutile de dire que je serais très heureux de rentrer en ville si le Comité désire quelques renseignements, mais, comme je le dis plus haut, nous approuvons les changements apportés au bill 349.

Bien à vous,

GORDON O'BRIEN,
Directeur.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Monsieur le président, mes collègues se rappelleront que lors de la deuxième lecture du bill à la Chambre, j'ai prononcé un discours assez long pour en expliquer les points principaux. Je ne crois pas qu'il soit nécessaire de rien ajouter à ce que j'ai dit pour le moment. Mais, si le Comité y consent, je suis prêt à proposer qu'à l'annonce de chaque article il me soit permis de donner d'autres précisions afin de permettre au Comité de mieux comprendre l'objet des articles en question. A l'annonce de chaque article, je serai prêt à en donner une courte explication, après quoi si mes collègues désirent interroger les fonctionnaires supérieurs du ministère qui assistent à la séance, ils pourront le faire.

Nous avons avec nous le sous-ministre des Transports, M. John Baldwin, ainsi que M. A. Cumyn, président du Bureau d'inspection des navires à vapeur. Nous avons également, le capitaine Slocombe de notre service nautique. Ces gens sont à votre disposition; s'il y a d'autres détails que vous désirez obtenir d'eux au sujet des articles du bill, ils se feront un plaisir de répondre à vos questions.

M. NESBITT: Monsieur le président, le Comité a-t-il l'intention, ou le sous-ministre ou l'adjoint parlementaire du ministre des Transports désirent-ils appeler d'autres témoins, en plus de ceux qu'il vient de mentionner?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Pas à ma connaissance. Nous n'avons reçu aucune demande que je sache, au sujet d'autres témoins qui pourraient désirer comparaître ou être appelés et interrogés.

M. NESBITT: Monsieur le président, outre cela, M. Langlois songe-t-il, en ce qui concerne l'article 27 de la Loi, à convoquer le président de la *Lake Ontario Research Rescue Organization* pour qu'il témoigne devant le Comité? Car, cet article traite de la réglementation et de l'immatriculation des bateaux et des exploitants de bateaux sur les eaux secondaires au Canada. Étant donné que cette question a suscité un grand intérêt dans les journaux et chez le public en ces derniers temps, j'ai cru que la personne que j'ai mentionnée pourrait donner à notre Comité certains renseignements précieux sur la question. Je ne crois pas que sa déposition prenne beaucoup du temps du Comité et elle pourrait être très utile au Comité ainsi qu'au ministère en général. Il ne faut pas oublier que les règlements que l'on se propose d'établir en vertu de cet article sont d'une grande importance pour à peu près tous les députés, étant donné qu'il y a des eaux secondaires dans à peu près tous les comtés. Bien que je ne connaisse pas intimement le président de cette organisation, je sais qu'il a fait une étude très approfondie du problème, et certains des renseignements qu'il pourrait probablement communiquer au Comité seraient très utiles au ministère en général.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Monsieur le président au sujet de l'article 27, je dois dire que les fonctionnaires supérieurs de notre ministère ont communiqué avec la personne en question et je crois qu'ils ont discuté cette affaire avec lui. Le ministère a l'intention, au cours de l'automne, de poursuivre la discussion, non seulement avec cet organisme, mais avec tous les autres organismes semblables au Canada. Le ministère a l'intention également, avant la rédaction de ces règlements, de demander à tous ceux qui s'intéressent aux organisations de navigation d'exposer leurs vues de même qu'aux fabricants de bateaux à moteur et de moteurs hors bord. Notre ministère a reçu un très grand nombre de lettres de toutes les parties du pays. Je puis dire que cette correspondance était en faveur de la mesure législative projetée.

M. NESBITT: Monsieur le président, je suis très heureux d'entendre ces paroles. S'il en est ainsi, je crois qu'il serait probablement inutile de l'appeler maintenant.

Je désirerais poser une autre question à M. Langlois à ce sujet, si on me le permet. Ces audiences seront-elles publiques ou privées l'automne prochain?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Il se tiendra une série de conférences, de réunions et de consultations avec les divers intéressés. Nous ne projetons pas d'inviter des journalistes à ces réunions, mais il n'y a rien de secret à leur sujet. Nous n'aurions aucune objection si ces discussions étaient publiques.

M. NESBITT: Une dernière observation, monsieur le président. M. Langlois songerait-il, lorsque ces réunions se tiendront, à en informer les membres du présent Comité, pour le cas où certains d'entre eux seraient intéressés et désireraient assister à certaines de ces conférences?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Je n'y vois aucune objection. Votre suggestion nous paraît intéressante.

M. NESBITT: Nous serons avisés lorsqu'elles auront lieu?

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il un membre qui consentirait à faire une proposition au sujet de l'impression du bill, à savoir que 650 exemplaires du bill soient imprimés en anglais et 250 en français?

M. LAFONTAINE: Je le propose avec l'appui de M. Purdy.

M. BARNETT: Monsieur le président, je désirerais poser quelques questions concernant le point que vient de soulever M. Nesbitt. Il a mentionné la possibilité que les membres de notre Comité qui s'intéressent à cette question assistent à ces conférences. Peut-être tous les membres ne sont-ils pas en mesure d'y assister aussi facilement que le peut M. Nesbitt. Par conséquent, je me demande si le ministère avait l'intention de participer à ces discussions afin de rédiger les règlements, et s'il en est ainsi, je voudrais savoir si les membres du Comité, ou ceux qui sont intéressés, pourraient recevoir le texte du projet de règlements, afin que si nous-mêmes ou les personnes qui s'intéresseraient à la question dans nos comtés, puissent discuter de ces règlements avant d'arriver à des conclusions définitives? Dans mon cas, je sais qu'il me serait assez difficile d'assister à ces conférences si la réunion avait lieu à l'automne pendant l'intersession.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Monsieur le président, si j'ai bien compris la demande faite au début au sujet de ces réunions, il n'était pas question que les membres du Comité y soient invités. Je ne crois pas que nom honorable collègue qui a parlé comme cela ait eu l'intention d'inviter les membres du Comité à assister à ces réunions. Cependant, nous tenons à connaître l'opinion d'autant de personnes que possible, parce que nous voulons que les règlements que nous établirons soient les meilleurs qu'il soit possible d'obtenir. Nous allons procéder comme il suit: avant d'établir des règlements, nous enverrons une lettre-questionnaire à tous ceux qui s'intéressent à la navigation, afin d'obtenir leurs vues et leurs suggestions. Je ne vois aucune objection, si les honorables collègues du Comité y sont intéressés, à ce que ledit questionnaire leur soit envoyé afin qu'ils puissent nous communiquer leurs vues sur cette question. Mon honorable collègue est-il satisfait?

M. BARNETT: Ce serait parfait, monsieur le président.

M. HAHN: Monsieur le président, avant d'aller plus loin, je dois dire que ce qui m'intéresse tout particulièrement c'est la vitesse des navires. L'on me dit

que l'un des articles du présent bill a trait à la vitesse des navires sur les rivières et autres cours d'eau, et je me demande si M. Langlois pourrait m'indiquer l'article en question?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Parlez-vous du bill?

M. HAHN: Oui.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Il n'y a aucune mention de la limitation de la vitesse dans le bill. Nous cherchons simplement à obtenir la permission d'établir des règlements pour la sécurité sur l'eau à l'intention des propriétaires de petites embarcations. Il se peut que lorsque les règlements auront été définitivement arrêtés, ils contiennent certaines dispositions ayant trait à la vitesse. Je comprends qu'il serait très opportun d'établir des règlements sur la vitesse des bateaux dans certains districts et circonstances, mais le bill ne vise pas à obtenir directement l'autorisation de réglementer la vitesse.

M. LAVIGNE: Monsieur le président, au sujet de l'article 27, je désire vous faire part de ce qui m'est arrivé hier. Nous avons fait une promenade sur le lac Saint-François qui était très agité, mais nous nous sentions en sécurité parce que nous avions des coussins qui pourraient nous servir d'appareils de sauvetage. Cependant, au retour, nous avons constaté que ces coussins ne flottaient pas. On les vend dans les magasins. L'acheteur s'attendrait à ce que ces coussins servent d'appareils de sauvetage dans les embarcations. Ils portent la seule mention: "Approuvé par le ministère de la Santé". Ils ne flottent pas, c'est ce que nous savons maintenant.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Il s'agit du ministère provincial de la Santé.

M. LAVIGNE: Oui, le ministère provincial de la Santé. Je mentionne la chose à cause de son approbation. On croirait que ces coussins devraient être fabriqués de matériel pouvant servir dans des embarcations. On vérifie les bateaux dans cette région, et la Gendarmerie royale du Canada a averti les gens que leurs coussins ne valent rien. Ces coussins ne sont pas conformes aux règlements, mais ce n'est qu'après que les gens les ont achetés qu'ils s'aperçoivent de la chose. Vous pénétrez dans un magasin à la recherche de matériel pour votre bateau, et vous voyez ces coussins étalés et munis d'une étiquette sur laquelle le prix est indiqué. Les gens les achètent et les placent dans leurs embarcations. Ils ne les soumettent pas à un essai, parce qu'ils ne les essayeront qu'une seule fois et cette fois-là, ils couleront. Les coussins que nous avons portaient la marque "kapok", et ils étaient approuvés par le ministère de la Santé. Le morceau de papier en question porte également la mention suivante: "Ne vous en servez pas pour nager ou comme radeau." Quand allez-vous les mettre à l'essai, si vous n'êtes pas sûrs de ce que vous avez dans votre embarcation? Les gens qui achètent du matériel pour leurs embarcations se font rouler malicieusement, je crois, par les fabricants de ces produits. J'en ai moi-même dans ma voiture et ils ont exactement la même forme et portent le même dessin que les coussins approuvés "kapok".

Je crois qu'on devrait faire quelque chose pour protéger les acheteurs d'appareils de ce genre, afin qu'ils soient sûrs, lorsqu'ils achètent de ce matériel pour leurs embarcations, d'avoir des coussins qui les protégeront et non pas de véritables plombs comme ceux que nous avions hier.

M. HERRIDGE: J'approuve entièrement les observations qui viennent d'être formulées. J'ai moi-même un peu d'expérience dans ce domaine et je crois qu'avant que le Comité termine son travail, lorsque nous en serons à l'article

pertinent, nous devrions examiner la question et soumettre une recommandation que quelque disposition de ce genre soit incluse dans les règlements.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Je voudrais signaler, en réponse à ce que M. Lavigne vient de dire, que, à moins que je ne commette une erreur grossière, je crois qu'il fait allusion à ces étiquettes qui sont délivrées par le ministère de la Santé de l'Ontario, tout particulièrement, et que les fabricants de certains types de coussins doivent fixer à l'article qu'ils fabriquent avant de le mettre en vente, et, si je ne me trompe, je crois que ces étiquettes font mention des règlements relatifs au matériel employé et sont de rigueur pour des raisons de santé. Ces coussins ne sont aucunement destinés à servir de matériel de sauvetage; en fait, j'ai vu de ces étiquettes fixées à des coussins de chesterfield, de chaises et autres pièces de mobilier. Je ne crois pas que ces coussins aient rien à voir avec les règlements de sécurité. Certains des grands magasins, je crois, annoncent maintenant leur matériel de sauvetage en mentionnant qu'il a reçu l'approbation du gouvernement et on me dit que dans ces cas-là, l'approbation du gouvernement signifie l'approbation du ministère des Transports. Je crois qu'il serait bon, si quelqu'un désire acheter du matériel de sauvetage, de s'informer, soit en s'adressant à notre bureau d'inspection des navires à Ottawa soit à nos inspecteurs locaux des navires à vapeur, si le matériel en question ou ces appareils de sauvetage ont réellement été approuvés par le bureau d'inspection.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Monsieur le président, il me semble que nous devrions songer à établir certain règlement pendant que nous faisons l'étude du présent bill, afin de protéger le public. Ce que M. Langlois a dit est probablement très vrai, mais lorsque les gens achètent du matériel de ce genre et qu'ils constatent que le magasin qui offre ces articles en vente vend également des fournitures de bateau et des appareils de sécurité destinés à être employés dans des bateaux et portent la marque de l'approbation du gouvernement, peu leur importe que les articles en question soient approuvés par le gouvernement provincial ou par le ministère des Transports; ils prennent pour avéré que lorsqu'un article a reçu l'approbation du gouvernement, soit provincial soit fédéral, ils achètent quelque chose qui aura une réelle valeur de sécurité dans leurs bateaux. Peu leur importe quelle autorité a sanctionné la vente de ces objets, et, par conséquent, il devrait y avoir certain règlement prescrit par le ministère des Transports interdisant toute mention de ce genre, parce qu'elle est trompeuse, et je suis sûr qu'il importe peu pour les membres du présent Comité que le règlement soit établi par le gouvernement provincial ou un autre gouvernement. Il s'agit de protéger la vie des gens. Lorsque les gens achètent ce matériel, ils n'ont pas l'habitude d'aller en faire l'essai à l'eau pour voir comment il fonctionne; ils se fient à la recommandation du gouvernement ou de la province. Je crois que lorsque nous en arriverons à l'article pertinent, il devrait être établi un règlement par le présent gouvernement et par le ministère des Transports pour protéger la vie des gens de notre pays qui achètent du matériel de ce genre.

M. NICHOLSON: Monsieur le président, il me semble qu'il existe un article pertinent auquel nous pourrons nous arrêter pour discuter cette question, mais que nous n'avons pas encore atteint.

Une VOIX: Article 27.

M. NICHOLSON: Je propose que nous attendions d'être arrivés à cet article avant de discuter cette question davantage.

Des VOIX: Poursuivons l'étude du bill.

Article 1—"Agent consulaire"

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Cet amendement est soumis à la demande du ministère des Affaires extérieures dans le but d'accorder à un agent consulaire canadien le même statut que son collègue britannique dans un pays étranger. La définition actuelle laisse entendre qu'un agent consulaire britannique peut déléguer ses pouvoirs tandis qu'un agent consulaire canadien ne peut le faire que par décret du conseil.

L'article 1 est adopté.

Article 2—Exemption de l'immatriculation.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): En ce qui concerne l'article 2, cet amendement prescrira que les navires sont exemptés de l'immatriculation de rigueur si le tonnage net n'excède pas 15 tonneaux. Les propriétaires de navires d'un moindre tonnage continuent de jouir du privilège de l'immatriculation s'ils désirent en profiter; autrement ils doivent se procurer un permis qui comporte une procédure beaucoup plus simple. L'amendement rendra la pratique canadienne semblable à celle qui est suivie au Royaume-Uni et à peu près semblable à celle qui a cours aux États-Unis.

M. GREEN: Monsieur le président, l'adjoint parlementaire pourrait-il nous dire combien de vaisseaux seront atteints par ce changement? Sauf erreur, tous les bâtiments de 10 à 15 tonneaux qui sont maintenant immatriculés ne seront plus tenus de se soumettre à cette formalité.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Je regrette, mais on me dit que nous n'avons pas ce renseignement.

M. GREEN: Le ministère ne connaît-il pas le nombre de navires immatriculés qui jaugent de 10 à 15 tonneaux?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): On me dit que pour obtenir ce renseignement, il faudrait parcourir tout le registre des navires marchands et compter le nombre de navires qui jaugent de 10 à 15 tonneaux.

M. GREEN: Il semble étrange qu'un changement de ce genre doive être apporté si le ministère ignore combien de navires seront atteints. En fait, ce serait affaiblir la loi. Ce changement signifie que tous ces navires jaugeant de 10 à 15 tonneaux sont dans une catégorie inférieure, qui n'a plus besoin d'être immatriculée. Ce changement peut être nécessaire, mais je désirerais savoir pourquoi il serait nécessaire et je suis surpris que le ministère lui-même ignore combien de navires seront atteints par ce changement projeté.

M. CAVERS: Monsieur le président, ne s'agit-il pas là d'un cas où les autres pays seulement exigent que les navires jaugeant 15 tonneaux ou plus soient immatriculés, ce qui rendrait la méthode canadienne conforme à celle qui est suivie au Royaume-Uni et aux États-Unis.

M. GREEN: Je ne crois pas que ce soit là une très bonne raison, car nos conditions de navigation marchande diffèrent beaucoup de celles du Royaume-Uni. Pendant de nombreuses années on a jugé nécessaire d'exiger que les vaisseaux jaugeant 10 tonnes et plus soient immatriculés au Canada, et cette proposition constitue un changement important. Il y a un autre changement semblable proposé dans l'article 7 du bill, où le tonnage atteint passe de 150 à 350 tonneaux.

J'aimerais connaître la raison de l'adoucissement des règlements. Je ne crois pas qu'il suffise de dire que le Royaume-Uni a une disposition atteignant les navires de 15 tonneaux plutôt que ceux de 10 tonneaux. Ce n'est pas surtout

au changement que je m'oppose, mais je désirerais savoir s'il existe une bonne raison pour apporter un tel changement. A mon avis, la meilleure façon d'aborder l'étude d'articles de ce genre est de demander pourquoi ces changements devraient être jugés nécessaires, car, il ne faut pas oublier que l'adoucissement dans les règlements de la marine marchande peut provoquer des naufrages, des pertes de vie et toute sorte de difficultés du même genre. C'est pourquoi je désirerais connaître la raison pour laquelle les règlements devraient être adoucis de la façon proposée.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Monsieur le président, je dois dire que cet article n'a rien à voir avec l'inspection de ces vaisseaux; il ne vise que l'immatriculation du navire.

M. BYRNE: Quelle différence essentielle y a-t-il?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): La différence c'est que jusqu'ici, un navire jaugeant 10 tonnes nettes ou plus devait se faire immatriculer. A partir de maintenant nous élevons l'exemption jusqu'à une limite de 15 tonneaux afin d'éviter les frais qu'entraîne l'immatriculation du navire. Nous voulons éviter aux propriétaires des navires la nécessité de se soumettre à toutes ces formalités compliquées de l'immatriculation et leur épargner les droits d'immatriculation d'un navire qui ne quitte jamais nos côtes et qui navigue seulement dans les eaux canadiennes. Mais ces navires, comme je l'ai expliqué, devront quand même posséder un permis, et, de plus, ils devront être assujétis aux mêmes règlements d'inspectoin que les autres navires. Il n'y a aucun changement sous ce rapport. Ils n'auront qu'à se conformer aux règlements visant la sécurité, le matériel de sauvetage et autres dispositions, tout comme s'ils étaient immatriculés en vertu de l'article de la loi qui vise l'immatriculation. Comme je l'ai dit à la Chambre, la formalité, en ce qui concerne l'immatriculation d'un navire, est compliquée. Les frais peuvent ne pas paraître élevés lorsqu'il s'agit d'immatriculer un navire évalué à plusieurs centaines de milliers de dollars, voire même à des millions de dollars dans certains cas, mais lorsqu'il s'agit d'un petit bateau de moins de 15 tonneaux, laformalité devient coûteuse.

M. GREEN: Combien cela coûte-t-il?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Vous devez recourir aux services d'un avocat à l'égard des documents et autres formalités . . .

M. GREEN: Cela n'est certainement pas obligatoire en Colombie-Britannique.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): . . . à moins de savoir comment vous y prendre vous-même. Je crois que le propriétaire ordinaire d'un navire désirerait que l'immatriculation se fasse de la bonne façon et il consulterait probablement un avocat. Naturellement, il pourrait s'adresser directement au registrateur des navires . . .

M. GREEN: J'aimerais les voir consulter un avocat, mais je ne crois pas qu'ils le fassent.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Le propriétaire pourrait se charger personnellement des formalités, c'est-à-dire se procurer les formules et les remplir lui-même, mais par la suite il aurait à payer le droit d'immatriculation.

M. BYRNE: Quel est le montant de ce droit?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): On me dit que le propriétaire qui désire faire immatriculer un bateau doit le faire mesurer par un mesureur officiel, et, naturelle-

ment, il devra payer cet homme pour son travail; puis il doit établir sa déclaration de biens et donner divers autres renseignements.

M. GREEN: Je sais qu'à Vancouver, d'après les renseignements que j'ai pu obtenir de ceux qui font le commerce d'expédition, cette immatriculation est une mesure très efficace et très sage. Elle signifie que celui qui construit un bateau sait qu'il doit se conformer à certaines exigences et je crois que cela contribue à maintenir les normes élevées. Je ne crois pas que cela coûte très cher; j'aimerais avoir une idée des frais qu'entraînent ces formalités.

M. HOSKING: Le registre a-t-il un caractère international?

M. GREEN: Il n'a rien à voir avec la loi internationale.

M. HOSKING: Y a-t-il échange d'immatriculation entre les pays?

M. GREEN: Je ne le crois pas.

M. HOSKING: Ces frais incluent-ils ou non les honoraires d'un avocat?

M. CAVERS: Nous allons apporter un changement au bill afin de rendre obligatoire le recours aux services d'un avocat.

M. HOSKING: Je m'oppose à cela.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Notre droit n'est pas trop élevé.

M. GREEN: Quel est-il pour un navire ne dépassant pas 10 tonneaux?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Il est de 50c.; pour un navire dépassant 10 tonneaux, le droit est d'un dollar.

M. GREEN: Combien?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Un dollar, mais, comme je l'ai dit, le propriétaire serait obligé de faire mesurer son bateau par un mesureur officiel.

M. GREEN: Qu'est-ce que cela coûterait?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Ces mesureurs ne sont pas à l'emploi du ministère.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Ces mesureurs sont-ils des avocats?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Non, ce sont des ingénieurs ou des architectes et l'on me dit que le droit pour un bateau de 10 tonneaux serait de $10 à $15, pourvu que le mesureur ne soit pas obligé de quitter le lieu de sa résidence. Mais s'il doit parcourir un trajet de cinquante milles pour aller mesurer un bateau, alors il faudra lui payer le temps du trajet ainsi que ses frais de voyage.

M. HOSKING: Y aurait-il une différence entre un bateau de cette dimension ou tout autre bateau, qu'il s'agisse de 10 tonneaux ou de 500 tonneaux?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): D'après le bill actuel, les bateaux allant jusqu'à un jaugeage de 10 tonnes sont exemptés de l'immatriculation et nous voulons porter cette exemption à 15 tonneaux.

M. GREEN: A mon avis l'immatriculation est une formalité de peu d'importance à l'heure actuelle, car elle ne coûte qu'un dollar, et il n'en coûte qu'environ $10 pour faire mesurer le bateau.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Je vous demande pardon, je me suis trompé. Je lisais la mauvaise colonne. Les premiers frais d'immatriculation s'élèvent à $3.

M. GREEN: Vous dites $3.

M. BATTEN: Pour un navire jaugeant jusqu'à combien de tonneaux?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Pour les navires de moins de 50 tonneaux, le droit est de $3.

M. GREEN: Qui exige cela?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Nous avons reçu de nombreuses protestations de la part des propriétaires.

M. GREEN: Quels propriétaires?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Des propriétaires de petits bateaux.

M. GREEN: Est-ce que certaines associations vous ont écrit?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Des particuliers.

M. HAHN: S'agit-il de propriétaires d'embarcations de plaisance ou de bateaux de commerce?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Il y en a de toutes les sortes.

M. GREEN: Ce sont probablement des embarcations de plaisance pour la plupart et les propriétaires ne tiennent pas à faire immatriculer leurs bateaux. Par exemple, quels sont les gens de la côte du Pacifique qui ont formulé des plaintes?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): On me dit que nous avons reçu des protestations d'un grand nombre de propriétaires. Il m'est très difficile de vous donner les noms de ceux qui se sont plaints. Cependant, je dois ajouter ceci: la seule chose que nous faisons c'est que nous désirons exempter les bateaux jaugeant entre 10 et 15 tonneaux et cesser d'exiger que les propriétaires se soumettent à la formalité ordinaire de l'immatriculation.

Prenons par exemple, le cas d'un propriétaire qui demeure loin du registrateur des navires. Il doit faire immatriculer son bateau; il ne connaît ni les règlements ni la procédure; il doit se donner la peine d'écrire au registrateur des navires, qui peut à ce moment-là se trouver à 100 ou 500 milles plus loin. Le propriétaire doit faire mesurer son bateau et s'il n'y a pas de mesureur officiel dans sa localité, il devra faire venir un homme de très loin pour faire ce travail. D'autre part, cela n'a rien à voir avec les règlements de la sécurité. Il faudrait que le bateau réponde aux exigences des règlements de sécurité. Nous désirons simplement éviter aux propriétaires l'obligation d'immatriculer leurs bateaux lorsque nous croyons que l'immatriculation n'est pas absolument nécessaire dans de tels cas.

M. GREEN: La plupart de ces bateaux—c'est-à-dire jusqu'à la côte du Pacifique—seraient construits dans l'un des grands centres, de sorte que l'immatriculation ne présente que peu de difficultés et ce sont les constructeurs de navires qui s'en chargent surtout.

Ce qui m'inquiète le plus à ce propos c'est cet adoucissement des règlements, ce qui signifie qu'un grand nombre de ces navires jaugeant de 10 à 15 tonneaux seraient construits sans surveillance. Ces bateaux peuvent ne pas être bien construits, de sorte qu'il pourrait survenir des naufrages dans certains cas.

Il serait insensé, d'après moi, de supprimer les restrictions dans cet article tout en exigeant la délivrance d'un permis dans le cas d'au moins 50,000 propriétaires de bateaux de plaisance dans un autre article. Les règlements de l'immatriculation des navires marchands sur la côte du Pacifique ont toujours été appliqués convenablement et avec beaucoup de soin et s'il ne s'agit que du cas d'un particulier qui nous écrit pour exprimer le désir de faire adoucir les règlements, alors je ne crois pas que notre Comité devrait y consentir.

Il est probable que la plupart des gens qui font une telle demande sont des personnes qui construisent des yachts et bateaux dispendieux de ce genre. Mais tous les règlements visant les navires marchands ont un sens plus profond que cela et ils sont d'une telle importance que j'espère que le ministère des Transports réservera cet article jusqu'à ce que nous puissions faire l'étude de certains des autres articles du bill pour déterminer s'il est réellement nécessaire de lever ces restrictions comme on se dispose à le faire.

M. NICHOLSON: Je suis d'accord avec M. Green et il me semble que lorsqu'on construit un navire il ne devrait pas être trop difficile d'en déterminer la dimension et la puissance. Par exemple, j'ai une formule d'immatriculation d'automobile sur laquelle il est mentionné que je possède une Pontiac; l'empattement est mentionné de même que le nom du fabricant, et cela me coûte beaucoup plus de $3. Je désirerais être dispensé de l'obligation—qui m'est imposée par la province—, mais je ne crois que pas personne puisse nier sérieurement qu'il serait dans l'intérêt public de soustraire un citoyen à cette obligation.

Je me suis rendu à un lac en Ontario hier et je crois qu'au lieu d'exempter les gens de l'application des règlements, nous devrions avoir des règlements plus sévères. En conséquence, il me semble qu'à moins de nous donner de meilleures raisons que celles qu'on nous a servies jusqu'ici, nous ne devrions rien changer à cet article.

Je crois que si un propriétaire a un bateau de 10 tonneaux, il devrait être prêt à payer le droit d'immatriculation de $3 qui est très raisonnable, et il me semble qu'avant d'acheter son bateau il devrait en connaître les dimensions. C'est pourquoi je propose que le ministère soit prêt à exiger que quiconque possède un bateau de ce genre se conforme aux règlements qui sont en vigueur présentement.

M. HERRIDGE: Je partage l'avis de M. Green. La situation n'est pas tout à fait celle qu'a décrite l'adjoint parlementaire. Dans nos eaux secondaires de Kootenay, par exemple—elles sont secondaires au sens technique—, lorsqu'un bateau est construit, le constructeur aide au propriétaire à établir sa formule, et si cette formalité n'est pas remplie, alors l'inspecteur des navires à vapeur aidera au propriétaire et mesurera son bateau puis fournira tous les détails lorsqu'il sollicitera son immatriculation. Je pense comme M. Green que nous ne devrions pas adoucir ces règlements à moins d'avoir de bonnes raisons pour le faire. Cela signifie-t-il simplement une économie de $2 ou $3 sur un bateau qui coûte de $15,000 à $30,000? Le montant est vraiment insignifiant! Cela signifie-t-il qu'un bateau de cette dimension, disons d'une jauge de 15 tonneaux, ne nécessiterait pas la délivrance d'un certificat de capitaine?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Comme je l'ai dit plus tôt, cela n'a rien à voir avec l'aspect technique ou sécuritaire des navires.

M. HERRIDGE: Ni à leur exploitation?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Ni à leur exploitation, et le propriétaire de ce bateau—même si le bateau n'est pas immatriculé—devra se procurer un permis. En conséquence, dans le cas d'un petit bateau de moins de 15 tonneaux, pourquoi le propriétaire devrait-il se soumettre à la formalité bureaucratique de l'immatriculation?

C'est une excellente chose que l'immatriculation d'un navire, surtout lorsque ce navire doit voyager à l'étranger, parce que cette immatriculation constitue sa carte d'identité; c'est son certificat de naissance; c'est un document qui est

accepté sans discussion par les représentants de tous les gouvernements à quelque endroit que le bateau navigue. Mais lorsqu'il demeure dans nos eaux territoriales, nous disons qu'un permis est suffisant.

J'ai mentionné l'économie d'argent, et j'ai dit aussi qu'il en coûte de $10 à $15 pour faire mesurer le beatau. Je dois ajouter que nos inspecteurs de navires à vapeur ne sont pas censés mesurer les bateaux et délivrer des certificats de mesurage. Cela ne fait pas partie de leurs fonctions. Ces certificats de mesurage doivent être délivrés par des mesureurs officiels.

M. HERRIDGE: J'ai dit qu'ils s'empresseraient de mesurer un bateau et de fournir les renseignements voulus à la personne qui sollicite l'immatriculation.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Mais ils ne sont pas censés le faire. Le propriétaire doit produire un certificat de mesurage délivré par un mesureur compétent. Le permis nous sert à exercer le contrôle nécessaire sur le bateau en question; encore une fois cela n'a rien à voir avec la question de sécurité du bateau et du matériel de sauvetage qu'il peut porter. Nous cherchons simplement à éviter des formalités d'écriture inutiles aux propriétaires éventuels de ces petits bateaux.

M. GREEN: L'adjoint parlementaire a mentionné,—ou a donné l'impression, —que le bateau devrait être immatriculé et licencié. Mais il n'en est pas ainsi. Il est certain que la disposition relative à la délivrance d'un permis s'applique aux navires qui ne sont pas immatriculés.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): C'est exact, mais si le navire n'est pas immatriculé il doit être licencié.

M. GREEN: Le changement que vous vous proposez se résume à ceci: vous enlevez ces bateaux jaugeant de 10 à 15 tonneaux de la catégorie pour laquelle l'immatriculation est de rigueur et vous les mettez avec les petits navires dans la catégorie pour laquelle vous exigez un permis. Voilà ce que vous faites, et ainsi vous exercez un contrôle beaucoup moins rigoureux sur ces navires et sur le matériel et autres accessoires du navire, et cet adoucissement des règlements qui existent depuis de très nombreuses années n'ont jamais donné lieu à des plaintes sur la côte du Pacifique.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Grâce au système de permis, nous exerçons exactement le même contrôle, et l'on me dit que les exigences relatives à l'inspection n'ont subi absolument aucun changement. Je désire que cela soit bien compris. Si un bateau n'est pas conforme aux normes fixées par le ministère, nous pouvons en arrêter la construction et refuser de délivrer un permis pour ce bateau. Nous voulons simplement supprimer de la paperasserie lorsque nous jugeons que celle-ci ne sert aucune fin utile dans le cas des petits bateaux.

M. HODGSON: En délivrant des permis pour ces très petits bateaux, vous n'êtes pas obligés d'imposer des formalités spéciales, parce que c'est là une chose qui se fait régulièrement tous les jours. Votre loi est entrée en vigueur il y a deux ans en ce qui concerne les petits bateaux, et vos fonctionnaires auront toujours assez de travail du fait qu'ils doivent en surveiller l'application sans que nous y ajoutions quoi que ce soit.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Voilà pourquoi nous désirons simplifier la procédure.

M. CARTER: Cela se résume simplement à changer les registres internes de votre ministère, et c'est simplement une méthode de supprimer des chinoiseries.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Exactement.

M. CARTER: Je suis en faveur de toute mesure qui contribuera à supprimer les chinoiseries, parce que, à mon avis, nous en avons déjà beaucoup trop. Cette question m'intéresse, et je me demande comment ces formalités s'appliquent aux bateaux de pêche parce que, à Terre-Neuve, nous cherchons à encourager nos pêcheurs à remplacer leurs petits bateaux par des bateaux plus longs, tout particulièrement les types de bateaux qui jaugent environ 14 tonneaux, c'est-à-dire exactement la jauge à laquelle s'applique ce règlement.

Nos pêcheurs sont éparpillés sur une très vaste étendue de la côte et il ne s'y trouve aucun mesureur compétent pour mesurer leurs bateaux, sauf peut-être à Saint-Jean, et il est très difficile de recourir à leurs services. En conséquence, tout ce que nous pourrons faire pour réduire les frais d'exploitation de nos bateaux de pêche et le coût de leur immatriculation est à l'avantage des pêcheurs. Mais puisque cette question n'a rien à voir avec les règlements de sécurité, je crois que nous devrions poursuivre.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Les propriétaires de bateaux de pêche de moins de 15 tonneaux ne sont pas obligés d'immatriculer leurs bateaux. Ils auront l'occasion de le faire s'ils le désirent. Mais même s'ils obtiennent un permis, il n'aura rien à voir avec les formalités d'inspection ou toute autre norme technique.

M. CARTER: Il y a quelques années, ces pêcheurs échelonnés sur cette vaste étendue côtière croyaient que si on les obligeait à immatriculer leurs bateaux de pêche, ce serait leur imposer un terrible handicap. Ces pêcheurs construisent leurs propres bateaux et je dois dire que celui qui construit sa propre embarcation n'a pas la compétence voulue pour en mesurer les dimensions et en calculer le tonnage.

M. BATTEN: Ai-je raison de croire qu'aucun mesurage n'est requis en ce qui concerne le tonnage pour l'obtention d'un permis?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Il existe une formule très simplifiée pour déclarer les dimensions du bateau. Le propriétaire n'est pas obligé de déposer un certificat officiel de mesurage portant tous les détails des dimensions, comme la chose est de rigueur pour l'immatriculation. Le but est réduire la paperasserie.

M. BARNETT: Toutes ces questions deviendraient peut-être plus claires pour certains d'entre nous si on nous donnait des descriptions en termes simples en ce qui concerne la différence dans la catégorie des navires qui serait visée par les exemptions projetées. Cela signifie-t-il que le type de bateau qui fait régulièrement un autre type de service sera exempté de l'immatriculation en vertu de la présente disposition, ou ladite disposition vise-t-elle simplement les bateaux d'un type semblable, peut-être un peu plus grands que ceux qui ont été exemptés jusqu'ici?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Peu importe le type de service que fait le bateau.

M. BARNETT: Techniquement, je comprends cela, mais je me demande si le fait d'agrandir la catégorie des exemptions inclurait dans la classe des bateaux exemptés un type différent de bateau affecté régulièrement à un type différent de service. Par exemple, sous le régime de la présente exemption, certaines classes de bateaux de pêche seraient exemptées, mais le changement proposé viserait-il des bateaux plus gros comme les bateaux qui font la mise en conserve, les remorqueurs et autres bateaux du même genre?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): D'après les renseignements que je possède, il n'en est pas question.

M. BARNETT: En vertu de cet article, serait-il toujours de rigueur pour les bateaux de moins de 15 tonneaux voyageant en dehors des eaux territoriales canadiennes de se faire immatriculer? Par exemple, que ferait-on d'un navire faisant le trajet depuis le sud de la Colombie-Britannique jusque dans la région de Puget Sound aux États-Unis sur la côte du Pacifique?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Si le vaisseau est exploité pour des fins commerciales, il faudra le faire immatriculer.

M. LEBOE: N'est-il pas vrai que pour déterminer si un bateau est dans les limites d'un certain tonnage, il doit être mesuré? N'en est-il pas ainsi?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): C'est vrai, mais il n'est pas nécessaire de le faire mesurer par un mesureur officiel.

M. LEBOE: Voulez-vous dire que n'importe qui peut mesurer officieusement un bateau et déterminer s'il entre ou non dans cette catégorie?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Dans le cas d'un petit bateau, il y a une formule très sinple que le propriétaire peut remplir lui-même. Il nous communique les chiffres, nous établissons le tonnage et si le bateau dépasse 15 tonneaux, nous exigerons qu'il soit immatriculé. Il ne faut pas oublier que nos inspecteurs de navires à vapeur exercent une surveillance et peuvent vérifier l'exactitude des renseignements donnés par le propriétaire.

M. CARTER: Je suppose que mes honorables collègues ne connaissent peut-être pas grand chose au travail que représente le mesurage d'un bateau.

M. GREEN: Nous avons aussi des bateaux sur la côte du Pacifique.

M. CARTER: Le tonnage d'un bateau ne dépend pas entièrement de la longueur de sa quille ni des dimensions globales de sa longueur, de sa profondeur et de sa largeur. Pour déterminer le tonnage d'un bateau, il y a d'autres données à considérer, par exemple la construction des compartiments du bateau et des autres pièces qui peuvent en changer le tonnage. Je connais certains cas où on a employé certains moyens de réduire la jauge d'un navire à moins de 150 tonneaux. Je sais que dans un cas, le propriétaire a fait rétrécir la poupe pour qu'il soit assujéti au règlement de 150 tonnes. Vous pouvez modifier le tonnage dans la cale en élevant les épontilles et autres pièces. Ce n'est pas aussi simple que l'on croirait.

M. GREEN: Pourriez-vous nous montrer un spécimen de la formule de demande qui doit être remplie pour l'immatriculation ainsi que de celle qui est de rigueur pour obtenir un permis.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Voulez-vous prendre connaissance de toutes les formules, comme celles de la déclaration de biens, de la déclaration de propriété et autres?

M. GREEN: Pourrions-nous prendre connaissance des formules?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Je vais voir si nous les avons.

M. HOSKING: Parlant comme terrien qui ne connaît à peu près rien aux navires marchands, puis-je savoir si nous pouvons consulter les détails d'un navire immatriculé pour service à l'étranger?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Je vous demande pardon, mais je n'ai pas compris toute votre question.

M. HOSKING: La différence entre un navire licencié et un navire immatriculé ne se résume-t-elle pas à ceci que, pour un navire immatriculé, les spécifications

et les renseignements sur ce navire sont accessibles à n'importe quel autre pays? Je crois qu'il existe un registre des navires que vous pouvez consulter pour obtenir les renseignements désirés sur tous les navires immatriculé de chaque pays.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Je suppose que vous faites allusion au registre Lloyd qui est une source internationale de renseignements.

M. HOSKING: Chaque navire pour lequel l'immatriculation est de rigueur doit être inscrit dans ce registre. Je crois que ce registre s'appelle *Jane's Registry of Ships.*

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Je ne dirais pas: "doit être inscrit" mais "peuvent être inscrits".

M. HOSKING: Et nous délivrons simplement un permis dans le cas des navires qui ne quittent jmaais nos eaux territoriales; ils sont soutraits à l'obligation d'être immatriculés.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): M. Green a demandé les formules nécessaires à l'immatriculation d'un navire. J'ai ces formules en ma possession. Ce sont des documents compliqués.

M. GREEN: Voyons les formules d'immatriculation et celles qui sont nécessaires pour l'obtention d'un permis.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Vous n'avez là que les documents qui ont trait aux dimensions. Voulez-vous la formule de déclaration de biens ainsi que toutes les autres formules?

M. GREEN: Je désirerais voir les formules qu'il faut remplir pour l'immatriculation ainsi que celles qu'on remplit pour obtenir un permis.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Nous pouvons les obtenir pour vous. Nous avons ici la formule de demande de permis.

M. GREEN: Ce que je veux c'est la formule de demande qui doit être remplie.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): La voici.

M. HAHN: Monsieur le président, peut-être pourrions-nous faire circuler ces formules.

Cette question m'intéresse parce que certaines gens m'ont fait des observations au sujet d'une question que j'ai soulevée plus tôt à propos de l'article 1. Malheureusement, j'ai dû m'absenter pour obtenir le renseignement demandé et quand je suis revenu, l'article 1 avait déjà été approuvé. En ce qui concerne le permis par opposition à l'immatriculation du navire, qui accorde le permis? Est-ce le ministère des Transports?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Oui. Le permis est délivré par le percepteur de la douane qui est un employé du ministère du Revenu national.

M. HAHN: Quelle est la principale objection à l'immatriculation des navires au Canada?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Mais il n'y a aucune objection; nous cherchons simplement à simplifier les travaux d'écriture dans le cas des petits bateaux; c'est tout ce que nous voulons. Le propriétaire a toujours le loisir de faire immatriculer son navire s'il le désire, mais dans le cas d'un bateau de moins de 15 tonneaux, la chose n'est pas nécessaire. Dans ce cas, vous pouvez obtenir un permis et cela suffit.

M. HAHN: Je désire simplement connaître la différence entre un permis et l'immatriculation. Je comprends qu'on fait circuler quelques formules dans cette pièce afin que les membres du Comité les examinent et, par conséquent, j'aimerais proposer qu'avant d'adopter cet article, nous ayons le temps de les examiner, afin que nous puissions déterminer par nous-mêmes en quoi elles laissent à désirer, s'il y a quelque chose de défectueux dans l'amendement proposé ou si nous le trouvons acceptable, après quoi nous pourrons tirer notre propre conclusion de façon intelligente.

Une VOIX: Adopté:

M. GREEN: Monsieur le président, me serait-il permis de faire observer que cette manie de crier "adopté" n'avance en rien le travail ni à notre Comité ni à la Chambre. Lorsque nous avons accepté de siéger à ce Comité, nous étions disposés à examiner soigneusement le bill de façon objective. Si nous devons tolérer de tels cris, alors nous chercherons à empêcher le bill d'être approuvé par le Comité et par la Chambre. Nous ne pouvons faire un bon travail de cette façon. Si notre Comité doit être utile, nous devons étudier ce bill au fond. Ce sont là des questions sérieures que nous soulevons et je ne crois pas qu'aucun de nous approuve cette manie qu'ont deux ou trois membres du Comité de se pencher sous la table et de crier "adopté".

Ce que je voudrais voir c'est la formule de demande qui est déposée dans chaque cas.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): C'est la seule qu'il y ait.

M. GREEN: Alors il n'y a pas de formule de demande de permis?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Le propriétaire fournit les détails au percepteur du revenu, il remplit cette formule et c'est là le permis.

M. HERRIDGE: Dans notre district, le percepteur de la douane envoie une certaine formule de demande à chaque propriétaire de bateau, qui la remplit et obtient son permis.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): C'est la formule que nous avons fait circuler.

M. NICHOLSON: Pourrions-nous réserver cet article jusqu'après l'heure du lunch?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Je n'y vois aucune objection.

M. BARNETT: Avant de prendre cette décision, puis-je poser une autre question. Pourrait-on nous dire brièvement quel rapport il y a entre l'immatriculation d'un navire et son admissibilité à la Caisse des marins marchands malades? Il me semble qu'on m'a dit qu'il y avait certains rapports entre les deux?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Il n'y a aucun changement. J'ai ici une note du ministère de la Santé nationale et du Bien-être social, qui, comme vous le savez, administre la Caisse des marins malades: "Pourvu que les navires jaugeant de 10 à 15 tonneaux puissent se faire immatriculer volontairement, comme c'est l'intention du ministère, il n'y aura aucun changement dans la position de ces navires vis-à-vis des prestations des marins malades ou primes à la pêche.

M. BARNETT: Cela veut-il dire que si les bateaux jaugeant de 10 à 15 tonneaux désirent se protéger ils devront être immatriculés?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Exactement, s'ils veulent jouir des avantages.

M. BARNETT: Et les propriétaires devront faire immatriculer leurs navires, n'est-ce pas?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Oui.

M. BARNETT: Et, jusqu'ici cette disposition s'est appliquée aux bateaux de moins de 10 tonneaux?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Elle s'est appliquée à tous les navires. Ils doivent être immatriculés également. N'importe quel bateau qui se fait immatriculer, quelles qu'en soient les dimensions, a droit aux prestations de la Caisse des marins malades, pourvu qu'il réponde par ailleurs aux autres conditions posées.

M. BARNETT: Oui, mais si un navire n'est pas immatriculé . . .

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Il n'a pas droit aux prestations.

M. BARNETT: Il ne reçoit pas les prestations prévues de la Caisse des marins malades?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): C'est le but de ce nouvel article lorsqu'il rend l'immatriculation ou le permis facultatif. Le propriétaire devra immatriculer son navire s'il veut être admissible aux prestations.

M. HODGSON: Je voudrais vous interroger au sujet d'une question qui intéresse mon propre comté. Voulez-vous dire que le percepteur du revenu dans chaque district enverra une formule à chaque propriétaire de bateau?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Si le propriétaire en demande une par écrit, il la lui enverra.

M. HODGSON: Envoie-t-il ces formules nécessairement?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): On me dit que dans certains districts c'est ce qui se fait.

M. HODGSON: Dans notre comté, le fonctionnaire ne connaît pas 5 p. 100 des propriétaires de bateaux.

M. HERRIDGE: Il peut informer le percepteur et lui demander d'envoyer des formules.

M. HODGSON: Oui, c'est exact. Mais, votre fonctionnaire, en se déplaçant, aperçoit un bateau qui ne porte ni nom ni numéro. J'en ai un comme cela et vous devez inscrire un numéro de chaque côté de votre bateau, à l'arrière, en vertu de certains règlements.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Oui.

M. HODGSON: Supposons que lorsque le fonctionnaire arrive il aperçoive 50 bateaux sur le lac qui ne portent ni nom ni numéro?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Les propriétaires sont censés se procurer un permis; la Gendarmerie royale verrait à ce que cette formalité soit remplie.

M. HODGSON: Oui, mais je prétends que votre fonctionnaire devrait avoir en sa possession des formules de permis, parce que je connais un lac où il y a 400 bateaux et je ne crois par que 10 p. 100 de leurs propriétaires détiennent un permis. Ils devraient pourtant avoir un permis.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): On me dit que mon ministère étudie cette suggestion.

M. NESBITT: Une seule autre question. Je ne fais pour le moment aucun rapprochement entre cet article particulier et l'article 27, parce que ce sera le temps d'en discuter lorsque nous en arriverons à cet article. Mais je désire vous poser une question qui pourrait intéresser les autres membres du Comité. Avec la méthode actuelle de délivrer des permis pour les petits bateaux, étant donné ce que l'adjoint parlementaire a dit au sujet du projet de rédiger un règlement nouveau et plus étendu pour l'avenir, il est possible que le mode de délivrance des permis aux petits bateaux soit modifié après l'étude de ces articles. Je crois que cela pourrait bien arriver.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Il en est question à l'heure actuelle.

M. NESBITT: Oui. Si vous prenez en considération tous les nouveaux règlements relatifs aux petits bateaux, il se peut fort bien que l'effet en soit quelque peu changé.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Oui.

M. BATTEN: Monsieur le président, puis-je demander si l'on exige un droit pour délivrer un permis à un petit bateau?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Non.

Le PRÉSIDENT: Le Comité désire-t-il réserver cet article?

M. BYRNE: Y a-t-il eu quelque objection à cet article de la part des terriens ou d'autres personnes?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Aucune.

M. BYRNE: C'est la première fois qu'une objection est formulée?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Oui, c'est exact.

Le PRÉSIDENT: L'article 2 est-il adopté?

M. GREEN: Je croyais que nous avions décidé de le réserver?

Le PRÉSIDENT: Le moment est venu de le mettre aux voix.

M. GREEN: A-t-on l'intention de l'adopter à la vapeur ou allons-nous le réserver?

M. HOSKING: Je n'aime pas ces remarques proférées à l'égard de gens qui ont consacré un certain temps à étudier le présent bill et sont venus ici en possession de certaines notions sur le bill, après quoi on leur demande de donner tous ces détails et d'expliquer le bill méticuleusement aux membres qui n'y connaissent rien. Je ne crois pas que nous devrions tolérer cela.

Voici un article très simple qui a été expliqué parfaitement par l'adjoint parlementaire. Il déclare, au sujet de l'immatriculation des navires, que les détails peuvent être obtenus sur demande. Quoi qu'il en soit, les navires peuvent être licenciés et on leur donne les renseignements nécessaires. Les règlements sont les mêmes pour le propriétaire d'un navire jaugeant de 10 à 15 tonneaux. Il peut l'immatriculer s'il y voit un avantage, et s'il ne désire pas l'immatriculer, il n'a rien à payer à un avocat pour remplir les formules. Il s'agit d'un article qui a été rédigé à l'avantage des propriétaires de petits bateaux. Cet article est très simple et très clair. Après toutes les explications qu'on nous a données, je ne vois pas pourquoi cet article ne serait pas adopté. Il ne s'agit pas d'un règlement qui vous oblige à immatriculer votre bateau, mais vous avez le choix entre l'immatriculation et le permis. C'est un article très simple et je crois que nous devrions l'adopter.

M. GREEN: Monsieur le président, je n'ai jamais été témoin d'un cas où, lorsque le Comité était à étudier un bill article par article et qu'une question surgissait à propos d'un article, le Comité n'ait pas consenti à réserver cet article. Et maintenant voici un article au sujet duquel nous n'avons pas reçu de renseignements. Le ministère ne sait pas combien de navires sont visés par le changement; le ministère ne sait pas . . .

M. HOSKING: N'importe qui peut faire immatriculer son bateau mais il n'a pas besoin de le faire.

M. GREEN: Laissez-moi parler à mon tour, vous avez assez parlé vous-même.

Ce ministère ignore combien de navires seront visés. Je désire savoir combien de navires sur la côte du Pacifique seront exemptés des règlements d'immatriculation si nous portons le minimum de 10 à 15 tonneaux. De plus, ce ministère n'a reçu aucune communication d'un groupe ou d'une association quelconque, demandant ce changement. Il a apparemment reçu des lettres d'individus demandant le changement. Vous verrez que cet article vise les yachts de plaisance et que l'exemption s'applique à ces mêmes yachts également. Je ne doute pas un instant qu'un homme qui possède un yacht de plaisance de plus de 10 tonneaux ne désire que le minimum pour l'immatriculation soit porté de 10 à 15 tonneaux, mais nous avons le droit de savoir que signifient toutes ces choses. Il n'existe aucune situation semblable à l'intérieur du pays. Cette immatriculation des bateaux est une question vitale; ce n'est pas comme l'immatricualtion d'une auto —c'est une question beaucoup plus importante que cela. Cette question a trait au type de bateau qui est construit,—à savoir s'il est bien ou mal construit,—et elle influera probablement sur la vie des gens qui travaillent sur ces bateaux.

M. BYRNE: Ce n'est pas le cas qui nous a été présenté . . .

M. GREEN: Vous ne connaissez rien en fait de bateaux. Il n'y a pas un seul bateau dans tout votre comté.

M. BYRNE: J'en connais autant au sujet des bateaux que vous-même.

M. GREEN: J'affirme que non. La vie même d'hommes sera atteinte par cette mesure et toute cette affaire a une très grande importance. L'immatriculation des bateaux est la base de toute notre loi de la marine marchande. Il peut y avoir une bonne raison d'exempter ce groupe de bateaux de l'immatriculation, mais nous avons le droit d'avoir de plus amples renseignements avant d'approuver cette mesure. Je croyais que le ministère serait en mesure de se présenter ici aujourd'hui et de nous dire exactement pourquoi il veut faire passer cette mesure, mais la seule raison qui nous est donnée c'est qu'aux États-Unis et au Royaume-Uni, on n'immatricule pas les navires de moins de 15 tonneaux; et que cette mesure contribuerait à réduire le nombre de formalités. J'imagine que le but de supprimer la paperasserie peut être la véritable raison—que le ministère ne veut pas s'embarrasser de l'immatriculation de navires jaugeant de 10 à 15 tonneaux. Mais nous n'avons pas toutes les données du problème; on devrait nous donner des réponses claires et précises à certaines des questions qui ont été posées et nous devrions avoir la chance d'étudier cette question plus à fond. Il m'apparaît que l'obligation en ce qui concerne la délivrance d'un permis ne signifie rien du tout et que cette formalité s'applique avant tout aux bateaux de plaisance plutôt qu'aux bateaux réguliers qui, jusqu'ici, ont été immatriculés sous le régime de la présente loi, et j'espère que le Comité va tenir à ne pas brusquer les choses.

M. HOSKING: Je désirerais rectifier certaines des inexactitudes exprimées par M. Green. L'immatriculation des navires comme les yachts de plaisance est beaucoup plus importante que celle de certains autres bateaux, parce que les yachts de plaisance croisent dans des eaux internationales. Dans la province d'Ontario nous avons un grand nombre de navires qui nous viennent des États-Unis et, comme l'adjoint parlementaire (monsieur Langlois) l'a expliqué, cette immatriculation est le "certificat de naissance" d'un navire et constitue un titre légal de propriété; c'est un document qui est accepté dans tous les pays, de sorte que les yachts de plaisance qui pénètrent dans des eaux internationales sont tous immatriculés sous le régime de la présente loi, s'ils appartiennent à la catégorie de tonnage prescrite, afin de leur permettre d'aller et venir. Tout navire qui pénètre dans des eaux internationales doit être immatriculé, et le propriétaire désire cette immatriculation. D'autre part, les vaisseaux qui sont construits pour naviguer seulement dans les eaux territoriales n'ont pas besoin d'un certificat qui est accepté dans tous les pays, et par conséquence ils ont le loisir d'obtenir ce permis et ils peuvent l'obtenir de la façon la plus simple du monde.

M. NICHOLSON: Monsieur le président, vu que cet article n'est pas apparemment destiné à être réservé, je crois que nous devrions obtenir plus de renseignements. M. Barnett a soulevé la question de la Caisse des marins malades. Je crois que nous devrions obtenir des renseignements sur le nombre de bateaux en cause. L'adjoint parlementaire (monsieur Langlois) a affirmé que les propriétaires de navires jaugeant de 10 à 15 tonneaux pouvaient les faire immatriculer mais n'y étaient pas obligés et, par conséquent, je crois que nous devrions savoir combien de gens admissibles à la Caisse des marins marchands n'auront pas droit aux avantages de cette mesure législative.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Ils ne sont pas privés . . .

M. NICHOLSON: L'immatriculation ne sera pas obligatoire, et s'il en est ainsi, je crois que nous devrions connaître le nombre de navires visés dans cette catégorie, car si la moitié de ces navires ne sont pas immatriculés, alors la moitié des marins qui en composent les équipages seront privés des avantages de la Caisse. Je crois que lorsque le Comité reprendra ses travaux après l'heure du lunch, l'adjoint parlementaire devrait être en mesure de nous donner des renseignements concernant le nombre de navires visés et le statut exact des hommes à l'égard de leurs prestations de la Caisse des marins malades.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Je répondrai d'abord à toutes les remarques faites par M. Green. Comme je l'ai déjà dit trois ou quatre fois depuis que nous avons commencé à discuter ce matin, cette question de permis ou d'immatriculation concernant les navires n'a rien à voir avec les normes de construction des navires en cause. Elle n'a rien à voir non plus avec les normes de matériel du sauvetage ou les autres normes techniques d'un navire. Je crois que ces points devraient être clairs maintenant pour tous les membres du Comité. Tout ce que nous désirons, c'est de dispenser les propriétaires de petits bateaux d'avoir à se soumettre à une certaine procédure. Nous prétendons que le propriétaire d'un navire d'une jauge nette de moins de 15 tonneaux devrait être libre d'immatriculer son navire ou non. S'il ne le fait pas immatriculer, il devra obtenir un permis moyennant une procédure beaucoup plus simple. Ainsi que je l'ai mentionné également, cette formalité n'aura absolument aucun effet sur la Caisse des marins malades. Elle n'a rien à voir avec cette Caisse et comme le propriétaire est libre d'immatriculer son navire ou non, s'il désire obtenir la protection sous le régime de la Caisse des marins malades, il devra naturellement faire immatriculer son

navire et c'est là la situation telle qu'elle existe aujourd'hui. Il n'y a aucun changement sous ce rapport.

M. BYRNE: Il y va de l'intérêt du propriétaire du navire d'établir son admissibilité à la Caisse des marins malades?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Oui. En ce qui concerne les renseignements demandés par M. Green touchant le nombre de bateaux qui seraient atteints par ce changement, il faudra, comme je l'ai déjà dit, faire de longues recherches dans les registres de tous les navires au Canada et déterminer exactement combien de navires seront atteints, mais on me dit que probablement dans le cours de l'après-midi, nous pourrons obtenir une évaluation assez juste. Les membres du Comité ne devraient pas oublier que les propriétaires de navires ne sont pas obligés d'obtenir un permis et qu'ils peuvent continuer à faire immatriculer leurs navires s'ils le désirent. Je suis prêt à m'engager envers le Comité à lui faire connaître dans le cours de l'après-midi le nombre de navires qui seront vraisemblablement atteints par la mesure.

En ce qui concerne la demande de renseignements formulée par M. Nicholson sur le nombre de navires d'une jauge nette de 10 à 15 tonneaux qui sont visés par les dispositions de la Caisse des marins malades, cela va nécessiter beaucoup de travail. Comme vous le savez, la caisse est administrée par le ministère de la Santé nationale et du Bien-être social, et non pas par notre ministère, et, outre la formalité de l'immatriculation, il y a bien d'autres conditions que le propriétaire du navire doit remplir avant d'avoir droit aux prestations de la Caisse des marins malades.

Mais si je vous donne le nombre de navires d'une jauge nette de 10 à 15 tonneaux, vous ne pourrez vous faire une idée du nombre de ces navires qui sont admissibles à la Caisse des marins malades, car il est possible que pour un grand nombre de ces navires, les autres conditions d'admission aux prestations de la Caisse n'aient pas été remplies.

Je l'ai déjà dit et je le répète encore une fois, cela n'a rien à voir avec les prestations de la Caisse des marins malades, car les propriétaires sont libres de faire immatriculer ou non leurs navires. S'ils le font, la situation demeure la même, et cela aussi s'applique aux bateaux de moins de 10 tonneaux. Prenons comme exemple un bateau de 8 tonneaux, qui n'est pas tenu par conséquent à se faire immatriculer; mais si son propriétaire réalise les autres conditions d'admission aux prestations de la Caisse des marins malades, la seule formalité qu'il a à remplir est de faire immatriculer son navire pour avoir droit aux avantages de la Caisse des marins malades.

M. BARNETT: Je crois que l'adjoint parlementaire a un peu contourné le point soulevé par M. Nicholson. Cependant, je désirerais savoir si cet article doit être réservé?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Je n'y vois aucune objection.

M. BARNETT: Mais, d'après moi, la question que pose cet article est de savoir combien de membres des équipages,—combien de gens employés par les propriétaires des navires,—vont être atteints? Je sais que sur la côte de la Colombie-Britannique, un grand nombre de bateaux de pêche jaugent beaucoup moins que dix tonneaux, mais ils sont immatriculés car l'un des articles des règlements prescrit qu'ils doivent se faire immatriculer pour avoir droit aux prestations de la Caisse des marins malades. Il s'agit donc de savoir, à l'égard de cette augmentation de l'exemption du tonnage, combien de navires qui peuvent ordinairement

employer un équipage seront en mesure de décider s'ils doivent se faire immatriculer ou non? Il se peut,—et je ne dis pas que cela arrivera,—il se peut, dis-je, que les propriétaires de ces navires ne se soucient pas outre mesure de cette question et décident de ne pas faire immatriculer leurs navires et de payer les droits relatifs à la Caisse des marins malades afin d'économiser un peu d'argent. Par conséquent, y aurait-il des ouvriers qui pourront se permettre de renoncer aux avantages qui leur étaient assurés jusqu'ici? C'est là une question à laquelle j'aimerais recevoir une réponse avant l'adoption de cet article.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): En réponse à ces observations, je dois dire que, comme les membres du Comité le savent, les avantages offerts par la Caisse des marins malades intéressent tout autant le propriétaire du navire que les membres de l'équipage eux-mêmes.

En ce qui concerne les bateaux de pêche, le propriétaire n'est pas obligé de payer sa contribution et d'établir son admissibilité s'il ne le désire pas, même si son bateau est immatriculé. Sous l'empire de la Loi sur la marine marchande nous rendons obligatoire l'immatriculation d'un navire de 10 tonneaux et plus. Cependant, si le propriétaire d'un navire immatriculé ne désire pas payer sa contribution pour avoir droit aux avantages de la Caisse des marins malades, nous ne pouvons pas l'y forcer.

M. BARNETT: C'est là une exemption spéciale aux bateaux de pêche.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Exactement.

M. HAHN: L'adjoint parlementaire a déclaré que le propriétaire était libre d'immatriculer son navire ou d'obtenir un permis si ledit navire jauge moins de 15 tonneaux.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): C'est exact en vertu de la mesure projetée.

M. HAHN: Cela signifie-t-il qu'un propriétaire qui fait immatriculer son bateau n'est pas obligé d'obtenir un permis également?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): C'est exact.

M. HAHN: Je m'intéresse à l'élément sécuritaire dont a parlé M. Green, à savoir que si un propriétaire qui fait immatriculer son bateau n'est pas obligé d'avoir un permis, et comme vous avez indiqué plus tôt que le permis est le seul élément qui détermine le facteur de sécurité, alors, si l'immatriculation ne vous accorde pas cela, comment le bateau immatriculé pourra-t-il être protégé du point de vue sécurité.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Comme je l'ai dit plusieurs fois, cela n'a rien à voir avec l'inspection. Même si le bateau n'est que licencié, il doit toujours obtenir son certificat d'inspection. C'est cette disposition qui nous permet d'exercer un certain contrôle sur la construction du navire, le matériel de sécurité, et les autres normes techniques établies.

Le propriétaire d'un bateau licencié n'est pas soustrait à l'obligation d'obtenir un certificat d'inspection d'un fonctionnaire compétent du ministère, est-ce clair?

M. HAHN: Parfaitement. Je vous remercie.

Le PRÉSIDENT: L'adjoint parlementaire est disposé à réserver l'article en question.

Article 3, "Déductions dans des cas spéciaux".

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Pour vous permettre de bien comprendre cet article, je dois vous donner une longue explication que je crois nécessaire, car l'article en question est plus compliqué que ceux que nous avons déjà discutés.

ARTICLE 3—Article 95, Déduction pour l'espace des machines à bord des navires à vapeur pour établir le tonnage.

Le tonnage net d'un anvire indiqué sur le certificat d'immatriculation est le tonnage qui sert de base pour le calcul des droits portuaires et autres dans la plupart des ports du monde. De plus, la limitation de la responsabilité est basée sur le tonnage net. Ainsi, il est à l'avantage d'un propriétaire de navire que le tonnage soit aussi bas que possible et le principal souci des constructeurs maritimes est d'obtenir ce résultat tout en conservant le plus d'espace possible à bord du navire sans sacrifier les mesures de sécurité.

On obtient le tonnage net en déduisant du tonnage brut l'espace de la chambre des machines, du logement de l'équipage et autres installations semblables, en conformité des règles relatives à l'établissement du tonnage. Les puissances maritimes du monde suivent rigoureusement les mêmes règles sous ce rapport et le Canada est de plus obligé, en vertu du *British Commonwealth Shipping Agreement*, de tenir un registre, y compris le mesurage du tonnage, en conformité de la pratique suivie au Royaume-Uni.

L'article 95 actuel, qui est le même que les articles antérieurs figurant dans les diverses lois sur la marine marchande du Canada, permet de déduire un certain pourcentage du tonnage brut lorsque la proportion de l'espace pris par les appareils de propulsion, par rapport au tonnage brut, tombe dans des limites arbitrairement prescrites. Cependant, lorsque l'espace réservé aux machines est inférieur à ces limites, une autre règle s'applique, pour réduire considérablement la déduction au désavantage du propriétaire du navire.

En 1954 les lois britanniques de la marine marchande ont été modifiées pour admettre une déduction au prorata à l'égard de l'espace réservé à la chambre des machines si cet espace n'atteignait pas les limites prescrites, ce qui permettait aux propriétaires de navire de bénéficier d'un tonnage réduit grâce à l'économie découlant de l'installation des moteurs modernes à combustion interne. Avant de modifier les lois britanniques, le ministère des Transports et de l'Aviation civile du Royaume-Uni a consulté vingt-huit pays du Commonwealth et autres, et, en décembre 1954, vingt-quatre de ces vingt-huit pays avaient approuvé en principe l'amendement proposé.

En ces derniers mois, la *Canadian Vickers Limited*, l'*Imperial Oil Limited* et la *Canadian Chipbuilding and Ship Repairing Association*, ont soumis des mémoires au ministère à ce sujet, recommandant d'apporter à la Loi sur la marine marchande du Canada des modifications semblables à celles qui avaient été apportées aux règlements britanniques relatifs au mesurage du tonnage. On fait observer que la différence dans les règles constitue un handicap pour les navires canadiens par comparaison aux navires immatriculés ailleurs, non seulement dans le cas des navires à propulsion motorisée, mais aussi dans le cas des navires des Grans lacs qui, bien que mus par la vapeur, ont de petites chambres des machines par rapport à leurs dimensions. J'ai ici quelques exemples qui peuvent intéresser le Comité. Ainsi, le vapeur *Scott Misener*, qui fait le service à la tête des Lacs, a une jauge nette de 9,151 tonneaux d'après la règle britannique, tandis que d'après la règle canadienne actuelle, il jauge 10,328 tonneaux. Il y a aussi le vaisseau à moteur *Baie Comeau*, qui navigue sur les Lacs et les canaux, qui a un tonnage net de 1,476 tonneaux en vertu de la règle britannique, tandis qu'il

jauge 1,634 tonneaux en vertu de la règle canadienne actuelle. Un autre exemple est le navire à vapeur *Sept-Iles*, un océanique qui, en vertu de la règle britannique, jauge 11,691 tonneaux nets, tandis que son tonnage est de 13,631 tonneaux en vertu de la règle canadienne actuelle. L'amendement a donc pour but de remédier à une condition désavantageuse pour les propriétaires de navires canadiens qui font immatriculer leurs navires au Canada.

M. NESBITT: Monsieur le président, je vois qu'il est près de 1 heure et j'ai une suggestion à faire qui serait utile, je crois, à tous les membres du Comité. En étudiant cet article, nous discuterons certains détails techniques sur le tonnage et sur d'autres points que je ne comprends pas très bien, et je me demande si les fonctionnaires du ministère pourraient au cours de l'après-midi nous donner des définitions de ces choses parce que nous pouvons difficilement suivre la discussion si nous ne comprenons pas les termes.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Je crois que la définition est très simple. On obtient le tonnage brut d'un navire en mesurant tout l'espace compris dans ledit navire; puis, pour obtenir le tonnage net, on déduit du tonnage brut l'espace occupé par la chambre des machines, les appareils de propulsion et les logements de l'équipage; une fois ces déductions faites, vous obtenez le tonnage net.

M. NESBITT: La capacité de cargaison basée sur tant de verges cubes, ou quelque chose d'approchant.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Il s'agit des dimensions intérieures d'un navire.

M. NESBITT: Le tonnage brut et le tonnage net sont reliés à la capacité de transport des marchandises ou des passagers d'un anvire?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Si vous voulez parler de l'espace occupé par la cargaison, vous avez raison. J'espère que ma définition est suffisamment claire.

Le PRÉSIDENT: Nous allons maintenant suspendre nos travaux jusqu'à 3 heures cet après-midi.

(Suspension de la séance pour l'heure du déjeuner.)

REPRISE DE LA SÉANCE

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous sommes en nombre. Nous revenons à l'article 2.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Monsieur le président, avant le lunch, on m'a demandé des renseignements sur le nombre de navires jaugeant de 10 à 15 tonneaux qui sont immatriculés à l'heure actuelle. Les chiffres ont été établis pendant l'heure du lunch et les voici: sur le littoral du Pacifique 857; autres navires 2,497, ce qui donne un total de 3,354.

Maintenant, j'ai en ma possession toutes les formules relatives à une demande d'immatriculation. Je les ai ici même. J'ai la formule de demande d'immatriculation; la formule d'inscription du nom pour les navires britanniques, la formule de déclaration de biens par un propriétaire de navire; les formules relatives à la sécurité du navire—il y en a deux, les numéros 1 et 2—; la formule de déclaration de propriété par un particulier; le certificat des constructeurs; le certificat de gravage; la formule de demande d'un signal distinctif du code international, pour permettre aux navires de s'identifier en mer; certificat d'examen; formule de tonnage; et le certificat d'immatriculation lui-même.

Si les membres du Comité veulent faire circuler ces formules, afin de voir en quoi elles consistent, je les ai ici même. Il y a aussi une formule de déclaration d'une page pour l'obtention du permis.

M. CARTER: Monsieur le président, ces déductions mentionnées à l'article 3 abaisseront le tonnage net des navires, n'est-ce pas?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Nous en sommes maintenant à l'article 2, monsieur Carter.

M. CARTER: Nous en sommes à l'article 2, excusez-moi.

M. NIXON: Pouvons-nous dire à présent que l'article est "adopté"?

M. GREEN: Allons-nous parcourir tout le bill pour revenir ensuite à l'article 2?

Le PRÉSIDENT: Nous avons cru qu'il serait mieux d'adopter l'article 2 maintenant, car, après tout, les explications nécessaire sont été données par l'adjoint parlementaire, et elles paraissent satisfaisantes.

M. GREEN: Je propose que nous réservions cet article jusqu'à ce que nous ayons examiné tous les autres.

Le PRÉSIDENT: Alors passons à l'article 3 et poursuivons.

M. CARTER: Puis-je continuer? Ces déductions abaisseront le tonnage net d'un navire?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): En effet.

M. CARTER: Il est dit ici: "à tout navire dont la quille est posée après l'entrée en vigueur du présent article . . .", et il ne s'applique pas aux navires déjà construits?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Cela pourrait se faire au moyen d'une demande.

M. CAVERS: C'est dit dans le paragraphe.

M. CARTER: Et si le propriétaire du navire désire réduire le tonnage net, il peut demander que son navire soit mesuré de nouveau?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): A la condition qu'il se conforme à toutes les dispositions. L'alinéa 4 *b*) dit ceci:

"Si le propriétaire a adressé une demande écrite . . ." et le reste.

M. GREEN: Cela lui permettrait de modifier le tonnage net inscrit?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Exactement.

M. GREEN: Une fois que le bill sera devenu loi?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Parfaitement.

M. CARTER: Je me mets à la place d'une personne ou d'un propriétaire d'un navire qui jauge mettons 165 tonneaux; ce navire est assujéti à l'inspection chaque année.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Quel en est le tonnage?

M. CARTER: Disons 160 ou 165 tonneaux.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Oui.

M. CARTER: Si, en l'immatriculant de nouveau, il est possible d'en réduire le tonnage net à 150 tonneaux, alors il le fait inspecter tous les quatre ans, n'est-ce pas?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Exactement.

C'est là le tonnage net; nous réduisons ici seulement le tonnage net.

M. CARTER: Oui.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Cependant, les dispositions relatives à l'inspection annuelle ou tous les quatre ans sont basées sur le tonnage brut.

M. CARTER: Je vous demande pardon, je n'avais pas bien compris.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Par conséquent, il n'y a aucun changement sous ce rapport.

M. CARTER: Absolument aucun changement.

M. GREEN: Quelles sont les associations qui ont demandé ce changement?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Comme je l'ai dit ce matin, la chose a tout d'abord été demandée par le gouvernement britannique, parce qu'en vertu de la *Commonwealth Merchant Shipping Agreement*, nous devons avoir les mêmes mesures de tonnage qu'au Royaume-Uni et que dans les autres pays du Commonwealth. En ce qui concerne les diverses organisations qui ont demandé ce changement, j'ai déclaré ce matin que ces demandes nous avaient été envoyées par la *Canadian Vickers Limited*, l'*Imperial Oil Limited* et la *Canadian Ship-building and Ship Repairing Association.*

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions à l'égard de l'article 3?

L'article 3 est adopté.

Article 4—Abrogation.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Relativement à l'article 4, les dispositions de l'article 112 de la Loi seront sauvegardées par les règlements qui seront établis en vertu de l'article 109. C'est pourquoi nous abrogeons ledit article 112.

M. GREEN: Pourrait-on nous expliquer comment fonctionnent exactement les articles 107, 108 et 109? Ce sont là des dispositions qui régissent la délivrance de permis aux petits bateaux. Pourrait-on nous expliquer comment ces articles fonctionnent?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Ainsi que vous pouvez le voir dans les notes explicatives du bill, l'article 112 est ainsi libellé:

> "Lorsque la propriété d'un navire ou d'un bâtiment ainsi tenu d'obtenir un permis passe complètement entre de nouvelles mains, le capitaine ou le nouveau propriétaire ou propriétaire-gérant, ou l'un des nouveaux propriétaires-gérants, s'il y en a plusieurs, doit, dans un délai d'un mois à compter de la date de ce changement de propriété, comme il est dit ci-dessus, se procurer un nouveau permis à quelque port ou lieu du Canada, et remettre l'ancien, s'il l'a en sa possession, en recevant le nouveau permis, au préposé en chef des douanes de ce port ou lieu."

Cela est prévu par les règlements établis en vertu de l'article 109. Comme vous le voyez, l'article 115 a été maintenu dans la loi jusqu'au moment où nous avons établi des règlements sous le régime de l'article 109. Monsieur Green, vous avez devant vous les formules de permis. Vous pouvez y voir au bas de la page les règlements concernant la délivrance de permis aux petits bâtiments, suivis par l'acte de vente. Avez-vous ces formules, monsieur Green?

M. GREEN: Oui.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Vous pouvez y voir les règlements 7 et 8.

M. GREEN: L'article 109 donne au gouverneur en conseil le pouvoir d'établir des règlements:

"*a*) prévoyant la délivrance de permis à des bâtiments équipés de moteurs amovibles;"

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Oui.

M. GREEN: Puis l'alinéa *b*):

"Prévoyant la délivrance de permis à des bâtiments entretenus ou exploités au Canada par une personne non qualifiée pour être propriétaire d'un navire britannique,"—.

Cela n'a aucun rapport avec notre discussion. L'alinéa 109 *a*) paraît être celui qui vise surtout la délivrance de permis aux navires?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Oui.

M. GREEN: Et cette délivrance est limitée aux navires munis de moteurs hors bord ou amovibles. Mais où donc se trouve l'autorisation accordée de délivrer un permis aux petits bateaux qui ne sont pas munis de moteurs amovibles?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Vous le verrez à l'article 107. Cet article vise la délivrance des permis aux petits bateaux.

M. GREEN: C'est-à-dire aux navires et vaisseaux qui sont des navires ou vaisseaux au sens de la présente partie:

. . . employés ou possédés pour faire la pêche, le trafic ou le transport de chargements de toute espèce . . .

Cela ne paraît pas s'appliquer du tout aux bateaux de plaisance, n'est-ce pas?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Cette disposition s'applique à tous les permis, quel que soit le type du bateau.

M. GREEN: L'article stipule: "Employé ou possédé pour faire la pêche, le trafic ou le transport de chargements de toute espèce dans les eaux du Canada . . ." Mais est-ce là l'article en vertu duquel vous délivreriez des permis aux petites embarcations de plaisance qui ne sont pas munies de moteurs amovibles?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): C'est là l'article en vertu duquel tous les bateaux qui ne sont pas tenus d'être immatriculés peuvent obtenir un permis. C'est le principal article visant la délivrance de permis. Il faut rapprocher l'article 107 de l'article 108 qui est ainsi libellé:

Le capitaine, le propriétaire, le propriétaire-gérant, ou l'un des propriétaires-gérants, s'il y en a plusieurs, de tout navire exempté des dispositions de la présente Partie relatives au jaugeage et à l'immatriculation, doit également obtenir un permis du préposé en chef des douanes, à quelque port ou lieu du Canada".

Cette disposition vise tous les types de bateaux.

M. GREEN: Je vois.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Puis, nous avons le pouvoir d'établir des règlements en vertu de l'article 109.

M. GREEN: Où est la disposition relative à l'exemption du mesurage et de l'immatriculation? Quel est l'article de la loi qui traite de cette question?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): C'est l'article 8.

M. GREEN: L'article 8, c'est-à-dire celui que nous avons étudié ce matin?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Oui, celui que nous avons étudié ce matin. Cet article a été modifié.

M. GREEN: Alors, dans le cas des navires qui reçoivent un permis en vertu des articles 107, 108 et 109, les seuls renseignements donnés sont ceux qui sont inscrits dans cette formule de déclaration qui nous a été distribuée.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Exactement.

M. GREEN: Cette formule est ainsi libellée: "Je, soussigné . . ." puis, suit la mention du lieu de résidence, de la province et autres détails. Et il est ensuite mentionné: "Je suis admissible à recevoir un permis pour un moteur hors bord, un moteur intérieur, une voile auxiliaire . . .", trois types de bateaux situés à tel ou tel endroit, "dont voici la description: longueur, largeur, profondeur, tonnage inscrit,—approximativement; détail du moteur; nom du fabricant, numéro du moteur; cylindres . . . C.V.; détails relatifs aux propriétaires" et autres détails requis. Ce sont les seuls renseignements que le Ministère obtiendra sur ces navires?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Non, en plus de cela, il y a des renseignements que nous obtenons de nos propres inspecteurs lorsqu'ils délivrent les certificats d'inspection; les bateaux devront être inspectés. Ils sont assujettis à l'inspection.

Pour les bateaux de moins de cinq tonneaux, nous ne délivrons pas de certificats d'inspection réguliers, mais nos inspecteurs font une vérification sur place, et on me dit que la Gendarmerie royale collabore avec nos inspecteurs à cette fin.

M. GREEN: Et les bateaux de moins de cinq tonneaux qui prennent des passagers et les cargos de moins de quinze tonnes?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Oui.

M. GREEN: Ils ne passent pas à l'inspection régulière. Mais que faites-vous à l'égard des bateaux qui ne transportent pas de passagers et des cargos? Quelles inspections . . .?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Ils sont inspectés sur place.

M. GREEN: Je vous demande pardon.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Ils sont inspectés sur place par nos propres inspecteurs et aussi par les agents de la Gendarmerie royale.

M. GREEN: Il n'y a pas de vérification officielle, mais ils sont inspectés à un moment ou à un autre, n'est-ce pas?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Oui.

M. GREEN: Et au sujet de tous ces navires qui doivent obtenir un permis, par opposition à un certificat d'immatriculation, cette formule de déclaration 1503 contient tous les renseignements que le Ministère obtiendra sur ce navire, n'est-ce pas?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Exactement.

M. GREEN: Aucun de ces renseignements ne serait inscrit sur un registre.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Exactement.

M. NESBITT: J'ai deux brèves questions à poser, au sujet de cette formule employée pour la délivrance d'un permis. Au haut de la formule il y a le numéro du port et le numéro du permis du bureau de la douane. En quoi le numéro du

port différerait-il de celui du bureau de la douane? Au fait, pour toutes fins pratiques, ces bureaux de la douane sont les bureaux d'inspcrition, n'est-ce pas?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): C'est juste.

M. NESBITT: Quelle est la différence entre les deux?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): On me dit que les deux premiers chiffres sont le numéro du bureau suivi de la lettre.

M. NESBITT: C'est ainsi qu'on l'indique d'après le code?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Oui, c'est un code que nous avons.

M. GREEN: J'ai une autre question à poser au sujet des bateaux détenant un permis. Doit-il être établi une formule particulière en cas de cession? Je vous demande cela parce que dans le cas d'un bateau immatriculé, il ne peut être cédé que dans les formes prescrites par la loi.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Cela n'est pas obligatoire. On le conseille simplement.

M. GREEN: Parlez-vous de l'hypothèque sur l'un de ces petits bateaux licenciés par comparaison à un bateau immatriculé?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Vous ne pouvez immatriculer une hypothèque à moins que votre navire ne le soit lui-même.

M. GREEN: Il n'y a aucune disposition visant l'immatriculation d'une hypothèque sur un bateau immatriculé?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Non.

M. GREEN: Il faudrait que le bateau soit hypothéqué de la même manière qu'on hypothéquerait disons un cheval, une vache ou une auto?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Vous avez raison.

M. GREEN: En vertu de la loi provinciale de la façon ordinaire comme une hypothèque sur biens meubles?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Oui, si le propriétaire veut une hypothèque maritime, il devra faire immatriculer le navire.

M. BARNETT: Je me demande quelle partie de l'article 109 accorde au gouverneur en conseil le pouvoir d'établir des règlements équivalant à ceux établis en vertu de l'article 112, que nous abrogeons. Je me demande, puisque nous abrogeons l'article 112, si nous devrions insérer un alinéa à l'article 109 pour accorder au gouverneur en conseil le pouvoir d'établir des règlements visant la cession des permis. Ou bien y a-t-il quelque autre article dans le présent bill qui viserait un tel cas?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Nous considérons que l'alinéa *a*) et l'alinéa *e*) couvrent ce point.

M. BARNETT: Que dites-vous de l'alinéa *g*)?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Oui, l'alinéa *g*) vise ce cas-là en partie.

M. BARNETT: Je ne puis voir comment les alinéas *a*) ou *e*) visent la cession des permis.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Je vous demande pardon.

M. BARNETT: Je ne puis voir comment l'alinéa *a*) ou l'alinéa *e*) de l'article 109 règle ce point, bien que je comprenne que l'alinéa *g*) pourrait s'appliquer.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): L'alinéa *e*) mentionne le navire ou les classes de navires auxquels les articles 107 ou 108 ne doivent pas s'appliquer, et l'alinéa *a*) prévoit l'effet de la mise en vigueur des dispositions de cette partie visant la délivrance des permis; de sorte que tout est prévu.

M. BARNETT: Si je comprends bien, l'article 112 de la loi dans sa rédaction actuelle prévoit que dans une certaine limite de temps . . .

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Cela n'est que pour le changement de propriétaire. Je ne sais si vous avez vu ce permis—il y a même une formule de cession qui fait partie du permis lui-même. Peut-être M. Green pourrait vous passer le spécimen qu'il a. Cette formule en fait partie.

M. BARNETT: Si nous supprimons l'autorité législative d'établir des règlements à l'égard des changements dans l'article 112 que l'amendement prévoit, sommes-nous sûrs que l'article 109 nous donne l'autorisation de faire ces changements de propriété?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Oui, monsieur, et nos conseillers juridiques m'en assurent.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions?

M. GREEN: Quels sont les navires qui ont été exemptés, en vertu de l'article 109, de l'application des articles 107 et 108?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Cela est indiqué, monsieur Green, à l'article 6—page 2 du permis des petits bateaux.

M. HAHN: M. Langlois a-t-il des spécimens de ces formules de demande de permis qu'il pourrait faire circuler?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Le nombre en est limité. J'en ai deux exemplaires ici. J'en ai trois exemplaires.

M. GREEN: Quel changement entend-on apporter en vertu de ces règlements, lorsque le présent bill deviendra loi?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Auriez-vous l'obligeance d'attendre, monsieur Green, que nous en soyons à l'article 27, alors que cette question surgira.

(L'article 3 est adopté.)

(L'article 4 est abrogé.)

(L'article 4 est adopté.)

Article 5—Rapport relatif aux navires munis de permis.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Le présent article occasionnera un travail excessif aux préposés des douanes à des périodes prescrites. L'amendement a pour but de permettre l'établissement d'un rapport d'une manière différente, la répartition du travail sur toute l'année et une vérification plus régulière dans le ministère. L'article actuel oblige les préposés des douanes à exécuter une somme excessive de travail aux périodes prescrites. En lisant l'article, vous verrez qu'il y a une période prescrite durant laquelle ces rapports doivent être rédigés. L'amendement a pour but de permettre de rédiger des rapports d'une manière différente et de répartir le travail sur toute l'année ainsi que de permettre une vérification plus régulière au ministère. Ce ne sera plus que du travail courant.

M. GREEN: Apparemment, le Ministère n'exigera plus de rapport annuel.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Non, pas à une date fixe. Le rapport devrait être envoyé à la demande du ministre. On m'informe que les rapports seront expédiés à intervalles réguliers.

M. GREEN: La note explicative dit qu'il n'est plus nécessaire d'adresser les rapports annuels. Supprimons-nous effectivement le besoin des rapports annuels?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Ils seront envoyés tous les jours à mesure qu'ils seront établis, au lieu d'être envoyés à une date fixe. L'article 113 est ainsi conçu:

> Tout préposé des douanes, autorisé par la présente Partie à délivrer des permis à des navires et bâtiments, doit, le ou avant le 1er février de chaque année, dresser et expédier au Ministre un rapport revêtant la forme et contenant les renseignements que prescrit ce dernier à l'occasion, relativement à tous les navires et bâtiments auxquels il a délivré des permis durant l'année terminée le 31 décembre précédent.

M. NESBITT: J'ignore s'il serait préférable de poser ma question maintenant ou d'attendre que nous en arrivions à l'article 27, mais étant donné le changement projeté et le dépôt de façon plus expéditive des permis au Ministère à Ottawa, je désirerais savoir si l'on prévoit que des permis pourraient être délivrés pour un plus grand nombre de types de navires à l'heure actuelle.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Je crois qu'il vaudrait mieux attendre que nous arrivions à l'article 27 pour discuter cette question.

(L'article 5 est adopté).

Article 6—Mécaniciens en nombre suffisant pour assurer la relève.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Cet article 6 a trait aux mécaniciens travaillant sur des bateaux de pêche.

> L'alinéa *a*) du changement proposé prévoit qu'un bateau de pêche à moteur d'une puissance nominale n'excédant pas trente chevaux mais de plus de quinze chevaux doit avoir à son bord un mécanicien détenant un certificat de mécanicien de bateau de pêche à moteur au lieu de certificat de mécanicien de 4e classe.
>
> L'alinéa *b*) élimine la nécessité pour un bateau de pêche à moteur d'une puissance nominale ne dépassant pas quinze chevaux d'avoir à son bord un mécanicien breveté.

De l'avis du Bureau d'instruction des navires à vapeur, la raison de ce changement est que les mécaniciens assurant la relève sur les petits bateaux de pêche ne devraient pas, à cause de leur peu d'instruction, être tenus de passer un examen technique écrit, mais devraient fournir la preuve qu'ils ont une bonne connaissance pratique du type de moteur à combustion interne généralement employé dans des bateaux de pêche. Ce changement contribuera à atténuer pour l'industrie de la pêche la difficulté d'obtenir des mécaniciens au courant du travail.

M. LEBOE: Pourquoi l'expression "navire à vapeur" est-elle employée lorsque apparemment cet article ne vise que les bateaux mus par des moteurs à combustion interne?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Nous employons l'expression "navire à vapeur" parce qu'elle figure dans la section d'interprétation de la loi. L'expression "navire à vapeur" ou "vapeur" est définie dans la section d'interprétation de la Loi sur

la marine marchande du Canada comme tout navire à "propulsion mécanique". Cette définition comprend tous les types de navires.

(L'article 6 est adopté.)

Article 7—Certificats antérieurs.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): L'article 7 s'applique à l'article 116 de la loi. L'amendement a trait aux certificats réguliers de capacité, plus particulièrement le certificat de capitaine de navire à vapeur de faible tonnage. L'article actuel prévoit un certificat de classe inférieure dans le cas d'un navire à vapeur de moins de 150 tonneaux. On considère que l'examen exigé à l'heure actuelle pour ce genre de certificat est suffisant pour la conduite d'un navire à vapeur d'un tonnage brut inférieur à 350 tonneaux.

Un marin peut obtenir un certificat de capitaine d'un navire à vapeur d'un tonnage brut de 150 tonneaux qu'il a construit lui-même, ainsi qu'il est prescrit dans le présent article, s'il a servi dans 48 mois en mer et s'il a été reçu à un examen de lecture, d'écriture et d'arithmétique; emploi du compas magnétique; travail élémentaire sur les cartes; emploi des tables de marée, direction de navigation et avis aux marins; règles de route et travail général de marin; et signaux. D'autre part, si son navire jauge plus de 150 tonneaux, il doit obtenir un certificat illimité dans le cas d'un navire à vapeur qu'il a construit lui-même, ce qui signifie qu'il doit tout d'abord obtenir un certificat de lieutenant et servir pendant la période prescrite à titre de lieutenant, puis se présenter à un autre examen de capitaine, ce qui exige une connaissance de la navigation astronomique et l'emploi des formules de trigonométrie sphérique.

L'amendement a pour but de permettre aux marins compétents de commander de petits navires d'une jauge brute ne dépassant pas 350 tonneaux naviguant sur les côtes et sur les eaux intérieures, sans apprendre la navigation astronomique, qui n'est pas jugée nécessaire pour cette classe de navire.

(2) Ce paragraphe permet aux détenteurs actuels de certificats pour navires à vapeur d'une jauge brute de moins de 150 tonneaux, de maintenir la validité desdits certificats ou encore ces titulaires peuvent échanger leurs certificats contre de nouveaux certificats sans avoir à subir d'examen.

M. HERRIDGE: Cet article m'intéresse et je désirerais poser quelques questions si le moment est bien choisi. Dois-je comprendre qu'à l'heure actuelle tout capitaine d'un navire doit posséder un certificat, surtout en ce qui concerne un navire transportant des passagers, mais que dans certains cas le Ministère délivre un permis? L'adjoint parlementaire aurait-il l'obligeance de m'expliquer dans quelles circonstances un permis est délivré au capitaine d'un navire transportant des passagers?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Ces permis sont délivrés sous le régime de l'article 137 de la loi. J'ignore si le Comité désire que je lui lise cet article, mais il accorde au Ministre le pouvoir de déroger à cette disposition de la loi en ce qui concerne lesdits certificats. L'article en question prescrit le mode dérogatoire en question. Je ne crois pas devoir rien ajouter.

M. HERRIDGE: Je suppose que le permis est délivré dans des circonstances spéciales?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Exactement.

M. HERRIDGE: Pour combien d'années un permis est-il renouvelé?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Il ne vaut que pour une seule saison de navigation et l'on me dit que parfois, il ne vaut que pour un seul voyage.

M. HERRIDGE: Pour combien d'années le Ministère renouvellera-t-il un permis d'un capitaine qui n'a jamais subi d'examen?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): On me dit que tout dépend du nombre d'officiers brevetés disponibles. S'il est prouvé à la satisfaction du Ministre qu'il est impossible de trouver des officiers brevetés, et que les circonstances n'aient pas changées depuis la délivrance du dernier permis, on examine la possibilité de renouveler le permis.

M. HERRIDGE: Des membres de la *Merchant Seamen's Guild* m'informent que le Ministère en Colombie-Britannique a délivré des permis pour une durée de sept ans d'affilée au capitaine d'un navire à passagers bien qu'il y eût des capitaines qualifiés en disponibilité,—des capitaines en chômage du point de vue de la navigation.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Voilà pourquoi nous désirons mettre fin à cette coutume de permis et modifier la loi dès maintenant. C'est là le principal but de l'amendement, à savoir, supprimer ces permis. On me dit que les fonctionnaires du Ministère ne sont pas au courant du cas particulier que vous avez mentionné, mais que si on leur fournissait des détails, ils s'empresseraient de faire enquête.

M. HERRIDGE: Je puis vous dire qu'à la demande de certains membres de la *Merchant Seamen's Guild*, j'ai discuté la chose il y a quelque temps avec votre inspecteur en chef des navires à vapeur . . .

M. LANGLOIS (*Gaspé*): C'était à propos d'un certificat d'inspection.

M. HERRIDGE: Non, c'était à propos de ce certificat.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Le cas aurait du être signalé à la Division des services de la marine.

M. HERRIDGE: Je n'ai pas obtenu satisfaction ni les membres de la *Guild* non plus.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Le président du Bureau des navires à vapeur me dit que la chose ne lui a jamais été signalée. Avez-vous le nom de ce navire?

M. HERRIDGE: Je vous ferez connaître le nom des navires et le nom de cet homme.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Le cas devrait faire l'objet d'une enquête par notre division du Service de la marine.

M. HERRIDGE: Si une personne détient un brevet de capitaine d'un navire à passagers, peut-elle demeurer à terre et laisser un matelot conduire le vaisseau?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Absolument pas. Je dois dire à l'égard de ces permis que, règle générale, nous rendons le capitaine ou le propriétaire qui soumet une demander esponsable des faits qui nous sont communiqués, mais dans la plupart des cas nous vérifions également avec le *Guild* pour déterminer si les faits qui nous sont communiqués sont exacts.

M. NESBITT: Dans la formule d'examen que M. Langlois a lue, je crois que j'ai tout compris, mais je n'étais pas sûr du numéro 2. Y a-t-il un examen de rigueur en ce qui concerne l'entretien du navire?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Mais oui. La partie de l'examen a trait à ce que nous appelons la manœuvre d'un bâtiment, laquelle inclut la construction, l'entretien et autres obligations.

M. NESBITT: Y a-t-il une partie de l'examen qui exige au moins une expérience élémentaire de la manutention des dispositifs d'aide automatiques à la navigation comme le LORAN?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Oui, vous voulez parler du radar et autres appareils. Les postulants doivent avoir également une certaine connaissance des problèmes de stabilité, des compas gyroscopiques et autres appareils.

M. HERRIDGE: J'ai une autre question à poser. Pendant combien de temps le Ministère continuerait-il à délivrer des permis à des capitaines de vaisseaux à passagers sans les obliger à subir un examen?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Aussi longremps que nous aurons l'article 135 dans la loi, le Ministre aura le pouvoir de les en exempter.

M. HERRIDGE: En d'autres termes, cela pourra durer indéfinitivement. J'ai encore une question.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): On me dit que le jour n'est pas loin où ces permis seront périmés complètement après une période de temps très raisonnable. Voilà pourquoi nous désirons modifier la loi afin de faciliter un peu les choses à ceux qui naviguent seulement en vue de la terre ferme, ce que nous appelons normalement le pilotage. Dans un cas comme celui-là, nous allons exiger d'un marin expérimenté qu'il connaisse son métier parfaitement; il devrait avoir voyagé un certain nombre d'années en mer. Nous ne l'obligerions pas en plus de subir un examen compliqué en navigation astronomique et céleste et dans le maniement du sextant. Mais s'il n'a pas fait de cours primaire, il lui est absolument impossible d'essayer un examen compliqué et il n'a aucun espoir de jamais devenir un officier breveté. C'est pourquoi il doit s'adresser à nous et solliciter un permis lorsqu'il n'y a pas d'officier breveté sur les lieux.

M. HERRIDGE: Je comprends cela. Est-ce qu'un vaisseau ou des vaisseaux exploités par le gouvernement provincial sont assujettis aux dispositions de la Loi sur la marine marchande du Canada en ce qui concerne l'équipage et l'inspection du bâtiment?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): L'immatriculation n'est pas obligatoire pour les navires appartenant à la Couronne. S'ils se conforment aux exigences de l'immatriculation, ils doivent se conformer aux exigences de toute la loi.

M. HERRIDGE: Vous voulez parler des exigences sous le régime de la Loi sur la marine marchande du Canada en ce qui concerne le personnel titulaire d'un permis?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Oui.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions sur l'article 7?

M. CARTER: Il y a dans mon comté un problème qui est assez général à Terre-Neuve, au sujet de la délivrance des brevets aux capitaines. Avant la Confédération, notre gouvernement n'exigeait pas que le capitaine de cabotage subît un examen écrit. Mais lorsque nous sommes entrés dans la Confédération, nous sommes devenus assujettis à ces règlements et maintenant nous sommes handicapés de cette façon, à savoir que nous avons un certain nombre d'hommes compétents qui ont de nombreuses années d'expérience comme capitaines de navires et qui sont capables de subir un examen, étant donné qu'ils réunissent toutes les qualités exigées, mais sont incapables d'obtenir un certificat parce qu'ils portent des verres.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Il y a une épreuve des yeux qu'ils doivent subir et ils doivent en outre se soumettre à une épreuve de perception des couleurs.

M. CARTER: Je puis comprendre cela si cet article s'appliquait à tout le monde, mais nous savons tous qu'en vieillissant notre vue s'affaiblit et nous devons porter des verres. Il y a un grand nombre de capitaines—je suppose que 70 p. 100 des capitaines des vaisseaux qui dépassent 50 ans portent des verres. La seule différence entre ces gens c'est qu'ils ne peuvent réussir l'examen si leur vue est affaiblie. Mais leur vue est tout aussi bonne que celle des capitaines ordinaires d'un navire. Cela constitue un grand désavantage pour certains de nos propriétaires de navires, car ils doivent employer deux capitaines, l'un qui n'a pas de verres, afin de se conformer aux règlements, et en plus ils doivent garder un homme à leur service parce qu'il dirige probablement le navire et le déchargement de la cargaison et travaille avec l'agent. En fait, certains de ces patrons possèdent leur propre navire et cependant ils doivent employer un capitaine même après avoir conduit leur propre navire pendant une vingtaine d'années.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Il y a du bon dans ce que vous dites et nous sommes disposés à étudier la question à la lumière de ce que vous nous avez dit. Quoi qu'il en soit, cela serait conforme aux règlements.

M. CARTER: J'aimerais que ce problème soit mis à l'étude parce qu'il est très épineux dans mon comté.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Nous allons faire enquête.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions?

M. BARNETT: Les règlements actuels obligent-ils une personne à subir un examen et à se soumettre à une épreuve de la vue sans verres? Est-ce cela qui se fait normalement? N'agit-on pas comme lorsque vous subissez un examen de conducteur d'automobile, alors que vous perdez des points si vous portez des verres?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Ces gens doivent subir un examen sans verres en vertu des règlements actuels.

M. HAHN: La même chose ne s'applique-t-elle pas à l'épreuve de la perception des couleurs?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): J'ai dit qu'en plus de l'épreuve de la vue, les aspirants doivent subir l'épreuve de la perception des couleurs. Nous ne pouvons les exempter de l'épreuve de la perception des couleurs parce qu'ils doivent être capables de distinguer entre les feux vers, rouges et blancs. C'est une chose très importante et nous ne pouvons les soustraire à cette épreuve.

M. HAHN: A la condition que vous soyez capables de distinguer les couleurs.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Nous ne pouvons supprimer l'épreuve de la perception des couleurs.

M. CARTER: Ce n'est pas ce que je demandais, je m'enquérais tout simplement dans le cas de la vue ordinaire.

Le PRÉSIDENT: L'article 7 est-il adopté?

M. GREEN: Combien de vaisseaux seront atteints par ce changement de 150 à 350 tonneaux?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Approximativement 200.

M. GREEN: Savez-vous comment ce groupe de vaisseaux est réparti?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Je regrette, mais nous n'avons pas fait l'analyse entre le littoral de l'Atlantique et celui du Pacifique, si c'est bien cela que vous attendez; est-ce bien ce que vous voulez savoir?

M. GREEN: S'il n'y en a qu'un petit nombre, alors pourquoi est-il nécessaire d'adoucir les règlements?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Si nous devons délivrer 200 permis pour ces 200 navires, alors cela signifie qu'il y aura 200 permis à délivrer. De plus, les postulants devront se qualifier dans les éléments de la navigation, mais nous leur disons: "Vous n'aurez pas à étudier le maniement du sextant ni à apprendre les éléments des "logarithmes", parce que leur peu d'instruction les empêche de comprendre ces choses. Lorsque vous servez comme capitaine de navire côtier, vous ne pouvez même pas employer votre sextant, car pour pouvoir l'utiliser, vous devez avoir un horizon naturel, il ne doit y avoir ni montagne ni terre qui obstrue la vision. Par conséquent, à quoi sert de leur demander de se livrer à ces études difficiles s'ils sont incapables de comprendre à cause de leur peu d'instruction et s'ils ne doivent jamais avoir l'occasion de s'en servir.

M. GREEN: Jusqu'ici il est établi qu'ils peuvent devenir capitaines d'un navire jaugeant jusqu'à 150 tonneaux, mais maintenant vous changez tout cela et exigez un permis dans le cas d'un vaisseau jaugeant jusqu'à 350 tonneaux; en d'autres termes vous placez ces gens qui ont reçu une formation incomplète en charge d'un navire de plus fort tonnage. Pourquoi est-il nécessaire de faire cela? Voilà ce qu'il m'est impossible de comprendre. Pourquoi relâcher les règlements? Pourquoi adoucir les dispositions de la loi de cette façon?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Vous voyez qu'aujourd'hui nous sommes appelés à délivrer ces permis, auxquels un grand nombre de personnes s'opposent, à des hommes d'expérience chargés de conduire des navires jaugeant de 150 à 350 tonneaux. Si nous disons: "Non, vous n'aurez pas à subir un examen", nous commettons une grande imprudence, nous laissons de côté un certain nombre de bons marins qui ont passé toute leur vie en mer et qui connaissent les parages dans lesquels ils vont naviguer—en fait ils les connaissent par cœur.

M. GREEN: Apparemment, à l'heure actuelle, les gens qui sont chargés de ces navires jaugeant jusqu'à 150 tonneaux ont peu de titres. Ils doivent savoir depuis longtemps qu'ils ne pourraient que commander un navire ne dépassant pas 150 tonneaux. Et maintenant, pour une raison ou une autre, vous permettez à ces hommes de commander des navires d'un tonnage deux fois plus élevé. Vous ne faites certainement pas cela parce que vous avez délivré jusqu'ici des permis à ces capitaines; pourquoi est-ce maintenant nécessaire d'ouvrir la porte assez grande pour que ces hommes puissent prendre le commandement d'un navire deux fois plus gros que ceux que leurs qualifications leur permettent de commander sans que ce bill soit adopté?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Cet amendement est fondé sur l'expérience que nous avons acquise pendant plusieurs années. Nous sommes arrivés à la conclusion que nous ne devrions pas obliger ceux qui ont l'expérience dont j'ai parlé, à subir un examen difficile quand ils peuvent le faire en se soumettant à un examen moins difficile. Je crois comprendre qu'en Angleterre il n'existe aucune exigence de ce genre ni aucun examen dans le cas des navires naviguant dans les eaux territoriales seulement.

M. HAHN: Qu'exigent les règlements américains sous ce rapport?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Je l'ignore et nos fonctionnaires l'ignorent également, mais je crois que les Américains ont à peu près les mêmes règlements qu'en Angleterre, à savoir qu'il n'existe pas de certificat dans le cas des navires naviguant dans les eaux territoriales, mais je ne pourrais l'affirmer comme parole d'Évangile.

M. GREEN: Ne serait-il pas possible que nous formions un jeune homme au métier de capitaine s'il a les qualités voulues pour obtenir un brevet de capitaine? Il me semble que c'est rétrograder que d'atténuer les exigences. Il est certain que les jeunes hommes qui grandissent pourront obtenir la formation voulue pour pouvoir se qualifier sous le régime de la présente loi pour commander un navire de plus de 150 tonneaux.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): En faisant cela, nous savons que nous commettrions une grave injustice envers les vieux marins qui ont toute l'expérience nécessaire et qui ont navigué dans ces eaux pendant des années et connaissent beaucoup mieux leur métier qu'un jeune homme qui débute même s'il a un certificat.

M. GREEN: De quelle façon les vieux marins se trouvent-ils désavantagés? Ils ont déjà le loisir de commander un navire jaugeant jusqu'à 150 tonneaux. Ils n'ont jamais espéré commander un navire de plus fort tonnage. Comment pourraient-ils croire qu'ils sont traités injustement si vous n'augmentez pas le tonnage du navire qu'ils peuvent commander?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): A Terre-Neuve nous avons des centaines de ces vieux navigateurs qui n'ont jamais été obligés d'obtenir des certificats avant l'Union avec le Canada. Maintenant ils sont assujettis aux lois canadiennes. Si nous leur demandons de subir ces examens, cela veut dire que nous les forcerons à demeurer à terre pour le reste de leurs jours.

M. GREEN: Ces hommes commandent probablement à l'heure actuelle des vaisseaux jaugeant jusqu'à 150 tonneaux.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Nous avons délivré des permis dans l'espoir qu'avec le temps ces marins pourront se qualifier; mais nous sommes arrivés à la conclusion après des années d'expérience, que nous ne pouvons compter qu'ils vont se qualifier.

M. GREEN: Combien y en a-t-il dans cette catégorie?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Environ 200 navires seraient atteints.

M. GREEN: Ce nombre diminuera chaque année. Pourquoi ne pas délivrer des permis plutôt que d'abaisser les exigences dans tout le Canada?

M. CARTER: Je crois, monsieur le président, qu'il y a un autre aspect à cette question. Les navires de 150 tonneaux disparaissent graduellement parce qu'ils ne sont pas économiques; et sont remplacés par des navires plus gros. Si ces derniers remplacent les bâtiments de 150 tonneaux, ils devront rester à terre.

M. HAHN: Ne pourrions-nous arriver au même résultat en appliquant le règlement actuel de 150 tonneaux seulement lorsqu'un permis a été accordé jusqu'ici à un marin?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Dans le cas des hommes qui sont admis à commander un navire de 150 tonneaux, il ne faut pas oublier que nous avons affaire à des propriétaires qui travaillent comme capitaines de leurs propres navires, qu'ils ont construits eux-mêmes et qui sont, la propriété de la famille. Ces hommes, une fois le moment venu de remplacer leurs navires, ne voudront pas qu'ils

atteignent 150 tonneaux, étant donné que nous leur imposons des limites en ce qui concerne les dimensions de leurs navires, et que pour un navire de plus de 150 tonneaux, un certificat est de rigueur. Je ne crois pas que ce soit une décision sage d'adopter un tel article, étant donné que nous savons qu'ils n'ont pas besoin de savoir tout ce que nous les forçons à savoir pour obtenir un certificat régulier de navigation dans les eaux territoriales ou les eaux secondaires. Ces connaissances ne leur serviront jamais dans leur vie quotidienne ni dans le maniement de leurs navires. Nous disons: "Pourquoi forcer ces hommes à quitter leur travail et à demeurer à terre pour le reste de leurs jours." Ce sont de bons marins qui sont capables de passer des examens moins difficiles et nous sommes sûrs d'avoir quand même les mêmes normes de sécurité.

M. HAHN: Monsieur le président, c'est là l'une des rares occasions où je me rappelle qu'on a jugé opportun, apparemment, de nous demander d'abaisser les normes d'un certificat dans quelque domaine que ce soit. Les professeurs doivent avoir une haute compétence pour pouvoir demeurer dans l'enseignement et il en va de même pour d'autres professions. Je considère les fonctions de marins marchands comme une profession, sinon dans le vrai sens du mot. Il m'est impossible de voir pourquoi, si vous maintenez la jauge de 150 tonneaux dans l'article, vous ne pourriez pas laisser une clause conditionnelle portant que jusqu'ici, lorsque des marins marchands ont travaillé sur des bateaux, on doit leur accorder la permission de continuer à faire ce travail durant toute leur vie. En faisant cela vous encouragerez d'autres personnes à embrasser cette carrière et à obtenir le certificat qui est peut-être nécessaire, non pas à l'heure actuelle, mais si nous devons accroître le tonnage. Je prendrai comme un exemple, non pas Terre-Neuve, mais la Colombie-Britannique. Pourquoi les marins marchands qui désirent conduire des vaisseaux ne chercheraient-ils pas à se qualifier et se récompenser d'une certaine façon plus tard grâce aux connaissances et à l'expérience qu'ils auront acquises, soit en devenant capitaine soit en obtenant la charge de plus gros vaisseaux, soit encore d'une autre façon?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Monsieur le président, je pourrais ajouter ceci. C'est en 1948, je crois, que nous avons reculé les limites de notre navigation domestique jusqu'au 6e degré de latitude nord et comme résultat des améliorations technologiques, nous avons dû élevé nos normes pour les certificats réguliers. Mais nous en sommes arrivés à la conclusion qu'il n'était pas sage de demander au capitaine d'un navire ne faisant que du cabotage de subir ces examens plus compliqués et d'apprendre quelque chose dont il ne se servira jamais. C'est là l'une des principales raisons pour lesquelles nous avons décidé d'atténuer ces exigences pour cette catégorie de certificats.

M. GREEN: Vous abaissez les exigences.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Je dois vous dire que, en ce qui me concerne,—et je ne prétends pas avoir beaucoup d'expérience si ce n'est que je m'intéresse aux bateaux depuis que j'ai appris à marcher,—les exigences que nous posons pour ces certificats primaires sont devenues à peu près l'équivalent des certificats réguliers il y a trente ans.

M. CARTER: Monsieur le président, je crois que nous devrions comprendre que si nous devons forcer le capitaine d'un navire à subir ces examens, cela ne présentera aucun avantage pour le navire. Le capitaine ne s'en trouvera pas d'autant un meilleur navigateur dans les eaux côtières, et il n'en serait pas un meilleur capitaine. En fait, il s'agit là simplement de connaissances locales. Par exemple, le capitaine connaît les différents points de la côte et les endroits où se

trouvent les écueils, et aucun savoir livresque ne peut suppléer à ses connaissances; mais, d'autre part, en imposant ces règlements, nous imposons une norme beaucoup plus rigoureuse que l'Angleterre n'en exige dans des propres eaux territoriales.

M. BYRNE: Cet article accomplit exactement ce que M. Hahn propose. Il s'applique aux certificats antérieurs. Il protège quiconque détenait un certificat et il ne s'applique aucunement à un nouveau marin.

M. GREEN: Si, il s'y applique, car il stipule que désormais quiconque obtient un certificat peut commander un navire de 350 tonneaux au lieu d'un navire de 150 tonneaux.

M. BYRNE: Doit-il avoir été marin?

M. GREEN: Non. L'article 7 du bill stipule qu'un homme qui possédait un certificat pour navire de 150 tonneaux sera automatiquement admissible à commander un navire de 350 tonneaux.

M. NESBITT: Il serait peut-être bon que nous nous rappelions qu'il s'agit ici de tonnage brut, c'est-à-dire de la capacité de loger de la marchandise et que l'on construit des nouveaux navires comme ceux qui sont actionnés par des moteurs diesel; aussi qu'un navire de 350 tonneaux est loin d'avoir le double de la capacité d'un navire de 150 tonneaux. Il est peut-être un peu plus gros, c'est-à-dire qu'il peut loger plus de marchandises à cause de la différence dans les dimensions des moteurs et autres appareils, mais cette différence n'est pas aussi grande que celle qui peut paraître ici d'après la description qu'on nous en a faite.

M. BARNETT: Je conclus du témoignage donné devant le Comité du Sénat par M. Baldwin que ce changement a été effectué à cause des conditions qui s'appliquaient sur le littoral de l'Atlantique. Je crois que ceux d'entre nous qui viennent de la côte du Pacifique devraient avoir l'occasion de nous exposer clairement ce que signifie ce changement pour le littoral de la Colombie-Britannique. Nos opérations de cabotage sont loin d'être toutes effectuées par des gens qui possèdent leurs propres navires. En conséquence, je désire savoir si, par suite de ce changement, les grosses compagnies de navigation qui font présentement un service sur la côte du Pacifique peuvent employer pour leur service de cabotage des capitaines détenant des brevets de catégories inférieures à ce qu'on exigeait jusqu'ici? Quels seront les effets lointains de ce changement? Accorderons-nous un certificat de catégorie inférieure aux capitaines commandant nos caboteurs en Colombie-Britannique, lorsque les capitaines qui dirigent maintenant ces navires prendront leur retraite?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Je ne le crois pas. Il ne faut pas oublier qu'un navire d'une jauge brute de 350 tonneaux mesure environ 150 pieds de longueur, et que l'amendement ne s'applique qu'à cette classe de navires.

M. LEBOE: Monsieur le président, ces syndicats vous ont-ils soumis des mémoires? Ces hommes doivent appartenir à un syndicat ou à une association.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Non. Nous n'avons pas reçu de mémoires des syndicats, mais nous en avons reçu des propriétaires de navires et de l'une de leurs associations à ce sujet.

M. GREEN: Qui au juste vous a soumis un mémoire?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Les divers propriétaires de navires de la côte de l'Atlantique et de Terre-Neuve. Le nom de l'association est *St. Lawrence Ship Owners Association.*

M. GREEN: Qu'est-il résulté de ces démarches?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Il en est résulté que le tonnage a été augmenté, et on l'a porté jusqu'à 400 tonneaux.

M. GREEN: Le résultat a été exactement celui que M. Barnett a indiqué. Une fois que le présent bill sera adopté, une compagnie possédant un navire de 350 tonneaux pourra le confier à un capitaine détenant un certificat de catégorie inférieure à celui qui est exigé à l'heure actuelle.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Je ne crois pas que la *St. Lawrence Ship Owners Association* représente des navires appartenant à des compagnies; tous les navires appartiennent aux patrons propriétaires eux-mêmes.

M. GREEN: C'est là une chose que peut faire une compagnie possédant des navires de 150 à 350 tonneaux. A l'heure actuelle ces navires appartiennent à la première catégorie; mais une fois que ce bill sera devenu loi, les propriétaires pourront remplacer ces capitaines par d'autres détenant des certificats de catégorie inférieure.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Je désire rappeler au comité que, même si nous devons avoir un examen moins difficile pour les capitaines, ceux-ci seront tout aussi compétents que ceux d'aujourd'hui. J'insiste de nouveau sur la question d'examen. L'examen portera sur la lecture, l'écriture, l'arithmétique, le maniement du compas magnétique, la cartographie, l'emploi des tables de marée, directions de navigation, les avis aux marins, les qualités d'un bon marin et les signaux. Cette liste couvre à peu près tout ce qu'un bon marin devrait savoir.

M. CAVERS: Monsieur le président, n'est-ce pas là un cours plus pratique de navigation qu'un cours qui porterait sur le maniement de certains instruments qui ne seraient aucunement employés par les caboteurs.

M. GREEN: J'espère que vous ne prétendez pas que le certificat "B" est supérieur au certificat "A".

M. CAVERS: Il se peut qu'il soit plus pratique.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Je puis vous dire qu'il n'y a pas une grande différence entre ces deux certificats et les certificats réguliers qui ont été délivrés il y a vingt-cinq ou trente ans, parce que nous avons considérablement augmenté les normes de compétence exigées.

M. GREEN: Cela se peut, mais il s'effectue beaucoup plus d'expédition par eau maintenant.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): La nation qui expédie le plus par eau au monde n'a pas de règlements spéciaux. On n'exige pas de certificat pour les eaux territoriales au Royaume-Uni.

M. GREEN: Ses eaux côtières sont plus navigables que les nôtres.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): J'ai voyagé dans les eaux territoriales de la Grande-Bretagne au cours de la guerre, et je puis vous dire qu'elles ne sont pas mieux que les nôtres et qu'elles sont peut-être pires.

(L'article 7 est adopté.)

Article 8—

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Comme vous pouvez vous en rendre compte, l'article 8 est une simple conséquence de l'article 6 du bill, au sujet des mécaniciens sur

les bateaux de pêche. Elle n'est qu'une conséquence de l'amendement que nous venons tout juste de sanctionner à l'article 6.

(L'article 8 est adopté.)

Article 9—"Capitaines de cabotage, d'eaux intérieures ou d'eaux secondaires".

M. LANGLOIS (*Gaspé*): L'article 9 du bill modifie l'article 119 de la loi en ce qui concerne les certificats de service.

Chaque fois que la Loi sur la marine marchande du Canada a été modifiée à l'occasion, en vue d'imposer l'emploi de capitaines brevetés sur des vaisseaux qui n'étaient pas antérieurement assujettis à cette disposition, des certificats de service ont été délivrés.

Ces certificats étaient accordés aux marins marchands qui, par leurs services effectifs, avaient démontré leur capacité de commander leurs navires mais qui, à cause du manque d'instruction, ne pourraient obtenir leurs certificats de capacité. Un marin qui sollicitait un certificat de service était tenu de fournir la preuve de son service, et de subir un simple examen comprenant l'épreuve de la vue, l'examen oral dans les éléments des règles de la route, et dans le cas d'un caboteur, certains signaux à pavillon unique du code international des signaux.

Cette répugnance de la part d'un grand nombre de marins est très compréhensible, surtout s'il s'agit des marins plus âgés qui doivent se présenter devant un examinateur. Un grand nombre d'entre eux n'ont pas été capables d'obtenir leurs certificats avant l'expiration de la période de temps.

Le ministère sympathise avec ces bons marins, surtout ceux de Terre-Neuve et du Saint-Laurent dont le manque d'instruction leur fait craindre toute sorte d'examen. Il ne saurait être question de leur enlever le seul emploi qu'ils aient occupé pendant toute leur vie et nous espérons que par des études graduelles, ils pourront finalement tous obtenir des certificats de service. D'ici là, les pouvoirs du ministre des Transports, en vertu de l'article 137 de la loi, ont servi à leur permettre de continuer de travailler comme capitaines pour la raison que les dispositions de la loi ont été respectées dans leur essence.

L'amendement vise à éliminer la limite de temps afin que le processus graduel puisse prendre effet et qu'en même temps le tonnage soit augmenté à 350 tonneaux pour que cette classe de navire réponde à l'exigence prévue par l'amendement de l'article 116.

Il y a lieu de signaler qu'un certificat de service n'est pas valide sur un navire qui transporte des passagers ou sur un remorqueur. La raison pour laquelle le certificat est limité au navire qui transporte des marchandises est évidente et, en ce qui concerne un remorqueur, il y a lieu de signaler que d'après l'alinéa 108 de l'article 2, un remorqueur signifie un navire à vapeur employé exclusivement au remorquage. C'est là un travail spécialisé pour lequel un certificat spécial est déjà prévu et l'on ne juge pas opportun d'étendre la valididé du certificat de service aux remorqueurs.

Le paragraphe 2 de l'amendement prévoit le maintien de la validité des certificats actuels et le remplacement de celui-ci par un nouveau certificat.

M. GREEN: Monsieur le président, ce paragraphe va encore plus loin que l'article que nous discutions il y a quelques instants. Dans sa rédaction actuelle, l'article 119 ne s'applique qu'aux hommes qui ont servi comme capitaines de voiliers. En voici le texte:

119 Tout sujet britannique

a) qui a servi comme capitaine de voilier de cabotage, d'eaux intérieures ou d'eaux secondaires dont la jauge brute dépassait dix tonneaux et qui était pourvu de moyens de propulsion mécanique autres que des machines à vapeur, avant le 1er janvier 1948, durant une entière période de douze mois dans les dix années qui ont précédé immédiatement la date de sa demande de certificat de service, . . .

Il y avait donc une bonne raison à une disposition de ce genre jusqu'au 1er janvier 1948. Mais maintenant, nous accordons la plus grande somme possible d'exemption en supprimant la mention de voilier, ce qui donne le texte suivant pour l'amendement: ". . . qui a servi comme capitaine de navire de cabotage, d'eaux intérieures ou d'eaux secondaires . . .", à la place du mot voilier, et ". . . dont la jauge brute dépassait dix tonneaux, durant une entière période de douze mois dans les dix années qui ont précédé immédiatement . . .

Tout d'abord, le capitaine ne devrait pas avoir servi à ce titre. J'ignore à quel titre il aurait pu servir s'il n'avait pas détenu de certificat. S'il y a une poignée de vieux marins qui devraient avoir la permission de continuer à servir comme capitaines, nous devrions y pourvoir au moyen d'un permis plutôt qu'en recourant à une si grande mesure d'exemption comme celle qui figure dans le présent article. Encore une fois, on porte de 150 à 350 tonneaux la jauge du navire qu'il peut commander Le nouvel article semble différer entièrement de l'ancien. Il ne peut y avoir aucune raison d'effectuer un tel changement.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Monsieur le président . . .

M. GREEN: A propos, le président a déclaré à la Chambre, page 5755 du Hansard:

> "Quand la disposition présentement en vigueur a été adoptée, on avait prévu une limite de temps, ce temps, pensait-on, devant être suffisant pour permettre à tous les marins intéressés d'obtenir les certificats requis."

Cela valait jusqu'à l'année 1948, soit il y a neuf ans. Il poursuit en disant:

> "La modification proposée dans l'article 9 du bill proroge cette disposition et lui donne plus d'ampleur."

Cela ne fait pas de doute.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): C'est exact.

M. GREEN:

> "Nous espérons qu'avec le temps, la persuasion et l'éducation, tous nos capitaines obtiendront le certificat exigé par la loi."

Rien ne les pousse à devenir des marins brevetés s'ils sont admis à servir en vertu de cet article 119. Il n'y a certainement aucun besoin à l'heure actuelle d'amplifier cette disposition.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Monsieur le président, tout ce que j'ai dit au sujet de l'article 7 s'applique également à celui-ci. Il ne faut pas oublier qu'il s'agit d'un homme qui a servi comme capitaine d'un navire. Si cet homme a servi comme capitaine d'un navire de cabotage, d'eaux intérieures ou d'eaux secondaires d'une jauge brute de dix tonneaux ou plus, il possède la compétence nécessaire. Il a gravi tous les échelons du service et a commandé le navire pendant au moins douze mois. Il a la capacité voulue en vertu de la loi.

M. GREEN: Comment pourrait-il y arriver sans avoir un certificat pour commencer?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): C'est exactement le but recherché par le certificat de service que nous avons créé en 1948. Ce certificat est destiné aux marins qui ont servi en mer pendant une longue période de temps, qui ont gravi les différents degrés du service, et qui grâce à leur expérience ont fait preuve de capacité pour commander un navire. Nous disons: "Après douze mois de service comme capitaine, vous avez droit à un certificat de service." Nous ne faisons qu'élargir cette disposition, en supprimant tout d'abord la limite de dix années que nous avions imposée en 1948 et qui expire en 1958, puis nous rangeons leur certificat de service dans la même catégorie que le certificat prévu par l'article 7, en portant la jauge brute de 150 à 350 tonneaux.

M. Green a fait observer avec raison que nous avions supprimé du texte de l'ancien article le mot "voilier." Nous l'avons fait parce que les voiliers ont disparu depuis de nombreuses années et que l'expression n'a plus aucun sens dans l'article, parce que ces hommes ont fait leur expérience non pas sur des voiliers mais sur des vaisseaux actionnés par des moteurs.

M. GREEN: Mais votre nouvel article ne dit pas "ayant servi comme matelot de pont."

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Il dit "qui a servi comme capitaine."

M. GREEN: En effet, il dit "qui a servi comme capitaine."

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Oui.

M. GREEN: Durant une entière période de douze mois. Mais aurait-il pu servir comme capitaine sans avoir un certificat de capitaine? Voilà ce que je voudrais savoir.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Eh bien, pour servir comme capitaine . . .

M. GREEN: Je vous demande pardon.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Pour servir comme capitaine, il doit avoir débuté comme matelot de pont et avoir gravi les degrés du service.

M. GREEN: Nous avons beaucoup de marins qui ont fait cela sur la côte du Pacifique. Ils ont débuté comme matelots de pont, ils sont demeurés en service et ont subi leurs examens pour devenir finalement capitaines. C'est beau ce qu'ils ont fait. Mais, je ne puis voir la nécessité d'une disposition de ce genre, parce que la loi dit qu'il doit avoir servi comme capitaine pendant douze mois. Or, comment aurait-il pu servir comme capitaine pendant douze mois s'il n'avait pas de certificat de capitaine? S'il a servi comme capitaine, alors, il n'a pas besoin de cette disposition spéciale.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Comme je l'ai dit au cours de mes observations à la Chambre, cet article a pour but spécial de régler les cas de Terre-Neuve où, avant l'acte d'Union, aucun certificat n'était exigé pour commander un navire de cabotage. Ces hommes, à cause de l'acte d'Union, ressortissent maintenant aux lois canadiennes, et ces lois prescrivent un certificat. C'est pour régulariser les cas des marins de Terre-Neuve qui ont passé leur vie en mer. En 1948, nous avons créé ce certificat de service, mais maintenant, nous allons supprimer la période de dix ans au cours de laquelle ils peuvent obtenir ce certificat de service, et augmenter également la jauge à 350 tonneaux, qui a été imposée également en 1948.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Monsieur le président, puis-je dire un mot? Je ne suis pas marin et je m'empresse de le déclarer. Mais le ministre a exprimé l'espoir, lorsqu'il a parlé en Chambre l'autre jour,—et M. Green nous a cité le passage pertinent de ces déclarations,—qu'avec le temps, tous ces capitaines obtiendraient le même certificat que celui qui est exigé de ceux qui commandent des navires de plus de 350 tonneaux, en vertu du présent bill. Mais si l'adjoint parlementaire espère qu'avec le temps ces marins seront capables de se qualifier pour garder leur poste tout comme un homme est maintenant obligé d'obtenir un certificat pour commander un navire de plus de 350 tonneaux, alors je crois qu'il s'y prend de la mauvaise façon. Si je comprends bien l'intention de l'adjoint parlementaire, il tente d'insérer dans la loi une disposition qui permettrait aux marins de Terre-Neuve qui ont servi toute leur vie, d'être protégés contre la perte de leur emploi, car on leur fournira l'occasion d'exploiter leurs navires sous l'empire de ces règlements. Car, s'ils ne peuvent se qualifier, s'ils n'ont pas d'instruction ou ne peuvent réunir les aptitudes requises, alors je crois que nous devrions, comme on l'a déjà proposé ici même, décerner à ces hommes un certificat intérimaire. Autrement, si nous rendons cette disposition applicable à toutes les générations montantes, alors les gens que vous allez . . .

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Cela ne se peut pas, cela est impossible, parce que vous avez . . . excusez mon interruption.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Oui, poursuivez.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Si vous lisez cette disposition, vous verrez qu'en vertu de l'article 119, le marin doit avoir servi comme capitaine pendant douze mois avant d'avoir droit à ce certificat. Par conséquent, un jeune homme qui a embrassé cette carrière devra obtenir un certificat. Voilà pourquoi nous avons abaissé les normes des certificats en vertu de l'autre article que nous venons d'adopter.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Les nouveaux devront se conformer à des normes inférieures.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Aux normes que nous venons d'adopter au sujet de . . .

M. JOHNSTON (*Bow-River*): L'article 7?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): L'article 7.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Mais c'est une norme inférieure à celle qu'ils devront avoir pour commander un navire de plus de 350 tonneaux?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Oui, c'est exact.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Ce que vous me dites se résume à ceci: il devra posséder des normes inférieures pour obtenir un certificat?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Oui.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): A la Chambre l'autre jour, vous avez exprimé l'espoir que tous ces marins répondraient à des exigences plus sévères.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Ce que nous faisons . . . je crains qu'il n'y ait un malentendu quelque part.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Je comprends que vous insérez cette disposition dans le bill afin que nombre de marins, surtout ceux de Terre-Neuve,—et je ne m'oppose pas à ce qu'ils aient du travail,—afin qu'un grand nombre de marins

de Terre-Neuve ne perdent pas leur emploi. Ils sont probablement d'excellents ouvriers, comme vous le dites—et il n'y a aucun doute qu'ils le sont à cause de leur entraînement à partir du bas de l'échelle. Si vous voulez qu'il en soit ainsi à l'avenir, comme vous l'avez déclaré vous-même à la Chambre, que tous ces hommes atteignent un haut degré de compétence, vous ne réussirez pas en vertu de cette législation, parce que tous se contenteront de normes inférieures pour commander des navires de moins de 350 tonneaux par comparaison à ceux de plus de 350 tonneaux.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Il ne faut pas oublier qu'en vertu des articles 107 et 109, nous avons affaire à deux catégories de marins. Tout d'abord, il y a le certificat actuel, qui est valide pour des navires allant jusqu'à 150 tonneaux. Dans l'article 7, nous disons que nous allons élever la jauge pour comprendre les navires allant jusqu'à 350 tonneaux. Passons maintenant à l'article 9, où nous disons que ces marins qui n'ont aucun certificat, bien qu'ils aient passé toute leur vie en mer,—la plupart d'entre eux se trouvent à Terre-Neuve,—nous leur disons donc: "Puisque vous ne pouvez vous qualifier en vertu de l'article 7, nous allons vous accorder un certificat de capitaine, pourvu que vous subissiez un examen rudimentaire", ainsi que je l'ai dit dans mes observations précédentes. Voilà pourquoi nous disons que nous espérons que dans un proche avenir ils seront tous qualifiés parce que les jeunes marins pourraient être brevetés en vertu de cette disposition. Ici nous avons affaire avec les "vieux loups de mer", si je peux m'exprimer ainsi.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): En vertu de l'article 9, par conséquent, un certificat ne sera délivré qu'à ceux qui sont déjà dans le métier?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Vous avez raison.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Tous les autres, sauf ceux qui sont déjà marins, doivent avoir un certificat de catégorie supérieure?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): C'est exact.

M. GREEN: Pourquoi cela ne pourrait-il être prescrit dans le présent article, étant donné que c'est déjà dans la loi?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Quel est le but de celui-ci, monsieur Green?

M. GREEN: Apparemment pendant les neuf dernières années vous avez éprouvé des difficultés à cause de l'article 119 actuel. Pourquoi ne régleriez-vous pas cette situation convenablement en substituant simplement les mots 350 tonneaux aux mots 150 tonneaux dans l'article 119 actuel?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Parce qu'une période de dix ans était mentionnée dans l'article antérieur.

M. GREEN: Cela nous rendrait jusqu'à 1958?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Oui, nous devrions attendre encore à peu près deux ans. Mais nous voulons supprimer cette limite parce que, comme je l'ai dit à la Chambre,—et je l'ai répété ici aujourd'hui,—ces vieux marins, qui manquent d'instruction, répugnent à subir un examen bien que nous ayons la conviction qu'ils ont toute l'expérience que des marins peuvent espérer posséder, et nous ne voulons pas les forcer à retourner à terre.

M. GREEN: En vertu du présent article 119, ils doivent subir un examen?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Oui, mais cet examen est très simplifié. J'ai dit qu'il consiste en un examen oral,—nous ne pouvons leur demander de passer un

examen écrit parce qu'un grand nombre d'entre eux ne peuvent ni lire ni écrire,— sur les éléments de la navigation, les "règles de la route" et les signaux au moyen de fanions selon le code international. C'est un examen très rudimentaire.

M. GREEN: Apparemment, en 1948, les seuls marins visés étaient ceux qui avaient navigué comme capitaines de voiliers.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): En effet.

M. GREEN: En 1948, cette disposition doit avoir réglé le cas de marins de Terre-Neuve qui étaient intéressés. Pourquoi ne pas laisser ces dispositions telles quelles, ou y aurait-il un nouveau groupe d'hommes dont le cas doit être réglé?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): La disposition de dix ans est prolongée . . .

M. GREEN: Vous pouvez inscrire une date ultérieure. Mais nous supprimons la mention des voiliers; cela intéresse tout le pays et, d'après moi, vous passez une loi générale pour régler un cas particulier, ce qui manque de sagesse.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Les changements effectués ici, monsieur Green, ont été faits à la lumière de notre expérience. Et je suis certain que vous conviendrez avec moi qu'en 1948, le problème de Terre-Neuve ne se posait pas comme il s'est posé par la suite. Nous comprenons maintenant que nous devons changer la rédaction de cet article parce que nous savons combien de ces vieux marins ont pris leur expérience non seulement sur des voiliers mais dans des goélettes auxiliaires ou des petits caboteurs à moteur, et nous constatons que si ces hommes doivent être brevetés régulièrement, nous devons modifier la loi si nous voulons être logiques avec nous-mêmes. Cette recommandation est faite à la lumière de notre expérience dans le règlement de ce problème à Terre-Neuve.

M. BATTEN: Il y a trois choses que nous pourrions considérer à ce sujet, monsieur le président. La première est la nature de la côte de Terre-Neuve. Il n'est pas bon pour un homme détenant un certificat de capitaine d'espérer commander un petit navire de 350 tonneaux le long de la côte, parce qu'il ne pourra le faire. Je ne crains pas de dire que les connaissances qu'il lui faudrait ne se comparent pas à l'expérience d'un pilote, mais il lui faudrait l'expérience qu'il ne peut obtenir qu'à cet endroit après des années. Avant 1949, nous n'avions pas ce qu'il fallait à Terre-Neuve pour enseigner la navigation; peut-être ne devrais-je pas dire cela, mais j'ai l'occasion d'enseigner à des douzaines de ces marins. Dans l'ancien temps, par exemple, à Terre-Neuve, un homme pouvait franchir l'Atlantique avec son navire malgré une très faible compétence. Il partait de St-Jean, suivait la latitude qui passait par son port de destination, naviguait en direction franc est le long de cette ligne jusqu'à son point d'arrivée. Il naviguait de la même façon pour le voyage de retour.

Naturellement, nous ne pouvons plus tolérer une telle méthode maintenant, mais c'est de ces marins qu'il s'agit aujourd'hui et au cours des années ils ont tellement navigué le long des côtes de Terre-Neuve qu'ils ont acquis une somme considérable d'expérience pratique et ont servi comme capitaines. En ces dernières années, ces marins ont bénéficié des occasions favorables qu'on leur offre d'apprendre à naviguer et je crois qu'un mot qui sauvegarde cet article est le mot "capitaine". Ce mot s'applique à un homme qui a servi comme capitaine, et ceux qui ont navigué au cours des dix dernières années ne peuvent tous devenir capitaines et ils devraient être tenus d'obtenir le certificat approprié. Tous ces vieux marins ont servi comme capitaines et ont été traités comme tels à cause de leur expérience et des connaissances qu'ils ont accumulées au cours des années.

M. BARNETT: Je comprends que M. Batten parle comme cela parce que, grâce à l'expérience qu'ils ont acquise en mer, ces hommes sont parfaitement qualifiés dans leurs propres eaux. Voici ma question: Qu'est-ce qui empêchera un homme, une fois qu'il aura obtenu un certificat en vertu de cet article, de se rendre en Colombie-Britannique et de s'engager comme capitaine dûment qualifié? C'est là une question qui devrait être, je crois, tirée au clair. Ces capitaines pourraient-ils naviguer dans d'autres eaux sur la foi de ce certificat?

Une VOIX: Non.

M. BARNETT: J'ai parcouru cet article et je n'y vois rien qui les en empêcherait.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Un capitaine qui a servi pendant la période de temps requise comme capitaine dans des eaux secondaires obtiendrait un certificat seulement pour des eaux secondaires. S'il avait servi la période requise dans les eaux territoriales, le certificat ne vaudrait que pour les eaux territoriales, ainsi de suite.

M. GREEN: Mais le certificat pour des eaux secondaires, par exemple, s'appliquerait également à la Colombie-Britannique. Qu'est-ce qui empêchera un homme de s'en aller dans l'Ouest et de s'y engager comme capitaine?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): On me dit que nous pouvons fixer des limites sur ce certificat; si vous désirez limiter cela aux eaux où un capitaine a pris son expérience, nous sommes disposés à examiner ce point. La question soulevée par M. Barnett mérite d'être étudiée et nous sommes disposés à l'examiner et à limiter la portée du certificat aux eaux dans lesquelles un marin a acquis son expérience.

M. GREEN: Pourquoi ne pas le mettre en toutes lettres dans l'article. Vous dites: "Selon les eaux où il a servi." Donc, pourquoi ne pas le limiter aux eaux où il a servi?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Nous indiquons sur le certificat qu'il a servi comme capitaine dans les eaux côtières, intérieures ou secondaires, de sorte qu'il y a une limite sous ce rapport en ce qui concerne ces eaux.

M. GREEN: Les eaux secondaires ne sont pas subdivisées; il y a des eaux secondaires en Colombie-Britannique et en Terre-Neuve,—ce sont toutes des eaux secondaires et si un certificat mentionne qu'il a servi dans des eaux secondaires, il a droit de servir en Colombie-Britannique, et c'est injuste.

M. HAHN: Il se peut, d'après moi, que M. Green fasse allusion à la possibilité qu'un certificat ne s'applique pas à la Colombie-Britannique. Si nous stipulions dans le bill que cela ne s'applique qu'à Terre-Neuve, ou à la Colombie-Britannique, cela empêcherait en même temps un marin incompétent de la Colombie-Britannique de s'engager dans une autre région.

M. GREEN: Parfaitement, parce que c'est là un certificat général délivré sous le régime d'autres dispositions de la loi. Ce ne serait que juste, car cet article est, en fait, destiné à régler le cas d'une poignée de capitaines de Terre-Neuve qui ne peuvent établir leur droit à un certificat parce qu'ils ne peuvent subir un examen écrit, mais on leur a accordé un traitement spécial à cause de leur expérience dans leurs propres eaux. Ils ne devraient pas être considérés comme admissibles à commander un navire ailleurs au Canada et, à mon avis, cela devrait être limité aux eaux de Terre-Neuve . . .

M. CARTER: Et de Nouvelle-Écosse.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Eh bien, monsieur le président, nous sommes disposés à nous engager à mentionner des limites sur ce certificat dans le sens suggéré aujourd'hui, mais je dois dire au comité que ce changement ne sera pas facile à rédiger parce que nous devrons prendre en considération les limites géographiques, qui pourraient donner lieu à une phraséologie très longue et très compliquée. Mais, comme je l'ai dit, nous sommes disposés à promettre qu'une limite sera mentionnée dans des certificats.

M. GREEN: En vertu de la loi, vous ne pouvez le faire à moins que la loi ne vous autorise à le faire, et vous n'avez pas le pouvoir de limiter le certificat en vertu de la loi. Vous ne pouvez décerner un certificat restreint, d'après la loi actuelle.

M. HAHN: Je suis d'accord avec M. Green là-dessus, étant donnée l'explication qui m'a été fournie, à savoir qu'il y a un brevet général de capitaine qui s'applique à ceux qui ont reçu un certificat ailleurs, par opposition à ceux qui ont reçu un certificat à Terre-Neuve, et en Nouvelle-Écosse, et, à mon avis, nous devrions insérer une disposition dans le présent bill qui empêcherait ces capitaines de se rendre de Terre-Neuve en Nouvelle-Écosse ou sur la côte du Pacifique et de faire valoir le certificat obtenu sous le régime de l'article présentement à l'étude.

M. BATTEN: Vous n'avez pas besoin de nous là-bas?

M. HAHN: Nous sommes très intéressés, mais nous désirerions que vous établissiez votre admissibilité.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): En réponse à la question de M. Green au sujet de notre pouvoir d'établir une limite, je le renvoie à l'article 125 de la Loi sur la marine marchande du Canada, paragraphe 2, qui dit ceci:

> "Le certificat peut être accordé pour une durée d'un an ou plus, mais le Ministre peut le suspendre ou le révoquer pour cause; le certificat doit décrire le navire ou la classe de navires et les limites spécifiées."

Cela est vrai pour les certificats temporaires seulement; je constate cela.

M. GREEN: A mon avis, le ministère pourrait certainement insérer un autre alinéa à ce nouvel article 119 afin de répondre à ce besoin. Vous y avez déjà les mots suivants:

> "Suivant les eaux dans lesquelles il a navigué"

Et vous pourriez ajouter:

> "Et limiter à ces eaux particulières"

Ou quelque chose d'approchant. Il n'y a certainement aucune raison pour laquelle un capitaine qui obtient un certificat sous l'empire de cette disposition devrait s'en aller sur les Grands lacs plutôt qu'en Colombie-Britannique pour commander un navire.

M. HABEL: Ne pourrions-nous obtenir le même résultat en insérant à la ligne 31 après le mot "tonneaux" les mots suivants: "sous réserve des règlements"? Cela signifie que le ministère aurait le pouvoir d'établir des règlements.

M. GREEN: Aux lignes 32 et 33 vous avez les mots suivants: "ledit certificat n'est pas valable sur les remorqueurs". Vous pourriez ajouter à cela ". . . ou dans les eaux autres que celles où les marins se sont qualifiés", ou quelque chose d'approchant.

M. CARTER: Ou "les eaux autres que . . .".

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Comme nous ne sommes pas prêts à étudier ce point maintenant, je propose que nous nous engagions à consulter ceux qui rédigent la loi afin de voir s'il est possible de rédiger un amendement, puis de le proposer à la Chambre lorsqu'elle abordera l'étude du bill. Cet arrangement est-il satisfaisant?

Le PRÉSIDENT: Cet arrangement est-il satisfaisant?

(Assentiment.)

(L'article 9 est adopté.)

Article 10.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): L'article 10 du bill vise l'article 125 de la loi "certificats temporaires". Cet amendement a simplement pour but de rectifier une erreur d'imprimerie.

Cet amendement a simplement pour but de rectifier une erreur d'imprimerie qui a paru dans le texte anglais des statuts de 1952, mais non dans le texte français. Dans la forme actuelle de l'article 125, la limite de la jauge brute de 40 tonneaux et la description des voyages ne s'appliquent qu'à un navire à vapeur autre qu'un navire à passagers, tandis qu'elle devrait s'appliquer également aux navires à passagers autorisés à transporter au plus 40 passagers.

(L'article 10 est adopté.)

Article 11—"Mécaniciens temporaires".

M. LANGLOIS (*Gaspé*): L'article 11 a trait aux mécaniciens temporaires.

L'amendement proposé élimine les dispositions relatives à la délivrance d'un certificat temporaire à un mécanicien d'un navire mû à la vapeur et permet à un mécanicien titulaire d'un certificat temporaire de conduire un navire à passagers mû par un moteur à combustion interne d'au plus 6 chevaux, plutôt que 4, si ce navire fait des voyages dans des eaux abritées.

La raison de ce changement, en ce qui concerne les navires à vapeur, c'est que les moteurs à vapeur dans les petits navires à passagers ont été remplacés par des moteurs à combustion interne.

La raison du changement en ce qui concerne les navires mus par des moteurs à combustion interne c'est que, en raison des progrès de la science du génie maritime, un moteur à combustion interne d'une puissance nominale de 6 chevaux vapeur n'a pas besoin des soins de mécaniciens de grande compétence mais, de l'avis de la Commission, il peut être dirigé en toute sécurité par un mécanicien titulaire d'un certificat temporaire.

M. HERRIDGE: L'adjoint parlementaire pourrait-il nous dire ce que signifie une puissance nominale de 6 chevaux vapeur en termes de puissance diesel?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Elle n'a rien de commun avec la puissance en chevaux vapeur effectifs, mais elle représenterait environ 300 chevaux effectifs.

M. GREEN: S'agit-il là encore d'adoucir les dispositions?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Non, nous les mettons à jour.

M. GREEN: En fait, cela n'équivaut-il pas à un adoucissement?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): C'est à cause du perfectionnement du moteur moderne à combustion interne qui est plus simple et ne requiert pas tous les soins et l'entretien qu'exigent les autres moteurs.

M. GREEN: En vertu de quel article de la loi le ministère peut-il établir les classes de voyages de cabotage et de voyages en eaux secondaires? En vertu de quel article le Ministre détient-il le pouvoir d'établir des classes différentes de voyages de cabotage et de voyages en eaux secondaires?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Vous trouverez cette définition à l'article 2, celui qui définit la loi.

M. GREEN: Quel article accorde ce pouvoir au Ministre? Le présent article du bill a trait aux voyages de cabotage classe 4 et aux voyages en eaux secondaires classe 2.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): En fait, de quel article s'agit-il? Je vois que vous faites allusion aux classes de voyages.

M. GREEN: Je désirais savoir en vertu de quelle autorisation il peut diviser ces voyages de cabotage en différentes classes.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Je crois que ce classement se fait en vertu du règlement de sécurité établi par décret du conseil. Je pourrai dans un instant vous donner le numéro de l'article de la loi.

M. BYRNE: Quelle sorte de brevet de compétence lui faudra-t-il?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Au paragraphe 55 de l'article 2 de la loi, vous verrez la définition des eaux secondaires. "Eaux secondaires du Canada signifie toutes les eaux intérieures du Canada, autres que celles des lacs Ontario, Érié, Huron (y compris la baie Georgienne), Supérieur et Winnipeg, ainsi que du fleuve Saint-Laurent à l'est d'une ligne tirée de Pointe-au-Père à Pointe-Orient, et comprend toutes les baies, anses et havres desdits lacs et de la baie Georgienne, de même que les eaux abritées du littoral du Canada que peut spécifier le Ministre."

M. GREEN: Il s'agit là de la définition des eaux secondaires, mais d'où le Ministre tire-t-il le pouvoir de diviser les eaux secondaires en classes 1, 2, 3, 4, ainsi de suite? Il m'a été impossible de trouver cela dans la loi. Je pose cette question simplement pour me renseigner.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Vous trouverez cela à l'article qui a trait au matériel de sauvetage. Nous allons le trouver et vous l'indiquer.

M. GREEN: Le printemps dernier, on nous a posé une question au sujet d'un navire de l'État qui était échoué sur la côte du Pacifique.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Il s'agit de l'article 410, monsieur Green. Veuillez vous reporter au paragraphe 2 de la page 190 de la Loi sur la marine marchande du Canada, qui est rédigé comme il suit:

> "Les règlements que le gouverneur en conseil peut établir en vertu du paragraphe (1), pour autant qu'ils s'appliquent aux navires ressortissant à la Convention de sécurité, peuvent contenir les prescriptions qui lui apparaissent nécessaires pour rendre exécutoires les dispositions de la Convention de sécurité."

M. GREEN: Cela répond à ma question.

M. HOLOWACH: Je crois que par l'article 128, nous nous assurons qu'il n'aura pas à imposer à ceux qui sont tenus de subir une forme quelconque d'exament d'obligation d'assurer le service sur l'un des navires qui sont décrits; pourriez-vous nous donner un exemple des circonstances où une nomination temporaire pourrait être faite ou est faite?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Peut-être que M. Cumyn pourrait répondre à cette question.

M. A. CUMYN: Lorsqu'un navire a une puissance nominale de moins de 6 chevaux-vapeur, le propriétaire peut s'adresser à un inspecteur des navires à vapeur pour solliciter un certificat temporaire, lequel est délivré moyennant un examen oral qui porte sur des questions pratiques de génie maritime et sur la conduite du moteur en question.

M. HOLOWACH: On nous soumet à un examen oral?

M. CUMYN: Oui, monsieur.

(L'article 11 est adopté.)

Article 12 "Période de validité du brevet".

M. LANGLOIS (*Gaspé*): L'article 12 du bill vise les alinéas *n*) et *o*) de l'article 329 de la loi, à l'égard de la période de validité du brevet.

Les alinéas actuels prévoient une période minimum de deux ans pour un brevet de pilote. Cela va à l'encontre des dispositions de l'article 338, qui prévoit des brevets pour une durée d'une année après que le pilote a atteint l'âge de 65 ans. Il est de plus opportun qu'une autorité de pilotage ait le pouvoir de délivrer dès brevets temporaires à des pilotes pour toute période de temps limitée, au besoin, même pour une période de quelques mois.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il des questions au sujet de l'article 12?

M. HERRIDGE: A-t-on reçu des rapports de l'autorité de pilotage au sujet de cet article?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Diverses autorités de pilotage ont envoyé des mémoires de ce genre.

(L'article 12 est adopté.)

Article 13.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Au sujet de l'article 13, la rubrique actuelle qui précède immédiatement cet article, et qui est intitulée "Droits des pilotes dans les circonscriptions de pilotage où le paiement des droits de pilotage est obligatoire", qui a paru en premier lieu dans la loi sur la marine marchande du Canada de 1934, avait pour effet de priver les pilotes brevetés des districts où le paiement de droits de pilotages n'était pas obligatoire, d'une certaine protection dont ils avaient joui jusque là. La rubrique modifiée a pour but de restaurer à ses pilotes la protection contre l'embauchage de pilotes non brevetés.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il des questions au sujet de l'article 13?

M. BARNETT: On doit accorder une protection spéciale aux pilotes, mais que faites-vous des mécaniciens? Est-ce juste d'accorder un permis temporaire aux mécaniciens ou au capitaine?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Il s'agit là d'une catégorie tout à fait différente. Il s'agit en effet des pilotes et nous voulons leur restaurer la protection dont ils jouissaient avant l'amendement. Dans ce cas il s'agit des pilotes et non pas des autres catégories de marins.

M. BARNETT: Le pilote est en charge du navire à certains moments et il en est de même pour le capitaine.

M. LANGLOIS: (*Gaspé*): Je vous demande pardon?

M. BARNETT: Le pilote est en charge des navires à certains endroits, et il en est de même pour le capitaine, et nous ne voulons pas qu'on empiète sur les droits des pilotes.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Il n'est pas obligé d'employer un pilote, mais s'il le fait, il doit employer un pilote breveté. C'est tout ce que nous disons dans cet article.

(L'article 13 est adopté.)

Article 14 "Interdictions".

M. LANGLOIS (*Gaspé*): L'article 14 du bill vise l'article 354 de la loi. L'article actuel s'appliquait longtemps avant que les navires commencent à être dotés de la T.S.F. et de la téléphonie. L'amendement au paragraphe (1) vise à rendre les dispositions plus conformes à la pratique courante.

Le changement apporté au paragraphe (3) de l'article de la loi inflige une peine à une personne non brevetée qui agit comme pilote et à un capitaine qui emploie une telle personne comme pilote. A noter que cet amendement n'a pas pour effet d'obliger un capitaine à employer un pilote. Le "Pilote" est défini à l'article 2 (64) comme "une personne n'appartenant pas à un navire mais en ayant la conduite". Tout capitaine, qu'il soit ou non dans un district où le paiement de droits est obligatoire, a le privilège de se dispenser des services d'un pilote s'il connaît lui-même ou si ses officiers connaissent les eaux où ils naviguent et s'ils n'ont pas besoin d'aide. S'il le fait dans un district où le paiement des droits de pilotage n'est pas obligatoire, il est relevé de toute obligation. On considère que la formation d'un district de pilotage par le gouverneur en conseil et la délivrance de permis à des personnes compétentes perdent leur effet si une personne non brevetée peut impunément agir comme pilote. Les sanctions contre les pilotes non brevetés et contre des capitaines qui les emploient ont depuis longtemps été acceptées comme une condition essentielle qui régit le pilotage au Royaume-Uni.

(L'article 14 est adopté.)

Article 15 "Peine".

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Ce changement découle simplement du changement apporté à l'article 354.

(L'article 15 est adopté.)

Article 16 "Paiement des droits pour le déplacement d'un navire sans pilote".

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Le changement au paragraphe (1) est nécessaire à cause du changement apporté à la rubrique qui précède l'article 353. L'article 357 s'applique seulement à un district de pilotage où le paiement des droits est obligatoire et le changement est fait en conséquence.

Le paragraphe (2) actuel n'a aucun sens dans les conditions actuelles. Il paraît avoir été par inadvertance emprunté à une loi antérieure à 1934, dans laquelle il était accompagné d'un contexte différent. En conséquence, l'amendement abroge ce paragraphe et le remplace par une disposition modifiant le paragraphe (1).

M. GREEN: Ce nouveau paragraphe (2) est-il une exception?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Le nouveau paragraphe (2). Comme vous voyez, le capitaine d'un navire, même dans un district où le paiement des droits est obligatoire, peut déplacer son navire sans l'aide d'un pilote s'il se sert seulement de ses amarres.

M. GREEN: Mais cette disposition contient une restriction qui est exprimée par les derniers mots "sauf si l'autorité de pilotage prescrit, par règlement, des dispositions différentes". Que signifie cette restriction?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Elle permet à l'autorité de pilotage de révoquer cette permission si elle le désire. Ces règlements sont établis en vertu d'un règlement édicté par le gouverneur en conseil et, dans certains districts, il peut être opportun de les modifier.

M. NESBITT: Le port de Saint-Jean (Nouveau-Brunswick) en serait un bon exemple, je crois.

M. LEBOE: Pourquoi doit-on payer des droits dans ce cas si l'on n'a pas recours aux services d'un pilote? N'est-il pas dit que le capitaine peut déplacer son navire s'il le désire sans les services d'un pilote, sauf qu'il lui incombe toujours de payer les droits?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Il n'est pas obligé de payer s'il ne se sert que de ses amarres.

M. LEBOE: J'aimerais savoir pourquoi il est obligé de payer les droits s'il déplace lui-même son navire? Il est qualifié pour déplacer son navire au moyen de moteur sans recourir à un pilote, mais il doit quand même payer les droits.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): C'est là toute la base des circonscriptions de pilotage obligatoire. A quoi servirait d'organiser une circonscription de pilotage si n'importe quel capitaine pouvait se dispenser des services des pilotes selon son caprice sans avoir à payer une amende. Nous prétendons que s'il croit pouvoir diriger son navire lui-même, il doit payer les droits mêmes qu'il verserait pour engager un pilote. Autrement, toute l'organisation devient inutile.

M. LEBOE: Qui a mis l'organisation de pilotage sur pied?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): L'autorité de pilotage est le ministre des Transports et les règlements sont établis par décret du conseil.

M. LEBOE: Qui a exercé une pression pour établir ce régime?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Les expéditeurs, les chambres de commerce locales et ceux qui font des affaires dans un port particulier. Je puis vous dire que nous avons reçu de nombreuses requêtes nous demandant d'établir d'autres autorités de pilotage, et ces requêtes nous venaient des chambres de commerce et de diverses autres organisations.

M. NESBITT: Je connais certaines des régions où l'on a établi des circonscriptions de pilotage obligatoire; Saint-Jean (Nouveau-Brunswick) est l'exemple le plus évident. Pourriez-vous nous dire combien de régions au Canada relèvent de l'autorité de pilotage obligatoire?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Saint-Jean, Halifax, Sydney, Québec, Montréal Vancouver et Churchill. Je ne vous donne que les principales.

M. NESBITT: Halifax est obligatoire maintenant?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Oui.

M. CARTER: Et Saint-Jean, Terre-Neuve?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Non. On me dit que le port de Saint Jean est régi par un ancien régime provincial.

M. CARTER: Oui. C'est un régime de pilotage obligatoire.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Oui, sur une base provinciale.

M. BARNETT: Les pilotages obligatoires sont distincts des pilotages volontaires?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Il y a la circonscription Kingston-Montréal qui n'est pas obligatoire.

M. BARNETT: Et à quelle catégorie appartient la région d'Alberni Inlet sur la côte du Pacifique?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): On me dit que toute la côte du Pacifique est obligatoire.

(L'article est adopté.)

Article 17—Abrogation.

(L'article est adopté.)

Article 18—Chaland, etc., qui transporte un équipage et accomplit des voyages de plus de 15 milles de la côte.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): A l'heure actuelle les chalands remorqués qui transportent un équipage mais non des passagers relèvent de l'article 481—amendement de 1953, chapitre 20. On estime qu'il devrait être enlevé de cet article et mis dans la même catégorie que les chalands remorqués qui transportent des passagers, c'est-à-dire l'article 477.

En ce qui concerne le paragraphe (3) projeté, ce changement stipule que si les chalands, péniches ou autres bâtiments du même genre qui transportent un équipage et qui accomplissent des voyages qui les conduisent à plus de 15 milles de la terre, sont soumis à l'inspection de la coque et de l'équipement, des chaudières et des réservoirs d'air comprimé, ainsi qu'aux règlements relatifs au matériel de sauvetage et d'extinction d'incendie, tandis que sous le régime des articles actuels 481 et 479, ils sont soumis seulement aux règlements relatifs au matériel de sauvetage, d'extinction d'incendie, aux précautions contre l'incendie, et à l'inspection des chaudières. La raison du changement en question, en ce qui concerne l'inspection des coques, c'est que de l'avis du Bureau d'inspection des navires à vapeur, les coques de ces navires devraient être inspectées, étant donné qu'on a constaté que les chalands remorqués sombrent parfois et qu'au cours des cinq dernières années, trois des chalands qui avaient coulé ont entraîné six personnes à la mort.

La raison du changement ci-dessus, en ce qui concerne les réservoirs d'air comprimé, c'est qu'un grand nombre de chalands remorqués sont maintenant munis de moteurs diesel pour alimenter les réservoirs d'air comprimé et, de l'avis du Bureau d'inspection des navires à vapeur, ce matériel devrait être inspecté à intervalles réguliers.

On a discuté le changement proposé avec les propriétaires de remorqueurs et les compagnies de chalands, qui n'ont formulé aucune objection. On se propose d'établir des règlements spéciaux à l'égard de l'inspection des coques de ces navires, et ces règlements seront rédigés en consultation avec les représentants de l'industrie intéressée.

En ce qui concerne le paragraphe (4) proposé, il vise le même type de vaisseau qui fait des voyages à plus de 15 milles de la côte.

Les mêmes changements s'appliquent à l'inspection des réservoirs d'air comprimé, mais le Bureau d'inspection des navires à vapeur est d'avis qu'il n'est pas nécessaire d'exiger que ces vaisseaux subissent l'inspection de la coque à cause des eaux abritées où ils sont appelés à naviguer.

M. BARNETT: Monsieur le président, j'ai une seule question à poser au sujet de cet article. Je ne suis pas très sûr des faits, mais je constate que cet amendement proposé semble viser seulement les chalands qui transportent un équipage au cours d'un voyage. Je me demande si, en ce qui a trait à la machinerie dont l'adjoint parlementaire a parlé, il n'y a pas de chalands munis d'une machinerie qui sera mise en marche seulement au début et à la fin du voyage. Je pense en ce moment aux chalands qui servent à transporter les billes sur la côte du Pacifique. Je me demande si ces chalands, qui sont, je crois, munis de machines pour jeter les billes à l'eau et de mécanismes compliqués, ne seraient pas assujettis à l'inspection sous ce rapport et peuvent être dirigés par des équipages seulement au début et à la fin d'un voyage.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Si je comprends bien, votre question a trait au type de chaland qui ne transporte pas d'équipage lorsqu'il prend la mer; il n'a besoin d'un équipage qu'au commencement et à la fin du voyage et par conséquent n'est pas assujetti au présent article.

M. BARNETT: Je ne suis pas très certain si ces chalands transportent un équipage ou non. Je n'en n'ai jamais vu un au travail. Je me demande si les fonctionnaires supérieurs sauraient si ces chalands transportent ou non un équipage et, dans le cas de la négative, si on a songé à la possibilité d'exiger l'inspection même s'ils ne transportent pas d'équipage au sens du présent amendement?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Pour autant que je sache, ces chalands ne transportent pas d'équipage et n'ont pas besoin d'être inspectés. Nous pourrions réexaminer la situation et, s'il y a des changements, nous agirons en conséquence. S'ils ne transportent pas d'équipage au cours du voyage, ils ne sont pas assujettis au présent article.

M. BARNETT: Ces chalands sont-ils assujettis aux inspections et aux règlements de sécurité de la Commission des accidents de travail en Colombie-Britannique?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Je ne suis pas un expert dans le domaine des accidents de travail régis par les lois de la Colombie-Britannique. Je sais que dans la province de Québec si vous employez plus de sept hommes, vous êtes nécessairement assujettis aux règlements de la Commission des accidents de travail. Je ne connais pas la situation en Colombie-Britannique.

M. HAHN: Nous avons deux articles, dont l'un vise les chalands qui ne s'éloignent pas de plus de quinze milles de la côte et l'autre qui vise ceux qui s'en éloignent de plus de quinze milles. La question que j'ai à poser a trait aux articles 16 et 18 combinés. Je me demande comment l'on traite les chalands qui sont dans les ports; relèvent-ils de l'autorité de pilotage ordinaire lorsqu'ils arrivent dans un port?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Non; ce sont des navires locaux qui ne sont pas assujettis au pilotage.

M. HAHN: Cela pose la question de la responsabilité en cas d'accident. Tous ces chalands sont-ils protégés par une forme quelconque d'assurance dans le cas de dommages subis dans un port?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Il n'y a aucune forme obligatoire d'assurance, mais je suis certain qu'ils peuvent s'assurer s'ils le désirent. Ils peuvent s'assurer non seulement contre les dommages au chaland lui-même mais aussi contre les dommages causés à autrui, c'est-à-dire la responsabilité du propriétaire pour domma-

ges ou blessures à autrui ou à toute propriété autre qu'un navire, par exemple une jetée.

M. HAHN: Ce ne sont pas toujours la jetée ou le navire ou un pont qui sont endommagés. Il s'agit parfois simplement d'ennuis. Je me demande à quoi sert l'autorité de pilotage. Tout dernièrement, dans les basses terres de la Colombie-Britannique, nous avons eu le cas du pont Marpole qui a été détruit, et avant cela l'ancien pont Queensborough; les dommages causés au pont lui-même étaient insignifiants, mais il en est résulté des ennuis pour ceux qui habitaient à chaque extrémité du pont. On se demande par conséquent s'il ne devrait pas y avoir un guide quelconque pour leur aider dans le port.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Ils sont exempts du pilotage et s'ils causent des dommages de ce genre, il incombe au propriétaire de s'assurer contre lesdits dommages. Dans le cas que vous avez mentionné, il s'agirait de protection et d'indemnité qui constitueraient une protection suffisante.

M. GREEN: Monsieur le président, j'ai entendu l'adjoint parlementaire dire que ce bill avait pour but de mettre à jour la Loi sur la marine marchande du Canada; mais que signifient les mots "se déplacer sous l'action de voiles ou de rames" à la quatrième ligne de l'article 477?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): On m'assure qu'il y a encore des chalands qui sont mus par des voiles et des rames ou tirés par des câbles. C'est là une disposition que nous avons conservée de l'ancienne loi parce que nous avons encore de ces chalands qui sont halés par des câbles ou mus par des rames ou des voiles.

M. GREEN: Et qui sont remorqués par un navire à vapeur en même temps.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Remorqués par un navire qui n'est pas mû par des voiles ou des rames. Vous n'avez pas les deux ici. Vous n'avez pas les voiliers et les navires à vapeur.

M. GREEN: Cela me paraît un régime d'un autre âge, mais peut-être avez-vous raison.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Monsieur Green, on me dit que cette phraséologie est toujours nécessaire.

M. LAVIGNE: Monsieur le président, chez moi, il nous faut employer des chalands, étant donné qu'un navire à vapeur ne peut y naviguer parce qu'il n'y a pas assez d'eau; on doit recourir à ce genre de navire pour arriver au but. Je n'ai pas vu de voilier, mais j'ai vu des chalands qui étaient mus par des rames.

(L'article 18 est adopté.)

Article 19—Chaudières de dragues, etc., soumises à l'inspection.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Article 19. Cet amendement prévoit l'inspection des réservoirs d'air comprimé et la présence de matériel contre l'incendie,—ainsi que du matériel de sauvetage qui est exigé à l'heure actuelle,—et l'inspection des coques et du matériel des navires qui font des voyages à plus de 15 milles de la côte.

La raison du changement ci-dessus concernant l'inspection des coques et du matériel, c'est que, de l'avis du Bureau d'inspection des navires à vapeur, les coques et le matériel des navires qui font des voyages à plus de 15 milles de la côte devraient être inspectés, car on a noté que les dragues remorquées coulent de temps à autre et qu'au cours des cinq dernières années, on a eu à déplorer la perte de neuf vies dans deux des dragues remorquées perdues en mer.

La raison du changement ci-dessus en ce qui concerne les réservoirs d'air comprimé, c'est que de nombreux navires sont équipés de machines diesel pour alimenter les réservoirs d'air comprimé et que, de l'avis du Bureau d'inspection des navires à vapeur, ces appareils devraient être inspectés à intervalles réguliers.

La raison du changement ci-dessus en ce qui concerne la présence à bord des navires de matériel de lutte contre l'incendie, c'est que, à cause des grandes dimensions actuelles des machineries dans ces navires, de l'avis de la Commission du Bureau d'inspection des navires à vapeur, ces navires devraient être munis de matériel pour combattre les incendies.

Le changement projeté a été discuté avec les compagnies de dragage et aucune objection n'a été formulée. Nous projetons d'établir des règlements spéciaux régissant l'inspection des coques de ces navires et ces règlements seront établis en consultation avec les industries intéressées.

M. BYRNE: Monsieur le président, pourquoi la limite est-elle de 15 milles? Pour la plupart des gens, ce ne serait pas une petite entreprise de nager sur une distance de 15 milles. En ce qui me concerne, je me noierais si le navire coulait dans le port à 100 pieds du bord. Ne devrait-on pas inspecter tout navire qui. . .

M. LANGLOIS (*Gaspé*): On m'apprend que cette limite de 15 milles est la limite même des voyages de cabotage. Il faut établir cette limite quelque part et on l'a établie à 15 milles.

M. BYRNE: Ce serait très dangereux de se trouver dans le port au moment où la coque pourrait céder sous le coup de l'éclatement d'un réservoir d'air comprimé, que l'accident se produise à cinq milles ou à quinze milles.

(L'article 19 est adopté.)

Article 20—Abrogation.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Aucune explication n'est nécessaire ici.

(L'article 20 est adopté.)

Article 21—Navires à vapeur d'une jauge d'au plus cinq tonneaux et bateaux de plaisance.

M. NESBITT: Monsieur le président, j'ai une seule question à poser au sujet de l'article 21. Je suppose que le sens de cet article peut être modifié par l'addition d'une virgule. Je ne suis pas très sûr de comprendre le sens de l'article 21 parce que l'ancien article visait les chalands remorqués, et ces chalands sont maintenant visés par un autre article. Mais l'article 21 est ainsi conçu:

> "Les navires à vapeur d'une jauge brute d'au plus cinq tonneaux et les yachts de plaisance à propulsion . . ."

Ces mots signifient-ils exactement: "les navires à vapeur d'une jauge brute d'au plus cinq tonneaux et les yachts de plaisance à propulsion mécanique non munie de chaudière pour la propulsion"? Ces deux classes sont-elles distinctes? Il n'y a pas de virgule après "yachts de plaisance".

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Je crois que la virgule devrait être enlevée. On pourrait l'enlever.

M. NESBITT: Mais justement je me demandais s'il ne devrait pas y avoir une virgule après les mots "yachts de plaisance"? Autrement, cela voudrait dire: "Navires à vapeur d'une jauge brute d'au plus cinq tonneaux", suivi du reste de la phrase. Je suppose qu'ils sont visés par l'article s'ils ne sont pas munis de chaudière. De cette façon, il semble . . .

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Les chaudières ne s'appliquent qu'aux yachts de plaisance.

M. NESBITT: Les chaudières ne s'appliquent qu'aux yachts de plaisance et non pas aux navires à vapeur d'une jauge brute d'au plus cinq tonneaux?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Oui.

(L'article 21 est adopté.)

Article 22—Exemption.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Les changements projetés prévoient une inspection annuelle du matériel d'extinction d'incendie, ainsi que des chaudières et de l'équipement de sauvetage, car, de l'avis du Bureau d'inspection des navires à vapeur, il est opportun d'inspecter le matériel d'extinction d'incendie. Voilà la raison de ce changement.

M. NESBITT: Dans ce cas particulier,—et il faut parfois le relire plusieurs fois pour en saisir le sens exact,—mais vers le milieu de l'article, il est dit:

> ". . . et ces navires, s'ils sont mus à la vapeur, sont, en sus de cette inspection quadriennale, soumis à l'inspection annuelle de leurs chaudières, de leur équipement de sauvetage et de leur matériel d'extinction d'incendie . . ."

Or, "s'ils sont mus à la vapeur . . .", cela signifie exactement ce qui est dit, ou l'expression "mus à la vapeur" est-elle définie par autre chose dans la section d'interprétation?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Non.

M. NESBITT: Cela signifie "mus à la vapeur".

> ". . . sont, en sus de cette inspection quadriennale, soumis à l'inspection annuelle de leurs chaudières, de leur équipement de sauvetage . . ."

ce qui est très bien. Mais, qu'advient-il des navires qui ne sont pas mus à la vapeur? Est-ce qu'on inspecterait tous les ans leur matériel de sauvetage et leur équipement d'extinction d'incendie?

M. BALDWIN: Tous les quatre ans.

M. NESBITT: Tous les quatre ans. Si un navire est réellement mû à la vapeur au sens littéral du mot, son matériel de sauvetage et d'extinction d'incendie est inspecté tous les ans; mais s'il est mû par un moteur diesel ou un autre moteur du genre, ce matériel n'est inspecté que tous les quatre ans. Pourquoi cette distinction?

M. CUMYN: L'inspecteur doit se rendre à bord pour inspecter les chaudières tous les ans. C'est la principale exigence, et il en profite pour inspecter le matériel de sauvetage et d'extinction d'incendie pendant cette inspection.

M. NESBITT: Monsieur le président, ne croyez-vous pas que le matériel de sauvetage et l'équipement d'extinction d'incendie devraient être inspectés tous les ans?

M. CUMYN: Non monsieur. De l'avis du Bureau, les vaisseaux de moins de 150 tonneaux peuvent obtenir un certificat de quatre ans en toute sécurité, excepté lorsqu'ils sont actionnés par des chaudières. Un inspecteur doit se rendre à bord pour vérifier les chaudières annuellement et, de l'avis du Bureau, il peut en profiter pour vérifier le matériel de sauvetage et l'équipement d'extinction d'incendie pendant qu'il est sur le bateau.

M. NESBITT: Monsieur le président, je puis être d'accord avec M. Cumyn pour ce qui est du matériel de sauvetage. Je ne crois pas que ce matériel se détériore le moindrement, mais, en ce qui concerne l'équipement d'extinction d'incendie, il me semble qu'une inspection devrait être faite à intervalles plus rapprochés qu'à tous les quatre ans. Car, ce type d'extincteur à mousse est parfois laissé sans surveillance et on ne le remplit pas très souvent après qu'on s'en est servi. J'en ai fait l'expérience et je sais que souvent il reste vide. En ce qui concerne les autres types d'extincteurs, par exemple l'extincteur Pyrene—la mannette rouille en place et colle à l'appareil. Ils restent accrochés et comme ils sont généralement enfermés dans une gaine de laiton, l'oxydation les rend parfois très difficiles à ouvrir. Ne serait-il pas possible d'avoir une inspection plus fréquente que cela du matériel d'extinction d'incendie? De plus, sur les navires qui ont des moteurs à essence je crois que l'essence a une tendance à se ramasser parfois dans la cale et cette anomalie devrait certainement être assujettie aux règlements relatifs aux incendies.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Cela s'applique seulement aux navires qui ne transportent pas de passagers.

M. NESBITT: Je vous l'accorde, mais il y a quand même l'équipage et d'autres personnes à qui de regrettables accidents peuvent arriver et j'estime qu'il est certainement possible, en tout cas, de faire l'inspection du matériel d'extinction d'incendie chaque année. La Gendarmerie royale ne pourrait-elle se charger d'un travail aussi simple que l'inspection du matériel de lutte contre l'incendie?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): On me dit que nos propres inspecteurs font des vérifications occasionnelles.

M. NESBITT: Pouvez-vous me dire combien de navires sont vérifiés chaque année?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): On me dit que c'est là plutôt un problème de personnel, mais ces vérifications occasionnelles se font maintenant.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Où se fait l'inspection des navires à passagers? Se fait-elle au quai?

M. CUMYN: Le propriétaire formule une demande d'inspection lorsque son certificat d'inspection expire et l'inspecteur visite le navire au quai où qu'il soit amarré.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Oui, mais le propriétaire ou le capitaine du navire doit-il demander cette inspection?

M. CUMYN: Oui, en vertu de la loi il ne peut partir avec son navire sans certificat et il doit demander une inspection, et c'est à cette condition que le certificat lui est délivré.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Cette inspection se fait-elle à chaque voyage?

M. CUMYN: Non, seulement lorsque le certificat d'inspection expire.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Cela s'applique aux navires à passagers?

M. CUMYN: Les certificats d'inspection sont délivrés seulement aux navires à passagers tous les ans; pour les cargos de plus de 150 tonneaux de jauge brute, ils sont délivrés annuellement, et tous les quatre ans pour les navires de moins de 150 tonneaux.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Incombe-t-il au capitaine de s'assurer que la chaloupe de sauvetage est en bon état?

M. CUMYN: Le navire ne reçoit un certificat qu'après que le matériel de sauvetage est déclaré conforme aux règlements.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Il peut faire défaut au cours de l'année.

M. CUMYN: Il incombe au propriétaire et au capitaine de le maintenir dans l'état où il était lorsque le certificat a été délivré. De plus, nous avons des inspecteurs pour faire des vérifications sur place pendant toute la saison.

M. NESBITT: M. Cumyn sait-il combien de navires sont vérifiés au cours d'une année?

M. CUMYN: Par les inspecteurs de matériel?

M. NESBITT: Oui. Pouvez-vous m'en donner le nombre approximatif?

M. CUMYN: Ce nombre se place entre 3,000 et 4,000 au moins.

M. NESBITT: Au moins?

M. CUMYN: Oui. Tous ces navires sont vérifiés par nos propres hommes et par la Gendarmerie royale.

M. NESBITT: La Gendarmerie a l'habitude de vérifier les bateaux de plaisance sur les Grands lacs et c'est une excellente chose; je suis heureux de l'apprendre. Ne serait-ce pas un travail assez simple pour elle de faire une vérification annuelle de ces appareils également, surtout le matériel de lutte contre l'incendie?

M. CUMYN: Cet article qui exige l'inspection des navires de moins de 150 tonneaux tous les quatre ans seulement est en vigueur depuis 10 ou 15 ans et, d'après l'expérience du Bureau, toute suggestion visant à les faire inspecter plus souvent serait injustifiée, même en ce qui concerne le matériel de lutte contre l'incendie.

M. NESBITT: Avez-vous un registre du nombre d'accidents par année? Je voudrais ce renseignement. Combien d'incendies ont éclaté dans des bateaux de ce genre?

M. CUMYN: Je pourrai obtenir ce chiffre à votre intention.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Voulez-vous parler des accidents attribuables au matériel défectueux seulement?

M. NESBITT: Disons les incendies qui ont éclaté sur ces navires,—ceux qu'on a réussi à maîtriser et ceux qui n'ont pas été maîtrisés.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Nous avons ces renseignements et sommes prêts à vous les fournir. On me dit que le nombre d'accidents mortels est à peu près négligeable sur les cargos.

M. CARTER: Je ne crois pas que personne s'oppose à l'inspection annuelle du matériel de sauvetage et de l'équipement d'extinction d'incendie sur n'importe quel navire, mais exiger que les navires de plus de 150 tonneaux passent l'inspection annuelle, ce serait entraver sérieusement les mouvements des navires sur la côte de l'Atlantique. Tout d'abord, cette mesure tend à forcer les propriétaires des navires à restreindre leurs navires à ce changement, et un navire de 150 tonneaux n'est plus rentable aujourd'hui. Vous exploitez un navire de 200 ou 250 tonnes avec un homme de plus dans l'équipage,—probablement pas plus de deux hommes de plus, mais en général avec un homme de plus dans l'équipage et, vous augmentez vos frais d'exploitation probablement de 10 p. 100 ou plus ou peut-être moins de 10 p. 100. Cependant, si vous êtes obligés de faire amarrer au quai un navire de 150 tonneaux pour l'inspection annuelle, cela signifie qu'il

doit être mis dans une cale sèche, où le moteur doit être démonté et les pistons examinés, et je puis ajouter que cela entraîne une dépense inutile pour des navires de cette dimension. Nous cherchons à organiser une flotte de navires marchands et Dieu sait que dans les Maritimes, nous avons beaucoup de difficultés parce qu'il n'y a pas suffisamment de concurrence dans le commerce d'exportation.

Cette loi va ruiner les propriétaires de navires parce qu'elle leur impose ce que j'appelle des frais inutiles. Il n'est pas plus nécessaire de démonter le moteur d'un navire de 250 tonneaux chaque année que ce l'est pour un navire de 150 tonneaux; c'est exactement le même type de moteur sauf qu'il peut y avoir une différence de quelques pouces dans les dimensions. J'aimerais qu'on s'occupe de notre problème. Nous avons convenu d'exclure complètement les navires de 150 tonneaux et il s'agit maintenant de savoir si nous allons pouvoir organiser une flotte de navires marchands ou non, à moins que nous ne fassions quelque chose au sujet de cette exigence.

M. CUMYN: Oui.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): M. Carter a parlé de l'inspection générale lorsqu'on démonte les organes du navire.

M. CARTER: C'est vrai.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Mais il n'en serait pas ainsi avec l'inspection du matériel de sauvetage.

M. CARTER: Je le sais, mais cette loi exige que tout navire de plus de 150 tonneaux passe une inspection annuelle et cela entraîne tous les frais que j'ai mentionnés.

M. CUMYN: Non, monsieur. Je regrette d'avoir à vous contredire, mais, en vertu des règlements, les machines d'un navire peuvent être inspectées tous les quatre ans.

M. CARTER: De quel tonnage?

M. CUMYN: De n'importe quel tonnage, monsieur, et je veux parler de tout navire qui ne transporte pas de passagers.

M. CARTER: Tout navire de cabotage?

M. CUMYN: Oui.

M. CARTER: Et cela s'applique aux navires de jauge non supérieure à 150 tonneaux?

M. CUMYN: C'est-à-dire l'inspection annuelle; mais l'inspection annuelle en vertu des règlements ne signifie pas que toute la machinerie est démontée chaque année. Cela signifie qu'au cours des quatre années, toute la machinerie est démontée, mais chaque année l'inspecteur se rend à bord et examine la machinerie, et s'il le juge nécessaire, il peut demander au propriétaire de la mettre en marche.

M. CARTER: Cela s'applique aux navires de quel tonnage?

M. CUMYN: A tout navire qui ne transporte pas de passagers.

M. CARTER: Cela est nouveau pour moi, parce que j'avais compris que seulement les navires de moins de 150 tonneaux étaient exemptés, et étaient exemptés de l'inspection quadriennale; et maintenant vous dites tout navire de plus de 150 tonneaux. Je sais que dans mon comté, les navires qui ont été dans le port ont dû en sortir et passer une inspection annuelle parce qu'ils jaugeaient

plus de 150 tonneaux; et pour éviter cette inspection certains de nos hommes ont rogné la poupe de leurs navires pour les faire baisser au-dessous de 150 tonneaux.

M. CUMYN: Nous vous enverrons le texte des règlements.

M. CARTER: Eh bien, les règlements ne sont probablement pas bien interprétés ou appliqués. N'importe quel type et n'importe quelle grosseur,—je n'en vois pas la raison; pourquoi mentionner 150 tonneaux si cela ne s'applique pas aux navires de 150 tonneaux.

M. CUMYN: Cela ne signifie pas que toute la machinerie devra nécessairement être démontée au cours de l'inspection.

M. CARTER: Cela signifie cependant que le navire doit entrer au bassin?

M. CUMYN: Oui.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Pour retirer l'arbre de couche, il faut mettre le navire en cale sèche.

M. CARTER: Cela ne serait pas plus nécessaire pour un navire de 150 tonneaux que pour un navire de 250 tonneaux. Lorsqu'un navire est examiné, on peut en retirer un piston, un seul; et si vous avez un moteur à quatre cylindres, vous pouvez retirer un piston cette année, un autre l'an prochain, et vous pouvez finalement examiner tout le moteur pendant que le navire est amarré au quai, et vous pouvez faire cela lors de l'inspection annuelle. Naturellement, je comprends que le navire doit entrer en cale sèche lorsqu'il s'agit de retirer l'arbre de couche.

M. CUMYN: Non monsieur. S'il s'agit d'un navire de 150 tonneaux, l'arbre de transmission est retiré tous les trois ans.

M. CARTER: Et s'il s'agit d'un navire de plus de 150 tonneaux?

M. CUMYN: Oui, et cela dépend des classifications et de la coutume. La plupart des propriétaires des navires essaieront de faire entrer leurs navires en cale sèche au moins tous les 18 mois. Nous avons un peu de jeu, étant donné que nous ne prévoyons pas que tous les navires seront mis en cale sèche dès qu'ils termineront leurs douze mois. On a prévu un peu de latitude. A Terre-Neuve, par exemple, nous tolérons que les navires soient tirés au "sec", c'est-à-dire échoués sur la grève. Nous nous arrangeons, en vertu des règlements, pour inspecter ces navires lorsqu'ils sont échoués.

M. CARTER: Vous ne pouvez faire cela avec des navires de 250 à 300 tonneaux, et il me semble qu'avec des navires de 150 tonneaux, . . . ces navires ne sont pas rentables en tout cas, ne sont pas d'exploitation économique aujourd'hui; n'importe quel navire de moins de 150 tonneaux travaille à perte aujourd'hui, et il me semble qu'il n'est pas nécessaire de faire une distinction entre les navires de 150 et de 200 tonneaux. C'est là mon problème.

M. CUMYN: La limite a été tout d'abord fixée lors de la convention internationale de la ligne de charge. Un certificat de ligne de charge doit être détenu par un navire de plus de 150 tonneaux de jauge brute. Un tel changement exige une certaine inspection tous les ans afin de renouveler la section de la ligne de charge. Cette disposition de ligne de charge est internationale. Nous avons appliqué la convention internationale de la ligne de charge aux navires marchands à ce moment-là. Si, d'après notre expérience, vos navires sont mis inutilement en cale sèche, alors nous nous ferons un devoir d'examiner la question. Comme vous le savez, ces règlements régissant ces inspections ont été établis en consultation avec l'industrie du transport maritime dans tout le Canada. Les

règlements lui ont été soumis en trois ou quatre rédactions; chaque fois qu'un projet de règlements nous revenait, nous y incorporions les changements que nous jugions nécessaires.

M. BYRNE: En ce qui concerne la question des extincteurs chimiques, vos règlements n'exigent pas qu'un membre de l'équipage inspecte ces appareils chaque mois ou à tous les deux ou trois mois comme cela se fait dans l'industrie? Dans l'industrie on ne laisse jamais écouler plus d'un mois entre deux insepctions.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Il incombe au capitaine de faire vérifier son matériel de temps à autre.

M. BYRNE: Les inspecteurs du gouvernement font-ils des inspections spéciales?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): S'il s'agit d'un bon capitaine, il devrait inscrire cela dans son livre de bord également pour sa propre protection.

M. GREEN: Il y a eu une discussion ce matin au sujet du matériel de sauvetage. Ce matériel est visé par l'article en question. Pourrions-nous obtenir une réponse officielle à la question que M. Lavigne a posée ce matin?

M. LAVIGNE: En réalité, la question que j'ai posée est visée par l'article 27. Il s'agissait de petites embarcations. Pour obtenir votre permis vous devez avoir ce matériel dans votre bateau. C'est la raison pour laquelle cette question ressortit à l'article 27. Je sais qu'on exige du matériel de sauvetage pour délivrer un permis.

M. NESBITT: En ce qui concerne cette inspection annuelle du matériel de sauvetage et d'extinction d'incendie, M. Byrne a formulé quelques observations et je suis d'accord avec lui et avec vous, monsieur Langlois, au sujet d'un gros navire marchand. Je sais que les compagnies sont très sévères à leur sujet. Mais en ce qui concerne les petits navires, la responsabilité est moins lourde et très souvent vous voyez des gens qui sont, j'ose le dire, moins méticuleux dans leurs inspections. Il ne faudrait pas beaucoup de temps à la Gendarmerie royale pour faire une inspection annuelle du matériel d'extinction d'incendie et de sauvetage. Je sais qu'il y a deux ou trois semaines, les agents de la Gendarmerie ont vérifié sur le lac Érié de 3 à 4,000 bateaux et qu'ils ont accompli ce travail en deux ou trois jours. Il y a à cet endroit une très forte concentration d'embarcations. Je crois que cette inspection pourrait se faire sans causer d'embarras aux propriétaires des navires et sans occasionner trop de travail à la Gendarmerie. Personnellement, j'ai eu quelque expérience dans ce domaine moi-même. Il y a une trentaine d'années, j'étais chargé du matériel d'extinction d'incendie sur un navire. C'était un bon navire dirigé par des capitaines compétents. En vérifiant le matériel, on a constaté qu'il n'y en avait pas assez et qu'au moins 50 p. 100 de l'ensemble du matériel était hors d'usage. C'est heureux que l'inspection ait eu lieu avant qu'éclatât un incendie en mer quelques jours plus tard. Nous étions très heureux que l'inspection ait eu lieu. Même les meilleurs capitaines et les meilleurs officiers sont souvent portés à négliger ces petites choses et à faire une inspection à la grosse, surtout sur les très petits bateaux. Je crois que cela ne coûterait rien et assurerait une protection suffisante à l'équipage de ces petits navires si cette inspection se faisait tous les ans.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Ici encore c'est un problème de personnel qui se pose. Comme le président du Bureau l'a déclaré il y a quelques instants, nos inspecteurs peuvent monter à bord des navires à n'importe quel moment sans préavis et vérifier le matériel. De plus, il ne faut pas oublier que le capitaine doit assumer la responsabilité de l'entretien de chaque pièce de matériel dans

son navire. Advenant un accident—même s'il n'entraîne pas de perte de vie—si une enquête est instituée, et s'il est prouvé que le capitaine n'avait pas pris toutes les précautions nécessaires en faisant inspecter périodiquement son matériel, il se trouvera dans de mauvais draps. Je sais que la plupart des capitaines sont méticuleux sur ce point afin de se protéger eux-mêmes.

M. NESBITT: Ce que M. Langlois a déclaré est parfaitement exact surtout en ce qui concerne les gros navires. Je suis bien au courant de la situation. Quant à ces petits navires, cependant, on les confie souvent à un officier inexpérimenté ou qui n'a pas fait de cours spécial de lutte contre l'incendie. C'est là une mesure de sécurité qui ne dérange rien et qui ajoute à la protection de l'équipage. En ce qui concerne la vérification sur place je crois que c'est une excellente chose et je proposerais qu'on s'assure que tous les navires sont vérifiés sur place.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Le chiffre donné par M. Cumyn il y a quelques instants était de quelque 3,000 navires ou peut-être davantage qui étaient vérifiés.

M. NESBITT: Combien de navires appartiennent à ces catégories?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): 17,000 navires immatriculés au Canada. Voulez-vous parler de la catégorie des navires de moins de 150 tonneaux?

M. NESBITT: Oui.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Il y en aurait environ 12,000.

M. NESBITT: On en vérifie peut-être 4,000 par année. Il en resterait encore les deux tiers qui n'ont pas bénéficié de cette mesure.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Si nous voulions les vérifier tous, ou en vérifier un nombre beaucoup plus élevé qu'à l'heure actuelle, il nous faudrait doubler notre personnel d'inspecteurs.

M. NESBITT: Et que faites-vous de la Gendarmerie royale du Canada, alors?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): En réalité, la Gendarmerie ne s'occupe que des bateaux de plaisance et des petites embarcations.

M. NESBITT: Ne pourrait-elle également s'occuper de ces petits navires?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Encore ici, cela pose un problème de personnel pour la Gendarmerie. Ces capitaines savent que la Gendarmerie ou un inspecteur de navires peut monter à bord n'importe quel jour et vérifier l'équipement. Ils redoutent toujours ces visites d'un agent de la Gendarmerie, ou de l'un de nos inspecteurs des navires à vapeur, et cela les oblige à faire attention, parce que ces inspecteurs peuvent monter à bord d'un navire sans préavis.

M. NESBITT: J'admets que ce n'est qu'une question de degré, monsieur Langlois. Je ne crois pas que nous soyons très loin de nous entendre. C'est réellement une affaire de degrés, voilà tout, car il s'agit de savoir si on devrait faire des vérifications sur place tous les trois ans ou si ces vérifications devraient être un peu plus fréquentes. A mon avis, les fonctionnaires supérieurs devraient examiner cette question.

M. CARTER: Sauf erreur, M. Cumyn a dit que cette question de limite des navires à 150 tonneaux pour l'inspection annuelle a été décidée lors de l'entente internationale il y a environ 15 ans.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Lors de la convention sur la ligne de charge.

M. CARTER: Cela ressort de l'entente sur la ligne de charge?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Oui.

M. CARTER: Alors c'était une entente internationale?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Oui.

M. CARTER: Cela s'est passé il y a une quinzaine d'années. Puisque les navires de 150 tonneaux disparaissent, y aura-t-il d'autres associations internationales pour mettre cette question à jour? Nous venons tout juste d'adopter l'article 11, dans lequel nous disons maintenant que les moteurs d'une puissance nominale allant jusqu'à six forces—c'est-à-dire 300 cheveaux-vapeur, ont été si simplifiés que nous n'avons plus besoin d'un mécanicien breveté pour les diriger. Voilà un argument en faveur de la revision de toute cette question de ligne de démarcation pour l'inspection annuelle des navires à vapeur, parce que c'est un problème grave.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Il se peut qu'un jour cette convention internationale relative aux certificats de ligne de charge soit revisée, mais on n'a pas l'intention de le faire présentement. On le fera plus tard.

M. CARTER: Je ne crois pas qu'il y reste des navires de 150 tonneaux en service dans quelques années. Il n'y en a pas que je sache maintenant, sauf sur la côte de l'Atlantique, et ils disparaissent très rapidement.

Le PRÉSIDENT: L'article 22 est-il adopté?

M. GREEN: Pourrions-nous obtenir une explication du paragraphe (2) tout particulièrement? J'aimerais avoir d'autres précisions sur la nature de l'inspection de ces petits navires.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Que désirez-vous au juste, monsieur Green?

M. GREEN: Quelle inspection fait-on pour les navires de moins de 15 tonneaux?

M. CUMYN: Les bateaux de moins de 15 tonneaux nets, c'est-à-dire ceux qui ne transportent pas de passagers ont été exemptés de l'inspection en vertu de la loi pendant un certain nombre d'années à moins qu'ils ne soient mus à la vapeur provenant de chaudières, auquel cas les chaudières sont inspectées annuellement. Le matériel de sauvetage a été inspecté annuellement; et de l'avis du Bureau, le matériel d'extinction d'incendie devrait être inspecté en même temps, car nous avons constaté que lorsqu'on se sert de pétrole plutôt que de charbon pour chauffer les chaudières, le danger est plus grand.

M. GREEN: Quelle sorte d'inspection a lieu pour les embarcations de plaisance.

M. CUMYN: Les embarcations de plaisance qui ne transportent pas de passagers ne subissent aucune inspection, en dehors de celle qui est faite par la Gendarmerie Royale.

M. CAVERS: Vérification sur place.

M. CUMYN: Les navires qui transportent des passagers payants, et qui jaugent plus de 5 tonneaux, doivent avoir un certificat d'inspection délivré par le service d'inspection des navires à vapeur. S'ils jaugent moins de 5 tonneaux, ils sont vérifiés par la Gendarmerie Royale.

M. GREEN: Les autres genres de navires à jaugeage jusqu'à 15 tonneaux ne sont pas inspectés du tout?

M. GUMYN: Les navires qui ne transportent pas de passagers sont également vérifiés par la Gendarmerie.

M. BARNETT: M. Cumyn a-t-il dit que les navires de moins de cinq tonneaux transportant des passagers ne sont pas assujettis à une forme quelconque d'inspection.

M. CUMYN: Sauf l'inspection faite par la Gendarmerie.

M. GREEN: En vertu de quelle disposition de la loi la Gendarmerie a-t-elle le pouvoir de faire ces vérifications?

M. CUMYN: En vertu d'une lettre de notre ministre.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): A la suite d'une demande du ministre des Transports d'appliquer en son nom les dispositions de la Loi sur la marine marchande du Canada.

M. GREEN: Quelle est la disposition de la Loi sur la marine marchande du Canada qui vise les inspections?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Vous trouverez cela quelque part dans les dispositions visant les inspections. On m'a dit que les articles 479, 480, 481 et 482 ont trait à ces inspections.

M. CUMYN: Il en est également question à l'article 486.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): L'article 486(1) dit ceci:

> "(1) Un receveur ou autre préposé en chef des douanes, ou une autre personne commise à cette fin par le Ministre, peut prendre les mesures nécessaires, soit par la détention d'un navire, soit par d'autres moyens raisonnables et appropriés à cette disposition, afin de prévenir la violation de quelque disposition de la présente Partie.

Voici maintenant le texte du pagagraphe (2):

> "(2) Pour l'application du présent article, ce receveur, cet autre préposé en chef des douanes ou cette autre personne, dans l'exercice de ses fonctions peut monter à bord d'un navire, y effectuer tout examen jugé opportun et poser toute question pertinente au propriétaire, au capitaine ou à toute personne ayant la direction du navire ou paraissant l'avoir, et lui demander toute l'aide raisonnable."

Vous constaterez que l'article en question mentionne "une personne commise à cette fin par le Ministre" et c'est là l'autorité sur laquelle on s'appuie pour recourir à la Gendarmerie.

M. GREEN: Voilà une autorisation qui n'est pas très claire. Elle ne prévoit pas d'inspection du tout; elle autorise seulement à monter à bord d'un navire.

M. NESBITT: Vous verrez plus loin, dans un autre article . . . ce sera un article qu'il faudra probablement discuter longuement . . . l'article 27 . . .

Le PRÉSIDENT: L'article 22 est-il adopté?

M. NESBITT: Non. J'allais dire que je comprends qu'en vertu de l'article 27, les règlements visant les bateaux de moins de 5 tonneaux peuvent être discutés. Lorsque nous arriverons à cet article, peut-être pourrons-nous examiner l'extension de ces dispositions d'inspection des navires de moins de 5 tonneaux qui transportent des passagers.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): L'article 481 de la loi a donné au gouverneur en conseil le pouvoir d'établir des règlements, en vertu des dispositions de l'article 410, sauf à l'égard du matériel de sauvetage, de l'équipement d'extinction d'in-

cendie et des précautions contre le feu. Cela s'applique aux navires dont la jauge brute ne dépasse pas 5 tonneaux et aux yachts de plaisance.

M. NESBITT: Mais c'est encore . . .

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Pourriez-vous être plus précis?

M. NESBITT: Je vérifie simplement cela.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Nous venons tout juste d'amender l'article 381, comme vous savez.

M. NESBITT: Oui je le sais. J'y jetais un simple coup d'œil. Une seule question: quel est l'article qui vise l'inspection annuelle du matériel d'extinction d'incendie et de sauvetage sur les navires à passagers de moins de 15 tonneaux?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Vous voulez dire 5 tonneaux?

M. NESBITT: Non, 15 tonneaux.

M. CUMYN: Eh bien, l'inspection des navires par les inspecteurs des navires à vapeur est exigée en vertu de l'article 386; puis l'article 401 prévoit l'établissement des règlements exigeant du matériel de sauvetage, d'extinction d'incendie et autre.

M. NESBITT: C'est-à-dire à l'intention des passagers?

M. CUMYN: Non, monsieur. Puis à la fin de l'article, il est dit que certains navires peuvent être dispensés de l'inspection, surtout les navires à passagers d'une jauge brute de moins de 5 tonneaux et les navires ne transportant pas de passagers d'une jauge brute de 15 tonneaux, mais si la jauge dépasse des chiffres, les navires doivent être inspectés.

M. NESBITT: Qu'advient-il des navires de moins de 15 tonneaux?

M. CUMYN: L'article 410 prescrit qu'ils doivent porter de l'équipement, mais il n'y a aucune disposition relative à l'inspection par l'inspecteur des navires à vapeur; ces navires sont dispensés de l'inspection.

M. NESBITT: En réalité, personne n'inspecte ces petits navires à passagers?

M. CUMYN: Si vous employez l'expression "inspection" à l'égard du travail d'inspection par un inspecteur des navires à vapeur, non; mais ils sont vérifiés au point de vue de l'équipement, c'est-à-dire manuellement, par la Gendarmerie Royale en vertu de directives émanent du Ministre.

M. NESBITT: S'agit-il d'une vérification occasionnelle ou se fait-elle annuellement?

M. CUMYN: Non, on en fait une inspection occasionnelle, et si la Gendarmerie découvre un navire qui n'est pas en état de prendre la mer, alors en vertu de son mandat, elle signale le cas au président du Bureau d'inspection des navires à vapeur.

M. NESBITT: Nous ne nous occupons pas seulement des navires qui ne portent que leur équipage, mais aussi de ceux qui transportent des passagers.

M. BYRNE: Vous voulez parler des navires qui transportent des passagers payants.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Jaugeant moins de 5 tonneaux.

M. NESBITT: Il y en a beaucoup sur les lacs et il y en a aussi un grand nombre sur la côte qui transportent des passagers d'un endroit à un autre, et

c'est pourquoi il me semble que c'est précisément ce genre de navire qui exigerait une vérification parce qu'il est plus petit, et il est souvent mû par un vieux moteur à essence, sans parler des quatres choses qui laissent à désirer. Par conséquent, je me demande s'il ne serait pas possible de prendre des dispositions pour faire vérifier ces navires plus régulièrement?

M. CUMYN: Nous estimons que la Gendarmerie Royale fait une vérification très substantielle eu égard au personnel limité dont elle dispose.

M. GREEN: Que faites-vous du taxi maritime, par exemple?

M. CUMYN: S'il transporte des passagers et s'il a une jauge supérieure à 5 tonneaux, il est inspecté annuellement par l'inspecteur des navires à vapeur; mais s'il a moins de 5 tonneaux, il est vérifié par la Gendarmerie royale. Dans ce dernier cas, on se plaint surtout que ces embarcations n'ont pas tout l'équipement exigé. Cependant, nous croyons que dans les circonstances, la Gendarmerie fait un excellent travail sous ce rapport.

M. GREEN: La seule autorisation qu'elle possède lui est donnée par l'article 481 qui stipule qu'un inspecteur des douanes peut monter à bord.

M. GUMYN: Ou toute autre personne désignée par le ministre; et dans nos directives à la Gendarmerie royale, nous avons bien précisé ce qu'elle doit faire.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Oui, et si la Gendarmerie trouve un bateau qui n'est pas suffisamment équipé, elle soumet le cas au président du Bureau et il peut prendre les mesures qui s'imposent.

M. GREEN: Que peut-il faire si le navire a une jauge de moins de 5 tonneaux? Quel pouvoir a l'inspecteur des navires à vapeur dans un cas comme celui-là?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Il prescrit l'équipement que le navire doit porter et si l'on ne se conforme pas aux instructions, il y a poursuite.

M. CUMYN: Il y a aussi un article de la loi qui prévoit que l'inspecteur des navires à vapeur peut monter à bord de n'importe quel navire, il peut y poster un shérif et détenir ce navire jusqu'à ce que l'on se soit conformé à la loi.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): N'importe quel navire!

M. HERRIDGE: J'ai un cas particulier à porter à l'attention du président. J'habite au bord d'un lac et j'y ai vu un gros navire très souvent. Ce navire ne fonctionne pas maintenant, mais il était exploité par une compagnie de navigation et faisait un service de 35 à 40 milles. Sa longueur était de trente-cinq à quarante pieds et il pouvait transporter vingt-cinq passagers, c'est-à-dire autant qu'un bateau beaucoup plus gros pourrait transporter. La compagnie a envoyé un conducteur de taxi pour diriger le bateau. Comment la Gendarmerie royale pouvait-elle savoir si cet homme était compétent pour diriger le bateau lorsque l'eau était agitée? Je crois qu'une compagnie qui fait le transport des passagers devrait être tenue d'employer un homme qualifié même pour conduire un petit navire comme celui-là qui transporte vingt-cinq passagers dans une petite pièce chauffée par un brûleur à l'huile et que le bateau est mû par un moteur à essence? Je me souviens d'un jour où ce bateau allait à la dérive sur le lac, dirigé par un homme qui n'en savait pas plus au sujet de la navigation qu'une vieille dame voyageant dans la cabine d'arrière. Ce bateau n'avait pas de chaloupes de sauvetage. A mons avis, il devrait y avoir une certaine protection pour les gens qui voyagent dans ce genre de cabine; cela présente beaucoup de dangers. Les

passagers doivent s'asseoir dans la cabine; il n'y a pas de chaloupes de sauvetage et seulement un certain nombre de ceintures de sauvetage et d'autres articles de matériel. Que fait-on pour s'assurer que le public est protété?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Voilà, n'est-ce pas, un argument très fort à l'appui du nouvel article 27.

M. LAVIGNE: Je crois que ce cas est visé par 27 *b*).

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Oui.

M. LAVIGNE: Je désire formuler une observation au sujet de la vérification occasionnelle par la Gendarmerie royale. Je crois qu'elle est très efficace car je connais plusieurs personnes qui ont été l'objet de cette vérification et qui étaient irritées de cette expérience, mais quelques jours plus gard, après qu'on se fut conformé aux recommandations de la Gendarmerie, la nouvelle se répandit très rapidement dans toute la population de la région que l'équipement est vérifié et par conséquent cette vérification s'applique à un grand nombre de bateaux qui ainsi deviennent en régle.

M. NESBITT: Il est vrai qu'on fait des vérifications occasionnelles, mais le ministère n'a-t-il pas une méthode de noter sur quels navires ces vérifications occasionnelles se font? En d'autres termes, un navire pourrait être vérifié pendant trois ou quatre années successives, tandis que le voisin pourrait ne pas être vérifié du tout; si les propriétaires apprennent que la Gendarmerie royale est dans les environs ce jour-là et si tout est en bon état à bord, peut-être ces navires pourraient-ils être au large plutôt que dans le port.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): La Gendarmerie fait ce travail depuis un certain nombre d'années et elle connaît la situation à fond. Nous avons la preuve qu'elle fait son travail d'une façon parfaite. Je suis certain qu'elle n'hésiterait pas à multiplier ses vérifications afin de visiter autant de bateaux que possible pendant une certaine période.

M. NESBITT: On ne saurait douter de la compétence de la Gendarmerie royale en général. Nous avons tous la plus grande confiance dans cet organisme j'en suis sûr; mais votre ministère a-t-il la preuve que la Gendarmerie fait exactement cela, ou s'agit-il simplement d'une supposition?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Nous en avons la preuve.

M. NESBITT: Puis on envoie un rapport avec les numéros de permis et autres détails, ainsi que les noms des personnes qui ont passé par cette vérification occasionnelle?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): On me dit que la Gendarmerie fait rapport de tout navire dont l'équipement laisse à désirer, et elle alterne ses inspections, afin de visiter un aussi grand nombre de bateaux que possible.

M. NESBITT: Le ministère reçoit-il un état du nombre de navires et des numéros de permis des navires vérifiés chaque année?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Non, pas de tous les navires, mais simplement de ceux dont l'équipement est trouvé défectueux.

M. NESBITT: Seulement les navires dont l'équipement est incomplet. Alors le ministère lui-même n'a pas de méthode pour savoir si oui ou non les autres navires sont vérifiés. Vous vous fiez seulement aux rapports reçus de la Gendarmerie royale?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Certainement, et je crois que nous avons raison de nous fier à elle, parce que nous savons qu'elle fait un travail consciencieux.

M. NESBITT: C'est peut-être vrai, monsieur le président, mais en fait, il n'y a aucun registre sauf celui qui est tenu à l'égard des navires dont l'équipement est déficitaire?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Oui.

M. BARNETT: Certains des points que nous discutons présentement se rapprochent très près de ceux qui pourront donner lieu à une discussion lorsque nous arriverons à l'article 27, mais, j'aimerais poser une question à ce sujet. En supposant qu'en vertu de l'article 27, les dispositions prévoyant la délivrance de permis aux exploitants de navires viseront l'exploitation des petits navires à passagers, la présente loi et les règlements en vigueur pour l'application de ladite loi, nous donnent-ils l'assurance que si nous avons une disposition relative à la délivrance d'un permis à ces petits navires qui transportent des passagers, cette disposition pourra prévoir que ces navires à passagers détenant un permis seront inspectés chaque année? En d'autres termes, ils sont apparemment à l'heure actuelle assujétis à la vérification occasionnelle par la Gendarmerie royale, mais, si l'article 27 prévoit la délivrance d'un permis formel, les règlements actuels visant l'équipement de sécurité et autres prévoient-ils que ces navires seront inspectés plus souvent?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Comme vous voyez, monsieur Barnett, en vertu de l'article 481 de la loi, ces navires sont dispensés de l'inspection annuelle et, à moins que cet article ne soit changé, nous ne pouvons leur appliquer nos règlements d'inspection.

M. BARNETT: L'article 481 prescrit que . . .

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Qu'on me permette de dire ceci: nous pourrions avoir un système de vérification occasionnelle qui serait plus fréquente mais nous ne pouvons, en vertu de la loi actuelle, les forcer à accepter une inspection annuelle parce qu'ils en sont dispensés en vertu de l'article 481.

M. BARNETT: Peut-être devrais-je expliquer ma position plus clairement en ce qui a trait à ce que je voudrais qu'on fasse au sujet de la délivrance des permis aux exploitants de ce que nous appelons communément les taxis maritimes. Or, ce problème m'a été signalé souvent dans ma région, et je crois que certains des autres membres ont indiqué qu'il surgit également dans leurs régions. Ce problème, le voici: en vertu du régime actuel, si je comprends bien, il n'y a aucune disposition nous assurant que ces taxis maritimes, qui transportent dans certains cas un grand nombre de passagers dans un très petit espace, sont dirigés par un personnel compétent et que, en dehors de l'inspection générale faite par la Gendarmerie royale—et qui est peut-être raisonnablement complète—ils portent et maintiennent en bon état l'équipement de sauvetage et le matériel d'extinction d'incendie qu'ils doivent transporter. Eh bien, il me semble que si nous abordons l'étude de cette question de délivrance de permis aux exploitants de navires, nous devrions examiner la possibilité d'accorder un permis spécial quelconque à ceux qui exploitent des navires à passagers, tout comme nous délivrons des permis spéciaux aux gens qui exploitent des autobus et autres voitures de transport public sur les routes. J'ignore si on a l'intention ou non d'accorder des permis à ces exploitants; mais si nous allons jusque-là, je crois que nous devrions nous assurer en même temps que ces navires seront convenablement inspectés à des intervalles assez fréquents.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Cela est prévu en vertu de l'article 27 projeté.

M. LAVIGNE: Monsieur le président, pourrait-on nous montrer des spécimens de formules de demande de permis de navires à la prochaine séance du Comité, parce que je crois qu'il existe certains règlements . . .

M. LANGLOIS (*Gaspé*): J'en ai déposé quatre ou cinq spécimens.

M. HAHN: C'est la formule de demande, mais y a-t-il des dispositions spécifiques sur le permis lui-même qui ne figurent pas sur la formule de demande? Dans le cas de l'affirmative, pourrions-nous examiner un spécimen de ces formules de permis?

M. NIXON: Monsieur le président, il est près de 6 heures? Serait-il temps d'ajourner?

Le PRÉSIDENT: Désireriez-vous adopter l'article 22?

Des VOIX: Adopté.

Le PRÉSIDENT: . . . avant de lever la séance? L'article 22 est adopté.

Nous allons suspendre nos travaux jusqu'à 8 heures ce soir.

M. GREEN: Existe-t-il une raison pour laquelle nous devrions siéger trois fois par jour pour étudier ce bill? Le bill ne pourra être étudié à la Chambre avant la semaine prochaine, parce que nous serons saisis des prévisions budgétaires mercredi, jeudi et vendredi. Nous avons déjà tenu deux séances aujourd'hui et il me semble qu'il serait plus sage d'attendre jusqu'à demain matin et de siéger jusqu'à ce que notre travail soit terminé. Pourquoi devrait-il être nécessaire de faire passer ce bill à la hâte aujourd'hui? Cela voudra dire que nous n'avons pas pu lui donner toute l'attention que nous aurions dû lui donner, sans compter que les membres du Comité ont d'autres obligations également.

M. HERRIDGE: Je crois que vous avez raison.

Le PRÉSIDENT: Quelle est l'intention du Comité? Siégerons-nous ce soir ou demain matin?

M. HERRIDGE: Je propose que nous siégions demain matin à 11 heures et demie.

Le PRÉSIDENT: Alors le Comité s'ajourne jusqu'à demain matin à 11 heures et demie.

MARDI 17 juillet 1956.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous sommes en nombre.

Article 23—Peine.

M. J. G. L. LANGLOIS (*adjoint parlementaire du ministre des Transports*): Si le Comité désire que je lui fournisse une explication, je me ferai un plaisir de le faire. Ici nous modifions l'article pour éliminer la peine minimum de $50. La raison du changement est de donner suffisamment de latitude en matière d'amendes comme nous avons en vue les petits bateaux dont l'quipement est vérifié par la Gendarmerie royale.

(L'article 23 est adopté.)

Article 24—Certains produits non considérés comme cargaison.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Ce changement a été jugé nécessaire parce que depuis l'entrée de Terre-Neuve dans la Confédération, nous avons eu l'industrie de la pêche aux phoques que nous n'avions pas auparavant.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il des questions à poser au sujet de l'article 24?

(L'article 24 est adopté.)

Article 25—Règlements.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Cet article a trait à la Convention internationale pour la prévention de la pollution des eaux. J'ai donné une longue explication au sujet de cette Convention à la Chambre et je ne crois pas qu'il y ait rien à ajouter à ce que j'ai dit. Cependant, je suis prêt à répondre aux questions que le Comité désirerait me poser.

M. GREEN: Monsieur le président, cet article est très important . . .

M. BATTEN: Monsieur le président, me serait-il permis d'interrompre le débat? Allons-nous aborder l'étude de la partie VIIA?

Le PRÉSIDENT: Nous en sommes à l'article 25.

M. BATTEN: Avant de continuer à discuter la partie VIIA, je désirerais dire quelques mots au sujet des petites embarcations . . .

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Cela viendra plus tard. Voulez-vous parler des permis délivrés aux exploitants de petits bateaux?

M. BATTEN: J'aimerais parler d'eux avant que nous abordions l'article suivant.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Vous pourrez en parler lorsque nous arriverons à l'article 27.

M. BATTEN: Je vous remercie, monsieur Green.

M. GREEN: Cet article a apparemment deux effets, dont l'un est d'approuver la Convention internationale pour la prévention de la pollution des eaux de mer par les hydrocarbures et, en second lieu, il confère le pouvoir de statuer sur la pollution par les hydrocarbures des eaux qui ne sont pas visées par la Convention internationale.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Oui.

M. GREEN: Pourquoi ces deux questions sont-elles mises ensemble plutôt que traitées séparément? Voici pourquoi je pose cette question: dans bien des cas ces conventions internationales sont approuvées par la Chambre au lieu d'être incorporées dans les statuts ordinaires comme annexe, et c'est tout ce qu'on fait dans le cas actuel. La situation locale est à l'heure actuelle probablement beaucoup plus importante que la pollution des eaux de mer visées par la convention, mais il me semble que la première question a tout simplement été entraînée dans cet article particulier et l'on en a fait l'alinéa *b*) du nouvel article 495*a*, dont voici le texte:

> "en vue de la réglementation et de la prévention de la pollution par les hydrocarbures, provenant de navires, de toutes eaux intérieures, secondaires ou autres du Canada."

Ce texte n'a absolument rien de commun avec la Convention internationale. Ne serait-il pas plus sage de séparer les deux dans la Loi sur la marine marchande du Canada? Si vous le voulez, vous pourriez approuver la convention internationale dans un article, mais alors vous devriez rédiger un article séparé visant la situation au pays dont ne s'occupe aucunement la convention internationale.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Monsieur le président, j'aimerais tout d'abord appeler l'attention du Comité sur le fait que le nouvel article 495*a* approuve la convention. En voici le texte:

> "La Convention internationale pour la prévention de la pollution des eaux de mer par les hydrocarbures, 1954, reproduite dans le 14e appendice, est approuvée."

C'est là l'article "d'approbation", qui accorde également au gouverneur en conseil le pouvoir d'édicter des règlements sous le régime de ladite convention.

M. GREEN: En vertu de l'alinéa *a*)?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): En vertu du nouvel article 495 *a*). Et de plus, cet article accorde au gouverneur en conseil le pouvoir de réglementer et de prévenir la pollution des eaux non visées par la convention. Cela est prévu à l'alinéa *b*) du nouvel article 495. Il accorde au gouverneur en conseil le pouvoir d'édicter des règlements:

> "En vue de la réglementation et de la prévention de la pollution par les hydrocarbures, provenant de navires, de toutes eaux intérieures, secondaires ou autres du Canada."

La raison pour laquelle nous statuons de cette façon, c'est que nous voulons appliquer les mêmes mesures prévues par la convention aux eaux qui ne sont pas visées par ladite convention. Voilà la rasion. La convention ne s'applique pas à ces eaux, mais le gouvernement entend l'étendre à ces eaux. Nous voulons adopter la même ligne de conduite et voilà pourquoi nous demandons d'accorder au gouverneur en conseil le pouvoir d'édicter des règlements visant ces eaux territoriales qui ne sont pas incluses sous le régime de la convention.

M. GREEN: Non, mais en vertu de l'alinéa *a*) vous édicterez des règlements pour appliquer les clauses de la convention.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Oui.

M. GREEN: Et en vertu de l'alinéa *b*), vous serez obligés d'établir des règlements tout à fait différents pour statuer par exemple sur la pollution des Grands lacs et de toutes les eaux territoriales de la région de la Côte, et il n'y a aucune mention de la convention ni de ses clauses; différentes questions surgiront. Prenez le cas par exemple de la pollution des eaux dans le port de Vancouver. Cela serait-il visé par les règlements du Conseil des ports nationaux ou par la Loi sur la marine marchande du Canada ou encore par le Code pénal? Il me semble que la pollution des eaux locales pose des problèmes tout à fait différents de la pollution des eaux de mer. Si je lis la Convention, je constate qu'en ce qui concerne le Canada, le principal effet c'est que si un navire jette à l'eau des hydrocarbures dans un rayon de 50 milles de la Côte, il s'expose à payer une amende, lorsqu'il entrera au port, en vertu des dispositions de la Convention. Mais il est certain que les règlements dont vous avez besoin pour appliquer une disposition de ce genre diffèrent grandement des règlements nécessaires pour empêcher la pollution des Grans lacs, du Saint-Laurent ou des eaux côtières de Terre-Neuve ou des eaux de la Côte du Pacifique. Si je comprends bien, la seule façon de régler le cas de la pollution de nos propres eaux est d'accorder au gouverneur en conseil le pouvoir de réglementer et d'empêcher la pollution par les hydrocarbures des navires des eaux intérieures ou autres du Canada. Il n'y a aucune mention de la Convention et les règlements n'en feront aucune mention non plus. Peut-être que vous emprunterez certaines dispositions de la convention, mais vous devrez établir des règlements tout à fait différents; je ne vois pas comment vous pourriez

concilier les deux de la façon dont vous vous y prenez. Quiconque lit cette loi pour la première fois est porté à croire que l'alinéa *b*) vise seulement la Convention internationale,—c'est ce que j'ai cru la première fois que je l'ai lue,—tandis qu'en réalité il y a dans cet article une petite clause étrangère qui ne devrait pas y être à mon avis. Je crois que vous devriez régler la situation des eaux canadiennes au moyen d'une disposition distincte afin que quiconque lira la loi sache exactement quelles exigences il devra respecter en ce qui concerne les eaux canadiennes.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Tout comme M. Green, je suis un peu perplexe au sujet de cette question. Les pouvoirs prévus par cet article seraient-ils assez étendus pour permettre de statuer sur les eaux intérieures du Canada?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Certainement.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Par exemple, la pollution causée par la rivière Saskatchewan en aval d'Edmonton il y a quelques années?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Seulement si cette pollution est causée par les naviress.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): L'article ne s'applique qu'aux navires; il n'a rien à voir avec la pollution des eaux intérieures causée par le pétrole ou d'autre. substances?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Non.

M. CARTER: J'ai deux questions à poser au sujet de cette affaire de pollution par les hydrocarbures. Lorsqu'on parle de la pollution de la mer, en général, on veut parler de la pollution par le pétrole,—le mazout, l'huile brute et toutes les autres espèces de produits de pétrole,—mais l'eau peut être polluée non seulement par le pétrole mais par d'autres substances. Au large de la côte du Groenland, tout comme d'ailleurs à d'autres endroits, il y a des navires qui font la chasse à la baleine et en extraient l'huile, et ces usines flottantes doivent jeter à la mer une énorme quantité de déchets. Apparemment, leur cas n'est pas visé par la présente loi. L'autre pensée qui me vient à l'esprit est celle-ci: comment pouvons-nous appliquer des règlements interdisant la pollution des eaux par les hydrocarbures? Si un navire décide de jeter à la mer des hydrocarbures pendant la nuit, il serait évidemment très difficile de s'en apercevoir. Jusqu'où notre autorité s'étend-elle au large de la côte à ce sujet? Comment pouvons-nous enrayer ces pratiques? A mon avis, ce serait une tâche extrêmement difficile.

M. CUMYN: Pour répondre tout d'abord à votre question au sujet de la pollution qui pourrait être causée par les déchets d'huile de baleine et autres déchets jetés à la mer par ces usines flottantes, je dirai que nous avons constaté, tout comme d'autres pays l'ont constaté, que cette pollution est attribuable avant tout au mazout ou aux eaux de lest contaminées par le mazout ou le pétrole vidangé par les navires-citernes et si nous pouvons éliminer ces deux sources de pollution, je crois que nous aurons réglé le problème.

M. CARTER: En d'autres termes, vous ne croyez pas que la pollution qui pourrait être attribuable à ces usines flottantes ou navires-usines soit grave par comparaison aux autres sources de pollution que vous avez mentionnées?

M. CUMYN: C'est cela. Dans chaque cas où les grèves ou ports de mer ont été pollués, on a constaté, comme je l'ai dit, que la source de pollution est le mazout ou l'huile crue provenant du vidangeage des navires-citernes.

Et maintenant, au sujet des méthodes de répression dont il a été question à la convention pour la prévention de la pollution, naturellement, les Britanniques ont proposé l'abolition totale de toute décharge de déchets d'huile dans la

mer par les navires. Naturellement, c'est là la seule solution. Mais, certains autres pays importants qui possèdent des navires, à la tête desquels se trouvent les Américains, étaient opposés à cette proposition. Ils ont prétendu que ce projet était prématuré, que nous n'étions pas prêts à le mettre en œuvre, que nous n'avions pas les accessoires voulus pour installer sur les navires afin de mettre le projet à exécution, et qu'ils avaient pour eux certains droits. En conséquence, la conférence a été un compromis. Nous avons établi un système de zones. J'admets qu'il sera difficile de faire la police des mers.

En ce qui concerne les eaux océaniques au large de nos côtes, c'est-à-dire des côtes canadiennes et américaines, zone qui a une largeur de 50 milles, nous serons simplement obligés de recourir aux services de la marine ou de l'aviation. Mais en ce qui concerne le Canada en tout cas, notre principal problème est celui de la décharge des déchets d'huile dans nos propres eaux territoriales.

M. CARTER: Lorsque vous dites cela, vous voulez parler de 15 milles au large ou de 3 milles?

M. CUMYN: Je préférerais ne pas définir les eaux territoriales. Je dirais même dans notre limite de trois milles. Et certainement tout notre problème se limite à la zone de 50 milles. Nous avons fait plusieurs relevés au sujet de la pollution des Grands lacs et de certaines rivières et même le long des côtes, et nous avons découvert que dans la majorité des cas, il s'agit d'une pollution locale attribuable aux navires qui font du cabotage. Nous croyons pouvoir trouver une solution à ce problème, et lorsque nous l'aurons réglé, nous estimons qu'en ce qui concerne le Canada à l'heure actuelle du moins, le problème aura reçu sa solution.

M. FOLLWELL: Monsieur le président, pourquoi les navires jettent-ils délibérément leur mazout ou leurs déchets d'huile et leur huile et eau de lest à la mer? Pourquoi font-ils cela?

M. CUMYN: Monsieur, il existe un certain type de cargos qui transportent des cargaisons sèches au lieu de l'huile, et qui chauffent leurs chaudières au moyen de mazout. Ils transportent ce carburant dans des réservoirs à double fond. Parfois, ils transportent de l'eau de lest dans ces réservoirs à double fond. Il n'est jamais possible de vidanger parfaitement ces réservoirs. C'est pourquoi, lorsqu'on les remplit d'eau, cette eau se contamine au contact du pétrole. Lorsqu'un navire se dirige vers le port d'Halifax et que la mer est agitée, il doit retenir cette eau de lest jusqu'à l'arrivée au port. Il se dirige alors vers le bassin de chargement. Lorsque l'équipage commence à charger la cargaison, la première chose qu'il fait c'est de décharger l'eau de lest. Cette eau de lest est contaminée et une certaine quantité de mazout est déchargée à la mer avec cette eau.

L'autre source de pollution est le navire-citerne. Lorsqu'un navire-citerne change de type de cargaison,—c'est-à-dire qu'il décharge sa cargaison pour reprendre une autre cargaison de pétrole de gravité différente, il doit vidanger tout ses réservoirs. Un navire-citerne peut renfermer jusqu'à 40 réservoirs. Il faut les vidanger tous. Ils sont lavés à l'eau salée chaude au moyen d'un boyau d'arrosage. Cette eau salée chaude contaminée de mazout ou de tout carburant vidangé, est déchargée à la mer.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Comment un navire se trouvant à 50 milles du rivage par une mer démontée se débarrasserait-il alors de son lest avant d'arriver au port?

M. CUMYN: Dans bien des cas, si le navire vogue sur une mer démontée il ne peut se délester. Il doit garder son lest jusqu'à l'arrivée au port et c'est là qu'est le problème.

Nous nous proposons, pour nos principaux ports, de fournir des commodités de réception pour ces cargos qui leur permettraient de décharger cette eau de lest ou ce déchet d'huile dans une espèce de chaland.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Vous prévoyez alors qu'un navire arrivant dans un port pourra se débarrasser de cette eau de lest en la déversant dans des contenants spéciaux.

M. CUMYN: Dans un chaland. Nous avons conclu des arrangements avec les raffineries pour qu'elles se chargent de ce travail.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Avant de pouvoir appliquer les règlements établis en vertu de la présente loi, ne devrez-vous pas installer de telles commodités dans chaque port canadien?

M. CUMYN: En vertu de la convention pour la prévention de la pollution, nous sommes tenus de fournir des commodités dans les ports que nous désignerons nous-mêmes. De cette façon, nous aurons une certaine latitude sous ce rapport.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Mais vous dites que votre loi s'appliquera à toutes les eaux côtières.

M. CUMYN: En ce qui concerne notre propre législation domestique, elle s'applique au pétrole jeté dans nos propres eaux territoriales. Nous ne sommes pas tenus de fournir des commodités, mais nous nous proposons de le faire en temps et lieu. Naturellement, ces commodités sont très dispendieuses et nous exigerons une lourde taxe des propriétaires de navires chaque fois qu'ils s'en serviront.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Dans le cas d'un port qui ne possède pas de telles commodités, si le navire doit jeter son eau de lest, alors, je suppose qu'il sera exempté des dispositions de la présente loi?

M. CUMYN: Si, il sera obligé de se conformer à la loi, car un propriétaire de navire peut recourir à d'autres moyens. Il peut également disposer de lest dans son navire de façon que l'eau de lest demeure en permanence dans certains des réservoirs à double fond. Cela veut dire que ces réservoirs sont réservés en permanence pour le transport de l'eau de lest. D'autres réservoirs à double fond sont réservés en permanence pour le transport du carburant. De cette façon, les deux ne se mélangeront pas. Mais cela signifie certaines incommodités pour le propriétaire du navire, mais il se peut qu'il soit obligé de faire cela.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Mais existe-t-il un moyen de le faire?

M. CUMYN: Oui il en existe un. De plus, nous espérons que d'ici quelques années on réussira à mettre au point à l'intention des navires prenant des cargaisons sèches, un séparateur d'eau et de mazout, qui leur permettrait de pomper leur eau de lest. Lorsqu'un tel séparateur aura été mis au point, alors nous nous proposons d'inclure dans les règlements une disposition obligeant chaque navire mû au mazout et transportant ce mazout dans des réservoirs à double fond dans lesquels l'eau de lest alternera avec l'huile, à équiper le navire d'un tel séparateur et de s'en servir.

M. FOLLWELL: Ce séparateur est-il sur le marché à l'heure actuelle?

M. CUMYN: Les opinions étaient fort partagées lors de la conférence quant à l'existence d'un séparateur efficace d'huile et d'eau. Les Britanniques ont cherché à prouver qu'il en existait. Ils nous ont amenés au port de Londres, où nous avons visité un navire, et ils ont fait fonctionner un séparateur d'huile et d'eau. Pour les 15 première minutes, l'appareil a pompé de l'eau pure par le côté du navire, puis il a commencé de pomper de l'huile noire. Ils n'ont donc réussi qu'à prouver que les séparateurs d'huile et d'eau qui existent à l'heure actuelle et qui sont actionnés par des ingénieurs compétents, donnent des résultats tout autres.

En conséquence, après cette expérience et cet échec, la conférence a supposé qu'on n'avait pas encore réussi à mettre au point un bon séparateur d'huile et d'eau. C'est pourquoi nous avons été obligés d'adopter le système de zones.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Ces commodités s'appliqueraient-elles aux Grans lacs ainsi qu'aux ports de mer?

M. CUMYN: Oui. Dans les règlements que nous projetons d'établir pour nos eaux territoriales nous commençons de cette façon; nous disons: nonobstant les dispositions de la partie II, aucun mélange d'hydrocarbures ou huileux ne sera jeté dans les eaux intérieures, secondaires ou autres du Canada.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Je voulais savoir ceci: le ministère prend-il des mesures au sujet des ports principaux des Grands lacs, pour fournir les mêmes commodités que celles dont vous parlez au sujet des régions côtières?

M. CUMYN: Monsieur, nous avons fait une enquête approfondie au sujet des prescriptions relatives aux commodités de réception dans les Grands lacs. Au cours de notre enquête nous avons visité des centaines de navires. Nous avons constaté que la grande majorité des navires qui font le service des Grans lacs sont des navires à moteur. Ces navires à moteur ne sont pas en cause. Ils transportent invariablement leur propre carburant dans des réservoirs servant à cette seule fin. C'est pourquoi nous avons décidé que les commodités de séparation de l'eau et de l'huile ne seraient pas nécessaires dans les Grands lacs, étant donné les types de navires qui font le service dans ces eaux. Nous ne parlons pas des navires-citernes. Nous savons qu'un certain nombre de compagnies de navires-citernes des Grans lacs ont encore l'habitude de jeter leurs hydrocarbures vidangés dans ces eaux. Naturellement, ils ont leurs propres commodités de réception à leurs raffineries. Il s'agit là d'une question d'assurer la police des régions et d'obliger les gens à se conformer à la loi en leur imposant de lourdes amendes lorsqu'ils sont pris en défaut.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Est-ce que l'aménagement ou l'ouverture de la voie maritime du St-Laurent mettra les ports des Grands lacs dans la même catégorie que les ports océaniques en ce qui concerne le type de vaisseaux employés?

M. CUMYN: Cela se peut, monsieur. Mais, avant que nous déterminions quel genre de navires emprunteront la voie maritime et les Grands lacs, il nous est impossible de prendre une décision définitive à ce sujet.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Ne serait-il pas sage d'en faire un relevé dès maintenant? Après tout, si les rapports des journaux sont exacts, et je crois qu'ils le sont, nous avons eu des difficultés de ce genre dans la région de Toronto. Il se peut que quelqu'un viole la loi, et dans ce cas peut-être va-t-il être puni. Mais en même temps, si le nombre de navires de ce genre doit être beaucoup plus

élevé après l'ouverture de la voie navigable, je crois que nous devrions dès maintenant faire un relevé en ce qui concerne les exigences.

M. CUMYN: Monsieur, nous venons tout juste de terminer un relevé très complet. Nous avons ici une carte indiquant la gravité de la pollution dans les Grands lacs. Si nous constatons que la voie maritime doit permettre à des navires mus à l'huile de pénétrer dans les Grans lacs, c'est-à-dire des navires brûlant du mazout sous leurs chaudières—nous ne croyons pas que ce soit le cas—alors nous fournirons immédiatement des commodités de réception. Nous ne pouvons . . .

M. GREEN: Ne serait-il pas nécessaire de conclure une certaine entente avec les Américains à l'égard des hydrocarbures jetés dans les Grands lacs? Autrement les navires pourraient y jeter leurs hydrocarbures du côté américain du lac et il vous serait assez difficile d'empêcher ces saletés de gagner la rive canadienne.

M. CUMYN: Nous sommes en consultation avec les Américains—les gardes-côtes américains.

M. GREEN: Avez-vous quelque entente en vigueur à l'heure actuelle?

M. CUMYN: Non, monsieur. Nous n'en sommes pas encore rendus au point d'établir des règlements de ce genre.

M. CAVERS: Y a-t-il des règlements en vigueur à l'heure actuelle qui obligent les navires à décharger leurs hydrocarbures à quelque distance de la rive?

M. CUMYN: Non, monsieur.

M. CAVERS: Les navires qui empruntent le canal Welland sont fort tentés de se débarrasser de leurs hydrocarbures en arrivant au port de Port Weller. Cela constitue un gros inconvénient pour les riverains. Mais il me semble qu'il devrait exister des règlements quelconques obligeant les navires à se rendre à une certaine distance de la rive, soit dans le lac Ontario soit dans le lac Érié, avant de se débarrasser de ses déchets.

M. CUMYN: Monsieur, en vertu des règlements projetés, nous interdirons la chose absolument. Ils ne pourront jeter à l'eau aucune espèce d'hydrocarbures.

M. CAVERS: Tant mieux, mais les règlements n'ont pas encore été adoptés.

M. CUMYN: Ils entreront en vigueur dès que la loi aura été adoptée.

M. HERRIDGE: Monsieur le président, je désire simplement déclarer que je m'intéresse beaucoup à la conservation, et je suis heureux de constater que le ministère est assez prévoyant pour inclure les eaux secondaires, étant donné l'augmentation du nombre de navires mus par des moteurs diesel. Bien que ces navires ne rejettent pas d'eau provenant de leurs citernes, ils se débarrassent cependant de leur eau de cale en la jetant dans le lac. Dans certains cas, il y a des chalands qui transportent du pétrole pour les compagnies minières, et si ces chalands traversent de fortes tempêtes ou si pour une autre raison quelconque l'eau s'infiltre dans le pétrole, il leur arrive parfois de jeter ce pétrole à l'eau où il cause de la pollution. Je suis heureux de constater que vous avez songé aux eaux secondaires et j'espère que le ministère insérera une disposition au sujet de cette situation.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): J'aimerais poser une question pour me renseigner. Nous parlons de ces navires qui rejettent des hydrocarbures. Je comprends qu'ils veuillent se débarrasser de ce mélange d'eau et d'huile si leur réservoir en

contient et qu'ils veuillent s'en débarrasser lorsqu'ils vident leur réservoir. Mais pourquoi veulent-ils rejeter le carburant?

M. CUMYN: Monsieur, lorsqu'ils vidangent un réservoir à double fond, ils ne peuvent aller plus bas qu'à 3 ou 4 pouces du fond. Or, un réservoir à double fond contient 200 tonnes de pétrole. S'il y reste trois pouces d'huile, et que vous pompiez de l'eau de lest, après que cette eau en a été pompée, elle contient probablement de 12 à 15 tonnes de pétrole.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): C'est là ce qu'on appelle de l'eau huileuse?

M. CUMYN: Oui.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Mais vous avez parlé du rejet du pétrole, du combustible.

M. CUMYN: Non, j'ai voulu parler de l'eau huileuse.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Il s'agit chaque fois d'huile et d'eau?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Il a voulu parler d'un mélange d'huile et d'eau.

M. CUMYN: Lorsqu'on atteint le fond du réservoir, c'est probablement du pétrole pur.

M. HAHN: La question m'intéresse, car mes électeurs ont fait pression auprès de moi au sujet de cette question. Ainsi, j'ai reçu une lettre des *United Fishermen and Allied Workers Union*, me demandant qu'on mette fin au rejet des déchets d'huile ou autres liquides qui peuvent nuire au saumon migrateur et qui endommagent les agrès des pêcheurs. Je désirerais poser une question au sujet de cette affaire et je crois que M. Carter a touché le point lorsqu'il a dit: "quelque autre substance". Voici une lettre provenant de la corporation de Delta et signée par M. E. F. Chapman, greffier adjoint. Elle est ainsi conçue:

> Le Conseil municipal de Delta désire appeler votre attention sur le triste sort des pêcheurs du fleuve Fraser dont les agrès et bateaux de pêche sont endommagés du fait que les cargos et les remorqueurs qui voyagent à des vitesses excessives mettent leur huile usagée et d'autres liquides dans la rivière.

Il est question "d'autres liquides" dans cette lettre.

Plus tard j'ai reçu une autre lettre de la Chambre de commerce de Delta nous demandant de surveiller de plus près les navires qui rejetaient l'huile usagée "et d'autres liquides" dans la rivière. Cette lettre est signée par M. Bob Grant, secrétaire de la Chambre de commerce de Delta. Ici, encore, on mentionne les "autres liquides". J'ai été fort intéressé par la réponse donnée à M. Carter et par le fait qu'apparemment il n'y a pas d'autres liquides visés par la convention ou par la loi que nous étudions présentement. Si je comprends bien, l'alinéa *b*), destiné à réglementer et à empêcher la pollution par les hydrocarbures, ne mentionne aucune autre substance que le pétrole et ne traite que de la pollution causée par les hydrocarbures des navires des eaux intérieures, secondaires ou autres du Canada. Je me demande s'il ne serait pas opportun, du point de vue du transport, étant donné que cette question est visée par notre loi, d'inclure une clause conditionnelle à l'égard des "autres liquides", qui pourraient être ou sont nuisibles au saumon ou aux autres animaux des rivières ou des eaux qui peuvent être visées par la loi. Je suppose que le fleuve Fraser fait partie du groupe. M. Herridge, je crois, a soulevé le point au sujet des eaux secondaires. Je ne sais si je comprends

bien cet article—j'ai ici le texte des règlements régissant la navigation sur les eaux secondaires établis en exécution de la Loi sur la marine marchande du Canada, et je trouve ce qui suit à la page 2:

> Dans le présent règlement, l'expression "eaux secondaires du Canada" signifie toutes les eaux intérieures du Canada, autres que celles des lacs Ontario, Érié, Huron (y compris la baie Georgienne), Supérieur et Winnipeg, ainsi que du fleuve St-Laurent à l'est d'une ligne tirée de Pointe-au-Père à Pointe-Orient, et comprend toutes les baies, anses et havres desdits lacs et de la baie Georgienne, de même que les eaux abritées du littoral du Canada que peut spécifier le ministre.

Je ne crois pas que ce passage vise les eaux dont M. Herridge a parlé.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Mais si vous vous reportez à l'alinéa *b*), vous y verrez l'expression "autres eaux du Canada" qui les comprend toutes.

M. GREEN: L'expression "eaux intérieures" embrasserait cela également.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Vous avez l'expression "eaux intérieures, secondaires ou autres du Canada". Cette expression embrasse toutes les eaux.

M. HAHN: Je suis heureux d'entendre cela. Naturellement, cette expression inclurait le cours d'eau qui m'intéresse le plus, c'est-à-dire le fleuve Fraser. Je me demande, étant donné que l'alinéa *b*), dans sa rédaction actuelle, est censé être conforme à la convention internationale, si nous ne pourrions pas le modifier de façon à inclure les liquides autres que le pétrole qui peuvent être nuisibles, car, si je comprends bien et ainsi que M. Green l'a expliqué, cela pourrait probablement être un article séparé de la loi. Peut-être peut-on prouver qu'il n'est pas nécessaire de traiter cette question de la pollution des eaux intérieures dans un article séparé, mais ce que je désire signaler c'est que la pollution par les hydrocarbures n'est pas le seul genre de pollution qui cause des inconvénients aux habitants de la vallée du Fraser.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Je m'excuse de vous interrompre à ce point de la discussion, mais je désirerais savoir ce qu'on entend par "autres substances"? Ce peut être n'importe quoi?

M. HAHN: Cette expression pourrait inclure le rejet des déchets des bateaux qui font la pêche au saumon et autres substances, comme celles dont M. Carter a parlé—poisson mort et le reste.

M. HERRIDGE: Les substances provenant des cabinets d'aisance.

M. HAHN: Peut-être bien. Il y a certains acides également que l'on pourrait jeter à l'eau près des ports et naturellement je suis fort inquiet à cause du fait qu'un grand nombre de ces pêcheurs, surtout ceux qui travaillent sur des bateaux de pêche dans les rivières, emploient des filets de nylon. Or, un filet de nylon est exposé à se détériorer s'il vient en contact avec certaines substances autres que le pétrole—le pétrole peut ne pas les détériorer, bien qu'il semble d'après cette déclaration qui m'a été faite qu'en fait il est détérioré par le pétrole. En conséquence, il y a probablement certains autres liquides dont les pêcheurs ont constaté le rejet dans le Fraser et qui abîment ces filets, et je demanderais avec instance que la question soit étudiée davantage, afin de savoir s'il serait opportun ou non d'inclure dans cette disposition la mention d'autres liquides qui peuvent exercer un effet dommageable.

M. BARNETT: Je désirerais savoir quel service du ministère sera chargé d'appliquer cette loi.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Le service d'inspection des navires à vapeur.

M. BARNETT: Je suppose que ce serait le service d'inspection des navires à vapeur. Maintenant que cette question est réglée, je désirerais aborder cette autre question soulevée par M. Carter et M. Hahn. La même pensée m'est venue à l'esprit, à savoir si, pendant que nous rédigeons une loi contre la pollution, il ne serait pas sage de prévoir la pollution possible causée par des substances autres que le pétrole. Je n'ai à la mémoire aucun exemple que je pourrais porter à la connaissance du Comité, si ce n'est que je comprends que d'après des rapports récents des journaux, on a tout dernièrement commencé à transporter de la pâte de bois liquide le long de la côte à partir de la Colombie-Britannique jusqu'en Californie—peut-être n'a-t-on pas enore commencé à le faire, mais on projette de commencer bientôt. J'ignore si la pâte de bois transportée sous cette forme polluerait l'eau de l'océan si on l'y jetait, mais avec les progrès de l'industrie de la pâte chimique sur le littoral, si cette pratique de transporter la pâte à l'état liquide ou semi-liquide devait prendre de l'ampleur, et si ce genre de cargaison était transporté comme de la marchandise normale, il me semble qu'à certaines occasions les navires vidangeraient leurs réservoirs de pâte liquide et que la pollution des eaux de la côte pourrait au moins en résulter. Il me semble donc qu'il y a du bon dans la suggestion de profiter de la rédaction de cette loi pour y inclure un article qui donnerait au service d'inspection le pouvoir de statuer sur une situation de ce genre si jamais elle se présentait, plutôt que de nous obliger plus tard à reprendre l'étude de toute la loi après que des plaintes auront été portées à l'attention du ministre. Cela pourrait nous éviter la peine de remettre la loi à l'étude et il me semble qu'ils serait très difficile d'insérer une telle disposition en ce qui concerne nos eaux secondaires.

Pendant que j'y suis, je désirerais poser une autre question au sujet des plans qu'on a élaborés pour mettre fin à ces pratiques dans ce que nous pourrions appeler nos ports "plus secondaires". Ainsi que je l'ai proposé dans mon discours à la chambre, il y a un grand nombre de ces petits ports sur la côte de la Colombie-Britannique qui, d'après moi, ne seraient pas inclus dans la catégorie des ports possédant les commodités dont il est question dans l'article 8—je crois que c'est bien l'article 8—de la convention. J'ai eu l'occasion de signaler au ministre il n'y a pas très longtemps un cas de pollution répétée dans l'un des ports dont je viens de parler. Le port en question est celui de Tahsis sur la côte occidentale de l'île Vancouver; c'est un port strictement réservé à l'exportation du bois d'œuvre, mais il existe un assez grand nombre de ports semblables dans la région et je crois qu'il y aurait lieu de déterminer quelle espèce de mesure répressive sera introduite en ce qui concerne la pollution dans un port de ce genre.

M. CUMYN: S'il s'agit de modifier la loi en vue d'y inclure des dispositions visant l'interdiction d'y jeter des liquides autres que le pétrole—par exemple les déchets sanitaires ou la pâte de bois liquide—nous devrons certainement au préalable déterminer le degré de nocivité de ces liquides; nous devrions certainement les mentionner dans la loi. Je ne crois pas que nous devrions adopter une loi visant à nous accorder simplement le pouvoir d'interdire le rejet de "tout liquide". Cela serait-il sage?

M. HODGSON: Dans les lacs intérieurs la pollution provenant des mines, du cyanure ou du bran de scie des scieries relève du gouvernement provincial, du moins dans la province d'Ontario.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Mais nous ne nous occupons présentement que de la pollution causée par les navires.

M. CUMYN: En ce qui concerne la répression de la pollution dans les petits havres, la seule chose que nous puissions faire serait d'établir une petite organisation d'inspecteurs maritimes chargés de faire enquête sur ces questions, de rédiger un rapport et de soumettre des recommandations. Dans la plupart des cas, la pollution est causée par les navires qui déchargent leurs substances de lest soit dans le port soit à proximité du port.

M. CARTER: A-t-on prévu des mesures de répression, sous le régime de la Loi sur la marine marchande du Canada, à l'égard de la pollution causée par des agents autres que des navires? Je veux parler de la sciure de bois qui peut être une source importante de pollution dans les havres et extrêmement dangereuse pour les poissons.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Il n'y a rien à ce sujet dans la Loi sur la marine marchande du Canada.

M. CARTER: Y a-t-il d'autres lois qui visent cette question?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Il s'agit là d'une responsabilité provinciale.

M. BARNETT: Peut-être puis-je poursuivre l'étude de cette question de pollution causée par d'autres substances, par exemple le transport de la pâte de bois. Je sais que, d'après les relevés faits à l'entrée de l'anse Alberni au moment où on y construisait une usine de pâte de bois, l'effet de la pollution a été très grave sur l'industrie de la pêche. Un grand nombre de ces petits havres sont situés à l'extrémité de longues anses étroites qui ont une grande importance pour la pêche. La réglementation des activités des navires sous ce rapport relèvera-t-elle du ministère des Pêcheries? Si je comprends bien, ce ministère a le pouvoir de réprimer toute pollution de l'eau par des déchets ou autres substances. Les navires qui déchargent des liquides délétères seraient-ils visés sous ce rapport?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Si vous voulez parler de la pollution par un navire, la question relève de la Loi sur la marine marchande du Canada et d'aucune autre loi.

M. BARNETT: Je ne puis comprendre pourquoi on s'opperait à ce que le gouverneur en conseil édicte des règlements pour déclarer telle ou telle substance dommageable, si l'occasion s'en présentait, plutôt que d'apporter un amendement spécifique à la loi en ce qui concerne chaque substance chaque fois que ses mauvais effets deviennent évidents.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Comme l'a indiqué ce matin le président du Bureau d'inspection des navires à vapeur, un relevé complet a été fait de la pollution de nos eaux intérieures, secondaires et autres du Canada. On a constaté que la cause de cette pollution provenait des hydrocarbures jetés à l'eau par les navires. Voilà pourquoi nous demandons d'être autorisés à réglementer et à empêcher cette pollution.

Ce matin, certains membres du Comité ont parlé de pollution par d'autres liquides. A ma connaissance, le relevé n'a pas établi qu'il y eût pollution par les autres liquides en question. Je crois qu'il serait très peu sage de la part du ministère ou du gouvernement de chercher à obtenir la permission de réglementer la pollution causée par ces autres liquides sans savoir exactement jusqu'à quel point ils contribuent à polluer les eaux. Si nous faisions cela, étant donnés les exemples qui ont été mentionnés ici ce matin, nous pourrions peut-être nuire à l'industrie de la pêche. Tant que ces autres sources de pollution n'auront pas été déterminées, je ne crois pas que nous devrions chercher à obtenir le pouvoir de les réglementer.

M. CARTER: Je ne crois pas qu'il soit sage de chercher à régler un problème avant d'en connaître exactement la nature.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Vous avez raison.

M. GREEN: Monsieur le président, je désire poser une ou deux questions à M. Cumyn au sujet de la pollution en haute mer. A-t-il dit il y a quelques instants que la façon dont le ministère serait obligé de réprimer cette pratique serait de recourir à l'aide de la marine et de l'aviation.

M. CUMYN: Oui.

M. GREEN: Avez-vous conclu des arrangements avec le ministère de la Défense nationale en vertu desquels elles se chargeraient de ce travail.

M. CUMYN: Non, monsieur. Nous n'avons fait aucun arrangement de ce genre avant l'entrée en vigueur de la loi.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Nous allons d'abord établir nos règlements, puis solliciterons la collaboration des autres services de l'administration.

M. GREEN: Je crois que cela va créer tout un problème. Si vous employez des destroyers pour aller constater que des hydrocarbures ont pu être jetés à la mer à cinquante milles de la côte, il se peut que ce travail n'intéresse pas beaucoup la marine et qu'il en soi de même pour l'aviation. Elles vous diront qu'elles ont d'autres tâches à accomplir. N'avez-vous eu aucune discussion avec les officiers de la Défense en vue de leur confier ce travail?

M. CUMYN: Aucune discussion officielle, monsieur.

M. GREEN: N'y aurait-il pas moyen de fournir des commodités pour entreposer ce liquide pollué dans les ports. Songez-vous, par exemple, à établir de telles facilités dans le port de Vancouver?

M. CUMYN: Oui, monsieur. Nous avons étudié la question à fond et avons reçu un rapport sur les différents ports ainsi que des recommandations concernant l'établissement de commodités de réception dans chaque port. Nous constatons, par exemple, qu'il existe déjà dans le port de Vancouver trois organisations privées qui possèdent des commodités de réception qui sont à notre disposition. Nous constatons qu'il y en a d'autres dans le port de New-Westminster et nous songeons à établir dans ce dernier port un dépôt destiné à recevoir les déchets d'huile. Sauf erreur, ces déchets pourraient être envoyés par la région de réception à la raffinerie pour y être traités.

M. GREEN: Le ministère des Transports va-t-il se charger d'installer ces commodités?

M. CUMYN: Il est question que le ministre des Transports ordonne au Conseil des ports nationaux d'aménager ces commodités dans les ports nationaux.

M. GREEN: Il n'y a pas de ports nationaux au Nouveau-Brunswick ni à Port-Alberni. Que ferez-vous à leur sujet?

M. CUMYN: Nous ne projetons pas d'établir ces commodités ailleurs que dans les ports très importants. Dans le cas de New-Westminster ou de tout autre port non national, où de telles commodités s'imposent, le ministère des Transports établira lesdites commodités; mais on projette d'en confier l'exploitation à une compagnie privée.

M. GREEN: Quand songez-vous à mettre à exécution un tel programme?

M. CUMYN: Dès que la loi entrera en vigueur, nous commencerons.

M. GREEN: Obtiendrez-vous le pouvoir de forcer un navire à se débarrasser de ses déchets d'huile à l'arrivée au port?

M. CUMYN: Nous interdisons absolument le déversement de déchets d'huile dans nos propres eaux territoriales, et, par conséquent, un navire se débarrassera de ses déchets d'huile avant de pénétrer dans nos eaux territoriales ou, dans le port, en les déversant dans des commodités de réception. Il sera illégal pour un navire de déverser des hydrocarbures dans nos eaux territoriales.

M. GREEN: Cela signifie, je suppose, qu'un navire ne sera pas obligé de faire usage de ces commodités d'entreposage?

M. CUMYN: Non, monsieur.

M. GREEN: Mais s'il tente de déverser ses déchets ailleurs, alors il commettra une infraction?

M. CUMYN: Oui, monsieur.

M. GREEN: Vous ne pourriez pas obliger un navire grec ou panamanien à déverser ses hydrocarbures en entrant dans le port?

M. CUMYN: Non, monsieur, mais si on les prend à les déverser dans le port; ils seront mis à l'amende.

M. GREEN: Alors, en ce qui concerne le déversement de substances polluées dans nos eaux territoriales, y a-t-il quelque autre disposition dans la loi actuelle en vertu de laquelle cette pollution peut être interdite?

M. CUMYN: Sauf les dispositions locales qui peuvent être prises par les commissions des ports locaux, je ne connais pas d'autre législation à ce sujet.

M. GREEN: Prenez par exemple le port de Vancouver; a-t-on confié à un organisme gouvernemental quelconque le pouvoir d'empêcher les navires de déverser leurs hydrocarbures dans ce port à l'heure actuelle?

M. CUMYN: Il existe une loi qui interdit le déversement des hydrocarbures dans le port de Vancouver sous le contrôle local de la commission du port.

M. GREEN: Cela se fait-il en vertu de règlements du Conseil des ports nationaux?

M. CUMYN: Oui, monsieur.

M. GREEN: Mais il n'y a aucun article du Code pénal qui empêche la pollution de quelque genre que ce soit?

M. CUMYN: Pas à ma connaissance. Il n'y a aucune loi fédérale.

M. GREEN: Nous avons eu beaucoup de difficultés à cet endroit en ces dernières années en raison de la pollution par les hydrocarbures. Avez-vous un projet de règlements que vous projetez de mettre en vigueur au sujet de la pollution de nos eaux territoriales?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): J'ai un résumé des règlements projetés. La lecture en serait assez longue.

M. GREEN: Consentiriez-vous à donner aux membres du Comité le texte de ces règlements projetés et à les incorporer dans le compte rendu de nos délibérations? Je demande cela parce qu'il s'agit d'une nouvelle question.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Nous nous occupons présentement des règlements qui n'ont pas encore été établis mais qui sont au stade de la préparation. Cela ne couvre que les principaux points que nous voulons inclure dans ces règlements.

Nous pourrons y apporter des changements à la lumière de l'expérience ou même avant d'en faire l'expérience. Cependant, nous sommes prêts à vous exposer les principaux points que nous voulons viser par ces règlements.

M. GREEN: Ces règlements n'existent peut-être que sous forme d'un mémoire, mais je crois, monsier le président, que cela nous serait utile si nous pouvions prendre connaissance de ce mémoire afin de savoir exactement ce que le ministère entend faire. Il ne faut pas oublier que cela s'appliquera non seulement à nos quelques ports nationaux, mais également à tous les Grands lacs, au St-Laurent ainsi qu'à tous les lacs et rivières du Canada où des navires sont exploités. En conséquence, cela a une très grande importance. Je crois que cela serait utile non seulement au Comité mais aussi au peuple canadien de savoir ce que vous cherchez à accomplir par ces règlements. Je suppose que personne au pays ne s'opposera à des règlements de ce genre destinés à empêcher la pollution; personnellement je crois que ces règlements sont tout à fait essentiels. Quoi qu'il en soit, cela nous donnerait une meilleure idée de ce que les auteurs ont en vue que la simple lecture du bill. En ce qui concerne le présent bill, les seuls renseignements qu'il contienne sont ceux que nous trouvons dans les trois lignes de l'article 25—article 495A *b*) de la Loi—"en vue de la réglementation et de la prévention de la pollution par les hydrocarbures, provenant de navires, de toutes eaux intérieures, secondaires ou autres du Canada". Toute la loi est là, sauf, naturellement, les règlements qui suivent. Y aurait-il des objections sérieuses à ce que nous prenions connaissance de ce mémoire?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Je suis prêt à vous exposer les points principaux que nous entendons régler, mais avant d'en venir là, je dois dire que cette rédaction est loin d'être définitive; elle ne contient que les points que nous voulons régler. Avant de rédiger ces règlements de façon définitive, nous consulterons l'industrie. Le texte actuel est loin d'être définitif.

M. GREEN: Si vous pouviez nous faire voir ce mémoire, il nous serait très utile.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Par ces règlements, nous nous proposons de régler les points suivants: *a*) déclarer violation le fait de déverser ou de laisser échapper des navires des hydrocarbures d'une certaine description dans les eaux canadiennes sauf dans des circonstances prescrites;

b) s'il est jugé opportun de le faire, dans le but de protéger les côtes des eaux territoriales du Canada contre la pollution par les hydrocarbures, sera considéré comme une violation de la loi le fait par tout navire de déverser ou de laisser échapper des hydrocarbures de certaines descriptions dans des régions désignées au delà des eaux territoriales canadiennes;

c) exiger des capitaines des navires canadiens de tenir des registres relatifs aux opérations à l'égard des hydrocarbures;

d) appliquer les exigences établies en vertu de l'alinéa *c*) aux navires autres que des navires canadiens pendant qu'ils naviguent dans les eaux canadiennes, si la chose est jugée nécessaire;

e) autoriser les inspecteurs des navires à vapeur ou toutes autres personnes désignées par le ministre à monter à bord de tout navire visé par la convention dans un port canadien et en exiger la production desdits registres dont la tenue est requise en vertu des dispositions de la convention, ou de toute convention subséquente pour la prévention de la pollution des eaux de mer par les hydrocarbures, dont le Canada est signataire;

f) exiger que le déversement ou la fuite des hydrocarbures dans les eaux portuaires du Canada dans certaines circonstances soient signalés aux autorités portuaires;

g) enjoindre à l'autorité portuaire spécifiée de fournir des commodités pour la réception des déchets d'huile provenant des navires autres que les navires-citernes;

h) permettre à l'autorité du port de collaborer avec toute autre personne en vue de fournir les facilités de réception des déchets d'huile;

i) indiquer les zones dans lesquelles le déversement d'huile ou de certains mélanges huileux des navires-citernes sera interdit;

j) mentionner les zones dans lesquelles, pendant une durée de trois ans après la date d'entrée en vigueur de la convention, le déversement de certains mélanges huileux de navires autres que des navires-citernes sera interdit;

k) prescrire que pour une période préliminaire, le déversement dans la mer, par un navire visé par la convention mais qui n'est pas un navire-citerne, de lest huileux ou des eaux de lavage des réservoirs se fera aussi loin que possible de la côte.

M. GREEN: Cela ne rendrait-il pas la loi beaucoup plus facile à comprendre, monsieur le président, dans les années à venir, s'il y avait un article séparé dans la Loi sur la marine marchande du Canada, par exemple l'article n° 495B, qui traiterait de ces dispositions visant la prévention de la pollution par les hydrocarbures provenant de navires dans les eaux canadiennes, indépendamment des dispositions prises en vertu de la convention internationale? On a signalé plus tôt aujourd'hui que ces dispositions étaient toutes mêlées dans le présent article.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Monsieur le président, comme je l'ai dit plus tôt, le but que nous poursuivons sous ce rapport est d'appliquer essentiellement les mêmes règlements à nos eaux territoriales qu'aux eaux visées par la convention.

Dans ces règlements, nous définirons l'expression "hydrocarbures" en suivant de près, sinon en employant des termes identiques, la définition d'hydrocarbures à l'article I de la convention. Essentiellement, nous appliquerons les mêmes principes. Il se peut que nous soyons obligés de faire certains changements dans certaines circonstances.

Comme il s'agit présentement d'un article où il est question du pouvoir de donner suite à la convention, nous avons jugé opportun d'avoir le pouvoir de réglementation pour nos eaux territoriales dans le même article pertinent. A ce propos, je désire appeler l'attention de mes collègues encore une fois sur le fait que nous nous disposons à réglementer la pollution par les hydrocarbures provenant seulement des navires, sans nous occuper de la pollution provenant de toute autre source, ce qui, comme il a été démontré ce matin, relèverait d'une législation provinciale.

Je ne vois pas pourquoi nous devrions avoir un article différent puisque nous traitons de la même chose. La seule différence c'est que nous traiterons des eaux qui ne sont pas visées par la convention, tout en appliquant la même ligne de conduite à ces eaux qu'à celles qui sont visées par la convention elle-même.

M. HAHN: Monsieur le président, je reviens à la déclaration faite il y a quelques instants par M. Cumyn, je crois, qui a dit que nous avions fait enquête au sujet d'un grand nombre de ces eaux intérieures et qu'on nous avait signalé qu'il y existait un problème. Sauf erreur, au cours de ces entrevues, vous avez

dû recevoir des mémoires d'organismes au sujet de ces problèmes en ce qui concerne les substances autres que les hydrocarbures. Dans le mémoire que vous avez reçu de New-Westminster par exemple, y avait-il une expression d'opinion d'un corps organisé comme l'Union des pêcheurs de cet endroit au sujet de la nature de ce problème?

M. CUMYN: Oui, monsieur. Nous avons reçu des mémoires de pêcheurs du voisinage de New-Westminster, mais ils n'étaient pas très catégoriques et ne mentionnaient pas spécifiquement de liquides en dehors de ceux qui font l'objet de notre discussion, c'est-à-dire le pétrole, le mazout ou le carburant. Nous n'avons jamais cherché à découvrir quel dommage peuvent causer ces autres liquides et nous ne sommes pas en mesure de déclarer jusqu'à quel point ils sont dommageables.

M. HAHN: Dans ces circonstances, je dirais qu'il semble présentement que votre conclusion doive être que si le cas des hydrocarbures est réglé à l'heure actuelle, advenant que d'autres substances semblent être dommageables, nous serions obligés d'apporter un changement à la loi plus tard en nommant spécifiquement lesdites substances.

M. CUMYN: Oui, monsieur. La preuve qu'un certain liquide est dommageable exigera une enquête très approfondie. Même aujourd'hui il n'y a personne, je pense, qui soit prêt à déclarer catégoriquement que l'huile combustible ou les huiles crues sont nuisibles au poisson. Même ce rapport Faulkner, qui est basé sur des recherches entreprises par les Britanniques, prend soin d'établir qu'il y a certains dommages qui sont causés par la destruction de certaines espèces d'oiseaux de mer et le rapport ajoute: "Certaines gens prétendent que ces hydrocarbures détruisent les poissons." Mais on n'a jamais encore prouvé que ces poissons sont détruits par les hydrocarbures.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Monsieur le président, je crois que je vais appuyer la proposition soumise par le député de Vancouver Quadra, ainsi que vous vous y attendez.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Comme question de principe.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Je savais que vous diriez cela, et c'est pourquoi je vous ai devancé. Mais il me semble, monsieur, que l'une des principales raisons qui me poussent à déclarer que j'appuie cette proposition, m'est fournie par la lecture des règlements projetés que vous venez de faire, monsieur—ou du moins que l'adjoint parlementaire vient de faire.

Mais, il semble y avoir un lien logique avec le début de l'article 495A. C'est un préambule du même genre, et tout ce qui suit est une suite logique et modifie le préambule. La preuve supplémentaire que je recherche se trouve dans les mots des règlements proposés et lus par l'adjoint parlementaire. Il y a concordance parfaite entre les deux et je les ai suivis ainsi que le préambule. Il me semble que si je désirais éviter toute confusion à l'avenir, c'est maintenant qu'il faut le faire. Il est inutile d'y revenir après que ce texte aura passé entre les mains d'un avocat qui l'aura approuvé en disant: "Cette loi renferme un échappatoire, un moyen d'en sortir". Je recommande fortement, comme le député de Vancouver Quadra l'a déclaré, que l'alinéa 495A *b*) y soit inséré afin de prévoir tous les cas qui ne se présenteraient pas naturellement après la signature de la convention elle-même.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Monsieur Hamilton, ne croyez-vous pas que si nous insérons deux articles relatifs aux pouvoirs accordés, et deux séries de règle-

ments, il y ait danger de confusion? Supposez un navire visé par la convention qui pénètre dans nos eaux territoriales et qui par conséquent doit se conformer aux règlements établis en vertu de cette convention. Il remonte le St-Laurent et pénètre dans les Grands lacs, après quoi son capitaine apprend qu'il y a d'autres règlements qui s'appliquent à partir de cet endroit. Ne serait-il pas porté à se dire: "Ces règlements valent seulement pour les autres navires. Je ne suis pas obligé de m'y conformer, car mon navire est visé par la convention." Cela pourrait prêter à confusion et malentendu.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): En fait, monsieur, s'il m'est permis de vous interrompre, je dirais que je ne m'attends pas à voir des exigences séparées et distinctes; je ne m'y attends pas nécessairement. Mais je crois que l'article qui a trait aux pouvoirs accordés à l'autorité doit peut-être viser à englober non seulement un navire visé par la convention mais tout autre navire. Je crois qu'il importe souverainement que lorsque vos règlements seront publiés, ils le soient en raison de l'article 495A *a*) et 495A *b*) et qu'il ne subsiste aucun doute pour personne sur les navires qui sont visés.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Je vous ai donné plus tôt un exemple d'un navire étranger visé par la convention. Prenez maintenant un navire canadien visé par la convention. Il est tenu, en vertu de ce nouvel article que vous proposez maintenant—appelez-le 495A *b*), —de se conformer aux mêmes exigences pendant qu'il navigue sur les Grands lacs. Après cela, il gagne la côte de l'Atlantique et sort des eaux territoriales du Canada et son capitaine peut penser que la convention ne s'applique pas à son navire à cet endroit. Il peut y avoir confusion même pour nos navires canadiens.

M. GREEN: Je crois qu'il y aurait lieu de songer à établir deux séries de règlements, parce que la convention prévoit une procédure très différente de celle qui s'imposerait à l'égard du déversement des hydrocarbures dans nos eaux territoriales. Le but principal de la convention est de régler le cas du déversement des hydrocarbures dans un rayon de 50 milles de nos côtes, et si vous lisez les règlements, vous verrez que c'est un tout autre problème que celui de déverser des hydrocarbures à proximité de nos côtes.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Le règlement vise également, monsieur Green, le déversement des hydrocarbures dans les ports.

M. GREEN: Non, le déversement des hydrocarbures à 50 milles au large constitue une violation en vertu de cette convention et il n'en est pas ainsi en vertu de . . .

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Vous voulez dire en deça de 50 milles.

M. GREEN: Je vous demande pardon?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Vous voulez dire en deçà de 50 milles et non pas au delà?

M. GREEN: Si un navire grec déverse des hydrocarbures à 45 milles au large de la côte canadienne, alors il devient passible d'une amende.

M. HOSKING: Ou dans le port même.

M. GREEN: Oui, mais s'il déverse les hydrocarbures au delà des 45 milles, il commet une infraction en vertu de cette convention. Mais s'il déverse des hydrocarbures dans le port, alors il est assujéti aux dispositions qui s'appliquent à nos eaux locales. Prenez par exemple l'article II de cette convention qui prévoit l'exemption des navires qui ne sont pas assujétis à la Convention inter-

nale. Un exemple de cela est un navire d'une jauge brute inférieure à 500 tonneaux. Sous le régime de cette convention, vous ne pouvez porter d'accusation contre un navire d'une jauge brute inférieure à 500 tonneaux. Supposons qu'un navire d'une jauge brute de 300 tonneaux déverse des hydrocarbures au large de la côte de Terre-Neuve, ou au large de la Colombie-Britannique, après quoi le ministère intente des poursuites judiciaires en vertu de cet article 495A *a*). M. Hamilton agit comme avocat de ce navire. Il ne manquera certainement pas de consulter la convention et de voir qu'elle ne s'applique pas à des navires de moins de 500 tonneaux. En conséquence, la convention ne s'applique pas au navire en question d'après la rédaction actuelle de l'article 495A: "La Convention internationale pour la prévention de la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures, 1954, reproduite dans le 14e appendice, est approuvée, et le gouverneur en conseil peut édicter des règlements: *a*) en vue de l'application et de la mise en vigueur des dispositions de la convention . . ." et le reste; "*b*) en vue de la réglementation et de la prévention de la pollution par les hydrocarbures, provenant de navires, de toutes eaux inférieures, secondaires ou autres du Canada;". Or, il est certain qu'un avocat prétendrait et convaincrait probablement le juge que l'alinéa *b*) ne s'applique qu'aux navires ressortissant à la Convention internationale. S'il y réussit, vous perdrez votre procès parce que le navire en question a une jauge inférieure à 500 tonneaux.

Pour éviter une telle situation, nous proposons d'établir un article séparé qui rendrait la loi absolument claire, à savoir que dans toutes eaux intérieures, secondaires ou autres du Canada, vous ne pouvez déverser des hydrocarbures. Si vous aviez un article séparé, alors votre poursuite serait intentée en vertu de cet article séparé et vous vous épargneriez toutes les difficultés de prouver que l'infraction relève de la convention internationale. Je crois que le peuple canadien a droit d'avoir une loi qui soit claire et que cette loi détermine avec précision ce qu'on peut ou ne peut pas faire dans les eaux canadiennes au lieu d'être obligé de recourir à la loi qui vise la convention internationale.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Je suis certain, monsieur Green, que vous appréciez plus que cela la compétence juridique de M. Hamilton; en conséquence, avant d'agir dans un cas comme celui-là ou avant d'accepter de défendre son client, il ne manquerait certainement pas de consulter les règlements établis en vertu de l'article 495A.

M. GREEN: Les règlements ne peuvent aller plus loin que l'article en vertu duquel ils sont établis, et cet article est manifestement . . .

M. LANGLOIS (*Gaspé*): L'alinéa *b*) n'est pas limité aux dispositions de la convention. Il ne mentionne aucunement la convention.

M. GREEN: Je vous l'accorde, mais la seule autorité sur laquelle s'appuie le ministère pour établir les règlements ce sont les règlements relatifs à la convention internationale. Mais ce n'est pas cela que vous voulez faire. Vous avez besoin des règlements pour la mise en vigueur de la convention internationale, mais il vous faut un pouvoir séparé pour régler le cas de pollution de nos eaux. Cette pollution n'est peut-être pas causée par le navire qui sort des eaux territoriales canadiennes. En fait, il se peut fort bien que cette pollution soit causée par un caboteur ou un vaisseau des Grands lacs qui n'est d'aucune façon visé par la convention internationale. Tout ce que nous voulons c'est de clarifier votre législation et non pas d'en critiquer le but. Nous ne cherchons qu'à vous aider à donner la meilleure forme possible à votre loi.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Monsieur Green, si vous vous reportez à l'article XI de la convention, vous constaterez qu'il est ainsi conçu:

> "Dans les matières relevant de la présente convention aucune de ses dispositions ne sera interprétée comme dérogeant aux pouvoirs que tout gouvernement contractant exerce dans les limites de sa juridiction, ni comme étendant les limites de la juridiction d'un quelconque des gouvernements contractants."

M. GREEN: Je comprends très bien cela, c'est parfaitement clair.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Je suis certain que M. Hamilton lirait cet article avant de se rendre à la Cour.

M. GREEN: Cela ne répond pas à l'argument, monsieur le président. Ce que nous demandons c'est que le ministère fasse exactement ce qui est indiqué dans l'article XI; qu'il établisse une autre disposition, d'autres règlements, à l'égard du rejet d'hydrocarbures dans nos eaux territoriales, et en vertu de cet article vous avez le pouvoir de le faire. "Dans les matières relevant de la présente convention aucune de ses dispositions ne sera interprétée comme dérogeant aux pouvoirs que tout gouvernement contractant exerce dans les limites de sa juridiction, ni comme étendant les limites de la juridiction d'un quelconque des gouvernements contractants."

Tout ce que j'ai à dire maintenant c'est de vous demander d'agir ainsi et d'insérer un article séparé dans la loi visant la pollution de nos eaux territoriales.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Monsieur le président, il me semble,—je ne suis pas avocat et j'envisage cette affaire probablement d'une façon différente,—mais il me semble que la loi est très claire et que l'alinéa *b*) ne s'applique pas nécessairement aux navires ressortissant à la convention. D'ailleurs, je ne vois pas pourquoi vous voudriez jeter la confusion dans l'esprit des gens par cette addition. Quiconque lit la loi peut constater que l'alinéa *b*) s'applique à des navires autres que ceux qui ressortissent à la convention. L'existence de deux séries de règles ou de règlements qui s'appliquent à la même chose prêtera à beaucoup de confusion d'après moi. Je crois que dans le cas actuel il est préférable de laisser les choses telles qu'elles sont. Peut-être qu'alors nous n'aurions pas autant besoin d'avocats pour discuter les points. Je ne m'oppose pas à la présence d'avocats, mais je crois que M. Hamilton a peut-être quelque chose en vue pour l'avenir. Je crois que nous ferions mieux de laisser la loi intacte.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): En fait, ceux qui pratiquent dans le domaine de l'amirauté seront sans doute très surpris de me voir poser ce cas hypothétique, et de constater que je délaisse les questions d'aviation pour m'occuper des choses de la mer. Si étrange que cela puisse paraître, j'adopte un point de vue à peu près directement opposé à celui que M. Johnston a exprimé. En lisant cet article il a dit ceci: "Eh bien, maintenant, je comprends l'alinéa *b*); il est très clair." La première impression que nous avons lorsque nous l'examinons, c'est que l'alinéa *b*) est relié à l'article 495A, le préambule au haut de cet article. Or, il y a une différence d'attitude, lorsqu'on jette un premier coup d'œil sur cet article et lorsqu'il s'agit de prendre une décision. Je crois, monsieur Johnston, que cela prouve suffisamment qu'il y aura confusion à ce sujet. S'il y a confusion au sein du Comité, comme je l'ai dit vendredi alors que nous parlions d'autres choses, nous pouvons évidemment nous attendre à de la confusion à l'extérieur.

Maintenant, nonobstant l'article de la convention que vous avez lu, je crois que pendant l'heure du lunch vous pourriez examiner vous-même ou faire examiner par des hauts fonctionnaires de votre ministère l'opportunité de clarifier tout cela.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Pourriez-vous réserver cet article jusqu'après le lunch et passer à autre chose?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Monsieur le président, on a beaucoup parlé de cette convention, et je ne vois pas la cause de toute cette confusion que nous nous obstis nons à voir dans cet article visant les pouvoirs accordés à l'autorité. Nous avonune convention internationale et nous nous disposons à établir des règlements pour la mettre en vigueur. De plus, nous voulons étendre cette convention à nos eaux canadiennes, c'est-à-dire aux eaux intérieures, secondaires et autres du Canada.

M. GREEN: Vous voulez aller plus loin que cela?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Nous voulons suivre la même ligne de conduite de base que celle qui est formulée dans la convention. Je ne vois pas pourquoi il y a tant de confusion.

M. GREEN: Monsieur Langlois, ne désireriez-vous pas inclure les navires d'une jauge brute de moins de 500 tonneaux?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Dans les eaux canadiennes, si.

M. GREEN: Mais vous ne le ferez pas.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Dans les eaux intérieures, certainement, nous le ferons.

M. GREEN: Cet article va plus loin que d'étendre les dispositions de la convention. Vous devez avoir une disposition spéciale pour inclure tous ces navires. Vous ne pouvez pas seulement prendre . . .

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Nous aurons un article du règlement concernant les eaux intérieures, secondaires et autres du Canada, interdisant le rejet d'hydrocarbures par les navires, quel que soit leur tonnage.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Cela est prévu dans l'article B.

M. HAHN: Non, cela n'est pas prévu.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Je ne sais à quoi servirait d'avoir un article additionnel.

M. GREEN: Je vais vous dire ce que je ferais: je laisserais cet article tel qu'il est présentement, relativement à la convention internationale pour la prévention de la pollution de la mer, puis j'ajouterais un autre article visant la pollution de nos propres eaux par les navires; cela serait visé par un article séparé.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): N'est-ce pas exactement ce que prévoit l'alinéa *b*)?

M. GREEN: Je vous demande pardon.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): N'est-ce pas exactement ce que prévoit l'alinéa *b*)?

M. GREEN: J'ajouterais un paragraphe 495B à l'égard de nos propres eaux locales. Je crois que d'après les règles légales d'interprétation, un tribunal déciderait que tout le paragraphe 495B s'applique à la convention internationale seulement.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): J'aimerais savoir ce que vous voulez ajouter au présent alinéa *b*), si vous avez l'intention d'insérer un article séparé. Qu'avez-vous l'intention d'ajouter?

M. GREEN: Si vous ne voulez pas insérer une disposition plus étendue à l'égard du rejet d'autres substances, alors tenez-vous-en aux hydrocarbures. Mais le but principal du nouvel article serait de décréter une infraction de la part de quiconque déverserait des hydrocarbures dans les eaux canadiennes. Si nous faisions cela, nous supprimerions l'exemption à l'égard d'un navire de moins de 500 tonneaux, par exemple, et vous rendriez l'article applicable à tous les navires, qu'ils soient gros ou petits, au Canada; car certains de ces petits navires causeriaent beaucoup plus de difficultés que les gros. Ce sont ceux-là qui vous donneraient des difficultés sur le littoral et probablement aussi dans les Grands lacs.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Il ne s'agit pas seulement du déversement des hydrocarbures, mais il y aussi la question de la tenue des registres. Il faudrait que nous ayons le pouvoir d'établir des règlements.

M. GREEN: Très bien, prenez le pouvoir d'établir des règlements.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Alors vous auriez deux séries de règlements.

M. GREEN: Quel mal y aurait-il à cela?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Cela ne causerait-il pas de la confusion?

M. GREEN: Vous auriez de la confusion quand même, parce que tous vos règlements s'appliquent seulement au déversement des hydrocarbures au large de la côte, tandis que les autres règlements s'appliqueront au déversement des hydrocarbures sur nos côtes mêmes. Je crois qu'il serait plus sage d'avoir deux séries de règlements.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): C'est exactement l'argument que j'ai fait valoir. Si nous avions deux séries de règlements, il y aurait confusion parce que les intéressés ne sauraient pas quelle série de règlements ils doivent observer, cependant que si nous n'avions qu'une série de règlements, alors ils sauraient exactement ce qu'ils doivent faire. Si vous avez dans cette série de règlements la mention des eaux intérieures et secondaires et autres eaux du Canada, les intéressés sauront qu'il est interdit de déverser des hydrocarbures à cet endroit. Même si un navire a une jauge de plus de 500 tonneaux, il lui est interdit de déverser des hydrocarbures dans la mer dans ces eaux. En conséquence, les navigateurs n'auraient que ce seul règlement pour se guider et non pas deux règlements différents.

M. HAHN: Puis-je suggérer à M. Langlois d'y penser pendant l'heure du lunch, car il est 1 heure de l'après-midi?

Le PRÉSIDENT: Très bien, nous allons suspendre nos travaux pour les reprendre à 3 heures cet après-midi.

(Ajournement pour le déjeuner.)

REPRISE DE LA SÉANCE

18 juillet 1956,
3 heures de l'après-midi.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous sommes en nombre.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Monsieur le président, ayant pris un bon dîner et partiellement influencé par ce que mes amis les avocats avaient à dire . . .

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Où avez-vous dîné?

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Je suis porté à croire que cet article est un peu équivoque. Je crois que la suggestion faite par M. Green au sujet de la clarification de cet article s'impose. L'alinéa *b*) devrait, à mon avis, être un peu plus clair afin de s'appliquer aux navires qui ne ressortissent pas à la convention et qui naviguent dans nos eaux secondaires, et le reste. Cela rendrait l'article plus clair. Je ne vois quand même pas le besoin de deux séries de règlements, Je crois que cela devrait être mentionné dans l'article en question et que le président devrait y songer.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Monsieur le président, cela se ramène à une question de rédaction. Je dois admettre que je ne suis pas un expert dans la rédaction des lois. La phraséologie du bill nous a été proposée par des experts en la matière, qui ont, j'en suis sûr tenu compte de tous les points qui ont été soulevés ici ce matin. Cependant, au cours du lunch, une phraséologie différente nous a été proposée au sujet de l'article 495A projeté, laquelle rédaction, à mon avis, embrasse la plupart des points et des objections soulevés ce matin.

Avec votre permission, monsieur le président, je vais lire cette nouvelle rédaction projetée de l'article 495A. La voici:

> 495A. (1) La Convention internationale pour la Prévention de la Pollution des Eaux de la Mer par les Hydrocarbures, 1954, reproduite dans la quatorzième appendice (ci-après appelée la Convention) est approuvée.
>
> (2) Le gouverneur en conseil peut édicter des règlements
>
> *a*) en vue de l'application et de la mise en vigueur des dispositions de la Convention;
>
> *b*) en vue de la réglementation et de la prévention de la pollution par les hydrocarbures, provenant de navires, de toutes eaux intérieures, secondaires ou autres du Canada; et
>
> *c*) prescrivant une amende d'au plus cinq cents dollars ou un emprisonnement d'au plus six mois, ou à la fois l'amende et l'emprisonnement, à infliger, sur déclaration sommaire de culpabilité, comme peine pour violation d'un règlement établi sous le régime du présent article.

Je désire faire observer au Comité que ce nouvel article projeté est très clair et qu'il répond à la plupart, sinon à la totalité, des objections soulevées ce matin.

M. GREEN: La seule suggestion que j'aurais à faire au sujet de ce changement est celle-ci: après le nouvel alinéa "*a*)", j'ajouterais des mots comme ceux-ci: "et de plus", afin d'indiquer de façon très claire que l'alinéa "*b*)" n'a rien à voir avec la convention.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Je pensais à quelque chose de ce genre . . . Je n'employais pas les mêmes mots que ceux qu'a employés l'un de mes collègues avant le lunch, mais je proposais l'insertion du mot "également". Cependant, les experts en rédaction des lois me disent que si nous ajoutons ce mot, il serait de nature à restreindre l'application de l'alinéa "*b*)" car on pourrait l'interpréter comme signifiant que l'on pourrait agir comme il est dit en "*a*)", mais que l'on ne pourrait agir comme il est dit en "*b*)" qu'après avoir observé les dispositions de l'alinéa "*a*)". Cette disposition deviendrait restrictive.

M. CAVERS: Cela se pourrait, je crois.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): On me dit de plus que le mot "et" est implicite.

Nous avons au milieu de nous M. Driedger, sous-ministre de la Justice et peut-être pourrait-il nous expliquer davantage ce que je viens de dire, si le Comité désire l'entendre.

M. HAHN: Je crois que nous devrions l'entendre.

M. E. A. DRIEDGER (*sous-ministre adjoint, ministère de la Justice*): Oui. Peut-être devrais-je commencer par demander si les membres auraient quelque question à poser? M. Langlois vous a expliqué ce que nous voulons faire. Peut-être devrais-je faire l'historique de cet article. Il a commencé simplement avec la disposition que le gouverneur en conseil pourrait édicter des règlements, puis nous y avons ajouté les alinéas *a*), *b*) et *c*). Mais, au Comité du Sénat, on a cru qu'il devrait être prévu l'approbation supplémentaire par le Parlement du premier objet de cet article. C'est ce qui fait que nous en sommes arrivés à la forme que revêt l'article qui est devant vous. Je puis comprendre qu'il peut y avoir un peu de confusion dans l'esprit des gens qui lisent cet article, et qui croient que tous les alinéas s'appliquent à la convention, cependant que l'alinéa *b*) va au delà de la convention. Par conséquent, j'ai cru que le problème pourrait être réglé si l'on divisait le tout en deux alinéas séparés. Ces deux alinéas prescriraient indépendamment l'une de l'autre, et à des titres égaux, que le gouverneur en conseil peut édicter des règlements pour *a*), *b*) et *c*). Mais on a laissé entendre que l'alinéa *b*) pourrait être précédé des mots "et en outre". Cela pourrait peut-être se faire, mais je crains que cela pourrait être considéré comme signifiant que vous ne pouvez édicter des règlements en vertu de l'alinéa *b*) à moins d'avoir au préalable édicté des règlements sous le régime de l'alinéa *a*) et que ces règlements seraient maintenus. Après avoir fait cela, vous pourriez également édicter des règlements en vertu de l'alinéa *b*). Mais cela pourrait être interprété comme signifiant que vous ne pouvez édicter aucun règlement en vertu de l'alinéa *b*), à moins d'avoir au préalable établi des règlements en vertu de l'alinéa *a*). Je crois que le point soulevé par M. Green est peut-être réglé et, étant donné que la conjonction "et" à la fin signifie que vous devez lire *a*), *b*) et *c*) et je crois que cela confère le pouvoir que vous recherchez.

M. BARNETT: Monsieur le président, j'ai lu la section des définitions et...

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Voulez-vous parler du paragraphe 25?

M. BARNETT: Le paragraphe 25, oui. Voici la définition du mot "navire" qui se trouve à la section des définitions de la loi: "navire" comprend les bâtiments de toute sorte employés à la navigation et non mus par des rames; pour les fins de la Partie I (Inscription, Enregistrement et Immatriculation, Délivrance de permis) et des articles 657 à 662 inclusivement (Limitation de responsabilité), cette expression comprend les chalands ou allèges de toute sorte et les bâtiments semblables employés à la navigation au Canada, quel qu'en soit le mode de propulsion;". Mais la question que je voudrais poser au sujet de l'emploi du mot "navire" dans cet article que nous étudions présentement est celle-ci: d'après la section des définitions, excluons-nous des règlements actuels les chalands qui pourraient être employés—c'est-à-dire les chalands ne possédant pas de moyens de propulsion—qui pourraient servir au transport du pétrole? Cette disposition, si je comprends bien, d'après la section des définitions que j'ai lue, limite l'application du mot "navire" en ce qui concerne les vaisseaux ou chalands mus par leurs propres moyens, à la Partie I, et aux articles 657 à 662 inclusivement. Il me semble que, si c'est le cas, voici ce qui pourrait arriver: si le pétrole est transporté dans des chalands qui ne sont pas munis de moteur, on n'aurait

aucun droit de regard sur tout ce qu'ils pourraient faire, en ce qui concerne la pollution causée par lesdits chalands.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Si vous faites allusion à l'article 2 de la loi, c'est-à-dire la section d'interprétation, au paragraphe 98, vous verrez qu'un "navire" comprend les bâtiments de toute sorte employés à la navigation et non mus par des rames; pour les fins de la Partie I (Inscription, Enregistrement et Immatriculation, Délivrance de permis) et des articles 657 à 662 inclusivement (Limitation de responsabilité), cette expression comprend les chalands ou allèges de toute sorte et les bâtiments semblables employés à la navigation au Canada, quel qu'en soit le mode de propulsion;" voilà la définition qui s'appliquerait à cet alinéa.

M. BARNETT: La section des définitions s'applique-t-elle ou ne s'applique-t-elle pas? Je n'y vois pas très clair; exclut-elle les chalands ou allèges et autres navires semblables de toutes les autres parties de la loi sauf la Partie I et les articles 657 à 662?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Je ne le crois pas.

M. BARNETT: Je n'y vois pas d'autre sens. Je désirerais avoir quelques explications sur la signification exacte. Pourquoi la partie explicative de la définition est-elle placée après le point et virgule, si elle n'est pas destinée à . . .

M. CUMYN: Je crois que l'expression "quel qu'en soit le mode de propulsion" vous donne la réponse. Un navire n'est pas une embarcation qui est mue par des rames.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): M. Barnett prétend que cette expression "quel qu'en soit le mode de propulsion" s'applique seulement à la Partie I. Est-ce là votre point?

M. BARNETT: Oui. La partie I, et quelques autres articles spécifiques.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): D'après lui, cela éliminerait tous les vaisseaux non mus par des rames; est-ce là votre point?

M. BARNETT: Tous les vaisseaux non . . . la première partie établit que tout ce qui est plus gros qu'un bateau à rames est un navire. C'est ainsi que je comprends la première partie. Mais, elle dit ensuite que ce que je suppose être des vaisseaux non mus par la vapeur ou . . .

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Si vous excluez de la définition donnée à l'article 2 tout ce qui a trait à la Partie I, vous avez la définition suivante d'un navire: "navire" comprend les bâtiments de toute sorte employés à la navigation et non mus par des rames." Si je comprends bien votre point, le reste de la définition s'applique seulement à la Partie I.

M. BARNETT: Voilà pourquoi je soulève cette question.

M. BALDWIN: La partie I est la section de l'enregistrement, et votre personnel de l'enregistrement me dit qu'il a interprété cette définition comme signifiant qu'on l'a incluse dans le but précis de permettre aux chalands et allèges d'être immatriculés comme navires et ils sont immatriculés comme tels.

M. BARNETT: Vous êtes certain qu'en ce qui concerne les chalands, dans cette partie de la loi qui traite de la pollution par les hydrocarbures, si celle-ci était causée par un chaland remorqué, elle serait visée par cet article?

M. BALDWIN: Oui, mais la pollution causée par quelque chose qui proviendrait d'un bateau à rames ne serait pas visée par l'article.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Cet article exclut les bateaux à rames, voilà tout.

Le PRÉSIDENT: L'article 25 est-il adopté?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Monsieur Cavers, peut-être pourriez-vous proposer l'adoption de l'amendement que je viens de lire. Désirez-vous le considérer comme ayant été lu ou voulez-vous que le secrétaire en fasse lecture? Voulez-vous le considérer comme ayant été lu? Voulez-vous proposer que cet amendement soit adopté, monsieur Cavers?

M. CAVERS: Oui, je le veux.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Voulez-vous que le secrétaire le lise?

M. CAVERS: C'est celui qu'on a lu. Je propose, appuyé par M. Hosking, que l'article 25 soit amendé par l'adjonction de l'article 495A que voici:—c'est-à-dire celui que M. Langlois a lu.

Le PRÉSIDENT: L'article 25 modifié est-il adopté?

(Adopté.)

Article 26—Exemption.

M. GREEN: L'article 26 ne fait que corriger une anomalie?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Oui, c'est là son seul objet.

Le PRÉSIDENT: L'article 26 est-il adopté?

(Adopté.)

Article 27—Règlements.

M. NESBITT: Monsieur le président, M. Langlois et certains autres membres du Comité savent probablement que cet article présente un grand intérêt pour moi-même et pour d'autres collègues. Jai cru épargner un peu de temps du Comité en lisant ces questions du commencement à la fin, après quoi M. Langlois pourrait me répondre en me donnant des explications.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Monsieur le président, avant de faire cela, me serait-il permis de faire une très courte mise au point.

Cet article remplace l'article 645 de la Loi sur la marine marchande du Canada. Le paragraphe 4 actuel limite aux eaux secondaires le pouvoir du gouverneur en conseil d'édicter des règlements régissant la navigation. C'est en vertu de ce paragraphe que les règlements régissant la navigation sur les eaux secondaires ont été établis pour protéger le public contre l'exploitation abusive des navires à moteur. Cependant, la portée des règlements a été jugée insuffisante étant donné qu'un grand nombre de centres touristiques sont établis en bordure d'étendues d'eau non classées dans la catégorie des eaux secondaires du Canada. Le ministère a reçu de nombreuses protestations et plaintes du public concernant la conduite imprudente d'embarcations à moteur par des adolescents et à l'égard des dangers pour ceux qui font du canotage, les baigneurs et autres personnes, mais rien n'a été fait à cause des limites que comporte ce paragraphe. L'amendement a pour but d'assurer une meilleure surveillance de la conduite des bateaux à moteur,

(1) En étendant l'application du paragraphe à toutes les eaux du Canada;

(2) En accordant au gouverneur en conseil le pouvoir d'établir des règlements obligeant les exploitants de bateaux à moteur à se munir de permis. Ces règlements seront rédigés de façon que les exploitants de bateaux à moteur soient

des personnes responsables qui observent les règles de la route et autres règlements de sécurité.

Vous pouvez maintenant poursuivre.

M. NESBITT: Je désirerais féliciter l'adjoint parlementaire ou le ministre ou la personne responsable, d'avoir apporté un changement à cet article. Je suis bien sûr que de tels amendements sont indispensables étant donné les conditions exposées par l'adjoint parlementaire à la Chambre ainsi que par d'autres députés.

Une seule autre question me préoccupe en ce moment, et c'est de savoir jusqu'où le ministère entend aller avec ces règlements. L'adjoint parlementaire a indiqué qu'on songe à établir certains types de règlements et pour cette raison j'ai un certain nombre de questions précises à lui poser à savoir: tout d'abord, est-ce l'intention du ministère—avant de poser cette question, qu'il me soit permis de dire que j'avais compris à l'avant-dernière réunion du Comité que l'adjoint parlementaire avait déclaré qu'à l'automne il se tiendra des conventions au cours desquelles les fonctionnaires du ministère pourront discuter avec des clubs nautiques, des manufacturiers de moteurs hors-bord et de bateaux et qu'un questionnaire serait envoyé aux intéressés dans le but d'obtenir les meilleurs règlements possibles. Donc, les questions que je désire poser sont les suivantes: est-ce l'intention du ministère d'imposer des permis ou une immatriculation quelconque pour tous les types de petits bateaux, y compris ceux qui sont mus par des moteurs de moins de 10 forces, des bateaux à voile, et peut-être aussi des bateaux à voile ou des canots?

Or, je prétends, monsieur le président, qu'il serait très utile pour le ministère d'établir une statistique montrant le nombre total de la classe des petits bateaux, même en y incluant les bateaux à rames et les canots, afin que les règlements futurs qu'il sera peut-être nécessaire d'établir au besoin, puissent être édictés. Ce n'est là qu'une simple suggestion que je formule, afin que si nous ne désirons pas délivrer les permis aux propriétaires de bateaux à rames et de canots, nous tenions au moins un registre quelconque afin d'en connaître le nombre. A ce sujet, également, je désirerais savoir si on a l'intention de faire payer des droits, car il n'y a aucun droit à payer en ce moment. Monsieur le président, peut-être M. Langlois pourrait-il répondre à ces questions avant que je passe à la suivante.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Monsieur le président, je crois que M. Nesbitt confond deux choses, car il parle d'exiger un permis pour les bateaux eux-mêmes et non pour les exploitants.

M. NESBITT: Un moment, monsieur le président, j'en arrive aux exploitants. Il s'agit présentement seulement des bateaux, et c'est là-dessus que portent mes questions.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Cet article traite de la délivrance des permis aux exploitants. A ce sujet, je dois dire que nous n'avons pas encore rédigé nos règlements. Si je comprends bien, ainsi que je l'ai dit hier ou avant-hier au présent Comité, avant de rédiger ces règlements, nous désirons consulter tous ceux qui sont intéressés dans l'exploitation des bateaux et d'obtenir leur avis. Nous désirons consulter ceux qui sont établis en bordure des cours d'eau, ceux qui sont intéressés dans les organisations nautiques et nous désirons consulter également les manufacturiers de bateaux à moteur, bref, tous ceux qui sont intéressés dans la navigation. Nous avons l'intention d'ici l'automne de communiquer avec ces organisations au moyen d'un questionnaire qui sera adressé à tous les intéressés,

dans le but d'obtenir leurs vues et leurs suggestions au sujet des règlements projetés ainsi que des renseignements sur la situation actuelle.

M. HAHN: Je vous demande pardon, monsieur Langlois, avez-vous dit "seront" ou "ont été"?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Auront lieu à l'automne. Vous voulez parler de ces discussions qui auront lieu?

M. HAHN: Oui.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): En ce qui concerne la limitation de la puissance à laquelle ces règlements s'appliqueront, nous n'avons pas encore pris de décision. Cette décision dépendra des opinions qu'on nous aura exprimées au cours de nos consultations et lorsque nous connaîtrons les vues des intéressés.

Dans sa forme actuelle, l'article 27 vise tous les types de bateaux, quelle qu'en soit la puissance. L'article ne comporte aucune limitation. Il est probable qu'après nos consultations avec nos intéressés, nous déciderons que l'article ne s'applique qu'aux bateaux à moteur d'au moins 5 forces. Il est probable que la puissance pourra être limitée à des moteurs de 10 forces. Mais nous ne savons pas encore où la limite sera fixée ni s'il y aura une limite. Tout dépendra du résultat de nos consultations et des discussions que nous aurons avec les intéressés.

M. NESBITT: Monsieur le président, j'aimerais poser une autre question à M. Langlois à ce sujet. Je ne lui demanderai pas quelles sont les intentions du ministère, parce que M. Langlois a déclaré que les règlements n'ont pas encore été rédigés. Mais ne serait-ce pas un grand avantage, non pas nécessairement d'exiger un permis, mais au moins d'établir un registre de tous les types de petits bateaux, afin que nous en connaissions le nombre?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): L'enregistrement des bateaux se fait en vertu de l'article 109 de la loi. L'article à l'étude n'a rien à voir à cela.

M. NESBITT: Je crois, monsieur Langlois, que vous confondez mon emploi du mot "enregistrement".

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Vous parlez d'enregistrer les bateaux ou l'exploitant?

M. NESBITT: Non, non, je parle des bateaux. Je connais fort bien le sens de l'enregistrement prévu par l'article 109. Peut-être devrais-je employer un autre terme afin d'éviter toute confusion. Y aura-t-il un registre quelconque de toutes les petites embarcations qui appartiennent à des citoyens canadiens, quelles qu'en soient les dimensions, qu'ils soient mus par des rames, par un moteur ou par une voile, dans le simple but de permettre au ministère de tenir une statistique du nombre de gens qui peuvent se trouver en voyage sur divers cours d'eau du Canada—et, naturellement, on pourrait y inclure les bateaux mus par des moteurs, les bateaux à voile, les canots et les bateaux à rames?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Je demanderais à M. Baldwin de répondre à cette question.

M. BALDWIN: En vertu de l'article 109, nous délivrons un permis aux bateaux, et non pas aux exploitants. A l'heure actuelle, le seule liste que nous ayons est celle des bateaux de 10 tonneaux ou plus. Si, à la suite de nos discussions, il semble qu'une liste s'impose, et que la Gendarmerie royale soit d'avis que cette liste doit être dressée, vous pourrez alors modifier les règlements en vertu de l'article 109 pour prévoir l'établissement d'une telle liste ou la délivrance de permis.

M. NESBITT: C'est ce que je voulais dire . . . non pas nécessairement dans le cas des canots, mais simplement pour des fins d'archives du ministère en ce qui concerne le nombre de bateaux. A-t-on pris une décision au sujet des droits de permis?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): J'ai dit à la Chambre qu'il n'y aurait pas de droit.

M. NESBITT: En vertu de l'article 27 modifié, je constate que les amendements projetés s'étendent à toutes les eaux du Canada, c'est-à-dire qu'elles embrassent beaucoup. L'alinéa *a*) dit ceci: "l'administration et la réglementation de toute partie ou toutes parties des eaux intérieures, secondaires ou autres du Canada". Les mots "administration et réglementation" embrassent beaucoup de choses en vérité. Je suis heureux qu'il en soit ainsi, car ils accordent au ministère des pouvoirs étendus de réglementation. Puis, naturellement, il y a "la délivrance de permis d'exploitants de navires sur ces eaux," et "la mise à exécution de tout semblable arrêté ou règlement". Or, il y a une ou deux questions qui surgissent dans mon esprit. Si j'ai bien compris M. Langlois, ces règlements ne sont pas encore rédigés, ou on ne s'est pas encore mis au travail, et j'aimerais présenter mon observation sous forme d'une suggestion pour les fins du compte rendu de la présente séance. Voici ce à quoi je pense: étant donné les règlements actuels, j'espérais que les règlements visant le matériel de sauvetage s'étendraient aux navires à voile ainsi qu'aux navires actionnés par des moteurs. Puis une question surgit à mon esprit au sujet des petites embarcations comme les bateaux à rames et les canots. Il est évidemment ridicule d'exiger du matériel de sauvetage à l'égard des bateaux à rames et des canots. Il n'y aurait pas de place. Cependant, il se peut que les fonctionnaires supérieurs de ce ministère discutent la question avec les fonctionnaires du Conseil national des recherches et qu'on en arrive à concevoir certain dispositif de sauvetage qui pourrait être installé dans les bateaux à rames et les canots. C'est une simple suggestion que je fais.

J'ai compris que la vitesse des bateaux à moteur sera probablement réglementée. J'espère que j'ai bien compris.

Au sujet de la délivrance des permis aux exploitants des bateaux, je suppose qu'on déterminera certaines limites d'âge pour les personnes conduisant ces bateaux et aussi qu'ils devront passer un examen et que tout le monde admet que cette exigence est raisonnable.

Il y a un autre règlement relatif aux bateaux qui pourrait être envisagé par les hauts fonctionnaires du ministère, à savoir que tous les bateaux de certaines classes, mus par moteur ou même des bateaux à voile, soient équipés de fusées éclairantes et de flotteurs fumigènes pour attirer l'attention en cas d'avarie. Naturellement, je crois, que ces bateaux devront appartenir à certaines classes.

Un autre point que je voudrais voir élucider dans les règlements a trait au type de matériel d'extinction des incendies qui peut être exigé à bord des bateaux mus par des moteurs. Naturellement, ce matériel n'est peut-être pas aussi nécessaire à bord des bateaux à voile et d'autres types de bateaux.

J'aurais une ou deux autres suggestions à faire à ce sujet. En ce qui concerne la question de la mise en vigueur de ces règlements, comme l'adjoint parlementaire nous l'a dit hier lorsque j'ai posé certaines questions au sujet de la vérification sur place de vaisseaux de moins de cinq tonneaux, il est très difficile de s'attendre que la Gendarmerie royale applique tous ces règlements, étant donné qu'elle a d'autres tâches à accomplir et que si on exigeait cela d'elle, il faudrait augmenter son personnel. S'il était nécessaire d'augmenter le personnel de la Gendarmerie pour donner suite à d'autres suggestions qui ont été faites par cer-

tains membres du Comité hier en ce qui concerne les bateaux de cinq tonneaux et moins, ce qui entraînerait une surveillance d'au moins 12,000 bateaux au Canada, ce serait un défi pour le personnel de la Gendarmerie de lui demander de vérifier sur place plusieurs milliers de petits bateaux de toutes les classes au Canada.

Il me semble, monsieur le président, que le moyen de régler ce problème serait assez simple et peu coûteux. Ce problème des petits bateaux est un problème saisonnier au Canada en ce qui concerne le type de petits bateaux visés par cet amendement; c'est un problème strictement saisonnier, surtout dans des régions comme Montréal, le lac St-Louis et la partie inférieure des Grands lacs ainsi que les régions estivales de l'Ontario, Muskoka, Haliburton et diverses autres régions où le problème se pose.

C'est là une simple suggestion. Cependant, je crois que le ministère pourrait bien, sur une base estivale, embaucher des étudiants d'université à qui l'on pourrait faire subir un entraînement d'une semaine à dix jours au besoin. Il en coûterait très peu pour la période de quatre mois et ce programme entraînerait beaucoup moins de dépenses que la décision de grossir les rangs de la Gendarmerie afin d'effectuer cette vérification sur place de tous ces bateaux. Ces étudiants pourraient vérifier tout le matériel d'extinction des incendies et de sauvetage, et ils pourraient également se charger d'une autre tâche, à savoir des rapports météorologiques dans certaines régions, surtout dans la partie inférieure des Grands lacs, où la température est plus instable que partout ailleurs sur le continent. Les alertes à l'approche de tempêtes joueraient également un rôle très important. Au besoin, dans certains cas, cette police estivale temporaire—tel pourrait être son nom—du ministère des Transports pourrait même avoir le pouvoir d'interdire aux gens de voyager dans des petites embarcations sur de vastes étendues d'eau. Je sais qu'une telle surveillance s'exerce par les gardes-côte américains aux États-Unis. Lorsque surgit une tempête et que vous êtes au port, vous ne pouvez vous éloigner. Ce règlement est très sensé.

Ces étudiants engagés par le ministère des Transports pour faire la police des eaux pourraient agir comme coordonnateurs. Je crois que la plupart des gens comprennent à l'heure actuelle qu'il existe des services à assurer relativement aux travaux de recherches et de sauvetage comme ceux qu'exécute le Corps d'aviation royal canadien à Trenton et dans d'autres parties du Canada et dont s'acquitte également la Gendarmerie royale qui dispose de certains bateaux à moteur pour ce travail; mais le gros problème consiste à coordonner ces différentes activités. La sûreté provinciale se charge de certains services de sauvetage. Dans la plupart des endroits, le problème général dans le cas d'un accident est de communiquer avec ces services; ces étudiants chargés de la police pourraient agir comme coordonnateurs dans le cas d'un accident. La vitesse est l'élément le plus important dans un cas d'accident. On peut communiquer avec le Corps d'aviation royal canadien, la Gendarmerie royale du Canada ou la sûreté provinciale, selon le cas.

Il se peut aussi que ces étudiants chargés de la police, si nous songeons à les utiliser, soient autorisés à appliquer les règlements aux jeunes gens qui sont en état d'ébriété ou qui conduisent des embarcations rapides dans des régions surpeuplées où se trouvent d'autres navires ainsi que des baigneurs.

Une autre suggestion que je désirerais faire sous ce rapport, c'est que dans les régions surpeuplées, par exemple dans les zones inférieures du lac Ontario, le ministère pourrait au cours de l'été songer à louer un bateau qui pourrait se charger de la surveillance. Je ne crois pas que le Comité ni que les autres personnes que cette question intéresse désirent qu'on dépense une grosse somme d'argent

à cette fin, mais nous tenons à assurer le service le plus efficace au coût le plus bas possible.

Le député de Stormont et celui de Kootenay ont soulevé hier la question des règlements concernant la sécurité des ceintures de sauvetage et je n'ai pas l'intention de parler de cette question pour le moment.

J'ai une autre question à poser à l'adjoint parlementaire au sujet du paragraphe (5) de l'article 27: "Toute règle, tout règlement ou arrêté établi en vertu du présent article peut prescrire l'imposition d'une amende d'au plus cinq cents dollars à quiconque contrevient ou ne se conforme pas à quelque disposition de cette règle, de ce règlement ou de cet arrêté." Ce paragraphe est-il visé par la Loi des condamnations sur déclaration sommaire de culpabilité?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Elle est visée par l'article 683 dont voici le texte: "Les amendes encourues ou imposées sous l'autorité de la présente loi peuvent, sauf prescriptions contraires de la présente loi, être recouvrées devant un magistrat stipendiaire, un magistrat de police ou deux juges de paix sur déclaration sommaire de culpabilité conformément aux dispositions du Code criminel relatives aux déclarations sommaires de culpabilité."

M. NESBITT: Je me demandais si cet article est visé par la Loi des condamnations sur déclaration sommaire de culpabilité. Comme il en est ainsi, le point est réglé. Ce sont là toutes les suggestions que j'avais à faire, monsieur le président. Si l'adjoint parlementaire a des observations à faire à ce sujet, nous lui en saurions gré.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Mon premier commentaire est au sujet de votre proposition relative au matériel. La suggestion que vous avez faite sera mise à l'étude, mais nous ne devons pas oublier que ces petits bateaux ne doivent pas dépasser une certaine limite de charge. S'ils sont chargés au point de ne pouvoir naviguer en toute sécurité, à quoi sela sert-il de les munir d'appareils de sauvetage et autre matériel du genre. Il faut établir une ligne de démarcation.

En ce qui concerne la collaboration des autorités locales j'ai dit à la Chambre que nous avons l'intention de consulter les autorités provinciales et locales afin de connaître leurs points de vue.

Pour ce qui est de votre proposition relative aux étudiants, je crois qu'elle a du bon. Cependant, il ne faut pas oublier que nous avons un vaste territoire côtier à surveiller.

M. NESBITT: Il s'agit seulement de certaines régions surpeuplées. La Gendarmerie royale pourrait s'occuper des autres.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Mais vous devez admettre qu'il y a là tout un problème, même si nous devons nous occuper seulement des régions les plus peuplées. Nous devons tenir compte de l'immense territoire que nous avons à surveiller. Votre suggestion a du bon et devrait être mise à l'étude.

En ce qui concerne le système d'alerte à l'approche de tempêtes, comme vous le savez sans doute, le système d'avertisseur visuel des tempêtes n'est plus en usage aujourd'hui à cause de ses limitations. Nous songeons à faire un plus large emploi de la radio pour fins d'avertissement en cas de tempêtes.

Vous avez également abordé le problème du sauvetage. Je crois que lorsque votre motion a été discutée à la Chambre, on a fourni certains chiffres au sujet des travaux de recherches et de sauvetage qui s'effectuent maintenant avec la collaboration du C.A.R.C. et de la Gendarmerie royale ainsi que des vaisseaux de notre ministère. Lorsque votre motion a été discutée, on a signalé également

que nous songions à étendre nos activités sous ce rapport, et je puis dire à titre de renseignement pour les membres du Comité que notre ministère songe dans un proche avenir à adjoindre aux navires de notre ministère le moyen moderne de communication rapide qui peut être assuré par les hélicoptères. Lorsque nous construirons de nouveaux navires pour remplacer ceux qui sont en service présentement, nous désirons, dans la mesure du possible, les munir de plates-formes que pourront emprunter les hélicoptères. Autant que possible, nous désirons également transformer nos navires actuels en porte-hélicoptères afin d'expédier et d'étendre nos activités de recherches et de sauvetage. Nous y songeons sérieusement et cette mesure fait partie du programme élaboré par les fonctionnaires supérieurs de notre ministère.

M. Howe (*Wellington-Huron*): Certaines de ces plates-formes pour hélicoptères seront-elles en usage dans les Grands lacs?

M. Langlois (*Gaspé*): Oui. On me dit que le navire projeté pour les Grands lacs, c'est-à-dire le lac Huron, sera muni d'un hélicoptère.

Monsieur Nesbitt, je ne sais si j'ai répondu à tous les points que vous avez soulevés, mais je puis vous dire ceci, que nous allons tenir compte des vues que vous avez exprimées aujourd'hui même et nous espérons que le public va également nous faire part de ses vues. Nous voulons des règlements qui refléteront non seulement les vues des fonctionnaires supérieurs du ministère, mais aussi celles de tous ceux qui s'intéressent à la sécurité sur l'eau. Voilà pourquoi nous avons organisé cette conférence afin d'avoir des discussions avec tous ceux qui s'intéressent dans ce genre d'activité, avant de rédiger les règlements.

M. Batten: Monsieur le président, je comprends que cet article 27 vise les petites embarcations. A mon avis, le ministère serait bien inspiré en abaissant la puissance des bateaux à cinq forces plutôt qu'à dix.

En ce qui concerne la délivrance des permis aux exploitants, je puis vous en donner un exemple. Ma propre famille en est un bon exemple. En été elle s'en va en vacances et se livre au sport du ski nautique. Mon bateau est muni d'un permis et c'est le seul qui en possède un parmi les 400 qui se trouvent dans nos parages. Il y a probablement six ou huit personnes de cet endroit qui m'ont demandé: "Quels sont ces numéros qui paraissent sur le côté de votre bateau?" et j'ai répondu: "Ne savez-vous pas que vous devez obtenir un permis si votre bateau a une puissance supérieure à dix forces?" Là-dessus ils répondent: "Non, qui exige cela?". Je leur dis: "Écrivez à Lindsay et on va vous le dire; si vous ne le faites pas, vous vous exposez à ce qu'un agent de police survienne l'un de ces jours et vous oblige à comparaître en cour".

Je proposerais qu'une petite annonce soit insérée dans tous les hebdomadaires de ces régions touristiques, mais non pas nécessairement à travers tout le Canada. Je crois que le ministère pourrait demander à un député d'une région particulière de lui communiquer les noms des journaux locaux afin d'y insérer une petite annonce informant les intéressés qu'une telle disposition existe.

Le gouvernement devrait songer à réduire la puissance de dix à cinq chevaux pour fins de permis.

En ce qui concerne la question d'un permis pour toute la famille, je possède un bateau qui porte son numéro d'immatriculation et j'estime que j'ai la responsabilité non seulement de conduire ce bateau prudemment ou de m'assurer qu'on le conduit avec prudence. Je ne crois pas que le ministère devrait commencer à imposer des permis à tous les gens qui peuvent conduire un bateau en un

jour. Si vous commencez à délivrer des permis aux exploitants, ce serait un travail considérable. Je ne crois pas que le ministère cherche à se trouver dans une telle situation.

Je répète encore une fois que je désirerais voir certaines annonces dans tous les hebdomadaires, afin que les touristes et les gens qui possèdent ces bateaux soient avertis qu'ils doivent se munir d'un permis. Une fois qu'ils détiennent un permis ils sont responsables du garçon ou de la fille qui conduit le bateau ou du visiteur à leur camp.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): En réponse à la suggestion qui vient d'être faite, je dois dire que nous avons fait beaucoup de publicité à l'égard de nos règlements actuels. J'ignore combien de membres du Comité connaissent l'existence de cette petite brochure intitulée "Sécurité sur l'eau", qui, me dit-on, en est à son deux centième mille exemplaire. Vous trouvez dans cette brochure des renseignements sur les règlements relatifs au permis des bateaux à moteur ainsi que des informations sur l'équipement dont les bateaux doivent être munis, et enfin sur les règles de la route, le tout accompagné de conseils sur la sécurité en mer.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): A qui envoyez-vous cette brochure? L'envoyez-vous aux organisations intéressées ou aux particuliers?

M. NIXON: Ne serait-ce pas une bonne idée de la confier au marchand qui vend des moteurs ou des bateaux en lui demandant d'en donner un exemplaire avec chaque achat?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Ces brochures ont été distribuées à des gros magasins. On me dit que Eaton en a pris 10,000 exemplaires afin de les distribuer à ses clients. Je puis dire que nous accueillons favorablement toute publicité de ce genre, par exemple celle que nous avons faite lorsqu'on a annoncé à la Chambre que nous songions à édicter la loi que nous étudions présentement. Je puis ajouter que j'ai été interviewé par de nombreux journaux et postes de radio au sujet de cette législation et que nous avons reçu un très grand nombre de lettres indiquant que la réponse du public était excellente. C'est tout à l'avantage des propriétaires de bateaux et cela facilite l'application des règlements projetés.

En ce qui concerne l'exploitant, nous n'avons encore pris aucune décision, mais nous songeons à la possibilité de limiter l'âge des personnes auxquelles des permis seront délivrés. Par exemple, on nous a suggéré de ne pas délivrer de permis d'exploitant de bateau à moteur à des jeunes personnes à moins que celles-ci ne soient accompagnées d'un adulte. Il se peut également que nous recevions des demandes de limiter la puissance d'un moteur qui doit être confié à une personne de moins de dix-huit ans. Cependant, comme je l'ai dit il y a quelques instants, nous nous proposons d'obtenir les vues de tous les intéressés et d'en tenir compte avant d'adopter une rédaction définitive des règlements. Si la chose intéresse les membres du Comité, nous pourrions leur distribuer cette brochure.

M. NESBITT: Je suis heureux de dire que c'est là une excellente brochure. Je l'ai lue plusieurs fois attentivement et j'en ai distribué des exemplaires à mes amis.

M. CARTER: Monsieur le président, il est évident, d'après ce qui a été dit aujourd'hui, que cet article est devenu nécessaire afin de réglementer le nombre croissant des gens qui se servent de bateaux de plaisance munis de moteur hors bord sur les lacs au cours de la saison d'été. Pour cette raison, je ne crois pas qu'on puisse contester la nécessité de ces règlements.

J'ai été très heureux d'entendre l'adjoint parlementaire déclarer qu'on devrait user d'une certaine discrétion dans l'application de ces règlements, car, lorsqu'ils deviendront loi, ils s'appliqueront partout et à tous les petits bateaux dans toutes les parties du Canada.

Mon ami M. Nesbitt en a parlé comme d'un problème saisonnier. Eh bien, dans ma région où les règlements s'appliqueront à peu près à tous les bateaux employés par nos pêcheurs de nos lacs et rivières, le problème n'est pas un problème saisonnier. Vous savez que ces pêcheurs se livrent à cette occupation à une distance de trois à cinq milles de la rive dans de petits bateaux de douze à trente pieds de longueur mus par des moteurs de trois forces, de cinq forces et parfois de dix forces. Tous ces bateaux seront visés par les règlements. Un grand nombre de personnes possèdent également des bateaux munis de moteur hors bord. Les pêcheurs de homards pêchent l'été dans de petits doris d'une longueur de quarante pieds et d'une largeur de trois à quatre pieds, mus par un moteur hors bord installé à l'intérieur de l'embarcation, où il est assujéti à une boîte fixée au fond, au lieu d'être fixé à l'arrière de l'embarcation.

Ce que nous recherchons au sujet de l'application de ces règlements tout particulièrement, c'est de les appliquer de façon à ne causer aucune incommodité inutile aux pêcheurs de la côte et à éviter toute dépense inutile. Ainsi que l'adjoint parlementaire l'a signalé, ces bateaux sont petits et le pêcheur doit transporter tous ses agrès et prendre place lui-même dans l'embarcation. Si vous surchargez le bateau de matériel de surplus, alors il devient dangereux et inutilisable, ce qui est à l'opposé du but recherché; autrement dit, cela mettrait le pêcheur dans l'impossibilité de se servir de son bateau pour faire son travail. De plus, le coût de production du poisson est très élevé à Terre-Neuve et il ne faut rien négliger pour l'empêcher d'augmenter inutilement. Dans les bateaux qui ne sont pas couverts, le danger d'incendie n'est pas aussi grand que dans ceux qui sont munis de pont. Si un homme a la précaution de se munir d'un seau il a à sa disposition tout l'océan pour éteindre un incendie, et il est peut-être inutile de lui imposer l'installation d'extincteurs d'incendie dispendieux qui peuvent lui coûter de $20 à $30 et qui doivent être renouvelés et inspectés chaque année. Cela exige une dépense assez considérable qui n'est d'alleurs pas toujours nécessaire.

J'espère sincèrement que lorsque les règles et règlements auront été établis, des dispositions seront prises pour prendre soin des pêcheurs de Terre-Neuve.

Il est un autre point qui surgit à mon esprit, au sujet des petites embarcations remorquées par d'autres bateaux et dont on se sert pour aller à terre ou comme chaloupes de sauvetage et qui, dans bien des cas, sont mues par des moteurs hord bord. Je crois qu'en vertu du présent article, ces embarcations devront également être munies de permis.

M. HERRIDGE: Monsieur le président, je ne ferai pas de discours, mais je désire simplement formuler quelques observations. Tous les membres du Comité ont convenu, je crois, que c'est là un amendement très nécessaire à la loi. Par exemple, je note dans mon journal que j'ai reçu de Trail aujourd'hui même un article intitulé "*Thoughtless neighbours curb pleasure at Christina lake*". Cet article parle de la conduite dangereuse et des bateaux à moteur hord bord qui ennuient les habitants de la place. Il me semble que nous ayons deux points de vue différents sur ce sujet; l'un considère cet article comme une mesure législative compliquée qui exigera un gros personnel administratif et des frais considérables. Ce n'est pas mon opinion. En fait, j'approuve de tout cœur les observations formulées par M. Carter qui m'a précédé. Je crois que la latitude prise par le

ministère, telle qu'elle a été exposée au Comité par l'adjoint parlementaire, est sensée, à savoir que l'élaboration sera longue et devra nécessairement être lente et prudente si nous voulons réussir. Ce type de loi ne peut être établi sans la compréhension, l'éducation et la collaboration du public et des associations en général. En communiquant avec les associations nautiques, les associations de propriétaires de chalets d'été et autres organisations du genre, je crois que vous abordez votre travail d'une façon qui sera éminemment utile.

Le PRÉSIDENT: Et les fabricants de bateaux.

M. HERRIDGE: Oui. Toutes les personnes de cette catégorie qui s'intéressent à la question. Je sais par expérience, à titre de membre d'un club nautique pendant plusieurs années—nous n'avons qu'un petit club nautique dans la région supérieure des lacs Arrow—mais dès que cette loi a imposé l'immatriculation des bateaux, elle a eu un bon effet parce que les propriétaires de bateaux s'en sont déclarés satisfaits et ont fait immatriculer leurs embarcations, et il en est résulté une recrudescence d'intérêt pour ce type d'embarcation. Avec cette loi et ses règlements d'application, la Gendarmerie royale et la collaboration de quelques autres services, nous sommes assurés du succès parce que les intéressés croient que cette mesure est nécessaire et opportune.

Je désire signaler qu'à mon avis une brochure répond à un besoin. Bien que l'annonce dans les journaux ait du bon en été, les instructions doivent être données à des gens qui les liront et qui sont intéressés, afin qu'ils les comprennent et soient en mesure de collaborer.

Et maintenant, qu'entend faire le ministère? Comment ferez-vous pour identifier ces organisations et comment obtiendrez-vous la collaboration de ces groupes en vue de convoquer une conférence des intéressés?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Je désire formuler quelques brefs commentaires sur ce que viennent de dire MM. Carter et Herridge.

Au sujet des observations de M. Carter, je puis l'assurer que nous avons noté ce qu'il a dit au sujet des bateaux de pêche et de l'industrie de la pêche. Je tiens à lui dire que nous n'avons pas l'intention d'imposer des exigences qui empêcheraient les pêcheurs de vaquer à leurs occupations.

Et maintenant, pour ce qui est des observations de M. Herridge, je dois lui dire que je suis d'accord lorsqu'il déclare que l'immatriculation a été une excellente chose jusqu'ici. Comme je l'ai dit à la Chambre, dans la région des Grands lacs seulement nous avons immatriculé 36,000 bateaux à moteur de plus de 10 forces.

Il a parlé de collaboration. Eh bien je crois que nous avons raison de nous attendre à la collaboration du public, étant donné que déjà cette collaboration nous est assurée dans une grande mesure. J'ai mentionné il y a quelques instants le nombre de lettres que nous avons reçues d'intéressés ainsi que des manufacturiers de bateaux à moteur et de moteurs. J'ai été fort surpris l'autre jour de recevoir une lettre de l'un des manufacturiers de moteurs, accompagnée d'une brochure semblable à celle-ci, et d'apprendre que cette brochure était distribuée aux clients de ce manufacturier depuis un certain nombre d'années pour leur dispenser des conseils sur la sécurité en mer et exposer les responsabilités de ceux qui conduisent ces moteurs, du point de vue de leur propre sécurité et de celle du public.

M. Herridge demande de quelle façon nous allons obtenir cette collaboration du public. Je puis l'assurer que déjà nous avons la preuve de l'intérêt que portent

à cette question les organisations nautiques. Comme exemple je mentionnerai ces nombreuses lettres que nous avons reçues. De plus, comme je l'ai déclaré au Comité hier, nous allons envoyer un questionnaire à tous ceux que nous croyons intéressés dans l'exploitation des navires de plaisance et je suis sûr que ce questionnaire parviendra aux autres personnes qui désireraient également exprimer leurs vues.

Je fais bon accueil à la suggestion faite hier que ce questionnaire soit également distribué aux membres du présent Comité, afin qu'ils connaissent les organisations nautiques dans leur propre district et qu'ils puissent leur faire parvenir un exemplaire dudit questionnaire. Nous les invitons à nous faire part de leurs opinions et de leurs suggestions et nous leur demandons de nous accorder leur collaboration.

On me dit que les organisations avec lesquelles nous sommes présentement en contact nous communiquerons les noms d'autres personnes qui s'intéressent à cette mesure législative.

M. LAVIGNE: Le ministre pourrait-il nous dire combien de ces brochures ont été distribuées à date? Vous me dites qu'elle en est à son deux centième mille. Combien ont été distribuées? Ma région contient 4,000 bateaux immatriculés et c'est la première fois que j'entends parler de la chose. C'est la première fois que j'entends parler de cette brochure.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Monsieur Lavigne, cette brochure a été déposée dans les magasins et chez les marchands de matériel nautique qui ont manifesté le désir d'en avoir. Comme je l'ai dit il y a quelques instants, cette brochure en est à son deux cent millième exemplaire.

M. LAVIGNE: Je me proposais de parler de la question cet après-midi, mais c'est là la réponse que j'attendais. Il est inutile que je m'attarde davantage sur ce sujet. Je désirais savoir combien de brochures ont été distribuées. Là où il y a un aussi grand nombre de bateaux immatriculés je crois que ceux qui s'occupent du registre devraient remettre un exemplaire de cette brochure aux personnes dont les bateaux sont immatriculés.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): C'est ce qui se fait.

M. LAVIGNE: Si c'est ce qu'on fait, je n'en savais rien. Nous immatriculons un très grand nombre de bateaux dans ma région. J'en possède un moi-même qui est immatriculé et la semaine dernière j'ai fait immatriculer celui de mon frère, mais on ne nous a pas remis de brochure de ce genre.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Vous êtes censé en avoir une.

M. LAVIGNE: Je vais certainement m'assurer qu'on les distribue.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Nous allons vérifier de notre côté, monsieur Lavigne.

M. HOWE (*Wellington-Huron*): J'ai été fort intéressé par les travaux des recherches et de sauvetage dont nous avons parlé. Je me demande si M. Langlois ou si l'un des fonctionnaires supérieurs du ministère pourrait me dire combien de navires du ministère en service sur les Grands lacs pourraient utilement prendre part aux travaux de sauvetage?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Je parle de mémoire, mais ces chiffres ont été communiqués à la Chambre l'autre jour. Je crois qu'il y a environ neuf bateaux patrouilleurs de la Gendarmerie royale en service sur les Grands lacs. De plus, nous avons quatre navires du ministère. Nous avons le *St-Hélier*, le *Grenville*,

le *C.P. Edwards* et le *Parry Sound.* Ce sont quatre bateaux du ministère. De plus, nous bénéficions de la collaboration de la base aérienne de Trenton.

M. HOWE (*Wellington-Huron*): Avez-vous songé à en augmenter le nombre?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Je ne projette pas de grossir notre flotte actuelle. Nous espérons la rendre plus efficace et étendre son rayon d'action en lui ajoutant les services des hélicoptères, ainsi que je l'ai mentionné plus tôt.

M. HOWE (*Wellington-Huron*): Ces navires du ministère seront-ils munis de plates-formes pour hélicoptères?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Je ne puis vous dire que tous les navires présentement en service seront munis d'hélicoptères, car dans le cas de certains navires, il est impossible d'y aménager une plate-forme pour hélicoptères. Mais les nouveaux navires que nous construirons pour remplacer les navires actuels seront tous munis d'hélicoptères.

M. HOWE (*Wellington-Huron*): Vous avez mentionné que l'un de ces navires ferait du service sur le lac Huron. Ce service est-il commencé?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Non, il fait présentement l'objet de soumissions.

M. HOWE (*Wellington-Huron*): Dans quelle partie du district du lac Huron sera-t-il en service?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Son port d'attache sera Parry-Sound.

M. HOWE (*Wellington-Huron*): Parry-Sound, je vous remercie.

M. BATTEN: Monsieur le président, je désirerais signaler tout d'abord que j'approuve entièrement la discussion de ces règlements qui s'imposent au sujet de l'exploitation de ces petits bateaux. Mais je dois dire très sincèrement que je m'oppose absolument à la sévérité avec laquelle on applique certaines de ces règles, tout particulièrement dans les régions où ceux qui sont chargés de les appliquer ne tiennent compte ni des conditions locales ni des traditions régionales.

Maintenant, il a surgi dans mon comté un cas que je m'efforce de régler depuis quelque temps au sujet de ces petits bateaux. Je désire profiter de cette occasion pour soumettre ce cas au Comité. Je le ferai aussi brièvement que possible. Cependant, je devrai vous faire un exposé succinct de la situation locale. Je veux parler de la région appelée Humber-Arm et de la baie des Îles. Cette région est située sur la côte occidentale de Terre-Neuve et elle donne sur le golfe St-Laurent. Il y avait à cet endroit, au début de la colonie, une industrie de la pêche très florissante. Plusieurs endroits y trouvaient leur compte. Pendant tout le cours de l'histoire de Terre-Neuve, lorsqu'une demi-douzaine d'endroits ou plus sont engagés dans l'industrie de la pêche, c'est habituellement la coutume de choisir l'un de ces endroits comme centre commercial de la région dont je vous entretiens en ce moment, dans laquelle il n'y a ni chemins, ni moyens de transport ou de communication sauf par bateau. Pendant des années, ces hommes ont utilisé leurs bateaux comme vous, messieurs, employez vos automobiles. Si vous voulez vous rendre à la gare de chemin de fer, vous prenez votre auto. Si l'un de vos amis désire se rendre à un endroit, vous lui dites "Viens avec moi, j'y vais moi-même". C'est ainsi que les choses se sont passées au cours des années dans cette région.

En 1922 une papeterie fut construite à Corner-Brook. Comme la plupart des gens s'y attendaient, nombre de pêcheurs ont abandonné l'industrie de la pêche pour travailler pour cette compagnie. Les pêcheurs surtout trouvèrent de

l'emploi comme débardeurs, chargeant et déchargeant les navires, ou pour le flottage du bois, et autres travaux semblables.

Ce qui devait arriver arriva: jusqu'à l'année dernière, jamais on n'avait construit de route d'un côté de la baie, et cependant les ouvriers devaient se rendre régulièrement au travail, et certains d'entre eux devaient même se lever à 6 heures du matin ou à 2 heures de l'après-midi ou même à 10 heures du soir pour prendre leur quart à l'usine; ou, c'était une question de chargement ou de déchargement des bateaux ou de flottage du bois; les heures étaient très irrégulières. En général, ils se rendaient au travail à l'heure qu'ils avaient entendu mentionner à la radio.

La Gendarmerie royale et peut-être aussi quelques fonctionnaires supérieurs de la douane ont vu à l'application de certains des règlements déjà contenus dans la loi, ainsi que des règlements que nous étudions présentement, avec le résultat que ces hommes qui avaient l'habitude de transporter un ou deux passagers dans leurs embarcations depuis des années, n'ont plus désormais la permission de le faire. Je parle en ce moment du propriétaire du bateau. Je tiens à dire ceci: Je ne m'occupe pas des bateaux fragiles qui naviguent d'habitude sur un lac; je parle des robustes embarcations construites par leurs propriétaires et qui sont construites pour résister aux tempêtes l'hiver comme l'été, et je parle de ces hommes qui sont aussi bons bateliers qu'on puisse trouver où que ce soit. Or, si vous voulez réglementer un tel homme et lui imposer des règlements au sujet de l'exploitation de son bateau, vous avez peut-être raison, mais il arrivera ceci: cet individu qui se lève à 6 heures du matin et se dirige vers le quai, se dit: "Je m'en vais travailler à la papeterie". Il y a là trois hommes qui disent: "Nous partons avec vous comme hier, comme l'année dernière et l'année d'avant". Le premier répond: "Non, vous ne pouvez embarquer avec moi. La Gendarmerie royale dit que vous ne pouvez m'accompagner parce que je ne possède pas de matériel de sauvetage, mon bateau n'est pas muni d'équipement d'extinction d'incendie et que je ne réponds pas à d'autres exigences". Et celui à qui appartient le bateau se dit: "Ca ne se passera pas comme ça".

Qu'arrive-t-il? Le propriétaire du bateau s'embarque seul, comme c'est son droit, et ses compagnons qui désiraient se rendre au travail et espéraient se faire transporter, doivent rester sur le quai. Bien sûr, ils pourraient s'y rendre par la route. Ils pourraient parcourir les 20 milles en contournant Humber-Arm pour atteindre le moulin qui ne se trouve pourtant qu'à $1\frac{1}{4}$ mille. Je vous déclare, messieurs, que c'est là une situation très grave qui mérite qu'on s'y arrête.

J'admets que vos règlements s'appliqueront à celui qui conduit le bateau et je n'y vois aucune objection. Mais, lorsque ces règlements fonctionnent à rebours, et qu'ils empêchent les hommes de gagner leur vie, il y a quelque chose qui cloche. Cet homme n'a aucun autre moyen de se rendre à son travail. Naturellement, il pourrait contourner la baie, comme je l'ai déjà dit, au coût de $2 pour l'aller et de $2 pour le retour le soir.

Je n'en connais aucun parmi vous messieurs qui siégez autour de cette table qui pourrait se payer le luxe de dépenser $4 par jour pour se rendre à son travail et en revenir, sans parler des débardeurs. J'ai déjà soulevé ce point et j'ai entretenu une assez longue correspondance avec le ministère à ce sujet.

Nous avons déjà obtenu qu'un représentant du ministère des Transports se rende dans la région. Je crois que malheureusement il a sans mauvaise intention créé une fausse impression. Il dit: "Il y a assez d'eau dans Humber-Arm pour noyer un homme". Il a raison et du reste il y a assez d'eau dans une baignoire pour noyer un homme. Il dit qu'un moteur à essence peut prendre feu. Je

l'admets, mais il est moins que probable que les nombreux petits bateaux de Terre-Neuve, qui ne sont pas couverts, surtout ceux qui sont mus par des moteurs à un cylindre, prennent feu, et ils y sont beaucoup moins exposés qu'un grand nombre d'autos qui prennent feu sur les grandes routes. Et cependant, les gens ont l'impression que parce qu'il est possible qu'un bateau prenne feu, les règlements doivent s'appliquer sans discernement.

Mais je vous demande de vous mettre à la place d'un homme qui conduit des bateaux depuis des années et qui l'a fait comme vous conduisez vos autos, à qui on dit qu'il ne peut prendre à bord un ami à 6 heures du matin ou à 10 heures du soir; ces gens ont toutes les raisons du monde d'être mécontents.

Je vous demande, monsieur le président, et je demande aux fonctionnaires supérieurs de ce ministère d'étudier cette situation. Encore une fois, bien que j'approuve les règlements et que je les trouve nécessaires, je n'admets pas qu'ils soient appliqués dans toute leur rigueur dans un endroit en particulier. J'admets que certains règlements sont nécessaires, mais je prétends que nous devons appliquer ces mêmes règlements avec discernement après avoir bien étudié les conditions locales de la région.

M. HODGSON: Je suis heureux que le député de Terre-Neuve ait soulevé cette question, car il y a là un problème qui complique le travail de la Gendarmerie royale à l'égard de l'application des lois, surtout à Terre-Neuve où les gendarmes sont des nouveaux venus. La même chose s'appliquera aux bateaux qui naviguent sur mon lac, par exemple. Les gens ignorent tout des règlements et très peu d'entre eux possèdent des permis. Il arrivera un jour où un agent de la Gendarmerie royale surgira à cet endroit et il n'y aura probablement rien d'autre à faire pour lui que de signifier des assignations à des centaines de propriétaires de bateaux.

M. BATTEN: C'est ce qu'il doit faire.

M. HODGSON: Ensuite, l'homme pris en défaut va trouver son député et lui dit: "Quelle espèce de gouvernement avons-nous donc au Canada! Il faut que je comparaisse en cour maintenant. Si je veux obtenir un permis, je dois parcourir 66 milles pour me rendre à Lindsay pour l'obtenir". Je me permets de suggérer au ministre des Transports ou au ministère de la Justice que cet agent de la Gendarmerie soit muni de permis qu'il pourrait vendre aux propriétaires de bateaux pendant une certaine période de temps, afin que les intéressés puissent se familiariser avec les règlements et aient l'occasion d'acheter leur propre permis.

M. HAHN: Monsieur le président, je découvre avec surprise l'existence d'une brochure intitulée "Sécurité sur l'eau". J'en ignorais l'existence. Je crois qu'elle a probablement été l'objet d'une grande diffusion, et que les députés ont été les derniers à en entendre parler. Mais je constate avec plaisir qu'on se propose d'exercer une certaine mesure de surveillance. Au moins on communique des renseignements au public et je désire féliciter le ministère de cette décision.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Cette brochure a été mentionnée à la Chambre en plusieurs occasions.

M. HAHN: Il se peut que j'aie été absent lorsqu'on en a parlé.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Vous êtes toujours là.

M. HAHN: Il me semble que je suis toujours là. Je n'y suis pas cet après-midi et pendant mon absence il peut se passer quelque chose qui ne sera pas porté

à ma connaissance. Cependant, il y a certaines questions qui me viennent à l'esprit au sujet des régions de villégiature. Il existe un très grand nombre de bateaux de plaisance dans ma région. Je ne représente pas seulement une région de pêche, bien que j'aie discuté cet aspect plus à fond que je ne l'ai fait pour tout autre. L'un des facteurs qui m'inquiètent c'est de voir un certain nombre de bateaux à rames et d'autres bateaux que je puis facilement reconnaître, prendre trop de monde à bord. J'espère que le ministère a trouvé moyen de régler cette situation. Lorsqu'un bateau est muni d'un permis, on devrait indiquer au propriétaire combien de passagers il peut transporter, surtout dans certaines régions de villégiature où ceux qui font ce service sont si intéressés à louer des embarcations qu'ils permettront à n'importe quel nombre de passagers d'y monter, avec des résultats catastrophiques dans certains cas.

Cependant, la raison pour laquelle je me lève en ce moment a trait tout particulièrement à une question que j'ai cherché à poser plus tôt au cours des délibérations du Comité. Le ministère est bien au courant de cette question. Il s'agit des bateaux rapides ou de la vitesse des bateaux sur le fleuve Fraser et de son effet sur les bateaux et agrès des pêcheurs. Il est facile de comprendre que lorsque les remorqueurs voyagent à des vitesses excessives, naturellement les petits bateaux de pêche qui sont amarrés au dock sont exposés à être endommagés.

Naturellement, une vitesse excessive des bateaux et des remorqueurs sur une rivière, alors que les pêcheurs se livrent à leur occupation, a un effet direct sur leurs filets. Cela a causé beaucoup d'ennuis aux pêcheurs, qui se sont plaints au ministère et m'ont demandé de me plaindre également. Ces demandes ont été mises à l'étude, mais M. Baldwin—et je le vois ici avec plaisir aujourd'hui—m'a appris dans une lettre datée du 25 mai que les députés représentant les comtés environnants et les autres intéressés avaient été priés par le ministère de discuter la question entre eux et de soumettre au ministère toutes suggestions qu'ils pourraient juger utiles, en vue de résoudre la problème. Le problème a trait à la vitesse des bateaux.

Voilà pourquoi j'ai demandé à M. Langlois plus tôt si cette réunion était consacrée à régler cette question ou si la réunion en question est censée avoir eu lieu plus tôt. Je ne m'oppose pas à la tenue d'une réunion, car je l'approuve. Mais je doute que les députés aient été informés d'une réunion qui aurait été tenue dans le passé. L'avis en question ne dit pas qu'une réunion a eu lieu, mais que nous en avons été avisés. A ma connaissance, je suis de ceux qui n'ont pas été avisés. Je n'en ai pas discuté avec un grand nombre de députés, mais je constate que beaucoup d'entre eux n'ont pas été avisés. Peut-être que je suis mal tombé et que je ne me suis pas adressé à ceux qui avaient été avisés.

J'ai été fort intéressé par la déclaration en question, à savoir que le ministère considère qu'il est inutile de vérifier la vitesse des bateaux sur le Fraser, et que par conséquent il n'a pas été possible d'établir des règlements en vertu d'un décret du conseil. Personne, je crois, ne peut mieux comprendre que moi le problème auquel nous faisons face à l'égard de cette vitesse des bateaux qui vont et viennent sur un cours comme celui-là. D'autre part, personne ne comprend mieux que moi le besoin de réglementer la vitesse. J'aimerais savoir dès maintenant, tout d'abord si les démarches entreprises par M. Baldwin ont été couronnées de succès et si des députés lui auraient indiqué comment cette vitesse peut être réglementée, car je suis fort intéressé à connaître la réponse à ce problème et je suis sûr qu'il est lui-même intéressé. Je ne soumets aucune suggestion, parce que je n'en avais pas entendu parler. Mais il est certain que d'autres personnes ont été approchées et il est peut-être en mesure de me dire maintenant s'il a obtenu des résultats?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): M. Baldwin va répondre à votre question.

M. BALDWIN: Monsieur le président, je le regrette si un malentendu a résulté de la phraséologie employée dans la lettre adressée à mon honorable interlocuteur. En fait, toute mention de consultations et de réunions avait pour but d'indiquer que nous songions et aux réunions du présent Comité et aux discussions subséquentes qui auront lieu avec les divers groupes au sujet de toute cette question.

La question de la limite de la vitesse sur l'eau a donné lieu à des exposés d'opinions assez différentes, non pas des opinions opposées essentiellement à la limite de la vitesse, mais des opinions qui varient sur les moyens de réglementer cette vitesse et d'imposer une limite. Le problème essentiel consiste à imposer une limite de vitesse et pour cela on doit disposer de certains moyens de la vérifier. En ce qui concerne les petits bateaux, je dois dire que d'ordinaire ils ne sont pas munis d'indicateur de vitesse et le conducteur ne sait peut-être pas à quelle vitesse file son bateau. A moins que les préposés à la surveillance—c'est ce qu'ils prétendent—ne possèdent certains moyens de déterminer la vitesse, il sera très difficile d'imposer des amendes ou de faire respecter les règlements. Comme vous le savez, monsieur, les règlements de navigation sur les eaux secondaires contiennent une clause générale qui interdit de conduire les bateaux de façon imprudente et à une vitesse dangereuse pour la navigation ou la vie des gens, compte tenu de toutes les circonstances.

M. HAHN: Vous voyez là qu'il s'agit des dangers à la navigation ou à la vie des gens. Ces bateaux sont amarrés aux docks.

M. BALDWIN: Les dangers à la navigation incluraient les docks. Je vais vous donner un cas où nous avons pu contrôler la limite. Dernièrement l'un des navires de notre ministère a été endommagé dans le St-Laurent en raison de la vitesse excessive d'un autre navire qui débouchait de la voie maritime et descendait le fleuve. Or, à cet endroit une limite de vitesse a été fixée, et nous sommes en mesure de connaître la vitesse du navire parce qu'il s'agit d'un cours d'eau et nous savons à quelle heure le navire passe à un endroit précis et à quelle heure il parvient au point suivant; cela nous permet de déterminer sa vitesse. Dans le cas en question, nous avons pu conclure que le navire en cause allait plus vite qu'il n'était permis. Dans le canal Rideau à Ottawa, les autorités du canal ont décrété une limite de vitesse de six milles à l'heure. Nous pouvons exercer une surveillance à cet endroit parce qu'il y a des routes qui longent le canal, d'où la police peut vérifier la vitesse; mais nous constatons que les opinions sont fort partagées lorsque nous nous éloignons de ces quelques étendues d'eau où la surveillance est possible, sur la possibilité d'imposer une limite de vitesse horaire, dans l'espoir de pouvoir la mettre en vigueur, ou si nous devrions recourir à une disposition générale à l'égard de la vitesse excessive ou de la navigation imprudente.

M. HAHN: D'après moi, la question se réduit à ceci: il s'agit de savoir si nous allons être en mesure d'établir certains règlements que nous serons sûrs de pouvoir appliquer.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Vous devez limiter vos règlements à la vitesse.

M. HAHN: Oui.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Votre observation doit se limiter à la vitesse.

M. HAHN: Je la limite absolument à la vitesse, monsieur Langlois. Je vous remercie d'avoir appelé mon attention sur ce détail. Mais je ne crois pas que

nous serions sages . . . Je crois que nous devrions avoir des règlements précis concernant la vitesse, mais nous devrions avoir certains dispositifs nous permettant de déterminer la vitesse des bateaux afin que s'ils se trouvent dans un port, ils ne puissent voyager qu'à une certaine vitesse. Il me semble qu'à des endroits comme le fleuve Fraser où il y a autant de dommages aux agrès de pêche qu'aux vaisseaux de pêche, il me semble, dis-je, qu'on devrait trouver le moyen d'établir des règlements, si jamais nous devons en avoir. Autrement, nous continuerons de nous buter à ce problème particulier semaine après semaine pendant toute l'année.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Batten, a-t-on répondu à votre question?

M. BATTEN: Non, je vous en ai simplement laissé le soin ainsi qu'à l'adjoint parlementaire.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Je vous demande pardon, monsieur Batten, j'aurais dû avant maintenant répondre à vos observations. Vous avez parlé d'un cas particulier dans un endroit particulier où les usagers de petites embarcations se servent occasionnellement desdites embarcations pour transporter des amis aller et retour entre résidence et leur travail.

Je comprends votre point, à savoir que si nous établissons des règlements trop sévères, il se pourrait que nous privions quelques personnes des moyens de gagner leur vie d'une façon ou d'une autre. Mais il est certain que les propriétaires de ces petits bateaux ne s'opposent pas à l'imposition de mesures obligatoires de sécurité, surtout en ce qui concerne le matériel de sauvetage? On me dit, par exemple, que le service d'inspection des navires à vapeur a approuvé il y a deux ou trois ans,—et M. Cumyn rectifiera si je me trompe,—un nouvel équipement qui peut être employé à la place de l'équipement volumineux actuel comme les grands radeaux de sauvetage ou d'autre matériel du même genre. Ce nouveau matériel prend peu de place, il est très léger et il peut facilement trouver place sous les sièges transversaux. Pour permettre à ceux qui ne sont pas familiers avec ce domaine, de me comprendre, je veux parler des bancs. Cet appareil peut se dissimuler sous les bancs sans perdre le moindre espace dans le bateau ni diminuer sa capacité de chargement. Je crois qu'il serait opportun de conseiller à vos amis de Terre-Neuve qui ont de la difficulté à se conformer à ces règlements, de communiquer avec notre service d'inspection des navires à vapeur et d'obtenir des renseignements sur ce nouveau dispositif qui, me dit-on, est très bon marché, et présente en plus les avantages dont je viens de parler. Ils devraient déterminer s'ils peuvent s'en servir et se conformer ainsi aux règlements. Comment appelez-vous ce matériel, monsieur Cumyn?

M. CUMYN: *Styrefoam.*

M. LANGLOIS (*Gaspé*): *Styrefoam.*

M. BATTEN: Monsieur le président, je suis d'accord avec l'adjoint parlementaire. Je ne vois rien à reprendre à ce qu'il a dit. Mais je prétends que l'application de cette règle ou du règlement se fait à rebours.

Or, sauf erreur, la Gendarmerie royale dans cette région, et les fonctionnaires du service des douanes qui y sont postés n'ont pas le choix; s'ils veulent appliquer le règlement de la façon que vous avez indiquée hier, d'après une lettre émanant du ministre des Transports, ils devront faire cela. Mais, en fait, le règlement s'applique au propriétaire du bateau, et lorsque nous voulons le forcer à observer les règlements, il s'y refuse absolument.

Je tiens à dire que je ne cherche pas à défendre le propriétaire du bateau; je plaide pour celui que les règlements forcent à rester sur le quai.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Je vois votre point.

M. BATTEN: Et maintenant, s'il pouvait trouver moyen de se rendre à son travail, je lui dirais: "Prenez l'autre moyen". Or, comme je l'ai déjà dit, cet autre moyen représente pour lui une dépense de $4 par jour. D'autre part, je dois dire que le bateau en question ne s'est jamais éloigné de la rive de plus d'un demi-mille et que la longueur totale du trajet qu'il parcourt ne dépasse pas un mille et quart.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Je croyais que vous vous intéressiez aux propriétaires de bateaux, mais maintenant c'est aux passagers que vous vous intéressez. Pourquoi ne leur conseillez-vous pas de s'acheter des ceintures de sauvetage? Ils pourraient alors voyager sur ces bateaux?

M. BATTEN: Monsieur le président, si nous devrions déclarer à un groupe de Terre-neuviens qui font la pêche dans cette partie de l'océan d'acheter des ceintures de sauvetage pour s'éloigner de la rive à une distance d'un mille et quart, nous n'avons pas grand-chance d'être écoutés. Si quelqu'un me disait que je dois m'acheter une ceinture de sauvetage parce que je méloigne à un mille et quart de la rive, je puis vous assurer que j'en aurais beaucoup plus à dire sur ce sujet qu'à l'heure actuelle.

M. GREEN: On ne vous y oblige que si vous transportez des passagers.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Il transporte des amis; le propriétaire du bateau transporte des passagers tous les jours?

M. BATTEN: Mais, monsieur le président, voulez-vous me faire croire que parce que mon ami Jim possède un bateau et qu'il doit se rendre à 6 heures demain matin à son travail, la seule façon dont je pourrai m'y rendre avec lui, c'est-à-dire voyager dans son bateau sur une distance d'un mille et quart, ce sera de me munir d'une ceinture de sauvetage?

M. GREEN: Si vous ne lui faites pas payer son passage, vous ne serez pas obligé de passer par là.

M. BATTEN: Oui, je vous le concède, mais cela ne règle pas le problème. C'est tout simplement un moyen de contourner le règlement, mais je ne suis pas d'accord. Il y a toujours le danger possible lorsqu'on transporte un ami, qu'on le transporte moyennant paiement ou non.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Monsieur Batten, vous comprenez certainement qu'il est très difficile de faire des exceptions en matière de règlements et d'en exempter certaines personnes.

M. BATTEN: Je l'admets, monsieur le président. Mais, si vous voulez parler d'un homme qui vit à Corner-Brook et qui se promène en bateau de plaisance et y transporte beaucoup de passagers, s'il s'agit de cet individu, je suis tout à fait d'accord avec vous et je vous approuve. Mais si vous voulez parler d'une région où pendant des années des bateaux assurent ce service et transportent des copains qui n'ont pas de bateau et qui se rendent à ce centre commercial pour consulter le médecin, vont voir le ministre du culte ou le magistrat, ou encore qui y vont pour acheter cinq livres de clous et doivent franchir sur l'eau une distance d'un mille et quart pour acheter ces clous et qui, une fois arrivés au quai, disent à leur ami qui se prépare à faire la traversée dans son bateau: "Prenez-moi à bord"; ce dernier le prend à bord de son bateau, ce qui lui permet d'acheter ses clous et de

revenir chez lui. Allons-nous établir des règlements qui interdiront à ce propriétaire de bateau de transporter son copain sur une distance d'un mille et quart pour se rendre à son travail? Si nous faisons cela, messieurs, alors nous sommes trop sévères dans l'application de la loi.

Si nous nous adressons à un groupe de terriens qui se promènent dans des embarcations de plaisance, je ne m'oppose pas à ce que vous dites. Mais voici de bons bateaux conduits par des hommes qui sont les meilleurs marins du pays; et lorsque vous leur dites qu'ils ne peuvent transporter leurs amis à l'ouvrage, ou chez le médecin ou chez le ministre du culte, ou à un endroit quelconque, alors mon objection ne s'applique pas au règlement visant le propriétaire du bateau, je m'oppose à l'application du règlement à ces hommes qui ne possèdent pas de bateau et qui sont incapables de se rendre aux endroits où ils doivent gagner leur vie.

M. HERRIDGE: Cela s'appliquerait au service de passagers; non pas aux règlements.

M. BATTEN: S'il y avait un service de passagers, je n'aurais rien à dire. S'il existait un service de chalands pour transporter cet homme sur l'autre rive; s'il y avait quelque autre moyen de transport à la disposition de ces gens, je n'aurais rien à dire. Mais c'est le seul moyen de transport à leur disposition, sans quoi ils ne peuvent se déplacer.

M. GREEN: Quelle est la situation en ce qui concerne les gens qui exploitent ces petits navires comme taxis? Sur la côte du Pacifique, ce genre de service augmente sans cesse et il y a un grand nombre de taxis nautiques. Ces bateaux sont-ils visés par la loi? Quels sont les règlements qui s'y appliquent et quelle est la différence entre les règlements qui s'appliquent à ces bateaux, à ces gens et ceux qui s'appliquent à celui qui exploite son propre bateau?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Monsieur Green, avez-vous un exemplaire de la brochure "Sécurité sur l'eau"? Si vous vous reportez au bas de la page 5 . . . lisez toute la page 5, et vous y verrez les exigences requises à l'égard de ces bateaux. Si vous vous reportez au bas de la page 5, sous les règlements visant les bateaux à moteur qui font du commerce et qui ont une jauge brute de moins de 5 tonneaux et qui transportent des passagers payants, il y a là une liste du matériel requis d'après les règlements. Y êtes-vous?

M. HODGSON: Je dois dire au sujet de la demande de permis de bateau, que lorsque vous déposez une demande au bureau de Lindsay en vue d'obtenir un permis, on vous envoie les renseignements qui paraissent à la page 7, et au reçu de la demande mentionnant les dimensions de votre bateau, la grosseur de votre moteur et autres détails, on vous envoie le permis avec le numéro qui doit être indiqué sur votre bateau; et l'on vous indique le nombre de passagers que vous pourrez transporter et le genre de matériel de sauvetage vous devez installer dans votre bateau.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): C'est exact.

M. HODGSON: Mais je vois où le député de Terre-Neuve veut en venir. C'est un travail très délicat pour la Gendarmerie royale à cet endroit d'essayer d'exécuter ces lois visant les gens qui n'ont jamais détenu de permis pour un bateau.

M. HERRIDGE: Monsieur le président, en ce qui concerne ce matériel de sauvetage, auriez-vous quelque appareil que vous pourriez montrer à notre Comité qui aurait été approuvé par le ministère?

M. CUMYN: Voici un type de ceinture de sauvetage qui vient d'être approuvée pour les petits bateaux.

M. HERRIDGE: Que doit faire un homme pesant 200 livres?

M. CUMYN: Nous en avons pour des personnes de poids différents. Il y en a diverses catégories selon les poids.

M. LAVIGNE: La loi oblige-t-elle les enfants à porter ces appareils pendant tout le temps qu'ils sont dans le bateau?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Non, ces appareils doivent être à portée de la main.

M. LAVIGNE: Parfait, mais on n'est pas obligé de les porter?

M. CUMYN: Non, mais ils sont faits pour être portés.

M. HERRIDGE: Voilà une question au sujet de laquelle les gens ont été mal renseignés; tout le monde croit que les enfants doivent porter ces appareils.

En ce qui concerne l'autre point, qui a du bon, je dois dire qu'il se vend beaucoup d'appareils semblables à celui-là et qui ne sont pas aussi bons, parce qu'ils ne peuvent flotter. J'ai vu des enfants tomber du quai avec ces appareils qui ne flottent pas. Cependant, les gens ont toujours l'impression que ces appareils sont bons.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Monsieur Lavigne, cette question a été soulevée hier; voici d'ailleurs l'étiquette dont vous avez parlé.

M. LAVIGNE: Pas du tout. C'est ce que vous m'avez dit hier. Il y a sur l'appareil une étiquette comme celle-ci, mais il y a également une étiquette du ministère des Transports . . .

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Oui, la voici. Le ministère des Transports a approuvé . . .

M. LAVIGNE: Oui, mais il y est dit également que cet appareil n'est pas bon pour la natation, pour le bain . . .

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Cela n'est pas indiqué sur l'étiquette d'approbation du ministère des Transports.

M. LAVIGNE: C'est indiqué sur certains articles. Voilà pourquoi il y a tant de confusion qui règne à l'égard de ces articles. Il est dit sur l'étiquette que l'appareil est approuvé par le ministère des Transports, puis il est dit sur une autre étiquette que l'appareil n'est pas bon pour la natation ou le flottage.

M. BALDWIN: Je crois que l'explication de ceci, monsieur le président, c'est que la ceinture de sauvetage dont il veut parler, qui a été approuvée, était faite en kapok non enveloppé. L'appareil que nous avons ici est fait de kapok recouvert d'une couche protectrice de vinyl.

M. LAVIGNE: Cet appareil ne serait pas par hasard l'un de ceux dont il a été question dans les journaux il y a quelques jours, avec lequel une personne s'est noyée? La ceinture se trouvait à l'arrière de la tête et le noyé a été trouvé flottant la face tournée vers le fond.

M. BALDWIN: L'appareil non enveloppé est très bon et utile pour fins de sauvetage, mais si vous le laissez séjourner pendant quelque temps dans l'eau, il en absorbera naturellement une certaine quantité.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Ils sont bons pour à peu près deux heures dans l'eau.

M. NESBITT: J'aurais une ou deux questions à vous poser, monsieur Langlois. Étant donné certaines questions qui ont été posées cet après-midi, je voudrais demander si le ministère des Transports dispose de commodités dans le lac Ontario et le lac Érié?

M. LANGLOIS *(Gaspé)*: *Grenville* en est une.

M. NESBITT: Sur quel lac?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Son port d'attache est Prescott.

M. NESBITT: Son port d'attache est Prescott, c'est-à-dire sur le St-Laurent. En avez-vous sur le lac Ontario?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Son port d'attache est Prescott, mais il fait le service sur le lac Ontario.

M. NESBITT: Y en a-t-il sur le lac Érié?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Le *Grenville* s'y rend également. Nous en avons frété un autre à Amherstburg.

M. NESBITT: Le ministère songe-t-il à en mettre en service à l'extrémité est du lac Érié, par exemple depuis la région de Port-Stanley jusqu'à Crystal Beach? Je dois dire que le 1er juillet, c'est-à-dire il y a moins de deux semaines environ, partaient d'un très petit port du côté canadien 1,750 petits bateaux qui s'en allaient à la pêche. Tout cela dans un seul port. Et il existe bien d'autres ports qui abritent un grand nombre de petits bateaux. Il s'agit d'une des régions qui renferment le plus grand nombre de petits bateaux au pays. Je signale ce cas, parce que c'est à cet endroit que se sont produits les plus nombreux accidents de navigation.

Étant donné les commentaires formulés par des membres du Comité, monsieur le président . . .

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Puis-je maintenant répondre à votre question?

M. NESBITT: Oui.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Lorsque nous construirons le navire qui doit remplacer le *Grenville*, il desservira les deux lacs et le *Grenville* fera du service surtout sur le lac Érié.

M. NESBITT: Oui. Le second point que j'ai à mentionner, monsieur le président, c'est qu'il ressort des divers commentaires de certains membres du Comité, dont MM. Carter, Batten, Herridge, Hodgson, que c'est une excellente chose que d'avoir des règlements; mais c'en est une autre d'exiger que les bateaux qui sont exploités surtout par des terriens et pour des fins d'agrément dans les parties les plus peuplées de l'Ontario et du Québec, c'est une autre chose, dis-je, que de réglementer les bateaux dont on se sert pour gagner sa vie et qui appartiennent à cette catégorie de bateaux dans la Colombie-Britannique et à Terre-Neuve ainsi qu'à un grand nombre d'endroits dans l'Ontario et le Québec, dans les régions densément peuplées. Je crois, monsieur le président, que cela se ramène à une simple question d'application des règlements plutôt qu'aux règlements eux-mêmes.

Je crois qu'il incombe aux fonctionnaires, quels qu'ils soient, qui sont chargés d'appliquer la loi, d'user de la discrétion que leur accordent les instructions reçues pour mettre la loi à exécution. Comme exemple,—et je suppose que tous les membres du Comité connaissent cet exemple—je vais mentionner les règlements régissant la vitesse sur les grandes routes de l'Ontario. La limite de vitesse permise

est de 50 milles à l'heure. Ceux qui ont quelque expérience dans l'application de la loi savent que cette limite de vitesse de 50 milles à l'heure qui est permise est très rarement appliquée à moins qu'une personne ne conduise à une vitesse excessive dans les circonstances, et les règlements servent à retenir les conducteurs qui s'en tiennent à la vitesse permise, et ils ne peuvent être poursuivis en vertu d'une autre disposition du règlement de la route. Mais chacun sait que les gens voyagent à 50 milles à l'heure lorsque la voie est libre et ils ne craignent pas d'être inquiétés. Je crois que la même disposition s'appliquerait à la conduite d'un bateau dans des endroits comme Terre-Neuve ainsi que M. Batten l'a laissé entendre, et en Colombie-Britannique, ainsi que dans d'autres ports où les bateaux servent surtout pour le transport du propriétaire à son travail et non pour des fins d'agrément. Je crois que les règlements sont surtout destinés aux régions où il y a un grand nombre de bateaux de plaisance conduits par des villégiateurs et je crois que certains des cas qui ont été mentionnés pourraient bien être réglés de cette façon.

M. CARTER: Ce dont M. Batten se plaint—et je me trouve dans la même situation—c'est l'application rigoureuse des règlements sans égard à toutes les circonstances du moment. A Terre-Neuve où la mer a toujours été notre voie de transport, nous avons une pénurie de routes et nos gens ont pris l'habitude d'aller d'un endroit à un autre au moyen de bateaux. Très souvent il n'y a aucun autre moyen de s'y rendre; et à cause de cela, à peu près tout le monde ou du moins une très grande partie de la population possèdent leurs propres bateaux tout comme sur le continent des citoyens possèdent leurs propres voitures, et pour exactement les mêmes fins.

Mais à cause de ces règlements peut-être rigoureusement appliqués, il se produit une situation si absurbe, parce que . . . prenons le cas que M. Batten a mentionné, et supposons qu'un homme voyage en camion tard la nuit et que son camion ait une panne. Le conducteur ne savait pas à l'avance qu'il aurait cette panne et il lui est impossible de s'en revenir avec son ami en bateau parce que ces règlements le lui interdisent. La personne à laquelle le bateau appartient ne transporte pas de passagers payants et ne fait que prendre son ami avec elle pour lui rendre service. Très souvent lorsqu'une personne se rend à un autre endroit—une personne peut visiter un certain endroit situé à 10 ou 12 milles plus loin,—et une fois rendue à destination, elle rencontre quelqu'un qui désire se rendre ailleurs pour consulter un médecin. Il n'y a aucun service de transport régulier et tout se fait au hasard. Cette personne malade attend probablement que quelqu'un passe pour lui demander de la transporter ou d'envoyer un message au médecin. Mais à cause des règlements, le propriétaire ne peut prendre le malade comme passager et il ne peut transporter son ami. Je ne crois pas que personne ait voulu des règlements aussi sévères.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Voulez-vous parler d'un cas d'urgence?

M. CARTER: Ce sont presque tous des cas d'urgence.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Il ne faut pas oublier que ces règlements ont été établis aussi bien pour la sécurité du propriétaire du bateau que pour celle des passagers. Prenez le cas de votre ami qui se rend à quelque 12 milles de chez lui et qui pour le retour a l'obligeance de transporter un ami avec lui. Supposons que son bateau ne soit pas muni de l'équipement nécessaire et qu'il ait un accident entraînant une perte de vie. Dans quelle situation votre ami se trouvera-t-il en face de la loi pour avoir accepté ce passager sans au préalable avoir répondu aux exigences des règlements en ce qui concerne le matériel de sécurité? Il se

trouvera sûrement dans de grandes difficultés. Tous les avocats présents admettront avec moi que nous ne pourrions recommander à un client de courir un tel risque. Il y va aussi bien de la protection du propriétaire du bateau que de la sécurité du passager.

M. CARTER: Il faut tout de même faire preuve d'une certaine somme de sens commun dans cette question.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Je vous l'accorde.

M. CARTER: Cela me rappelle l'histoire de l'Irlandais qui avait tué sa vache pour sauver la vie de l'animal. Donc, je serais obligé de laisser périr mon ami ou de courir le risque de le prendre avec moi et de l'exposer à périr.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Je vous ai demandé si vous vouliez parler seulement des cas d'urgence et vous avez répondu dans la négative. Le cas mentionné par M. Batten se produit tous les jours pour les hommes qui se rendent au travail et en reviennent en empruntant ce mode de transport.

M. HAHN: Cette ceinture de sauvetage porte le timbre du Service d'inspection des navires à vapeur du ministère des Transports et il porte la mention "approuvé" ainsi que la date. Je veux savoir si tout le matériel de sauvetage approuvé est d'un emploi sûr?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Pas tout le matériel employé. Pour être approuvé, il doit être jugé sûr, si je puis m'exprimer ainsi. Tout le matériel que vous devez posséder est approuvé et si vous voulez bien vous reporter à la page 2 de cette petite brochure intitulée "Sécurité sur l'eau", vous y verrez un chapitre traitant du matériel de sauvetage et une mise en garde contre l'emploi d'appareils de sauvetage qui ne portent pas le timbre d'approbation du ministère des Transports. Vous y trouverez même deux spécimens de ce timbre d'approbation que l'on doit exiger avant d'acheter du matériel semblable.

M. HAHN: Me serait-il permis de proposer que cette question soit soumise par le Comité au ministère de la Santé nationale et du Bien-être social?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): L'étiquette incriminée n'est pas émise par le gouvernement fédéral mais par le ministère provincial de la Santé.

M. HAHN: Ou que tous les ministères provinciaux soient avisés?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): De l'enlever?

M. HAHN: Il n'est pas question de l'enlever, mais on ne devrait pas permettre la vente d'appareils qui ne sont pas approuvés par le ministère des Transports. Après tout, nous sommes ici pour sauvegarder les vies humaines, et si une personne part en bateau en croyant qu'elle peut compter sur une excellente ceinture de sauvetage, pour s'apercevoir plus tard que celle-ci n'a aucune valeur, alors n'est-ce pas la répétition de l'histoire de la vache de l'Irlandais?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Peut-être devrions-nous communiquer avec les ministres provinciaux respectifs de la santé et appeler leur attention sur les observations faites à notre Comité à ce sujet, puis leur laisser le soin de prendre toute mesure qu'ils jugeront nécessaire.

M. HAHN: Dans ce cas, ce serait eux qui assumeraient la responsabilité.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Je suis un peu perdu dans cette question et peut-être vos experts pourront-ils me rassurer rapidement; mais je conclus, à la lecture de cette disposition, que nous nous occupons surtout des règlements

visant les petits bateaux. J'aurais quelques questions à poser. Tout d'abord, cet article range-t-il les petits bateaux dans la catégorie de ceux qui sont visés par l'article 657 qui est celui qui traite de la limitation des responsabilités? S'il en est ainsi, alors j'aimerais qu'on règle le problème suivant: je crois qu'il existe un certain type de limitation des responsabilités pour tous les navires; sauf erreur, l'expression "navire" comprend toute embarcation non mue par des rames, sauf dans le cas des bateaux de pêche; et cette limitation de la responsabilité est quelque chose comme $172.97 le tonneau pour les blessures à une personne, et $38.92 le tonneau pour dommages à la propriété.

J'ignore absolument ce que le mot "tonneau" peut signifier ici, mais on m'informe que dans la classification des petits bateaux, des bateaux des eaux intérieures, et autres bateaux du même genre, cela signifie qu'en cas de collision où le propriétaire ne serait pas à blâmer ou que son bateau aurait été pris à son insu—c'est-à-dire le cas où le fils du propriétaire aurait pris le bateau à l'insu de son père, ou que sa femme l'aurait pris, et la responsabilité serait limitée dans les cas de ce genre à quelques centaines de dollars pour dommages subis par autrui.

Auriez-vous l'obligeance de me dire, au sujet de cet article qui s'applique maintenant à ces petits bateaux et au sujet de la collision, s'il y a une limitation semblable de responsabilité?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Eh bien, j'interprète l'article 657 et le suivant, qui ont trait à la limitation de la responsabilité, comme signifiant qu'ils s'appliquent seulement aux navires immatriculés.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Alors, le sens du paragraphe 1 de l'article 657 varie selon qu'il est possible d'établir que le navire est immatriculé au Canada ou non.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Il faut qu'ils soient immatriculés et il importe peu qu'ils le soient au Canada ou non. Ils peuvent l'être au Canada, en Angleterre, en Australie ou aux États-Unis, mais ils ne sont pas obligés d'être immatriculés au Canada pour que puisse être invoquée la clause de limitation.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Par conséquent, l'expression "immatriculés" ne signifie pas nécessairement immatriculés au Canada?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Exactement.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Le terme enregistrement ici ne s'applique-t-il pas, d'après vous, au terme "immatriculation"?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Un permis est une chose tout autre que l'immatriculation.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Je le comprends, mais je vous demande votre avis du point de vue de la responsabilité.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Je réponds non.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Vous êtes bien sûr que personne ne cherchera pas à forcer le sens de ce mot dans un procès de responsabilité au civil; autrement, ce serait une situation très compliquée.

M. NIXON: Vous seuls, les avocats, pourriez faire cela.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Cela pourrait être une journée mémorable pour les avocats également.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Nous pouvons en encaisser beaucoup.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): S'il n'existe pas de limitation à l'égard de ce genre de bateau, le ministère a-t-il songé à des dispositions quelconques semblables à celles qui existent dans les provinces, où j'apprends que l'on se dispose à imposer l'assurance obligatoire prévoyant que s'il vous arrive un accident, vous devez prouver votre responsabilité financière au moyen d'une assurance ou par quelque autre moyen avant que l'on vous restitue votre permis d'exploiter un bateau. C'est un problème très épineux, parce que, il y a environ deux jours je crois, les journaux nous ont parlé d'un navire fractionné en deux dans l'un de nos lacs de l'Ontario, entraînant la mort de deux hommes et en blessant un autre. Si nous devons imposer la délivrance de permis, peut-être ferions-nous bien de nous assurer qu'il existe une limitation de responsabilité et que les détenteurs de permis sont responsables du point de vue financier.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Non, nous n'y avons pas songé. Dans le cas d'un navire détenant un permis, il n'y a rien d'équivalent à la limitation de responsabilité et dans le cas d'un navire immatriculé, nous n'avons pas songé à imposer un plan d'assurance ou à exiger un dépôt de garantie ou à obliger le propriétaire à prouver sa responsabilité financière.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): L'adjoint parlementaire consentirait-il à mettre cette question à l'étude, parce qu'il semble qu'au moins dans une période de temps concentrée au cours de l'été, la fréquence des accidents de ce genre est aussi élevée que sur les grandes routes.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Nous sommes prêts à étudier toutes les suggestions qui seront faites ici aujourd'hui, mais, comme je l'ai mentionné à la Chambre ainsi qu'au Comité, nous irons lentement dans cette étude. Nous allons étudier toutes les circonstances et demander l'opinion d'autant de personnes que possible avant de prendre une décision. Jusqu'ici, nous n'avons pas jugé opportun de faire ce que demande mon honorable ami.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Il me semble qu'à mesure que nous intensifions notre programme de réglementation, cette mesure me répugne au sujet de la loi. J'ai écouté ce qu'a dit le capitaine Cumyn ce matin lorsqu'il a déclaré qu'il y aurait danger même pour un exploitant de hors-bord de déverser une bouteille d'huile dans un lac. Si nous prenons cette attitude, alors je crois que nous devrions chercher à obtenir certains avantages de ce genre de législation, et s'il doit y avoir un type restrictif de mesure législative, elle devrait comporter des sauvegardes pour l'avenir.

M. NESBITT: Je crois que M. Langlois a mentionné que le *Grenville*, qui fait présentement du service à Prescott et surtout dans le lac Ontario, sera remplacé sous peu et il est à espérer qu'il en soit ainsi afin qu'il puisse être affecté au service du lac Érié. L'adjoint parlementaire pourrait-il me dire quand cela va se produire?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Cela fait partie de notre programme quinquennal mais il m'est impossible de dire exactement quand le bateau qui doit le remplacer sera construit.

M. NESBITT: Cela se produira-t-il d'ici cinq ans ou plus tard ou dans moins de cinq ans?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Notre programme doit durer cinq ans, mais il est probable que cela se produira avant cinq ans; il m'est difficile en ce moment de vous donner une date définitive.

M. NESBITT: Parlez-vous du service qui assure le service sur le lac Huron.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Il est présentement l'objet de soumissions et la construction du bateau doit commencer cet été. Je dirais que ce navire va entrer en fonction dans un an ou un an et demi à compter du moment où le contrat sera adjugé, et tout dépendra de la facilité avec laquelle nous pourrons obtenir de l'acier.

M. NESBITT: Ces deux navires ainsi que le *Grenville* devront être munis d'hélicoptères?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Les deux seront munis de plates-formes pour les hélicoptères, mais je ne puis vous dire quand les hélicoptères seront livrés.

M. NESBITT: Ces bateaux ne seront pas nécessairement munis d'hélicoptères?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Il est assez difficile d'obtenir des hélicoptères.

M. BARNETT: En écoutant certaines des questions soulevées par M. Nesbitt, je suis fortement tenté de poursuivre la question de sauvetage en mer dans la mesure où elle s'applique au littoral du Pacifique, mais comme cette question entraînerait une longue discussion, je m'en abstiendrai. En fait, plusieurs des questions auxquelles je pense ont déjà été discutées par d'autres membres, et je ne répéterai donc pas les questions qu'ils ont posées. Cependant, j'aimerais aborder un sujet qui a été mentionné plus tôt dans la discussion, au sujet des dispositions relatives à la délivrance de permis aux exploitants de navires, et j'aimerais également proposer comme je l'ai fait jusqu'à un certain point antérieurement, qu'on apporte une attention tout à fait spéciale à la question de la délivrance des permis aux exploitants de petits bateaux qui transportent des passagers payants, soit selon un horaire régulier soit sur une base de location, ou, comme nous en sommes venus à les connaître tous sur la côte du Pacifique, ceux qui exploitent leurs bateaux comme taxis nautiques. Je dois dire que la plupart des exploitants de ces petites embarcations que j'ai eu l'occasion d'observer personnellement ont fait preuve de grande prudence en ce sens qu'ils ont pourvu leurs bateaux du nécessaire en fait de matériel de sauvetage et de dispositifs d'extinction d'incendie. Cependant, je dois dire que malheureusement il n'en était pas ainsi dans tous les cas. C'est une autre question; quoi qu'il en soit, j'estime que le ministère devrait considérer—et je constate avec plaisir qu'on se dispose à le faire—la délivrance de différentes catégories ou classes de permis aux divers exploitants selon le type et la dimension des bateaux qu'ils conduisent ou selon que les conditions diffèrent.

J'estime que tout comme les exigences auxquelles nous devons nous soumettre à l'égard de l'exploitation des autobus et taxis sur les grandes routes, on devrait faire de même en ce qui concerne la délivrance des permis aux exploitants de bateaux. Je sais qu'il y a des occasions où ces bateaux se louent sur une base de taxi nautique sur le littoral, mais ils sont conduits par des pilotes qui ont la compétence voulue et s'ils ne le sont pas, il devrait y avoir une certaine protection non seulement pour le public mais pour ceux qui se sont donné la peine de s'assurer que leurs bateaux sont conduits par des gens compétents comme dans le passé.

Je sais que sur le littoral de la Colombie-Britannique un grand nombre de ces taxis nautiques font du service dans des eaux qui peuvent devenir très dangereuses, par exemple dans les étroits passages de Ripple-Rock, ainsi que dans un

grand nombre d'autres endroits qui peuvent présenter un danger réel pour la navigation, et les gens qui s'y aventurent devraient être sûrs que l'exploitant est un homme fiable et est en état de juger s'il peut faire le voyage ou non.

Si l'adjoint parlementaire ou M. Baldwin pouvait nous dire si la question est étudiée ou non dans le sens proposé, j'en serais heureux.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Eh bien oui, cette question fait l'objet d'une étude sérieuse.

M. GREEN: Je n'ai pas bien compris une partie de la question que M. Barnett a posée, à savoir, les diverses qualifications de ces exploitants et la question de les mettre à l'épreuve.

M. BALDWIN: Vous voulez parler des catégories spéciales d'exploitants qui appartiennent à une classe plus élevée?

M. GREEN: Ils devront subir certaines épreuves avant d'obtenir un permis?

M. BALDWIN: Cela devra être réglé.

M. GREEN: Vous ne savez pas s'ils obtiendront leurs permis simplement sur demande ou s'ils devront subir une épreuve?

M. BALDWIN: Non. Nous songeons à quelque chose de plus élaboré que la simple délivrance d'un permis aux exploitants ordinaires des petits bateaux de plaisance, mais nous ne savons pas encore quelle sera la différence.

M. GREEN: Combien y a-t-il de bateaux à l'heure actuelle qui détiennent des permis sous le régime de l'article 107?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Sur les Grands lacs il y en a 36,000.

M. BALDWIN: Il y en a 120,000 au Canada.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Il y en a exactement 119,845.

M. GREEN: Combien de permis prévoyez-vous qu'il sera délivré en vertu de cet article aux endroits d'émission?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Il peut y avoir plus d'un exploitant pour un même bateau; il se peut qu'il y ait plus d'exploitants qu'il n'y aura de bateaux.

M. GREEN: Avez-vous une idée du nombre d'exploitants qui obtiendraient leurs permis?

M. BALDWIN: Non, il nous est impossible d'en établir le nombre si ce n'est que nous pouvons partir de ce chiffre et le multiplier disons par deux ou trois. Comme vous le voyez, nous ne le savons pas.

M. GREEN: Il y aurait donc quelque chose comme 200,000 permis délivrés?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): S'il y a deux exploitants pour chaque bateau, oui.

M. GREEN: Comment allez-vous appliquer ces dispositions en présence d'un si grand nombre d'exploitants?

M. BALDWIN: Nous avons envisagé diverses méthodes comme le recours encore une fois à nos préposés des douanes et à la Gendarmerie royale et peut-être même, au début, à un plus large emploi des organisations bénévoles comme les *Canadian Power Boat Squadrons* et autres organisations semblables. Nous comprenons fort bien qu'il nous faudra un peu de temps pour mettre cette vaste organisation sur pied et nous enquérir des noms des intéressés et nous assurer que les conseils appropriés leur seront donnés.

M. GREEN: N'avez-vous pas dit que vous attendiez de l'aide des comités municipaux ou de la sûreté provinciale comme cela se fait en Ontario?

M. BALDWIN: Nous l'espérons.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Nous allons solliciter leur collaboration, comme je l'ai dit à la Chambre.

M. GREEN: En plus de ces deux types de permis, l'un pour le bateau et l'autre pour l'exploitant, vous vous faites accorder le pouvoir d'établir des règlements à l'égard d'étendues d'eau particulières, si je comprends bien. Cela signifie-t-il qu'il pourra y avoir à Terre-Neuve des règlements différents de ceux qui s'appliquent aux Grands lacs?

M. BALDWIN: Cela se pourrait fort bien.

M. GREEN: Vos règlements ne peuvent s'appliquer qu'à une seule partie du pays?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Nous devrons tenir compte des conditions locales. C'est ce que nous avons en vue. Nos règlements pourront varier selon les conditions locales.

M. GREEN: En vertu de quelle disposition de la loi réglerez-vous la question du matériel de sauvetage et d'extinction d'incendie?

M. BALDWIN: Cette question est réglée par les dispositions d'inspection de la loi, c'est-à-dire la partie 7 qui a trait à l'inspection.

M. GREEN: Vous dites que cette question est réglée par la partie 7 de la loi. Il n'y a rien à ce sujet dans le bill.

M. HAHN: M. Green a soulevé une question visant l'un des anciens problèmes que j'ai soulevés au sujet de ma propre question, lorsque M. Langlois a proposé que nous recherchions la collaboration de la sûreté municipale. Ont-ils maintenant le pouvoir d'agir lorsqu'ils décrètent qu'un bateau file à une trop grande vitesse, par exemple sur le fleuve Fraser?

M. BALDWIN: La loi les autorise à prendre une telle décision. Il faudrait que je sache quelle partie du fleuve Fraser est en cause.

M. HAHN: Je fais allusion encore une fois à votre lettre dans laquelle vous proposiez que la Gendarmerie royale postée dans le Delta soit revêtue de l'autorité à cet endroit. Il n'y a pas de poste de la Gendarmerie à Ladner et ils doivent recourir à la sûreté municipale à cet endroit et leur autorité s'étend à toute la rive sud du fleuve Fraser.

M. BALDWIN: N'importe quel corps de police serait en mesure d'agir en vertu des règlements actuels s'il jugeait qu'il y a eu infraction.

(L'article 27 est adopté.)

Article 28.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): L'article 28 est très simple. L'article 719 de la loi a trait aux services réciproques quant aux navires britanniques. Le ministère de la Justice a exprimé l'opinion que si l'on désirait que le paragraphe (1) de l'article 719 s'applique à la législation adoptée par le Parlement impérial, cet article devrait être amendé de façon à éviter tout doute quant à son application à ladite législation.

(L'article 28 est adopté.)

Article 29:

M. GREEN: Je suppose que cet article ne peut être modifié d'aucune façon par le Parlement canadien?

M. BALDWIN: Non, il s'agit d'une convention internationale.

Le PRÉSIDENT: L'annexe (B) figurant au dos du volume est-il adopté?

(Adopté.)

Allons-nous maintenant revenir à l'article 2 intitulé "Exemption de l'immatriculation"?

M. GREEN: L'article 2 est celui qui élève la jauge minimum des bateaux de 10 à 15 tonneaux pour fins d'immatriculation. J'ai déclaré l'autre jour qu'il était peu sage d'effectuer ce changement. J'ai étudié la question plus à fond depuis et je suis maintenant plus convaincu que jamais qu'il n'y a pas lieu d'effectuer un changement de ce genre.

Je suis né dans un district de lacs, dans la partie sud-est de la Colombie-Britannique. Je n'étais pas habitué du tout aux navires de haute mer avant de déménager à Vancouver après la Première Guerre mondiale, et à cet endroit j'ai été fort impressionné par ce que signifiait cette immatriculation des navires et j'en ai compris l'utilité.

Cette mesure comporte une espèce de système de certificat de propriété de ces navires, et, d'après mon expérience, les constructeurs doivent se conformer aux dispositions établies pour que le navire puisse être immatriculé. J'ai agi comme représentant de certains constructeurs de navires et je crois qu'ils se font un point d'honneur de respecter le règlement. Une fois que le navire est immatriculé, vous détenez le titre de propriété de ce navire et il peut être hypothéqué de la façon régulière sous le régime de la Loi sur la marine marchande du Canada, et les cessions se font également en vertu de cette loi. Il y a une formule spéciale à établir pour le transfert de l'immatriculation des navires, et cette formule est toute différente de celle qui s'applique aux navires non immatriculés, auquel cas vous faites simplement un transfert ordinaire; en ce qui concerne la question du nom, il est enregistré et à la mort du propriétaire, il existe une disposition visant le transfert du titre de propriété du navire. Toutes ces formalités sont prévues par le code connu sous le nom de Loi sur la marine marchande du Canada.

Il me répugne de voir des changements se faire dans cette loi à moins qu'ils ne soient motivés par d'excellentes raisons. A ce propos, je constate dans le rapport annuel du ministère qu'il y a 73 ports d'immatriculation différents où les enregistrements peuvent se faire. Ce n'est pas comme si ces endroits se limitaient aux grandes villes; on tient des archives et il y a une liste officielle des navires que le ministère tient à jour depuis de nombreuses années et qui contient les noms de tous ces navires jusqu'à un minimum de 10 tonneaux.

L'adjoint parlementaire nous a dit hier que sur les 17,000 navires immatriculés, il y en a 3,354 dans la catégorie de 10 à 15 tonneaux qui seront exemptés des dispositions de la loi grâce à cet amendement; et sur ce nombre, il y a sur le littoral du Pacifique 857 navires immatriculés jaugeant de 10 à 15 tonneaux.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Je ne dirais pas qu'ils sont exemptés des dispositions de la loi. Ils devront quand même détenir un permis et être assujétis aux dispositions d'inspection de la loi.

M. GREEN: Non, ils seraient exemptés des dispositions d'immatriculation prévues par la loi. Qu'adviendra-t-il de ces 857 navires si vous les transférez; vous n'auriez pas besoin de vous conformer aux dispositions de la Loi sur la marine marchande du Canada et de les immatriculer. Ils passent par le fait

même dans la catégorie des 120,000 bateaux dont on a parlé aujourd'hui. Il suffira que ces navires obtiennent un permis et ils ne seront plus obligés de se faire immatriculer.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Me serait-il permis de dissiper un malentendu chez les membres du Comité au sujet de ce que j'ai déjà dit. Vous vous rappelez que j'ai mentionné qu'il existe 3,354 bateaux jaugeant de 10 à 15 tonneaux. Tous ces bateaux sont déjà immatriculés et à moins que les propriétaires ne demandent à être dispensés des dispositions de la loi, ils demeureront inscrits au registre.

M. GREEN: Si on abolit la disposition qui les oblige à se faire immatriculer, alors, d'après moi, monsieur le président, ils n'ont plus besoin de se soucier des dispositions de la Loi sur la marine marchande du Canada.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Mais ils sont déjà immatriculés!

M. GREEN: Supposez que j'aie un navire de 12 tonneaux qui est présentement immatriculé, et supposez que le présent amendement soit adopté et me dispense d'immatriculer mon navire à moins qu'il ne jauge 15 tonneaux. Alors ce navire peut tout simplement être cédé à une autre personne sans avoir à se conformer aux dispositions de la Loi sur la marine marchande du Canada.

M. CARTER: Vous ne le pouvez s'il est déjà immatriculé.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): En vertu du présent amendement, vous avez le loisir d'immatriculer votre navire ou de vous munir d'un permis s'il jauge moins de 15 tonneaux; mais s'il est déjà immatriculé;—et c'est le cas de ces quelque 3,000 navires dont j'ai parlé hier,— ils devront se conformer à toutes les exigences visant les navires immatriculés aussi longtemps qu'ils demeureront inscrits au registre et cela jusqu'à ce que le propriétaire demande qu'on enlève le nom de son navire du registre.

M. GREEN: Ce n'est pas ce que l'amendement dit. L'article est ainsi conçu: "Les navires dont la jauge au registre est d'au plus 15 tonneaux et qui sont employés exclusivement à la navigation sur les lacs, fleuves ou rivières ou sur le littoral du Canada, ainsi que les yachts de plaisance dont la jauge au registre ne dépasse pas 15 tonneaux, ou qu'ils soient employés ou exploités, sont exemptés de l'immatriculation prévue par la présente loi".

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Monsieur Green, s'ils sont déjà immatriculés, ils le demeurent.

M. GREEN: Non, rien dans la loi ne dit cela.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Vous n'êtes pas obligé de le dire, monsieur Green.

M. GREEN: Non, mais ici encore il s'agit d'une question d'interprétation. Il y est dit qu'à partir de maintenant, ces navires sont exemptés de l'immatriculation. Or, on peut raisonnablement interpréter cela comme signifiant qu'ils n'ont plus besoin de se conformer aux dispositions visant les navires immatriculés, et en ce qui concerne la délivrance de permis, ce permis se résume à une simple formalité, et il doit nécessairement en être ainsi lorsque nous considérons qu'il y a présentement quelque 120,000 bateaux qui détiennent des permis. La déclaration qui se fait lorsqu'un permis est délivré à un navire, et qui est établie sur la formule 1503, ne contient aucune déclaration assermentée. C'est simplement une déclaration signée par le requérant, qui ne fait que donner son nom; et contient la mention qu'il a droit à un permis, la longueur, la largeur, la profondeur et le tonnage approximatif du bateau; puis il y a une mention des détails du moteur et autres détails ainsi que du nom du propriétaire.

Je crois que nous nous sommes assez étendus sur toute cette question, mais j'espère que le Comité n'approuvera pas un changement de ce genre. A mon avis, il est contraire aux intérêts de tous ces navires immatriculés jaugeant de 10 à 15 tonneaux. Je crois aussi que ce changement contribuera à accroître le fardeau des intéressés en ce qui concerne la délivrance de permis et obligera ceux-ci à se pourvoir d'un permis qui n'a jamais été prévu à leur intention. Le permis est destiné aux petits bateaux d'une catégorie tout à fait différente. Nous n'avons reçu de requêtes d'aucun organisme officiel comme le *Merchants Exchange* ou de groupes comme les associations de constructeurs de navires ni des gens qui sont directement atteints par ce changement. L'adjoint parlementaire a déclaré hier que personne n'avait demandé ce changement. J'espère que le Comité jugera bon de laisser tomber l'amendement prévu dans l'article 2; le résultat serait de laisser la loi telle qu'elle est à l'heure actuelle, à savoir que les navires de 10 tonneaux et plus doivent être immatriculés de la façon habituelle.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Monsieur le président, je ne veux pas faire perdre le temps du Comité en m'attardant sur cet article, mais je désire faire observer que tout ce que nous recherchons présentement c'est d'apporter un changement à l'article 8 de la loi actuelle, qui stipule que les navires d'une jauge nette de moins de 10 tonneaux peuvent se faire immatriculer ou non. Il y a beaucoup de navires, je dirais même qu'il y en a approximativement un millier qui jaugent moins de dix tonneaux nets et qui sont présentement immatriculés. J'ai en ma possession la liste des navires marchands et à la page 383, je constate qu'un grand nombre de ces navires d'une jauge inférieure à 10 tonneaux sont déjà immatriculés. J'en ai ici de deux de six, de cinq, de neuf, de trois tonneaux et le reste.

M. GREEN: Combien de ces navires transportent des passagers?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Il n'y en a aucun.

M. GREEN: Cependant, ils sont tenus de se faire immatriculer.

M. HOSKING: Ce sont des bateaux de plaisance.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Cela n'a aucune importance. Les bateaux à passagers peuvent obtenir un permis.

M. GREEN: De moins de cinq tonneaux?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Vous étudiez présentement le règlement visant l'inspection des navires de moins de cinq tonneaux. Ceux qui ont moins de cinq tonneaux ne sont pas assujétis à l'inspection annuelle, mais ils le sont aux vérifications sur place dont nous avons parlé hier. J'en ai une longue liste ici qui indique que même si un navire a une jauge inférieure à 10 tonneaux, on peut l'immatriculer, et s'il se fait immatriculer, il doit répondre à toutes les exigences de l'immatriculation.

Or, comme je l'ai dit hier, tout ce que nous voulons obtenir par cet amendement c'est de réduire la paperasserie et les formalités lorsque nous croyons qu'elles sont inutiles. Nous visons le propriétaire d'un bateau;—non pas celui qui vit à Vancouver ou dans un grand centre qui bénéficie de toutes les installations, mais le propriétaire de bateau qui vit dans des districts reculés où ces installations font défaut. Remarquez que nous n'insistons pas pour vous imposer cet amendement. Nous l'avons simplement proposé parce que nos fonctionnaires supérieurs, après avoir reçu des mémoires de certains propriétaires de bateaux, en sont arrivés à la conclusion que nous exigions trop de formalités sans nécessité réelle.

Mais si le Comité estime que nous devrions nous en tenir à la limite actuelle de 10 tonneaux, nous ne nous y opposons pas, mais je laisse au Comité le soin d'en décider. Cependant, je dois dire que ce serait là l'une des rares occasions où un ministère du gouvernement se présente devant un comité de la Chambre pour lui demander de réduire le nombre de formalités et la quantité de paperasserie, et que ledit comité refuse d'acquiescer à cette demande.

M. CARTER: Je crois que nous nous placerions dans une situation affaiblie si nous n'agréions pas la demande qui nous est faite de diminuer le nombre de formalités.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): C'est ce que nous faisons.

M. CARTER: Si je comprends bien, cet amendement n'atteint personne si ce n'est les fonctionnaires du ministère. Il n'atteint pas le propriétaire; il n'atteint pas non plus l'exploitant. Ce dernier est toujours tenu d'observer les mêmes règlements, n'est-ce pas? Il doit se munir du même matériel d'extinction d'incendie et tout ce qui concourt à l'exploitation du navire demeure le même que si le navire était immatriculé. Si le bateau est déjà immatriculé, il n'y a aucun avantage, si je ne me trompe, à enlever son nom du registre. Le propriétaire a payé les droits exigés et s'est soumis à toutes les formalités de l'immatriculation et il est aussi bien de s'éviter la peine de solliciter un permis.

M. GREEN: Pourquoi ne pas raisonner de la même façon pour les navires de 100 tonneaux?

M. CARTER: Pour la raison même que l'adjoint parlementaire a donnée. Ces petits bateaux sont nombreux; A Terre-Neuve, nous avons 1,300 villages et il y a de douze à vingt de ces petits bateaux—non pas dans chaque village, mais il y en a un ou deux dans chaque village et certains villages en possèdent de trente à quarante.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Et ils ne s'éloignent pas de nos côtes.

M. CARTER: Ils ne s'en éloignent pas. Ils ne font pas de trafic océanique ou autre semblable. Prenez une personne qui demeure au Labrador et qui possède un bateau de 10 tonneaux; si elle doit se soumettre à toutes ces formalités d'établir les documents en question, elle ne voudra pas faire immatriculer son navire. D'autre part, si son bateau est grevé d'une hypothèque ou si elle le vend ou en modifie le titre de propriété, alors elle doit le faire immatriculer et il y a d'autres lois qui l'obligent à le faire. Je ne puis voir comment cela peut nuire à quelqu'un; au contraire, il en résulte un grand avantage pour beaucoup de mes compatriotes, et c'est pourquoi j'approuve cette mesure.

M. GREEN: Comme vous voyez, monsieur le président, nous serions très heureux d'aider Terre-Neuve, mais il n'y a aucune raison pour laquelle nos lois devraient être abrogées pour convenir à une situation locale, et c'est justement ce que ce changement signifie. S'il y a à cet endroit une situation spéciale, que le ministère voie à régler la chose d'une autre façon. Mais pourquoi changer nos lois d'immatriculation pour répondre aux besoins de ce genre?

M. HOSKING: Je ne crois pas que les choses soient ainsi. Je ne crois pas qu'une telle déclaration doive être inscrite au compte rendu sans être contestée. M. Carter a expliqué comment ce changement atteint les gens de son comté. Nous avons un petit lac, le lac Puslinch dans mon comté, et je ne vois aucune raison à l'immatriculation de ces petits bateaux; et le requérant, à moins d'être un homme instruit devra s'adresser à un avocat et lui verser des honoraires . . .

M. GREEN: Personne n'est obligé de s'adresser à des avocats.

M. HOSKING: . . . et le payer pour faire établir sa formule de demande. Cela peut être une affaire de rien pour bien des gens, mais beaucoup d'autres doivent payer un avocat pour faire ce travail. C'est là l'un des cas où, lorsque la chose n'est pas nécessaire et qu'on ne retire aucun avantage du changement, ils sont libres de le faire ou non, mais ils n'y sont pas tenus, et le ministère n'exige pas qu'on le fasse. Je ne vois pas pourquoi nous devrions obliger ces gens à immatriculer leurs navires. S'ils veulent conduire leurs bateaux aux États-Unis, ils doivent les faire immatriculer, parce que cette immatriculation tient lieu de passeport; c'est un certificat de baptême, une preuve de ce que le navire est, et il doit être immatriculé, et ils le font volontairement. Il y a quelque 100,000 navires qui sont immatriculés.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Mille.

M. HOSKING: Voilà pourquoi il y a mille navires qui sont immatriculés et qui jaugent moins de 10 tonneaux. Mais c'est là la raison pour laquelle on immatricule ces navires, parce que cette immatriculation tient lieu de passeport. Pour les navires de plus de 10 tonneaux, on peut les immatriculer, mais je ne vois pas pourquoi on obligerait ces gens à les immatriculer.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Je laisse au Comité le soin d'en décider.

M. BARNETT: J'aimerais dire quelques mots sur ce sujet. J'ai pensé à cette question soulevée par M. Green. J'ai cru que peut-être parce qu'il vient d'un centre métropolitain de la Colombie-Britannique, il se peut qu'il voie cette mesure sous un angle différent de celui sous lequel elle m'apparaît à moi-même qui voyage le long de la côte du Pacifique jusqu'à l'île de Vancouver. Je crois que je puis dire sans risque d'erreur que chez la plupart des pêcheurs et les autres qui vivent dans ces régions, ce changement sera bien accueilli. Je ne crois pas que le changement sera purement local, c'est-à-dire confiné à Terre-Neuve. Je crois que nous devons reconnaître qu'il y a une tendance sur la côte du Pacifique vers l'emploi de bateaux d'un plus fort tonnage.

Les pêcheurs, entre autres, ont été en mesure financièrement et autrement d'accroître les dimensions des bateaux qu'ils emploient lorsqu'ils voyagent au large de la côte et de l'île de Vancouver et sur les bancs de pêche de la région. Je sais, pour en avoir discuté avec eux, que l'une de leurs plaintes porte sur l'obligation de se soumettre à certaines formalités, entre autres celle de se rendre à Vancouver, ce qui représente un voyage long et coûteux, et toute disposition qui pourra leur permettre d'éviter ces voyages sera bien accueillie par eux. Je ne crois pas que l'augmentation de la jauge à 15 tonneaux doive changer grandement le mode de transport maritime sur le littoral de la Colombie-Britannique. Quelqu'un a signalé qu'il est très facile pour un citoyen de Vancouver ou des environs de se conformer à ces dispositions. Mais, pour celui qui demeure à Cayuya ou à Quatsino-Sound, c'est une tout autre affaire. Nos vaisseaux ne sont pas tous construits dans les chantiers maritimes de New-Westminster, de Vancouver ou de Victoria. Il y a un certain nombre de petits chantiers maritimes qui fonctionnent le long du littoral. D'après mes observations du genre de travaux qui s'y font, c'est dire le contraire de la vérité que de prétendre qu'on va abaisser les devis de construction des vaisseaux si cet amendement est adopté. En conséquence, en ce qui me concerne, je suis porté à croire que c'est là une mesure qui sera à l'avantage d'un grand nombre d'exploitants de vaisseaux d'une jauge qui va croissant sur la côte du Pacifique et peut-être aussi à Terre-Neuve.

Le PRÉSIDENT: L'article 2 est-il adopté?

M. HAHN: Monsieur le président, avant de l'adopter définitivement, j'aurais quelques autres questions à poser. Je vois que l'article en question vise les navires ne dépassant pas 15 tonneaux. Mais dans l'article 7 du bill, il est fait mention du tonnage brut et dans l'article 22 il est également fait mention du tonnage brut. Je me demande pourquoi nous mentionnons spécifiquement ici le tonnage brut? Quel en est le but?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Le tonnage déclaré équivaut au tonnage net.

M. HAHN: C'est le tonnage net. Très bien. Une autre question. J'étais peut-être absent du Comité lorsque ce point a été discuté pour la première fois. Pourrait-on nous dire pourquoi le tonnage a été fixé à 15 tonneaux et pourquoi on n'a pas adopté un chiffre nominal comme 25 tonneaux. Quel argument a-t-on invoqué plus tôt lorsqu'on a proposé une jauge de 10 tonneaux? A-t-on une raison spécifique de fixer la limite à 15 tonneaux?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): La limite était de 15 tonneaux et cette limite a été fixée il y a bien des années, et c'était là un chiffre purement arbitraire. Il ne faut pas oublier qu'il s'agit présentement de navires qui naviguent dans nos eaux côtières et qui ne s'en éloignent jamais. Nous constatons que si le navire ne s'éloigne pas des côtes—il n'est pas assez gros pour s'en éloigner—l'immatriculation n'est pas aussi utile qu'elle le serait pour un navire qui s'éloigne de nos côtes et s'en va à l'étranger.

M. HAHN: A cause des techniques modernes, un navire de 15 tonneaux équivaut aujourd'hui à une jauge nette de 10 tonneaux, n'est-ce pas?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Il n'y a aucun rapport. Je ne suis pas prêt à vous donner raison. Ce chiffre est le tonnage au-dessous duquel la formalité de l'immatriculation n'est d'aucune utilité .

Le PRÉSIDENT: L'article 2 est-il adopté?

(L'article 2 est adopté.)

Le PRÉSIDENT: Article 9.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Nous en sommes maintenant à l'article 9 et je désire proposer l'amendement suivant:

Retrancher l'article 9 et y substituer l'article suivant:

"119. (1) Tout sujet britannique

a) qui a servi comme capitaine d'un navire à vapeur de cabotage, d'eaux intérieures ou d'eaux secondaires dont la jauge brute dépassait dix tonneaux, durant une entière période de douze mois dans les dix années qui ont précédé immédiatement la date de sa demande de certificat de service,

b) qui établit d'une façon satisfaisante sa sobriété, son expérience, son habileté et sa bonne conduite habituelle à bord, et

c) qui réussit à l'examen prescrit,

est admis à recevoir, sur paiement du droit prescrit, un certificat de service comme capitaine d'un navire à vapeur d'une jauge brute ne dépassant pas trois cent cinquante tonneaux, ne transportant pas de passagers et n'étant pas un remorqueur, dans les limites prescrites par le Ministre et spécifiées dans le certificat.

(2) Le titulaire d'un certificat de service comme capitaine d'un navire à vapeur d'au plus cent cinquante tonneaux de jauge brute, en vigueur à la date d'entrée en application du présent paragraphe, conserve tous les droits et privilèges qu'il possédait aux termes dudit certificat immédiatement avant cette date."

Je désire ajouter en guise d'explication que le ministre sera revêtu du pouvoir de prescrire des limitations restreignant le certificat. Je crois que cette explication répond aux objections qui ont été soulevées hier, lorsqu'on a prévu l'évantualité que l'un des marins de Terre-Neuve, qui aurait acquis son expérience dans les eaux de Terre-Neuve—les eaux côtières de Terre-Neuve seulement—obtiendrait un certificat—et alors irait concurrencer les pilotes régulièrement brevetés sur la côte du Pacifique. Voilà pourquoi nous avons ajouté ce pouvoir accordé au ministre de prescrire les limites dans lesquelles un certificat de ce genre serait valide.

M. GREEN: Monsieur le président, ne croyez-vous pas que c'est 15 tonneaux qui devrait être indiqué à cet endroit.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Pourquoi?

M. GREEN: Vous mentionnez 10 tonneaux, pourquoi? Pourquoi ne serait-ce pas 15 tonneaux aux deux endroits?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Nous traitons d'une question tout à fait différente.

Le PRÉSIDENT: L'article modifié est-il adopté?

(Adopté.)

Le titre est-il adopté?

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Avant d'adopter le titre, je demande l'indulgence du Comité. Comme je parlais à la Chambre, je n'étais pas ici au début. Je suppose que vous en avez terminé avec la question de la répression de la pollution par les hydrocarbures. J'aimerais poser trois brèves questions à M. Cumyn. Tout d'abord: dans le cas d'une autorité comme la Commission du port de Toronto, le gouvernement fédéral installerait-il les commodités nécessaires de répression de la pollution par les hydrocarbures, et, deuxièmement, quel serait le coût de ces installations; troisièmement, comme il a mentionné que des plans ont été définitivement arrêtés au cas où le besoin se ferait sentir dans la voie maritime du St-Laurent, combien faudrait-il de temps pour aménager une telle installation?

M. CUMYN: Je crois que si nous devions installer un poste de réception des hydrocarbures dans le port de Toronto, nous serions obligés de passer par le ministère des Transports. Si ces commodités prenaient la forme d'un chaland destiné à recevoir des déchets d'huile, ce chaland serait exploité par une société privée. Nous pourrions recourir aux services de la Commission hydroélectrique pour louer les commodités à une société privée. Peut-être la même procédure serait suivie s'il s'agissait d'un réservoir riverain. Le coût d'un chaland de 300 à 400 tonneaux serait de $70,000 à $80,000. Nous avons espéré être en mesure, dans certains cas, d'acheter de vieux chalands ou de vieux bateaux-phares réformés par le ministère et de les affecter à cet usage. Le coût d'un réservoir serait d'environ $20,000.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Et le temps?

M. CUMYN: Une fois qu'on aurait décidé que ces commodités sont nécessaires dans un certain port, ce serait une affaire de trois ou quatre mois.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Je vous remercie.

Le PRÉSIDENT: Rapporterai-je le bill modifié?

Des VOIX: Adopté.

Le PRÉSIDENT: Je désire remercier M. Langlois et les fonctionnaires supérieurs du ministère des Transports du magnifique travail qu'ils ont effectué et des conseils qu'ils ont donnés au Comité. Je désire également remercier les membres du Comité.